

議案名等 四日市市総合計画基本構想及び基本計画の策定について

私は、四日市市の未来を考える産官学の勉強会を主宰している。

勉強会のメンバーから、総合計画のパブリックコメントに意見を提出したのに、提出した意見が市のホームページに載っていない、これは意見提出者の全人格を否定する人権問題だ、との強い憤りが複数寄せられている。

市は、私どもの勉強会メンバーを把握して、その者からの意見を排除したのか。こんな差別政策が許されるのか。勉強会メンバーから、パブリックコメントで提出した意見書データの提出を受け、本意見書に掲載する。

この意見は、勉強会メンバーの意見に賛同する、私の意見である。他人の意見は提出できないなどと、つまらない揚げ足取りは禁ずる。繰り返すが、これは私の意見である。

貴市議会におかれては、総合計画の議案審議において、本書 2 ページから 28 ページに掲載した意見を真摯に検討いただくよう、強く求める。

パブリックコメントでは、提出さえ無かったことにされた。つまり行政では、一度も検討されていない意見である。行政が検討していないからこそ、議会で検討いただく必要がある。

これほどの重要な意見を何ら検討せずに、総合計画を決めるなら、それは「市民参画なき総合計画」である。

行政が黙殺したこれらの意見を、議会までもが無視したら、その時、四日市市の二元代表制は死ぬ。

私達の勉強会は、市の元部長や自治会長や政治家秘書等も参加しているので、私達の意見を行政と議会とが裏で手を結んで徹底的に弾圧するのであれば、長や議会等の選挙でしかるべき対応を考える。

意見1

A

総合計画は、最上位の行政計画であり、個々の道路計画や都市計画の根幹となる基本方針を示すとともに、その基本方針を実現するために、5年間で何をする、10年間で何をするということが、明記されているべきです。

しかし中央通りに関しては、5年計画の重点的横断戦略プランに「居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成する」とあるだけで、10年計画の分野別基本政策には、「近鉄四日市駅－JR四日市駅間等において、新たな技術を取り入れた交通手段の実現に関係者とともに取り組みます。」という個々の施策しか紹介されていません。

これでは中央通りが、交通計画や都市計画において、どのような長期目標を持ち、その目標に向けて中短期に何を行うのかが分かりません。

中央通りの長期目標が示されていないのに、いきなり、5年計画の重点的横断戦略プランに、駅前空間整備、歩行空間整備、新交通手段、拠点施設立地といった具体の施策が示されているため、これらは「目標なき思いつき」ではないか、「手段が目的化」していないか、と思わざるをえません。

四日市市にとって、中央通りはどんな役割を果たしていくべきかという目標を、10年計画の分野別基本政策で示すべきです。

そして、その目標を実現するために、必要な施策を全て列挙し、その中から優先すべき施策を、5年計画の重点的横断戦略プランで示すべきです。

B

中央通りの目標と優先すべき施策は、次の通りです。

(1) 中央通りの目標（分野別基本政策に書くべき内容）

- ① 広域高速道路と中心部を結ぶ「インターアクセス道路」＜速達性の向上＞
- ② 臨海工業地域や四日市港と中心部を結ぶ「ポートアクセス道路」＜港と中心部の一体化＞
- ③ 四日市市郊外や三重郡等の周辺地域と中心部を結ぶ「リージョンアクセス道路」＜拠点性の向上＞

(2) 中央通りの優先すべき施策（重点的横断戦略プランに書くべき内容）

- ① 都市計画道路の変更
 - ・四日市中央線のJR四日市駅前広場～国道23号線を、幅員35m・往復4車線で新設（延伸）
 - ・四日市中央線の堀木日永線～泊鶴線を、幅員35m・往復4車線に変更（縮幅）
 - ・伊倉生桑線の泊鶴線～国道477号バイパスを、幅員35m・往復4車線に変更（拡幅）
- ② 区分地上権の設定、用地買収、道路整備
 - ・JR四日市貨物駅において、四日市中央線延伸用の区分地上権の設定、道路整備
 - ・四日市中央線の堀木日永線～市立四日市病院を先行して、用地買収、道路整備
 - ・伊倉生桑線の泊鶴線～国道477号バイパスを先行して、用地買収、道路整備

- (久保田橋及び久保田橋南詰の稲場町大井手線の混雑解消、日永八郷線の生桑町区間の混雑解消…生桑橋から国道 477 号へ捌けていかないため、生桑町内で混雑。)
- ・四日市中央線の市立四日市病院～泊鶴線を続けて、用地買収、道路整備

③ 稲場町大井手線の限界と中心部振興

- ・稲場町大井手線には、菰野町、四日市市西部（常磐・川島・桜）、四日市市北西部（三重・神前・県）、四日市市北部（海蔵・羽津・大矢知・八郷・下野・保々）から、中心部へ来る車両交通が一気に流入するため、交通処理はもはや限界です。
- ・稲場町大井手線が一手に担っている車両交通を、四日市中央線及び伊倉生桑線に分散させることが喫緊の課題です。
- ・本総合計画が中心部の振興を重要だと考えているのであれば、郊外から中心部へ来街しやすい道路環境を創るべきです。
- ・なお、稲場町大井手線は J R 関西線を立体交差するように都市計画決定されていることから、この立体交差により、港へのアクセス改善は十分だとする意見もあるように聞いています。
- ・稲場町大井手線と J R 関西線の立体交差化は否定しませんが、四日市港と中心部を結びつけるインパクトが弱いです。
- ・都心部にあって人々の憩いの場である中央通りを四日市港へ延長してこそ、四日市港と中心部が、グッと近づきます。中心部から四日市港へ歩いて回遊する人が断然増えます。
- ・稲場町大井手線と J R 関西線が立体交差しても、歩行者にとって、港への実距離も心理的な距離も縮まりません。
- ・中央通りの楠並木を歩いて、自然と四日市港まで足を延ばしてしまう歩行者用ネットワークを構築することこそが、四日市港と中心部を一体化して発展させる肝ではないでしょうか。

C

総合計画素案 P. 48 「WE DO 中央通り」の中央通りリニューアルに示されている、中央通りの車線構成変更案は、四日市市の中央通りの特性を無視して、単に流行のスタイルを無理に当てはめたように見えます。その理由は、次の通りです。

①

車線を減らして歩道を広げた事例は他所にあります。それは、道路が駅で行き止まりになっていたり、車両交通を流す別の道路がすぐ近くにあつたりする場合です。

四日市市の中央通りは、近鉄四日市駅で行き止まりではなく、駅を貫通しています。

また、車両交通を流す別の道路が、中央通りのすぐ近くにはありません。

むしろ、ふれあいモールを車両通行止めにした代替路としての役割が、中央通りに求められています。

駅前広場の車線を減らしたり車両通行止めにしたたりして、駅前の歩行空間を広げる取り組みは、ふれあいモールの整備によって、四日市市はすでに行っています。

ふれあいモールを歩行者専用にした以上、中央通りは車両優先にすべきです。それが、歩行交通と車両交通のバランスがとれた交通計画ではないでしょうか。

よって、近鉄四日市駅周辺の中央通りの車線数を減らすべきではありません。

②

近鉄四日市駅に目的がない車が、駅前をどんどん通り抜けていくことが、市はよほど気に入らないのかもしれませんが、例えば渋谷駅も、国道246号線及び首都高速3号渋谷線を走る車が、渋谷駅前をどんどん通り抜けています。

その代わりに、SHIBUYA109前の渋谷スクランブル交差点を擁する道玄坂通りが、駅前の歩行空間となっています。

中央通りとふれあいモールの距離が約190m。国道246号線及び首都高速3号渋谷線と道玄坂通りの距離が約200m。両者の距離は、ほぼ同じです。

中央通りが国道246号線及び首都高速3号渋谷線に相当し、ふれあいモールが道玄坂通りに相当するので、中央通りは車を流すことを優先しても、何らおかしくはないのです。

中央通りを片側2車線にしても十分な交通容量があると市は言いますが、近鉄四日市駅前後では、中央通り西行きの1車線は、近鉄百貨店駐車場へ入る車で詰まっていますし、東行きの1車線は、駅前広場南口の車送迎スペース等へ入る車が右折車線をはみ出して走行車線まで伸びています。さらに、東行き車線・西行き車線ともに、近鉄四日市駅で乗降する車が路側帯に停まっており、走行車線にまで停まることもあります。

このことを醜悪な都市景観とみなして、高架下の駐停車を禁止すると市が息巻いてみても、24時間365日、警察官が立哨しないと、駐停車禁止など実現できません。皇居でもあるまいし、そんな警備体制を四六時中とすることは不可能です。

近鉄四日市駅へ車が沢山集まってきます。その一部は高架下で駐停車します。車から鉄道への移動時間短縮のために、高架下で乗り降りするので。

それが、時間に追われた人間社会の現実であり、その現実を毛嫌いして、駐停車が一切ない夢の国というユートピアを描いても、失敗に終わります。

東海道新幹線で満足せず、リニア中央新幹線まで求めるのは、輸送力増強だけでなく、1秒でも移動時間を短縮したいからです。それを愚かだと批判する人もいますが、私達、土木屋・都市計画屋は、現実の人間社会の欲望に立脚して計画を立てねばなりません。

③

四日市市の市民の多くは、近鉄四日市駅より西側に住んでいます。

よって、近鉄四日市駅東側の振興を図るためには、近鉄四日市駅より西側からの車両交通（お客さん）が、近鉄四日市駅東側まで流れて来なければなりません。

近鉄四日市駅をいかにスムーズに通るかが、近鉄四日市駅東側振興の鍵です。

もし、近鉄四日市駅が中央通りの車両交通のネック点になったら、道路混雑を嫌って、近鉄四日市駅より西側に住むお客さんは、近鉄四日市駅東側までやって来なくなります。

よって、総合計画素案P.48に示されている、中央通りの車線数を絞るリニューアルは、近鉄四日市駅東側商店街の衰退を招き、近鉄四日市駅西側の商業集積を促進します。そのことは、市の商業政策と合致しないのではないのでしょうか。

④

駅前広場に求められるのは、ハブ機能です。国際ハブ空港の「ハブ」です。

ハブで乗り換える人に、いかに短距離でスムーズに乗り換えてもらうかが、ハブに最も必要な機能です。

鉄道とバスの乗り換えをスムーズにするとともに、ハブに用事が無い車をスムーズに通過させるかが、ハブの腕の見せ所です。

現在の近鉄四日市駅前後の中央通りは、ハブとして非常に良く機能しています。

鉄道とバスの乗り換えは最短距離で行えるし、近鉄四日市駅を通り抜けていく車も、スムーズに流しています。近鉄四日市駅を目的地とする車と、近鉄四日市駅を目的地としない車が、上手に共存できています。

現在の絶妙な交通バランスを生み出している車線構成を崩す必要は、全くありません。

⑤

鉄道とバスとが最短距離で乗り換えできる、現在の西口及び南口のバス乗降場こそ残すべきであり、鉄道とバスの乗換距離が長い東口のバス乗降場は、廃止すべきです。

にもかかわらず、東口の楠並木にバス乗降場を設けるなど、バス利用者のことをまったく考えていない計画です。

西口及び南口のバス乗降場は、雨に濡れずに駅直結でバスに乗降できるのに、東口や楠並木は雨に濡れながら長距離を歩いてバスに乗降せねばなりません。

現在は、ボーディングブリッジによって、雨に濡れずに飛行機に乗れるのに、タラップに変更されて、雨に濡れながら飛行機まで歩いていかねばならなくなるようなものです。

楠並木バス乗降場の屋根を新設したり、新設するペDESTリアンデッキに屋根を設けたりするかもしれませんが、そもそも西口及び南口のバス乗降場を残せば、そのような屋根を新設する必要がないのです。

雨に濡れない現在のバス乗降場を廃止して、雨に濡れる場所にバス乗降場を移すから、長距離の屋根の新設が必要になるのです。わざわざ不便な状態に変更して、その不便を取り繕う新たな公共投資が必要になるのですから、これは「無駄な公共事業」です。

私も土木屋ですから、公共事業を一律に否定するような「無駄な公共事業」などという単語は使いたくありません。しかしそれでも、近鉄四日市駅前広場とその前後の中央通りを、総合計画素案のように改造することは、「無駄な公共事業」だと言わざるをえません。

⑥

三滝通りから赤堀山城線までの区間の中央通りの歩道は、とても美しいです。

特に近鉄四日市駅から東側の歩道は、昨年度に舗装をリニューアルしていただき、排水が良好で、滑らず、不陸もない、落ち着いたある素晴らしい歩道になりました。

西行き車線の歩道には、赤御影石で造られた交流空間等もあり、これは、四日市市が全国に誇れる立派な歩道です。

近鉄四日市駅前広場改造によって、この美しい歩道を壊してしまうのは、あまりにも惜しく、もったいない。

幅員が70mもあれば、様々な絵が描けるので、都市計画屋として中央通りの車線構成を触りたくなる気持ちも分かりますが、リニューアルしたばかりなのですから、今はやめましょう。10年後でも、まだ早いです。

市の都市計画屋さんには、我々が気づかないようなアラが見えるのかもしれませんが、だとしても、美しく工事したばかりの歩道を、N国党首みたいに「ぶっ壊〜す！」と叫ぶのは、「殿のご乱心！」以外の何物でもありません。

私は、①～⑤で述べた理由で、現在の中央通りの車線構成は優れており、変更すべきではないと考えます。

もし私の説明が、市に受け入れられないとしても、昨年度工事した歩道を、5年以内に「ぶっ壊す！」のは、税金の使い方として間違っています。

中央通りの歩道をすぐにでもぶっ壊さないと、交通事故が多発するような切迫した危険があるのですか？ そんな危険は、無いと思います。

そうであれば、せっかく丹精込めて美しく仕上げた歩道なのですから、あと20年は使いませんか。

その頃には、中央通りは、国道477号バイパスから四日市港まで開通し、現在とは異なる使い方や交通量となっているでしょう。その時点で中央通りのリニューアルを考えても、決して遅くはありません。四日市市が、中央リニア新幹線開通の恩恵を受けられなくなるということにもなりません。

自分達が今まで一生懸命に構築してきた社会資本に、自信を持ってください。

意見2

総合計画素案のP. 48、53、122、123、124 について、意見申し上げる。

四日市市の今後10年間の道路整備について、具体的な道路名が挙がっているのは、市道では四日市中央通りだけである。他は、東海環状自動車道・新名神高速道路・北勢バイパス・国道477号バイパス・鈴鹿四日市道路といった、国道・県道だけである。

①四日市市の総合計画なのに、なぜ国道・県道の整備ばかり書いて、市道の整備については、何も書かれていないのか。

②本総合計画は、5年計画（重点的横断戦略プラン）と10年計画（分野別基本政策）から成り立っているが、5年計画にも10年計画にも、具体的な道路計画を書いていないのは、なぜなのか。

③総合計画素案のP. 68には、市が整備する具体的な河川名が記されているのに、なぜ道路は、整備する具体的な道路名が記されていないのか。

④基本構想であれば、道路整備の考え方だけでもよいが、基本計画であれば、整備を行う具体的な道路名が不可欠ではないか。

⑤それをしていないのは、道路整備の意思がないのか、総合計画に縛られずにその年の気分で自由勝手気ままに道路整備を行いたいかのどちらかであり、前者も後者も計画的に道路整備を図る意思が無いと考えられ、行政の態度として許しがたいではないか。

パブリックコメントでは、市民の意見に対する市の見解が示されるらしいが、①～⑤の疑問に対して、きちんと答えていただきたい。

⑥P. 53 の地図に記されているように、四日市ICや菟野ICからの「インターアクセスの向上」は待ったなしである。

新名神高速道路やそれを受ける国道477号バイパスは、二、三十年前から取り沙汰されており、四日市都心部へ入ってくるインターアクセスの整備が長年叫ばれてきた。

今までは、新名神高速道路の未開通を理由に、結論を先延ばししてきたが、新名神高速道路が現実に開通し、国道477号バイパスも菟野ICにつながった以上、もう先送りは許されない。

菟野ICから毎日車が四日市へ向けて走るようになったのである。この現実から目を背けてはならない。インターアクセスの整備は、喫緊の課題となった。

インターアクセスの整備を早期に行うことを、P. 53 に明記されたい。

そしてインターアクセスは、稲葉町大井手線や三滝川堤防道路では不十分であり、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線の整備によって行うことを、P. 53 に明記されたい。

⑦国道477号及び国道477号バイパスからの交通量を、稲葉町大井手線だけで受けることは、もはや限界である。稲葉町大井手線には、国道365号及び市道日永八郷線からの交通量も流入するため、稲葉町大井手線は早晚パニックする。

よって、国道477号及び国道477号バイパスからの交通量を引き受ける、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線の整備が急がれるのである。

四日市市道路整備計画 (<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/contents/1001000003678/index.html>) によると、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線は、平成21～25年度に事業着手されるはずであった。

四日市市道路整備計画に沿って毎年誠実に取り組んでいたら、今頃、事業着手から5～10年経ち、市立四日市

病院までは、四日市中央線が開通していたかもしれない。

四日市中央線に事業着手せずに無為に過ごした平成21年度からの10年間で、本当に残念でならない。「失われた10年間」である。

整備する道路名を総合計画に明記しないと、「失われた10年間」と同じ失敗を繰り返す。

「毎年その都度考える。」という態度を取っていたら、いつまでも腰を上げることができず、10年後に、今立案している総合計画の計画期間が終わっても、「結局、何も進みませんでした。」という結果が見えている。

だから、腹を括って、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線の整備を、今、総合計画に明記することが必要なのである。

⑧都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線の整備が、「失われた10年間」を取り戻すだけの、急ピッチでの事業推進が求められていることに対して、近鉄四日市駅周辺で四日市中央線の車線構成を変えることなど、優先順位は下の下の下である。優先順位は最下位である。

四日市中央線が全線開通してから、その時の交通量や道路の使われ方、道路の位置づけ等を踏まえて、車線構成はゆっくり考えればよい。

10年後の次の総合計画で考えても、十分間に合う。

四日市中央線が全線開通して、インターアクセスの機能を担うようになれば、交通量は増える。片側2車線道路の交通容量が大きいことは承知しているが、インターアクセス機能を担う道路が、ギリギリの車線数しかないのは、あまりにも寂しい。

四日市中央線がインターアクセスの機能を担うようになれば、近鉄四日市駅を目的地とする交通と、近鉄四日市駅を通過する交通とが混在するようになるため、前者と後者の交通を緩やかに分離するためには、四日市中央線は、近鉄四日市駅周辺でも片側3車線必要である。

総合計画素案のP. 48 に掲載されている、車線構成変更後の四日市中央線は、片側2車線であり、これは危険である。

他都市の買物道路等をイメージしたかもしれないが、四日市市は港町であり工業都市である。

四日市中央線は、インターチェンジと四日市港へ延長することが、港町四日市・工業都市四日市の産業活性化のために必要であり、四日市中央線は、工業にも役立つ道路としなければならない。観光や商業だけで生きている都市のような、贅沢な道路の使い方は、諦めないといけない。

国道477号及び国道477号バイパスからの交通量を受けるインターアクセスであり、四日市港へ伸びていく産業道路でもある四日市中央線は、近鉄四日市駅周辺でも片側3車線を維持し、道路交通の円滑な処理を大切にしていきたい。

よって、総合計画素案のP. 48 は大幅に見直し、産業道路としての四日市中央線にも光を当てた記述とし、インターアクセスとしての都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線の早急な整備と、四日市中央線を四日市港方面へ延伸することを明記していただきたい。

J R関西線が地上のままでも、その上を越えれば、四日市中央線の四日市港方面への延伸は可能である。

⑨総合計画素案のP. 39 には、道路の歩行空間について記されているが、路肩のカラー化と制限速度と見守り活動だけであり、歩道を整備することがまったく触れられていない。

車道両脇の白線だけで、歩道がない幹線道路が沢山あり、そこを歩かざるをえない子どもや高齢者が沢山いるのに、路肩のカラー化と制限速度と見守り活動だけでお茶を濁して、歩道は整備しないのか。

大津市で、交差点で車が園児に突っ込んだ事故は、広い歩道があった。これなら、ガードレールを頑丈なものにするなど、事故を受けた対応策が取れるが、歩道の無い四日市市の道路では、対策の施しようがない。

いつまで、子どもや高齢者を命の危険に晒すのか。

車道と歩道をセットにして計画決定されている都市計画道路でさえ、車道だけ整備して、車道両脇の白線だけで、縁石で区切られた歩道がない道路が沢山ある。

子どもや高齢者の命を守るために、そういった道路の歩道を着実に整備していくことを、総合計画素案のP. 39 に明記すべきだ。

⑩幹線道路なのに、交差点に右折車線がなく、信号が青に変わっても、直進車通過待ちの右折車が交差点で止まって、車がまったく前に進まない交差点が沢山ある。

このような状態に陥ると、1回の青信号で車が二、三台しか進まないの、無駄に費やされるドライバーの時間は莫大であり、トータルの経済損失やエネルギーロスは計り知れない。

右折渋滞のイライラが原因となった交通事故も、報道されないだけで、現実には起きている。

幹線道路や補助幹線道路の交差点の右折車線を整備して、円滑な道路交通を実現することを、総合計画素案のP. 122、123、124 に明記すべきだ。

⑪総合計画素案のP. 122、123、124 には、北勢バイパスに関して、「国道477号バイパスまでの早期完成」と記されているが、総合計画の計画期間：10年で、国道477号バイパスまでの完成しか見込めないのか。

国道477号バイパスまでは、北勢バイパスの橋脚も完成し始めており、北勢バイパスの開通が見えてきている。

次の段階である、国道477号バイパス以南の北勢バイパスの開通を、総合計画の計画期間：10年で目指すべきではないか。

総合計画素案のP. 53 には、北勢バイパスの市内区間の先にあたる「鈴鹿四日市道路の事業化に向け取り組む」とあり、総合計画の計画期間：10年で、北勢バイパスの市内区間を全線開通させ、引き続き「鈴鹿四日市道路の事業化に向け取り組む」とするべきではないか。

意見3

総合計画素案 P. 48「WE DO 四日市中央通り」、P. 53「都市の発展と命を支える道づくり」、P. 122～124「次世代モビリティ・システムの構築を通じた新たなネットワークづくり」に対する意見。

近鉄四日市駅周辺等整備事業に対しては、都市交通の専門家から問題が指摘されている。

(1) 近鉄高架下に隣接して鉄道改札口への階段が設置されている以上、高架下で車を乗り降りすることが最も便利であり、人間の行動心理から考えて、高架下に止める車を排除することはできない。車での乗り降りは一瞬なので、24時間、十名前後の警察官が近鉄四日市駅高架下の上下車線で常に立哨し続けられない限り、高架下での車の乗り降りは防止できない。

よって、道路構造改変後の中央通りにおいても、近鉄高架下に止める車は発生し、その結果、高架下の中央通りは事実上、片側1車線になってしまい、高架下において、大変な道路混雑や交通混乱を招く。

近鉄四日市駅南口広場の自動車送迎エリアを造ったのに、近鉄高架下に止める車が減っていない現実を踏まえて、中央通りの近鉄高架下を片側2車線に絞ることは、中止すべきである。近さを求める泥臭い人間の行動心理を理解せずに、市庁舎の中だけで考えた甘い夢物語に囚われて、中央通りの近鉄高架下を片側2車線に絞ることは、絶対にやめるべきである。

(2) 四日市都心部のインターアクセス整備の重要性は、総合計画素案 P. 53、124でも図入りで指摘されている。

中央通りは、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線を西方向へ延伸して、国道477号及び国道477号バイパスと接続することが都市計画決定されている。

都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線を西方向へ延伸して、国道477号及び国道477号バイパスと接続すれば、インターアクセスとして機能することは、誰の目にも明らかである。

新名神高速道路の開通により、四日市インターチェンジ及び菰野インターチェンジと四日市都心とを結ぶインターアクセスとして、国道477号及び国道477号バイパスの交通量が増えており、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線の整備が急務である。

また、総合計画素案 P. 122で記されているように、「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」している状況であり、国道477号及び国道477号バイパスと日永八郷線を、久保田橋南詰経由だけでなく、都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線経由でも結ぶことが、焦眉の急を要する。

このことを、総合計画素案 P. 53、124で記すべきである

そして、以上のインターアクセスの整備により、中央通りの交通量は将来的に増えるため、交通が錯綜する近鉄四日市駅前後では、現在の片側3車線＋路側帯を維持すべきである。

(3) 駅前広場改造により、鉄道改札口とバス乗降場が現在の距離より数倍も遠くなり、鉄道とバスのスムーズな乗り換えに逆行する。

現在の近鉄四日市駅西口及び南口のバス乗降場は、鉄道改札口との近接性がよく考えられており、これを廃止する必要性はまったくない。

むしろ東口のバス乗降場は、都市計画道路を渡らないとバス乗降場へ辿り着くことができず、鉄道改札

口から遠くてバリアに溢れており、東口のバス乗降場こそ、駅前広場改変で廃止しなければならない。

しかし総合計画素案 P. 48に掲載された駅前広場のパース図は、東口のバス乗降場が増える計画で、鉄道改札口から遠くてバリアも多いバス乗降場を増やす計画であり、バリアフリーやユニバーサルデザインのまちづくりに全く逆行している。

いかに鉄道とバスの乗り換え距離を短縮するかが、交通計画専門家の腕の見せ所なのに、鉄道とバスの乗り換え距離を大幅に伸ばしてしまう近鉄四日市駅周辺等整備事業は、時代に逆行している。交通結節機能を弱体化させる計画である。

このままでは、駅前広場を改悪した失敗事例として、四日市市が全国に発信されてしまい、シティプロモーションの足を引っ張る。

近鉄四日市駅のバス乗降場は、鉄道改札口から近い、西口及び南口に集約して、公共交通利用者から感謝されるような駅前広場を目指すべきである。

(4) 駅前広場改造により、楠並木に何台も新設されるバス乗降場は、バス待ちの利用者が暑さ寒さや風雨雪などに晒されるため、バス待ちの環境が過酷になる。

炎天下の日、台風や集中豪雨の日、寒風吹き荒れる日、大雪の日などに、逃げる所や遮る所が何もない楠並木の中でバスを待ち続けることは、拷問であり体罰である。

現在の近鉄四日市駅西口及び南口のバス乗降場は、天候の悪い日は、近鉄百貨店や駅構内自由通路や駅構内飲食店街や駅構内コンビニ等に入って、身を守ることができるため、これを廃止する必要性はまったくない。

一方、楠並木のバス乗降場は、幅員70mの中に、楠並木や9車線（通過車線：右折車線含めて往復5車線、バス乗場：往復4車線）を押し込むために、バス乗降場の十分な奥行きを確保できず、奥行きが狭いバス乗降場屋根しか設けることができない。

これでは、いくら楠並木にバス乗降場屋根を設けても、過酷なバス待ち環境となることは、避けられない。

またそもそも、楠並木に大掛かりなバス乗降場屋根を設けて舗装も行い、大勢の人がバスを待ったり歩いたりしたら、楠の根を痛めて、楠が枯れてしまうおそれがある。

大樹の周辺は、大樹の根が傷まないように、枝が広がっている範囲を根が張っている範囲として、立ち入り禁止にすることが多い。人の踏圧による街路樹の枯死を避けることは、街路樹管理の鉄則である。

楠の大木の根元を、バス待ちの人で踏み荒らすことは、絶対あってはならない。

バス利用者を悪天候から守り、楠並木を人の踏圧から守るために、近鉄四日市駅のバス乗降場は、鉄道改札口から近い、西口及び南口に集約すべきである。

(5) 駅前広場改造により、東口に設けられるペDESTリアンデッキは、近鉄四日市駅の2階床の高さと、市道西町線の車両限界高に約1mの高低差があるため、途中で路面高を変えねばならず、途中で段差を有したペDESTリアンデッキになる。

そのため、デッキの途中で、高低差を昇降するための大掛かりな構造物を地上に配置する必要があり、地上の歩行者空間を狭めてしまう。

高低差を昇降するための大掛かりな構造物と書いたが、その内容は、階段、上り下り両方向のエスカレーター、エスカレーター利用が困難な車椅子等用のエレベーターの、4種類にもなる。

市内最大駅において、鉄道とバスの乗り換えを担うペDESTリアンデッキであるため、階段だけの昭和時代の歩道橋とは違い、桁外れに大規模な昇降設備が必要となる。

市道西町線の手前と、中央通り歩道と、楠並木の3箇所、階段、上り下り両方向のエスカレーター、エスカレーター利用が困難な車椅子等用のエレベーターの、4種類もの昇降設備が必要になるのである。

狭い空間に、これだけの昇降設備を備えた施設を配置したら、工事単価が著しく高い道路施設となり、維持費も高額となり、貴重な地上の歩道は無残に狭められ、短い区間で昇降を強いられる利用者には不便で面倒なだけの、まさに無用の長物となる。

公共施設の効率的なマネジメントを、総合計画素案 P.182、183で叫んでいるのに、こんなに費用対効果の悪い金食い施設を新設することは、四日市市総合計画素案に逆行している。

これほど自己矛盾を抱えた総合計画は恥ずかしく、総合計画素案 P.48に記された近鉄四日市駅東口のペDESTリアンデッキ計画は、撤回すべきだ。

(6) 駅前広場改造により、中央通りと市道西町線との交差点の直近に、東口バス乗降場へ進入する交差点を設ける計画である。この計画は、2つの交差点同士の離隔距離が圧倒的に不足しており、例えばどちらかの交差点で右折車が右折待ちをするだけで、2つの交差点とも動かなくなるなど、日常的に交通混雑・交通障害を招くおそれがある。

また、市道西町線から中央通りに入る車を進行させる青信号と、東口バス乗降場から中央通りに入るバスを進行させる青信号を分けねばならず、その分、中央通りを直進又は右左折する車を進行させる青信号時間が短くなり、中央通りの渋滞の原因にもなる。

駅前広場は、駅前を通過する交通もスムーズに流す役割を負っているのに、複雑で渋滞を招きやすい交差点を新たに造ることで、スムーズな交通処理を阻害することとなり、この駅前広場改造計画は、明らかな失敗作である。

(7) 現在の中央通り及び近鉄四日市駅前広場は、鉄道からバスへの乗り換えが短距離かつスムーズで、さらに、近鉄四日市駅を目的地とする自動車交通も、近鉄四日市駅を通過する自動車交通も、スムーズに流しており、大きく改造する必要性がない。

車乗降時のバリアフリーを高めたり、カラー舗装を行ったり、3箇所のバス乗降場を的確に案内できる視認性の高いサイン計画を導入したり、市民公園前の中央通り上下車線の歩道を観光バス乗降場として整備したり、南口広場の中央通りへの出口を住友電装本社前の交差点へ集約することで、中央通りの交差点構造を簡素化したり等の部分的な改良で、現在の中央通り及び近鉄四日市駅前広場は、新しい時代に十分対応できる。

以上、(1)～(7)の理由により、総合計画素案 P.48「WE DO 四日市中央通り」、P.53「都市の発展と命を支える道づくり」、P.122～124「次世代モビリティ・システムの構築を通じた新たなネットワークづくり」において、①都市計画道路四日市中央線及び伊倉生桑線のインターアクセス線としての整備、②現在の中央通り及び近鉄四日市駅前広場の基本骨格を維持しながら、部分的な改良によるリニューアル、を盛り込むべきである。

意見4

我が社は本社を、中央通り沿いから少し離れた場所へ移転した。

すると、家賃経費が下がり、来客駐車場も広くなり、会社経営が随分楽になった。

お客さんにも、社員にも、経営者にも嬉しい結果となった。

ネームバリューよりも、経費節減や実質的な利便性を大切にする。そんな経営姿勢が、公共経営にも求められるのではないかと。

総合計画素案 P.48「WE DO 四日市中央通り」、P.49「四日市が仕掛ける中心市街地活性化の起爆剤」、P.126～128「にぎわいの創出と買い物拠点の再生」を見ると、中央通りに官民の投資を集中させようと躍起になっているが、そのことは、市財政にとって、あるいは市民にとって、本当に幸せなことなのか、よく考えてほしい。

弊社のように、中央通り沿いに本社を構えることで、高い家賃の支払いが求められ、経営を圧迫し、お客さんにとっても、社員にとっても、好ましくないことがある。

中央通り沿いでなくても、四日市市に事業所を構えることが、四日市市のためになるという広い視野で、官民の投資を促していただけないだろうか。

また、図書館を中央通り沿い、とりわけ、駅前一等地のスターアイランドに持ってくる噂が聞こえてくるが、当然ながら、高い家賃の支払いが必要になる。

超高齢化社会やインフラ老朽化等で市歳出が増大し、図書館運営に使える費用も限界があるだろうから、スターアイランドへの図書館入居家賃に高額な市費を支払うと、肝心の図書を買えなくなったり、図書館勤務者の待遇を落としたり、といったことを迫られるだろう。図書館勤務者の待遇の低さは、全国的に問題になっているが、図書館を家賃の高い場所へ移転すると、この問題の解決を困難にするのではないかと。

移転した結果、1,000円～2,000円程度のありきたりの安い本しか買えなくなったり、図書館で働く司書が不満不安を抱えて勤務することで、サービスが低下したり、そんな状況は本当に市民が望むことなのか。

私は、今の図書館の場所で設備を改善してくれれば、十分だと考える。近鉄四日市駅から図書館までの距離も、そんなに遠くない。

中央通りに賑わいを集中させようという考えは、家賃負担の経験がない、自分の財布を痛めたことがない、気楽なお役人の発想だと思う。

「ここにビルが沢山並んだらいいな。」という、子どもの発想である。

家賃負担能力に応じて事業所や公共施設等を立地させ、中央通りだけでなく、四日市市全体が賑わえば良しとするよう、総合計画の記述を見直すべきではないかと。

市が、賑わいを中央通りに限定しない方針を取っても、企業は中央通りの賑わいだけを見て設備投資を決めるわけではないので、企業誘致も不利にならない。

意見5

1)

国道164号線と諏訪新道が、J R関西線の踏切で長く待たされる。

J R関西線から国道23号線まで踏切待ちの車列が連なり、国道23号線から国道164号線や諏訪新道へ入れないことがある。はるばる四日市へやって来たのに、ここへは来るなど門前払いされているように感じる。こんなことも、中心市街地衰退の原因ではないか。

国道23号線を使って県内や県外から四日市中心市街地へやって来た人を、どうぞ、どうぞと、温かく迎え入れる都市でありたい。

鉄道で四日市中心市街地へやって来た人に対しては、近鉄四日市駅前広場を改造する等して、熱烈歓迎の体制を整えようとしているのに対して、国道23号線を使って県内や県外から四日市中心市街地へやって来た人に対しては、J R関西線踏切を長年放置するなど、昔からものすごく冷たい。車での来街者に対して、冷たすぎるのではないか。

2)

総合計画素案 P. 122～128 を読むと、公共交通に乗ってきて、街なかを歩き回る来街者をモデルとして、まちづくりを考えているようである。中心市街地を買物等で歩き回る人しかターゲットにしていないように思える。

しかし中心市街地は、工業や商業やサービス業等に従事する人が、商品を届けたり打合せしたりするために、車を使って顧客を回る、という使われ方もしている。

そのような「中心市街地で働く人が、中心市街地でどのように行動しているか。」という観点が、総合計画素案には乏しく、中心市街地で働く一人として、残念でならない。

中心市街地で働く人に対して、P. 124のように、仕事で公共交通を使えと言ったり、P. 128のように、歩行量が中心市街地活性化の指標だと言うのは、無理な話である。

公共交通+徒歩という移動スタイルだけでなく、車オンリーの移動スタイルも、積極的に認めてほしい。中心市街地に事務所を構えて、車で顧客を回っている私達だって、顧客に一生懸命に頭を下げながら、中心市街地活性化に寄与しているのだから。

3)

1)に戻るが、J R関西線の踏切待ちは、中心市街地活性化を阻害している。J R関西線を高架化しないのなら、J R関西線の上を越える道路を整備するべきだ。

国道164号線と諏訪新道は、道路両脇に建物がぎっしり建ち、新たにJ R跨線橋を造ることは難しいので、中央通りを東へ延長して、J R関西線の上を越えて、国道23号線と結んでほしい。70m幅員ではなく、往復4車線の25m幅員でよい。

臨港通りが曙町でJ R関西線の上を越える道路勾配を、中央通りに適用すれば、J R四日市駅の上を越えて、地上で国道23号線へ接続することは可能である。

この新設跨線橋の下を、非電化貨物線が潜れる範囲は限られてくるので、J R貨物駅の配線変更が必要になる。

しかしこの跨線橋整備で、長年のJ R関西線踏切問題が一気に解決するため、公共性の高い事業であり、J Rのご理解をいただき、市も費用を一部負担してJ R貨物駅の配線を変更し、中央通りの国道23号線までの延長を是非実現してほしい。

近鉄四日市駅の中央通り再整備より、J R四日市駅を越える中央通りを整備した方が、中心市街地へ来やすくなり、来街者が増え、中心市街地活性化につながると考える。

意見6

1) 総合計画素案P.48 に「WE DO 中央通り」とありますが、何か少しズしている気がします。
「居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成する」とありますが、中央通りは今でも十分魅力的ですよ。

ゆったりした綺麗な舗装の歩道。十分、素敵デザインです。また、楠並木は土のままなので、子ども達や犬の散歩に最適。これ以上、触ってほしくないです。

中央通りが二車線になると、交通量が変わらなくても、車道をひっきりなしに車が走るようになり、かえって危ないし、余裕がない道路になってしまうのは、イヤですね。

三滝通りも二車線に縮めても車を流せるのですが、広い車線のままにしておくことが、ゆとりや余裕を感じます。

2) 中央通りの一番の問題は、東のJR四日市駅と、西の齊奉閣で行き止まりになっていることだと思いますよ。

中央通りを四日市港方面へ延長したら、四日市港へ散歩しやすくなり、多くの人々が四日市港の魅力を気軽に楽しめるようになると思います。

また、中央通り自体も、四日市港へ歩いて行ける魅力的な道となり、中央通りの魅力がUP！すると思います。

阿瀬川沿いの道を下って行っても、車では国道23号線は横断できないし、JR関西線の前後は裏道感が漂って、洗練された感じではありません。

お洒落な中央通りが四日市港方面へ伸びていったら、絶対そちらを歩きます。

総合計画は10年計画なので、ぜひ10年後には、中央通りをJR四日市駅の上を越えて四日市港方面へ延長してください。

その頃、私は〇〇歳。元気うちに、中央通りを歩いて四日市港まで散歩したいな。

3) 友人が菟野町に住んでいるので、鶴森神社の横や松本街道等を通って車で行くのですが、松本街道が混んでいることがよくあり、恥ずかしながらイライラしてしまいます。

戦後間もない頃に、中央通りを齊奉閣から西へ延ばす計画が立てられたのに、いまだに齊奉閣で止まっていることが残念です。

菟野町は新名神高速道路が開通し、菟野インターから四日市へ向かう高架式のバイパスが開通して、とてもスムーズに走れるのに、川島付近から湯の山街道も松本街道も渋滞して、バイパスを走ってきても三滝川の橋の手前から渋滞して、すごく悲しいです。

計画通りに、中央通りを西へ伸ばして、湯の山街道やバイパスへつないでほしいです。

4) P.48 の「WE DO 中央通り」は、中央通りを四日市港方面と菟野町方面へ延長することが、一番の特効薬だと思います。港にも山にもつながっている中央通りって、素晴らしいじゃないですか。

中央通りですでに完成している区間は、歩道も綺麗なもので、触ってほしくないです。

総合計画のこれからの10年間は、中央通りですでに完成した区間は触らずに、中央通りを東と西へ延長することに、全力を注いでほしいと思います。

意見7

一納税者として許すことができないのが、近鉄四日市駅前広場の再整備である。

去年度、舗装が綺麗になった中央通りを、なぜ、全面的に壊すのか。高価なカラー敷石舗装を昨年度に行ったのだから、20年位はその舗装を使うべきだ。

バス乗降場を1箇所を集めるためと言うが、近鉄四日市駅でバスを乗り換える客がほとんどいない以上、3箇所のバス乗降場を1箇所を集める費用対効果は、極めて薄い。

バス乗降場の案内をしっかりと行ってくれば、3箇所でもバス利用者は迷わない。

車線数が多いのなら、可動式のガードレールを立てて、車線を狭くすればいい。

バス乗降場の案内をしっかりと行うとか、可動式のガードレールを立てて車線を絞るとか方法はいくらかでもあるのに、去年度、綺麗にした舗装を、5年計画でぶっ壊す！（重点的横断戦略プラン）なんて、正気の沙汰ではない。

お金を賢く使う指南役である公認会計士の森市長は、なぜこんな無駄遣いをするのか！

近鉄四日市駅前広場の再整備をしなくても、リニア中央新幹線の利用者は四日市へやって来る。

大都市圏では、駅前広場がなく、幹線道路まで出て行かないとバスに乗れない駅もあるが、近鉄四日市駅前広場は、鉄道改札口から至近距離で、バスにもタクシーにも家族の送迎車にも乗れる。

十分、利便性の高い駅前広場であり、リニア中央新幹線の利用者が逃げ出すようなお粗末な駅前広場では、決してない。

現在の駅前広場を維持しても、リニア中央新幹線の利用者は四日市へやって来る。安心してほしい。自信を持ってほしい。不安に駆られて無駄遣いに走るのは、やめてほしい。

近鉄四日市駅前広場の再整備よりも、もっと緊急度の高い道路がある。

歩道がない幹線道路、右折車線がない主要交差点、右折車線があっても慢性的に混雑している幹線道路。

これらを放置していると、危険であり、輸送時間もかかるため、四日市から人や産業が逃げていく。

現在の駅前広場を維持しても、四日市から人や産業は逃げていかないが、歩道がない幹線道路、右折車線がない主要交差点、右折車線があっても慢性的に混雑している幹線道路を放置していると、四日市から人や産業が逃げていく。

以上の理由により、近鉄四日市駅前広場の再整備には大反対である。

四日市から人や産業が逃げないように、歩道がない幹線道路、右折車線がない主要交差点、右折車線があっても慢性的に混雑している幹線道路を至急改善するよう、総合計画に具体的な整備予定箇所を明示すべきだ。

意見8

総合計画素案 P. 48 「WE DO 四日市中央通り」、P. 49 「四日市が仕掛ける中心市街地活性化の起爆剤」、P. 126～128 「にぎわいの創出と買い物拠点の再生」に対して、申し上げます。

先日のスターアイランド閉店報道に関して、新図書館をスターアイランド建物に移転させることを匂わせるような、森市長の発言があります。

しかし、新図書館をスターアイランド建物に移転させるにあたっては、下記の問題があり、これらの問題をきちんと解決しない限り、移転を決断すべきではありません。

(1) 図書館は図書を書棚に集積して収容するため、単位面積当たりの床荷重が重くなります。衣類等ファッション系の軽い商品の店舗等を想定したスターアイランドの現建物が、構造上耐えられるかどうか不安です。

個人が木造や鉄骨造の建物を建てる時にも、本棚を集中して置く場所には、床補強を行います。鉄筋コンクリート造ならどこにも本棚を置いて大丈夫ですが、スターアイランドは鉄骨造ですから、どこにどれだけ本を置いて大丈夫、というわけにはいかないでしょう。

図書を建物内に大量に入れることで、建物が不安定になり、地震の際に建物が想定外の挙動をして、建物の鉄骨がねじれたり座屈したりする危険があります。

特に自動書庫は、図書を空間にぎっしり詰め込むため、単位面積当たりの床荷重が非常に重くなり、スターアイランド建物を補強しても、導入は難しいでしょう。

スターアイランドの現建物を新図書館として活用するなら、自動書庫を導入することで、図書館の床面積を抑えながら蔵書数を増やすという戦略が取れなくなります。

(2) スターアイランドの現建物は、築30年以上経っていますが、鉄骨造の法定耐用年数は、34年です。

スターアイランドの現建物を改装して、新図書館に改造しても、すぐに法定耐用年数を迎えてしまうのであれば、早晩、建て替えに迫られるでしょう。

これは税金の使い方として不適切です。改装したばかりの建物を建て替えるなんて、最小の費用で最大の効果を上げたとは、とても言えません。

また、早晩の建て替えにあたって、図書館の再移転が必要となります。再移転先は確保できるのですか。

このように、余命僅かなスターアイランドの現建物に、永続性が求められる図書館を移転することは、適切ではありません。

(3) 現在の図書館は、図書の重い床荷重に対応した鉄筋コンクリート造です。

頑丈な鉄筋コンクリート造の現在の建物をわざわざ捨てて、耐用年数間近の華奢な鉄骨造の建物に移転する理由が見いだせません。

総合計画素案 P. 182～183 「公共施設のマネジメント」には、「計画的に施設管理を行うことで、予防保全型の維持管理に転換し、」とあり、この方針に従うなら、頑丈な建物（現図書館）を捨てて、耐久性の低い建物（スターアイランドの現建物）へ図書館を移転させることは、まったくあり得ない政策です。

予防保全型の維持管理を総合計画で掲げているのに、公共施設の図書館を耐久性の低い建物へ、わざわざ移転するのは。こんな逆の政策が、同じ総合計画の中に同居してよいはずがありません。

(4) 現在の図書館は、市有地に建つ市有建物です。

スターアイランドの現建物は、近鉄不動産所有の土地・建物です。

図書館が、市有地・市有建物から近鉄不動産所有の土地・建物へ移転したら、借地料・借家料の支払いが必要になります。

移転により、市有建物の維持管理からは免れます。

しかし、県内最大都市の中心駅の駅前一等地であるスターアイランド現建物の借地料・借家料の方が、市有建物の維持管理費用より、はるかに高いはずで。

スターアイランドが開店する理由は、スターアイランド現建物の高額な借地料・借家料をテナントが払えなくなったからです。スターアイランドで物が売れていないわけではありません。売り上げに見合う借地料・借家料ではないのです。スターアイランド現建物の借地料・借家料がもっと安かったら、スターアイランド内で営業し続けることができるのです。

それくらい、スターアイランド現建物の借地料・借家料は高額であることを、しっかり認識する必要があります。

借地料・借家料不要の市有地・市有建物から、高額な借地料・借家料が必要となる近鉄不動産所有の土地・建物へ図書館を移転することで、図書館の運営費用は、急激に膨らみます。

四日市市は、各公共施設の運営費用を人件費等も含めて細かく算出し、1円でも安く運営しようと努力しているのに、その努力を帳消しにするような、近鉄不動産所有の土地・建物への図書館移転を強行するのでしょうか。

これは適切で賢い税金の使い方とは言えません。

以上の根拠により、新図書館を中央通り沿いへ移転すると総合計画に明記することは反対です。費用対効果を考えたら、現在の図書館を改装・増築することも、十分理に適った政策選択です。

そして、中心市街地は民間投資によって、大勢の市民が住む西方向へ移動しており、現在の図書館も事実上、中心市街地の範囲内です。図書館通りのシェトワ白揚や白揚文具館へ買い物に行く際は、中心市街地へ買い物に行くと認識している市民が大半です。市民の意識では、現図書館も中心市街地なのです。

よって、図書館を現在の場所で集客力向上させることは、中心市街地活性化に寄与します。

「現在の図書館を改装・増築することも中心市街地活性化につながる。」という観点で、総合計画素案 P.48「WE DO 四日市中央通り」、P.49「四日市が仕掛ける中心市街地活性化の起爆剤」、P.126～128「にぎわいの創出と買い物拠点の再生」を修正することを求めます。

意見9

この総合計画を作った人は、図書館の基本的な機能・役割について、無知ではないか。その理由は、次のとおり。

総合計画素案で、図書館に関する記述を拾うと、

◎重点的横断戦略プラン

- ・P.37：図書館からの読み聞かせ出前講座
- ・P.48：新図書館を中心とした複合的な機能をあわせ持つ拠点施設立地
- ・P.49：①新図書館を核として、あらゆる世代が集い交流することのできるスペースや憩いの空間など、複合的な機能を持つ拠点施設を整備します。
②新図書館においては、ICTにも対応するとともに、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とします。

◎分野別基本政策

- ・図書館に関する記述なし

1) 重点的横断戦略プランは5年計画、分野別基本政策は10年計画だが、総合計画は10年計画である以上、分野別基本政策がベースにあり、その中から最初の5年で重点的に取り組む政策が、重点的横断戦略プランに明記されているべきである。

しかし、図書館に関する政策は、重点的横断戦略プランのみに明記され、分野別基本政策には明記されていない。

これは、図書館に関するベースとなる政策が無いことを、四日市市自身が明確に吐露している。

だから、「この総合計画を作った人は、図書館の基本的な機能・役割について、無知ではないか。」と書いた。反論があるなら、ぜひ反論してほしい。

2) 「四日市市は、図書館に関する政策を持っていません。だけど、図書館は客寄せパンダなので、重点的横断戦略プランに載せました。図書館は社会教育分野において、こうあるべき、という政策を四日市市は持っていないので、分野別基本政策は書けません。」という極めてお粗末な実態があるのではないかと。反論があるなら、ぜひ反論してほしい。

3) 図書館を中心市街地の客寄せパンダとしか見ていない、四日市市の極めて貧しい図書館政策に、一図書館利用者として、大きな失望を感じる。腹も立つ。言葉も荒くなる。

アイドルを客寄せパンダとしか扱わず、トラブルが起きても、アイドル個人に責任を押し付ける悪質芸能プロダクションと変わりない。

「幼児教育において図書館が果たすべき役割」「小学校教育において図書館が果たすべき役割」「中学校教育において図書館が果たすべき役割」「高等学校教育において図書館が果たすべき役割」「大学教育において図書館が果たすべき役割」「社会人教育において図書館が果たすべき役割」「高齢者教育において図書館が果たすべき役割」、等々。

それらを、分野別基本政策できっちり述べるとともに、それらの政策目的を達成するために、図書館をこのように拡充すると、重点的横断戦略プランに記すべきではないか。

4)「幼児教育において図書館が果たすべき役割」「小学校教育において図書館が果たすべき役割」「中学校教育において図書館が果たすべき役割」「高等学校教育において図書館が果たすべき役割」「大学教育において図書館が果たすべき役割」「社会人教育において図書館が果たすべき役割」「高齢者教育において図書館が果たすべき役割」を考えた時、図書館を移転する、という話にはならないと私は考える。

幼児教育・小学校教育・中学校教育・高等学校教育・大学教育・社会人教育・高齢者教育を充実させる方法が、図書館移転しかないとは、とうてい考えられない。

図書館の現在の場所でも、増床したり、改装したり、ICT機器を入れて、より多くの市民に利用してもらい、高機能な図書館に発展させることができる。

重点的横断戦略プランには、「子育てするなら四日市+」として、今後5年間で取り組む様々な教育施策が記されているが、そのために小学校等を移転するとは、一言も書かれていない。

当然である。小学校等を移転しなくても、教育施策を充実させることはできるからだ。

同様に、図書館を移転しなくても、教育施策を充実させることはできる。現在の図書館には、増築の余地が十分ある。

よって、図書館を移転する必要はない。反論があるなら、ぜひ反論してほしい。

5) 四日市市の図書館にとって、今必要なことは、幼児教育・小学校教育・中学校教育・高等学校教育・大学教育・社会人教育・高齢者教育を充実させることである。

四日市市の図書館は、市立図書館の児童室が質・量ともに充実しており、幼児教育・小学校教育への対応は、ある程度できている。

不足しているのは、中学校教育・高等学校教育・大学教育・社会人教育・高齢者教育への対応である。

中高生向けのヤングアダルトコーナーの新設・充実や、電子書籍やインターネット有料データベースの導入、社会人や高齢者等が必要とする課題解決型サービスの導入、名古屋へ行かなくても高度な学びが得られる専門性の高い図書の購入、視力・聴力等が衰える高齢者も包含した対象者の広い障がい者サービス（大型文字本やオーディオブック等）の拡充等が必要である。

こういったことを、分野別基本政策できっちり明記することが必要だ。

そして、それらの政策を実現する方法として、本当に図書館移転しかないのか、説明すべきだ。しかし、説明しようとしても説明できないと考える。

四日市市の図書館の課題を解決する方法は、図書館移転ではない。

図書館移転を行うためには、四日市市で一番地価の高い土地（スターアイランド）を、買うか借りる必要がある。

そんなことにお金を使ったら、中高生向けのヤングアダルトコーナーの新設・充実や、電子書籍やインターネット有料データベースの導入、社会人や高齢者等が必要とする課題解決型サービスの導入、名古屋へ行かなくても高度な学びが得られる専門性の高い図書の購入、視力・聴力等が衰える高齢者も包含した対象者の広い障がい者サービス（大型文字本やオーディオブック等）の拡充等にお金が回らなくなる。

駅前一等地の図書館、という見栄のために、図書館が本当に必要としている投資が、ないがしろにされるため、図書館移転に反対である。

JR四日市駅前を買うか借りれば、まだ安いが、四日市市民の居住地から図書館への距離が、現在の図書館より2kmも遠くなり、市民の理解は得られない。

市庁舎東広場は、駐車場が本庁舎用事的車で一杯だし、市庁舎のメンテナンスや災害時の人・車・物資等の集散や中核市移行後の市庁舎執務空間拡充等に必要な広場なので、図書館を建てずに空けておくべきである。

現在の図書館の場所で、四日市市の図書館に求められている教育課題に、地道に真面目に真剣に取り組むよう求める。

意見10

A

四日市市の税収は一時的な好況で賑わっているが、技術革新が激しい電子部品は、あっという間に主役が入れ替わる。四日市市の半導体工場など、数年しかもたないと思っておいた方がいい。そのため、たゆまぬ行政改革が必要である。

総合計画素案には、P. 17、18に、行財政改革について触れているが、重点的横断戦略プランや分野別基本政策には、行財政改革は出てこない。これでは、「理念として行財政改革を掲げるが、具体的な政策としては何もしない。」と言っているようなものである。

重点的横断戦略プランや分野別基本政策に書くような行財政改革は、何もないのか。

森市長は、自分が公認会計士の資格・能力を持ちながら、わざわざ別の公認会計士を高い給料で雇っている。市長ブログを書く暇があるなら、自分で市財政を分析し、自分で行財政の処方箋を書くべきだ。そのことで、別の公認会計士の給料を節約できる。

自分がどんな期待を背負って市長の椅子に座っているのかを、忘れたのか。

重点的横断戦略プランや分野別基本政策に、具体的な行財政改革の施策を書くべきだ。

B

どうも、行財政改革のタガが緩んでいるようだ。森市長が当選できたのは、「公認会計士が市長になれば、無駄の多い四日市市の行財政改革が進む。」という市民の期待があった。そのことを忘れるべきではない。

行財政改革のタガが緩んでいる顕著な例が、近鉄四日市駅前広場の改造である。

この計画に対する様々な批判を聞く。

昨年度に中央通り歩道の舗装を全面的に改装したのに、5年計画の重点的横断戦略プランで、歩道と車道を全面的に改造するという。

高い費用をかけて再整備した道路を、たった5年で壊すことを、行財政改革の観点からどのように説明するのか。

C

行財政改革に反する二つ目が、図書館のスターアイランドへの移転である。

中部に住む者には、図書館が近くなって有り難いが、そんな単純な理由で、巨額の税金を投じることが、行財政改革なのか。

公共施設は駅前にある方がいい。そりゃあそうだ。じゃあ、市役所も文化会館も総合会館も本町プラザも上下水道局も、公共施設はみんな駅前へ持ってくるのか。子どものまちづくりゲームじゃあるまいし、そんな単純な考えで市政を運営しているのか。

四日市市の図書館に関する様々な問題を解決する最善な方法が、スターアイランドへの移転であることを、合理的に説明できるのか。

四日市市は行財政改革の取り組みで、各施設の運営費を人件費も含めて算出したが、スターアイランドへ移転したら、この運営費が何倍にも膨れ上がる。スターアイランドの高い借地料・借家料が、図書館の運営費に上乘せされるからだ。

行財政改革で、各施設の運営費を人件費も含めて算出した理由を問いたい。

これは、運営費の高さが、光熱費にあるのか、消耗品費にあるのか、施設修繕費にあるのか、人件費にあるのか等を明らかにし、運営費を高くしている要因を一つずつ潰す、という地道な行財政

改革を行うために、各施設の運営費を算出したのではないか。

そんな地道な努力を各施設に強い一方で、図書館をわざわざ市有地から民有地へ移転し、駅前一等地の巨額の借地料・借家料を、未来永劫、近鉄様へ献上するのか。

各施設の血の滲むような行財政改革の努力を、一瞬で吹き飛ばすような「反・行財政改革」を図書館で行うのか。

行財政改革の観点から、四日市市の図書館が抱える問題を解決するためには、何をしたら良いか、真剣に考えてほしい。

行財政改革の観点から考えれば、現在の図書館建物の長寿命化を図るとともに、建物内レイアウトを見直し、どうしても不足する床面積は、現在の図書館敷地内で増築することが正解だと考える。

D

行財政改革に反する三つ目が、小規模文化ホールの新設である。

舞台装置を備えたホールは、四日市市に2施設ある。しかし、舞台装置を動かさないのに、舞台装置を備えたホールを借りる輩が後を絶たない。そのため、音楽等の舞台装置を動かしたいグループが、舞台装置を備えた2施設のホールを予約しにくい状況がある。

この問題を解決する最善な方法が、小規模文化ホールの新設なのか。

この解決策は、行財政改革の観点から間違っている。

舞台装置を動かさないのに、舞台装置を備えたホールを借りようとする輩に、他のホール、例えば総合会館視聴覚室や商工会議所ホールや本町プラザホールやじばさん三重ホールへ回ってもらおう。そして、音楽・演劇・舞踊等、舞台装置を動かしたいグループに、舞台装置を備えたホールを利用してもらおう。

このようなホール予約方法の改善により、小規模文化ホールを新設しなくて済む。

知人によると、舞台装置を備えたホールは、金食い虫である。

照明や音響器具や暗幕等が沢山、舞台の天井にぶら下がっており、一つでも落下したら死亡事故になるため、予防第一で、まだまだ使える部品であっても、どんどん交換していく。専門業者による点検も、何度も行う。

また、舞台装置を動かす専門の操作員を常駐させる必要があるため、人件費も多くかかる。ホールの利用が有ろうと無かろうと、専門の操作員は複数で常駐する。ホールの利用が無い日は、自宅待機で無給というわけにはいかない。給料は年間通して払う。

運営費の高さが、光熱費にあるのか、消耗品費にあるのか、施設修繕費にあるのか、人件費にあるのか等を明らかにし、運営費を高くしている要因を一つずつ潰す、という地道な行財政改革を行う一方で、光熱費も消耗品費も施設修繕費も人件費も多額にかかるホールを、安易に新設するのか。

行財政改革に対する真剣度が、まったく欠けている。

行財政改革の観点から、ホール不足を解決するためには、何をしたら良いか、真剣に考えてほしい。

行財政改革の観点から考えれば、文化会館及びあさけプラザ建物の長寿命化を図るとともに、ホールの予約方法を見直し、音楽・演劇・舞踊等、舞台装置を動かしたいグループに、舞台装置を備えたホールを利用してもらおうことが正解だと考える。

意見11

(意見記入欄)

「新総合計画素案」P.48、49では、新図書館が「都市の賑わいをもたらす装置」として位置づけられ、「教育施設」としての新図書館には、ほとんど触れられていません。

これは、著しい本末転倒です。

教育施設は、どのような教育を行うか、という教育理念がまずあり、その理念を実現するために、施設の種類や規模や立地等が決められていくべきものです。

図書館・博物館・動植物園等の社会教育施設は、一定の集客力はありますが、それは副次的なものであり、あくまでも各社会教育施設が目指す教育理念の実現が優先されます。

四日市市には、どんな教育課題があり、それを解決するために、新図書館の整備が有効であることが、総合計画の中で語られるべきであり、その教育課題を解決するためには、この場所でこの規模の新図書館が必要であることが、誰もが納得できる形で示される必要があります。

しかし、「新総合計画素案」のどこを探しても、そのような記述はありません。

新図書館という社会教育施設を、これから莫大な費用を投じて整備しようというのに、新図書館の整備を通じて、どのような教育を実現しようとしているのか、「新総合計画素案」にほとんど記述がないのは、おかしいではありませんか。

本当は四日市市は、新図書館ではなく、集客施設を整備したいのではありませんか。

集客施設であれば、新図書館でもIR（カジノを含む統合型リゾート）でも何でもいいのではありませんか。

「新総合計画素案」を素直に読んだら、そうとしか読めません。

そこで、次の五項目を意見として申し上げます。

一、教育課題から見た新図書館の必要性

図書館は社会教育施設です。これは私だけの意見ではなく、日本国の教育法令や行政組織が、そのようになっています。

よって、四日市市の社会教育課題（子どもから大人までの教育課題）を総合計画の中で記述し、その社会教育課題を解決するために、新しい図書館を整備することが不可欠であることを、誰にでもわかるように記述してください。

(※社会教育は、大人だけの教育ではなく、学校教育も包含した幅広い教育です。)

なお、「子育てするなら四日市」を実現するためには、子どもの教育だけが充実してもダメです。子どもを育てる保護者も十分学ぶ機会がある都市でないと、子育て世代の人口流入は望めません。

子育て世代は、自分みがきにも熱心です。自分みがきができる文教環境がないと、子育て世代に選ばれないのに、総合計画素案は、子どもの教育さえ充実すれば、「子育てするなら四日市」が実現すると考えており、これでは失敗します。

「子どもから大人までの社会教育が充実した文教都市」こそが、子育て世代を四日市市へ引きつけます。

よって、図書館、博物館、文化会館、公民館（地区市民センター）等が一致協力して、子どもから大人までの社会教育をどのように充実させていくかを明記する章を、総合計画に設けるべきです。

二、教育課題から見た図書館の配置計画

図書館は社会教育施設です。学校教育施設である小学校や中学校等が、配置計画を基に整備されているのと同様に、全市民へ社会教育を行き渡らせるための「図書館配置計画」が必要です。

現在の図書館を整備する際には、全市的な図書館配置計画も同時に策定されました。図書館中央館だけでなく、図書館分館を市内にいくつか配置することが、その計画に定められました。

新図書館を整備する際も、全市的な図書館配置計画が必要です。

身近な地域で行政手続きやまちづくりが行えるように、全市的な地区市民センターの配置が計画され、実現しました。

同様に、身近な地域で図書が利用できるよう、まずは全市的な図書館配置計画が策定されるべきです。その中で、新図書館の位置や規模や機能等が自ずと定まってくるのです。

このように書くと、移動図書館（自動車文庫）が全市をカバーし、地区市民センターにも図書室があるから、全市的な図書館配置はすでに完了していると、市は反論するかもしれません。

ではなぜ、地区毎の一人当たり貸出冊数に大きな差があるのですか。

一人当たり貸出冊数の地区間格差の存在は、移動図書館（自動車文庫）や地区市民センター図書室では、全ての市民に本を届けるという理念が実現していない証拠ではないでしょうか。

移動図書館（自動車文庫）や地区市民センター図書室、あさけプラザ図書館や楠交流会館図書室の図書館分館、そして、図書館本館である四日市市立図書館の現状分析をきちんと行い、全ての市民に本が届いていないという教育課題・教育格差を解決するために、何が必要なかを市民に分かりやすく説明した上で、それらの問題を解決するために、この場所にこれだけの規模のこんな機能を持った新図書館や分館図書館等が必要であると、総合計画で説明するべきです。

もし、総合計画策定までに、そこまでの現状分析や意思決定を行う余裕がないのであれば、総合計画には、「図書館や図書館類似施設の全市的な現状分析を行い、その結果を踏まえて、新図書館や分館図書館の規模や立地や機能等を定める。」とだけ記載し、現状分析に早速取り掛かるべきです。

三、教育課題から見た図書館の機能

「新総合計画素案」P.49には、「新図書館においては、ICTにも対応するとともに、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とします。」とありますが、ICTは手段であり、日常の居場所は副次的なものです。

図書館の最も大切な役割を記述せず、目的を達成するための手段や副次的なものばかり書き連ねて嬉々としている総合計画素案には、本当に幻滅します。

四日市市の小中学校は、ICTが目玉なのですか。違うでしょう。電子黒板等のICTを活用して、どのような教育を行うかが、大事なのではないですか。

図書館も同じです。ICTの自動貸出機で、どんな社会教育を行うかが問題なのです。

図書館において、子どもから大人までに対して、どのような学びを提供していくかが、第一に総合計画で語られるべきです。

そして、学びを提供する様々な手段の一つとして、ICTや図書館司書や学校連携や課題解決型サービス（ビジネス支援、行政情報提供、医療関連情報提供、法務関連情報提供、学校教育支援（子育て支援含む）、地域情報提供・地域文化発信）や商用データベース利用サービスや映像資料利用サービスや高齢者・障害者サービス（大活字本・オーディオブック等）等があるのです。

ICTをどうしても総合計画に書きたいのなら、図書館司書や学校連携や課題解決型サービス（

ビジネス支援、行政情報提供、医療関連情報提供、法務関連情報提供、学校教育支援（子育て支援含む）、地域情報提供・地域文化発信）や商用データベース利用サービスや映像資料利用サービスや高齢者・障害者サービス（大活字本・オーディオブック等）等も、ICTと同列で総合計画に明記すべきです。

こういった、各世代の要求に応えられる図書館機能が備わることで、結果的に全ての世代が図書館を、じっくり時間をかけて利用（滞在）するようになるのです。

本と閲覧席とカフェがあれば、滞在型図書館になるなんて、あまりにも志の低い考えです。図書館を、滞在時間の長い、漫画喫茶やインターネットカフェと同列に見ていませんか。図書館をその程度にしか見ていないのなら、コーヒーが飲める書店を誘致すればよいだけのことです。

図書館法に基づき入場無料の図書館を自治体が運営する意義は、長い滞在時間を実現することではなく、様々な世代の様々な知的欲求に応えることです。本と人を結びつけることです。入場無料を生かして、貧困と低学力の連鎖を断ち切り、教育格差を是正することです。

入場料を徴収してもよい博物館は、貧困対策と無縁ですが、入場料の徴収を図書館法で禁じられている図書館は、法の理念を体現して、貧困から来る低学力の問題に取り組む使命があります。四日市市の図書館も、貧困から来る低学力の問題に取り組むことを総合計画に書いてください。

例) 木曾岬町(三重県)、町立図書館を会場に中学生対象の宿題支援事業を開始

<https://current.ndl.go.jp/node/35911> 参照。

滞在型図書館は、図書館に必要な機能やサービスを一つひとつ真面目に積み重ねていった結果、実現するものであり、図書館を評価する指標の一つにしか過ぎません。

情報検索能力に長けた利用者は、図書館滞在時間が短くても、必要な情報を入手できるため、図書館滞在時間は、評価指標にさえ不適切かもしれません。

滞在型といった一評価指標ではなく、新図書館が担う教育的役割や、新図書館に整備する教育機能や、新図書館が提供する学びの内容を、総合計画に書くべきです。

四、まちづくりと図書館

「図書館はまちづくりに貢献する」という言い方がされます。

その本当の意味は、図書館が、感じたり考えたり行動したりする際の手がかりになる本や情報等を提供することで、地域社会での人々の諸活動を促し、市民活動の改善や、市民活動による課題解決が積み重なることで、まちづくりにつながっていくというものです。

いわば、「図書館が人を育てる」から、「図書館はまちづくりに貢献できる」と言われるのです。

しかし、総合計画素案を見ると四日市市は、「図書館は集客力や滞在空間があるから、まちづくりに貢献できる」と考えているようです。

「人を育てる図書館」が、まちづくりに貢献できるのに、「人を集める図書館」が、まちづくりに貢献できると考えている四日市市に対して、情けない気持ちで一杯です。

人づくり・まちづくりを、この程度のレベルでしか考えていない自治体の市民なのかと、悲しい気持ちになります。

「図書館は人を育てる社会教育施設である」という観点から、総合計画素案の内容をゼロベースで見直してください。

五、スターアイランドと新図書館

スターアイランドの閉店が正式に伝えられ、新図書館がスターアイランドの新しいテナントになるのではないかと、という噂が聞こえてきます。

スターアイランドは近鉄四日市駅に直結しているので、一見、良さそうに見えますが、心配も多々あります。

① 将来の不確実性

スターアイランドは特急停車駅の駅前一等地で、将来的に様々な事業展開が可能な土地であり、近鉄が簡単に手放すとは考えられません。

今は、堅実な店子として図書館を入居させてくれても、将来、もっと収益が上がる事業が見つければ、その事業をスターアイランドの場所で展開するために、図書館の退去が近鉄から求められる可能性があります。

その時に、図書館をどこに再移転させるのでしょうか。現在の図書館の敷地を売却してしまっていたら、万事休す。四日市市は「図書館のないまち」になってしまいませんか。

② 莫大な立地コスト

特急停車駅の駅前一等地のビルに、床面積約10,000㎡もの規模で入居しようとしたら、その家賃はとんでもない金額になります。

その分、図書の購入費や図書館司書の待遇改善等が、削られてしまうおそれがあります。臨時職員のワーキングプアの状態に置かれた図書館司書が、将来に絶望して各地で辞めており、待遇改善が急務であることは、ご存知ではないですか？

また家賃を抑えるために、狭い図書館になるおそれもあります。滞在型図書館を掲げながら、書架や閲覧席がギュウギュウに詰まった、居心地の悪い図書館になります。

③ 図書館に不向きな建物構造

スターアイランドはファッションビルであり、本のような重い物を大量に置くことは、建築構造上、想定されていません。

スターアイランドは、まもなく34年の法定耐用年数を迎えようとする華奢な鉄骨造の建物であり、書棚が集積する重い床荷重に耐えられる鉄筋コンクリート造が基本の図書館には向いていません。(現在の四日市市立図書館は、鉄筋コンクリート造。)

この建物に無理やり図書を入れたら、鉄骨のひずみ等が心配され、耐震性能さえ疑わしくなってくると思います。

④ 図書館の何に投資すべきか

総合計画素案P.48では、中央通り沿いに新図書館を立地させるとありますが、中央通り沿いのスターアイランドに新図書館を入居させることは、たとえ便利な場所であっても、①～③で述べたように、様々な問題があります。

そのため、新図書館の立地場所を中央通り沿いに限定することに、反対です。

中央通り沿いの民有地に新図書館を立地させると、立地コストが莫大になり、図書館にとって本来に必要な、蔵書の充実や課題解決型サービス（ビジネス支援、行政情報提供、医療関連情報提供

、法務関連情報提供、学校教育支援（子育て支援含む）、地域情報提供・地域文化発信）や商用データベース利用サービスや映像資料利用サービスや高齢者・障害者サービス（大活字本・オーディオブック等）等に投資できなくなります。

図書館の立地を変えるために、莫大なコストを払い、図書館の中身がおろそかになるのは、著しい本末転倒です。

図書館の中身の充実に十二分な投資ができるよう、現在の図書館敷地（市有地）及び建物（市有建物）を活用することで、立地コストを抑えるべきです。

莫大な税金を払って移転せねばならないほど、現在の図書館は不便ではありません。近鉄四日市駅から徒歩12分です。文化会館が徒歩10分です。文化会館を駅前に移転させる必要がないのであれば、図書館も駅前に移転させる必要はありません。

現在の図書館敷地（市有地）は、増築も可能な空地があり、法定容積率も300%あるので、図書館の床面積を現在の2倍程度に増やすことも可能です。

⑤ 駅前図書館は分館

桶川市や明石市等で、駅前図書館が開館し、それに心惹かれる四日市市の気持ちも、分からはありません。しかし、これらの図書館は、「分館図書館」です。

床面積や蔵書数を抑え、書庫さえ省略して、身軽な形となって、駅前ビルに入居しています。これなら、立地コストを抑えることができます。

本館図書館が別の場所にあるので、将来、駅前ビルから退去を求められても、図書館の無い都市に転落する心配もありません。

スターアイランドにどうしても図書館を入れたいのなら、分館図書館も一候補です。ただし、近鉄四日市駅から歩いて12分の場所に本館図書館があるのに、なぜ近鉄四日市駅隣接地に新たな分館図書館を設ける必要があるのか、説明できないと思います。

四日市市西部・北西部・南西部に、広大な「図書館空白地」があるのに、それらの地域を差し置いて、中心部に本館図書館と分館図書館の2館も図書館を設ける合理的理由など、どこにもありません。

また、四日市市の図書館貸出カードで、四日市公害と環境未来館の図書室の本も借りることができます。つまり、四日市公害と環境未来館の図書室は、事実上、分館図書館として機能しているのです。

この上さらに、近鉄四日市駅隣接地に新たな分館図書館を設けるなら、分館図書館が無い、四日市市西部・北西部・南西部の市民から、猛反発を受けます。

スターアイランドに分館図書館を整備するなら、四日市市西部・北西部・南西部に分館図書館を整備した後にしてください。

人口30万人も擁しながら、分館図書館がたった2館しかない四日市市は、市民と図書館との距離が遠く、その結果、地区別一人当たり貸出冊数に著しい差があり、四日市市西部・北西部・南西部の市民に本が届いていないことを、地区毎の著しい教育格差があることを、四日市市南西部出身の市長は、もっと深刻に受け止めてください。