

四日市市の将来都市像に関する  
調査特別委員会

(令和4年7月21日)

## ○ 樋口龍馬委員長

それでは、四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会を開会いたします。こちら特別委員会ではございますが、インターネット中継がございます。インターネットの中継を始めてください。

なお、改めまして、今回の特別委員会の方針、議論の進め方についてお話をさせていただきたいと思えます。

皆さん、今日なんかは、既に現行で出来上がっている計画について改めてご説明をいただく部分であったり、過去に結論が出ているJRの高架化に係る事業を止めたときに、13項目の提言というものを、四日市市議会のほうから行政のほうに申入れを行っております。この内容が今どういうふうに進捗しているのか等々について、説明もございます。そんなふうには、今回については、議員説明会であったり都市・環境常任委員会であったり総務常任委員会のほうで、既に披瀝されているものがほとんどでございます。この特別委員会は、常任委員会の権限を侵すような進行というのはできない形になっておりますので、その点についてはご理解をいただきたいと思います。

私も先日、正副レクを受けておったんですが、四日市市が考える一貫通貫の政策と、私が説明を受けていく中でパッチワークみたいになってしまっている部分があるのではないかという認識をなかなか、正副のレクの中でも埋めていくのは難しゅうございました。資料の作り方等についても様々指摘をさせていただきまして、本日、修正したものが皆様のお手元にアップロードされているという状況でございます。政策が一体、どういう理念、概念に基づいて立案され、執行されていくのかというところについて、確認をしていただきたいと思いますというふうに考えてございます。先般も申し上げましたが、限られた時間の調査でありますので、何らかの結論をここで出していくということよりも、今後、どのように送っていくかということも踏まえた議論にさせていただければなというふうに考えているところでございます。

第1回のときに簡単にお話をさせていただきましたが、毎回毎回の会議なんですけど、おおむね2時間というような形で考えております。ですので、例えば本日でしたり、午後の時間に始まる場合は、休憩も含めまして午後4時ぐらいまでには終わっていきなというふうに考えているところでございます。本日は、説明だけでも1時間程度かかろうかと

思います。ですので、説明を聞きましたところで休憩を入れさせていただいて、休憩の後に質疑という形で入っていきたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、中心市街地を取り巻く整備状況について、1ポツから進めていきたくと思いますが、本日は部長が3名入っていただいておりますので、都市整備部を代表してお一人、政策推進部長から簡単にご挨拶をいただいで、説明に移っていきたくと思います。よろしくお願いをします。

#### ○ 荒木政策推進部長

政策推進部、荒木でございます。

本日、第1回目ということでお世話になります。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

#### ○ 伴都市整備部長

都市整備部、伴でございます。

本日の議題でございますように、中央通り再編に関わる部分もございますし、そのほか、委員長からおっしゃっていただきましたJR四日市駅周辺活性化事業に関するところにつきましても、多くが私どもの部、またいろんな分野に関わってきますので、少し人数は多く入っておりますが、コンパクトに説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

#### ○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

なお、本日、笹井委員が若干の遅刻で、荻須委員に関しましては欠席のご連絡をいただいておりますので、よろしくお願いをいたします。

なお、8月3日に議員説明会がございますので、まだ執行部として説明ができない部分等も出てまいります。皆さんの質疑の中で、まだちょっと答えが出せないよという部分については、その旨、執行部のほうから明言していただければと思います。

では、資料の説明からお願いをいたします。

#### ○ 加藤政策推進課副参事

政策推進課、加藤でございます。

本日の資料ですけれども、タブレットのほう、画面左上のホームをクリックしていただきまして、今日の会議から四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会をお開きください。その中の002資料（政策推進部・都市整備部）、こちらをお開きください。よろしいでしょうか。

## ○ 樋口龍馬委員長

進めてください。どうぞ、続けてください。

## ○ 加藤政策推進課副参事

表紙のほうをめくっていただきまして、目次をご覧くださいませでしょうか。

本日の資料、1、中心市街地に係る計画、2、中央通り再編に係る計画等、それから3、JR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会のこの3項目から構成をさせていただいております。

私のほうから、冒頭の1、中心市街地に係る計画のうち、（1）計画間の体系と（2）四日市市総合計画についてご説明をさせていただきます。

資料1ページのほうをご覧ください。

こちら、中心市街地に係る計画といたしまして関係する、主に市の計画の名称とその関係性について体系図で示したものになります。各計画の下に黒括弧で示させていただいておりますのは、それぞれの計画の計画期間を示してございます。

まず、市の最上位計画といたしまして、四日市市総合計画がございませ。この総合計画と三重県都市計画区域マスタープラン、こちらに即した形で四日市市都市計画マスタープラン全体構想というものを作成してございませ。

こちらの市の都市計画マスタープランにつきましては、市の土地利用ですとか都市基盤整備、こういったものの大本になる計画でございませるので、この計画に整合を取る形でそれぞれ個々の計画、下に示してございませ四つ計画がございませけれども、こちらの計画を策定しているという関係性になってございませ。個々の計画がそれぞれ連携して、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを目指していくということを示してございませ。

資料2ページをご覧ください。

四日市市総合計画でございます。

現行の総合計画は、令和2年4月からの10年間の計画期間としておりまして、前年度の令和元年11月定例月議会におきまして議会の議決をいただいたものでございます。

総合計画の位置づけといたしましては、長期的な視点でまちの将来像を描くものということで、様々な行政分野が対象になる、そして、市だけではなくて、この計画をよりどころに、市民や事業者の皆さんと一体となってまちづくりを進めていくという趣旨から、市の最上位計画に位置づけられる計画でございます。

現行の総合計画のまちづくりの最上位の理念といたしましては、「ゼロからイチを生み出すちから イチから未来を 四日市」を掲げておりまして、この理念を基に四つの将来都市像を掲げてございます。中心市街地にどれも関わってくる都市像でございますけれども、特に深く関わってくるものと申しますと、二つ目の産業・交流拠点都市という将来都市像を掲げているところでございます。

将来都市像を実現するためのまちづくりの基本的な考え方というのを、その下に示させていただいております。今後のまちづくりにおきましては、自然環境ですとか歴史的な経緯ですとか多様な産業が集積しているといった、本市が持つ可能性の高さを十分に生かしていくということ、そして、一方で、これまでの人口増加を前提条件にしたまちづくりから脱却して、成熟型社会における人口減少・高齢化という時代背景の中で都市経営を行っていく必要があるということで、こういった新時代に対応したまちづくりの基本的な考え方といたしまして、五つの考え方を掲げさせていただいております。一番上にある「あるもの・つながりを生かす 持続可能なまちづくり」といったものをはじめとして、五つ掲げております。

資料3ページのほうをご覧ください。

まちづくりの基本的な考え方に基づきまして、具体的な土地利用の方針といたしましては、先ほどの体系図のほうでもお示しをさせていただきましたコンパクトシティ・プラス・ネットワークという、持続可能なまちづくりという方針を示しております。これまでの都市形成の中で育んできた都市基盤、それぞれの既存ストックを有効に活用すること、そして交通ネットワークと連携していくということで、持続可能なまちづくりを進めていくとしております。

中心市街地につきましては、都市機能が集積したエリアでございますので、そういったエリアの特性、それから求められる機能といったものを踏まえた拠点化を推進していくと

いうコンパクトシティの考え方、そして、それぞれの拠点と市民の皆さんが実際に住まわれている居住地、これらを効率よく交通ネットワークで結んでいくというネットワークの考え方、これらを総合計画の中で示しているところがございます。

私のほうからの資料の説明は以上です。

## ○ 樋口龍馬委員長

続きまして。

## ○ 鈴木都市計画課長

都市計画課長の鈴木でございます。

続きまして、1の中心市街地に係る計画の都市整備部所管部分につきまして説明をさせていただきます。タブレットは、引き続き15分の4ページ、こちらをご覧ください。

まずは、四日市市都市計画マスタープラン全体構想となります。

このマスタープランは都市計画法に基づくもので、おおむね20年後のまちの将来像を展望し、土地利用、都市基盤施設整備、緑の保全・創出の基本方針を示すものとなっており、平成23年7月に改定しております。

先ほど説明のありました1ページの計画間の体系に示すように、策定に当たっては、市の最上位計画である総合計画及び三重県の都市計画マスタープランに即して策定することとなっており、土地利用、都市基盤施設整備面における大本となる計画で、この後、ご説明をします様々な計画の上位計画となるものであります。

土地利用の基本方針では、全体的な方向として、市域西部に広がる豊かな自然環境や優良な農地の保全や、既成市街地などの既存の市街地整備を両立し、将来にわたり暮らし続けられるまちづくりを目指すこととしております。あわせて、都市活用ゾーンと自然共生ゾーンを設定し、この両ゾーンで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により、市域全体として自然と都市の調和の取れたまちづくりを目指すことともしております。その中で、中心市街地に関しましては、都心居住の促進による人口増、JR四日市駅周辺の駅前広場の再整備などによる交通結節機能の拡充、旧港と一体となったまちづくりを進める旨を位置づけております。

また、住宅地の方針の一つとして、鉄道駅などを中心とする住宅地の再編を掲げ、中心市街地に関しては、近鉄・JR四日市駅周辺における民間活力による再開発事業などの促

進や、商業・業務機能の維持、拡充を図り、複合的な土地利用を目指すこととしており、商業・業務地の方針の一つとして、中心市街地におけるにぎわいの創出を掲げ、多様な魅力ある商業・業務地の形成や交通結節機能の強化や、歩行者、自転車に優しい空間づくりを進め、にぎわいや回遊性の向上を図ることとしております。

都市基盤施設整備の基本方針の交通施設に関しましては、交通に関わる関係者が一体となった取組を都市総合交通戦略として取りまとめ、総合的な観点から交通問題に一丸となって対応していく旨を位置づけております。この都市総合交通戦略につきましては、後ほど説明させていただきます。

5 ページをご覧ください。

自然や緑の保全・創出の基本方針では、中心市街地を含む市街地においては緑量を増やしていく旨を位置づけており、こちらに関しても、部門別計画となる四日市広域緑の基本計画の策定を行っておりますので、後ほど説明をさせていただきます。これらの基本方針を踏まえた土地利用方針図を5 ページに記載しております。

次は、四日市市立地適正化計画となります。

6 ページをご覧ください。

立地適正化計画は、平成26年の都市再生特別措置法の改正により創設された新しい制度で、公共交通ネットワークと連携しながら、居住や都市の生活を支える機能の誘導を図ることにより、人口密度や生活サービスを維持し、持続可能なコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を目指すための計画となります。

策定は令和2年3月で、計画区域を都市計画区域とし、計画期間をおおむね20年後の令和22年としております。基本理念を「いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり」とし、「リニア時代に輝くまち」などの三つの方針を掲げております。

中心市街地に関しては、駅前広場・歩行空間の整備や高次都市機能の誘導により、居心地がよく歩きたくなる町なかの形成など、都心部におけるにぎわいの創出や魅力の向上を図ることとしております。

また、目指すべき将来都市構造においては、近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺にかけての中心市街地を都市機能誘導区域として設定し、リニア時代に輝けるまちに向けて、市内外から多くの人々が訪れ、働き、学び、楽しみ、交流する、そういった都市機能を図ることとしております。なお、にぎわいが創出されるような都市機能を誘導施設に設定しており、具体の誘導施設につきましては7 ページの下段に記載しておりますので、参照願

ます。

次は、四日市市都市総合交通戦略となります。

8ページをご覧ください。

この戦略は、持続可能な都市に向け、交通に関する関係者が連携して取り組む交通施策の展開方針とその実現のために、短・中期的に行う具体の施策を示すものとなります。策定は平成23年10月で、計画期間を10年としております。

目指す都市像（交通像）として、徒歩や自転車で駅やバス停に行き、公共交通で生活できるまちになる、町なかでは、頻度の高いバスなどで自由に行きたいところへ移動できる環境が整っているなどとしております。

また、将来の目指す方向として、中心市街地に関しては、8ページ、9ページに記載の図にありますように、主に三つの戦略に基づき、様々な取組を展開していくこととしております。「戦略1：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」では近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場整備を、「戦略2：円滑な交通を支える道づくり」では町なかの歩行空間の整備を、「戦略3：まちなかの賑わいづくり」では両駅の交通拠点づくり（バスの集約）、歩いて楽しいウオーカブルな町並みづくりを位置づけております。

次は、四日市市地域公共交通網形成計画となります。

10ページをご覧ください。

この計画は、先ほど説明しました都市計画マスタープラン全体構想や都市総合交通戦略を踏まえた将来的な地域公共交通網の方針を示すもので、都市総合交通戦略のうち公共交通に関する部分について、地域関係者や交通事業者など移動に関する関係者により協議会を開催し、個別協議を重ね作成される計画となります。策定は、当初策定が平成26年12月で、令和3年2月に一部改定を行っており、計画期間を当初策定から10年後の令和6年としております。

この計画では、基本理念を「育てよう！市民の暮らしを守る公共交通」とし、コンパクトなまちづくりや環境先進都市など、市の目指すまちづくりを支える公共交通の維持、活性化など、三つの基本方針から施策体系を示しており、中心市街地に関する具体的な施策としては、中心市街地を中心とする将来交通網の明確化や駅前広場の整備などを位置づけております。これらについては、11ページの上段に将来ネットワークの設定の図、下段に駅前広場整備の概要を記載しております。

駅前広場の整備では、近鉄四日市駅、JR四日市駅においては、駅前広場再整備の検討



を実施し、3か所に分かれているバス乗降場の集約化を図り、これらに併せて鉄道、バス、タクシーなどの円滑な乗り継ぎ環境づくりを行うことを位置づけております。

次は、四日市広域緑の基本計画となります。

12ページをご覧ください。

この計画は、先ほどご説明しました都市計画マスタープラン全体構想の自然や緑の保全や創出に関するアクションプランとなるもので、具体的な緑の将来像や目標を設定し、その実現に向けた施策を記載したものとなります。また、この計画につきましては、同じ都市計画区域を構成する菰野町、朝日町、川越町と共に策定を行っており、計画名を「四日市広域」としてしております。最新の改定は令和4年3月で、計画期間をおおむね10年後の令和13年としております。

この計画では、基本理念を「地形と人が織りなす水と緑の豊かなまち」とし、三つの将来像を設定しており、中心市街地に関する緑の将来像については、公園などの魅力的なレクリエーション、憩いの場の確保や、グリーンインフラの創出などにより良好な都市環境を形成していくこととしており、イメージは記載の図のようなものとなります。

また、基本方針の一つに「まちを彩る緑化の推進」を掲げ、方針の一つ「まちなか緑化の推進」では、中心市街地の再編に併せ、多面的な機能を有する緑や水などのグリーンインフラを活用し、ウォーカブルで緑豊かな人中心の空間づくりに取り組むことを位置づけております。

中心市街地関連の緑化の推進としては、公共交通では、中央通り再編に伴う公園や道路空間におけるグリーンインフラの推進、私有地では、駐車場緑化などの多様な緑化に対する啓発、支援策の検討を位置づけております。

13ページをご覧ください。

近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺の中心市街地を緑化重点地区として設定し、緑化の推進手法として、まちなかウォーカブル区域の道路などの公共空間におけるグリーンインフラの充実などや、私有地も含めて質の高い緑やオープンスペースの確保に向けた取組を進めることとしております。具体の取組として、緑やオープンスペースなどを生かした休息空間など、都市環境に潤いを与える緑の拡大など、八つの取組を位置づけております。

中心市街地に係る計画の説明は以上となります。

## ○ 戸本市街地整備課長

市街地整備課、戸本でございます。どうぞよろしく申し上げます。

私のほうからは、2項目めでございます中央通り再編に係る計画等についてご説明をさせていただきますたいなと思います。資料のほうは、引き続き35分の14ページをご覧ください。

まず、冒頭でございますが、主な上位関連計画への位置づけというようなところを、改めてここでちょっと整理させていただいておるようなところでございます。

まず最初、主な計画の中の四日市市総合計画でございます。

こちらの総合計画におきましては、四つの将来都市像というところを掲げておるわけですが、特にこの事業におきましては産業・交流拠点都市、これを重点横断戦略プランとして位置づけておるようなところでございます。重点横断戦略プランのプロジェクト、こちらに、「魅力が高まる 中心市街地の都市機能高次化プロジェクト」として、その一環といたしまして、①「WE DO 四日市中央通り」というような格好で掲げさせていただいておるところでございます。

中段におきましては、このプロジェクト2、中心市街地の都市機能高次化プロジェクトの内容を目指す、取組方向を記載してございます。

14ページ下段には、WE DO 四日市中央通りというようなところの取組の目的であったり、具体取組というようなことを記載させていただいております。目的といたしましては、中央通りの再編、今、やっております駅前空間の整備、駅前広場の整備や、歩行空間の整備というようなことが目的の中で位置づけられており、居心地がよく歩きたくなる、魅力的な町なかを形成するというような目的としておりまして、具体的取組の①、②に中央通りの再編の整備の事業の記載をさせていただいております。

②の交通結節機能の強化という中では、今、バスタ四日市の取組というような格好も、その一つということになってまいります。

こちら、国のほうでも、ウォーカブルな空間づくりということで、取組に非常に力を入れて進めていただいております。下のほうには、「WE DO」というようなところは「Walkable」と「Eye level」、「Diversity」、「Open」とこれらの頭文字を取って、国のほうがウォーカブルな空間づくりをどんどん進めるというような格好で、ウォーカブル推進都市というものを当時掲げたところでございます。これも四日市も参画させていただいて、こういった魅力的な町なかを形成する取組を進めておるというようなところも少しご紹介をさせていただいております。

ころでございます。

続きまして、35分の15ページをご覧ください。

先ほど上位計画というところの中での都市計画マスタープラン全体構想の位置づけにおきましては、重ねてになりますが、JRの駅前の整備であったり、都市と港と一体となったまちづくりを進める、あるいは交通施設に関しては都市総合交通戦略をまとめて諸問題に取り組むというような格好で記載をしてございます。

都市総合交通戦略の中では、目指す都市像といたしまして、整備に該当する都市像として、交通像と括弧書きでさせていただいておりますが、この2点が掲げられているところでございます。こうした交通像を目指すに当たって、戦略1、戦略2、戦略3というような格好で位置づけさせていただいておりますが、それぞれの戦略1の取組の中で、具体的に近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅前広場整備、あるいはバス待ち環境の改善、こういったものを事業として位置づけております。

また、戦略2といたしましては、歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくりといたしまして、歩行空間・自転車走行ルート of 整備というような格好で事業の位置づけをしておるところでございます。

戦略3におきましては、まちなかの賑わいづくりというようなところがございます。「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまち」、あるいはまちづくりと連携した公共交通づくりという中に、中心市街地におけるシンボル空間の整備、あるいは近鉄四日市駅のバス乗降場の集約化というような格好で事業の位置づけをしておるようなところがございます。

最後の、立地適正化計画におきまして、該当する基本理念と、方針1「リニア時代に輝くまち」と、こういうことを目指す中で、具体の誘導方針あるいは事業といたしまして、一番下のところがございます都市機能の誘導を図るために、「リニア時代に相応しいゲートウェイの整備」、あるいは「中心市街地の回遊性の向上」というような方針の中に具体事業として、中央通りの再編事業であったり、公園再編というような具体の事業を位置づけておるといようなところがございます。

続きまして、35分の16ページをご覧ください。

先ほど上位関連計画等で示しております都市の将来像、これを実現するために、中央通りの再編、もともとは近鉄四日市駅周辺等整備基本構想というものを策定しております。先ほども、将来像を目指すために、こういう駅前空間であったり、そういったものがどういった整備の方向性にしていったらいいかと、こういうようなことを、基本的な方向を定

めることを目的に策定をしたものでございます。

策定に当たりまして、基本的な方向性というようなところで、以下に示す視点1から3までの三つの視点、これらを掲げまして検討を進めた経緯がでございます。

一番下のほうには、将来の基本的な方向性というようなイメージ図を掲載させていただいております。ここでは、歩行者空間の拡大であったり、待合・交流空間を整備することによって回遊性の向上を図る、あるいは交通結節機能の強化を図る、そうしたことによって、全体としてまちの回遊性の向上が図られ、最終的には土地利用の活性化、都市機能の誘導みたいな、そういったところが図ればよいなど、そういうような基本的なイメージを掲げたところでございます。

17ページをご覧ください。

こちらの基本構想の検討の中で、具体的に絵として、上のほうは近鉄四日市駅周辺整備基本構想、下がJR四日市駅周辺整備基本構想というような概要を、大きな考え方をここで定めたというところでございます。

上のほうの近鉄四日市駅周辺におきましては、今の整備の考え方にもちょっとつながっておりますが、車線を3車線から2車線に絞って歩行者空間を拡大していく、あるいは集約化したバスターミナルを近鉄四日市駅の東側に整備する、あるいはバスターミナルと駅をペデストリアンデッキで結ぶというような、基本的な整備の考え方をこちらで検討したというようなところではございます。

また、JR四日市駅周辺整備基本構想におきましては、先ほどの三つの視点に基づき、駅前広場の再編の構想を掲げたというようなところでございます。

こちら、文字が大変小さくて恐縮なんですけど、JRの一番下のほうに記載しておるんですが、近鉄四日市駅からJR四日市駅の区間につきましては、道路の機能やまち全体の景観形成を含めて、両駅前広場の整備に合わせて必要な整備を検討するというような格好で、ここでまた実施するときには、この間のところも検討するというようなことも位置づけておったところがございます。

続きまして、35分の18ページをご覧ください。

こちらにつきましては、先日の議員説明会におきましてもご説明をちょっとさせていただいた内容でございますもので、説明をちょっとシンプルにさせていただけたらと思います。

まず、再編の基本計画の第2期中間取りまとめというようなところで、この事業の目的

であったり効果、目標を、一番冒頭に四つ掲げさせていただいておるところでございます。

第2期中間取りまとめにつきましては、整備イメージなど、こういったものが示せる段階となったというようなところと、あと最新の検討を調整した結果として第2期中間取りまとめとしてまとめさせていただいておるところ。一番下のところにつきましては、基本計画のコンセプトとして掲げております「ニワミチよっかいち」というようなところの考え方を、ここで記載させていただいておるところです。

続きまして、35分の19ページをご覧ください。

こちらは空間構成を検討するに当たって、基本構想で整理された三つの視点、これに加えて、社会情勢の変化への対応というような格好で、視点4「スマート化、レジリエンスの向上」というようなところを新たに掲げた中で、空間構成の検討を進めてまいったというようなところございまして、イメージ図を真ん中の中段のほうに掲載しております。車道を南側に寄せて、歩行空間を北側に大きく造るというような、大きな考え方を示しております。

また、一番下の共通のデザイン方針というようなところにつきましては、空間の使い方、目標をそれぞれ三つ、あと空間の要素と配置、いわゆるレイアウトということになりますが、それもお覧のように目標を三つ、空間の質、グレードとかしつらえ、重視するデザインのポイントみたいなところを三つの目標を掲げさせていただいて、いろいろ空間構成を検討してきたところでございます。

続きまして、35分の20ページをご覧ください。

こちらは、近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画、いわゆるバスタの計画というようなところございまして、国と共にこちらの計画づくりをしておったというようなところでございます。

こちらは、国が全国展開を進めておりますバスタプロジェクトの狙いと近鉄四日市駅周辺の整備の方向性を掛け合わせて、こちら、丸で、円で示しておりますが、六つの基本目標を設定してございます。中段には、バスターミナルにおける施設の配置方針というようなところを——これも何度かご覧いただいたかなと思いますが——記載しております。

こちら、一番下のところにつきましては、バスターミナルの基本機能といたしましては、当然ターミナルの基本機能というものは必要になるんですけども、それに加えて、公共利便施設、あるいはにぎわい施設なども導入をしていくというような格好で記載をしてお

ります。こちらは、今後、いわゆるコンセション制度というものを活用して、官民連携による管理運営が今、検討がされておると、こういう状況でございます。

続きまして、35分の21ページをご覧ください。

こちらは、バスターミナル周辺のデザインと機能配置というような格好でございます。先ほどご説明させていただきましたターミナル基本機能と公共利便機能みたいなのが、どのような施設配置でどういう規模でやるのがいいのかなということで、まだここは具体的に確実に決まっているものではないんですが、施設最小案と最大案の範囲の中で、今後、バスターミナル内の機能配置の検討が今後、進んでまいるというような今、状況でございます。

続きまして、35分の22ページでございます。

こちら、四日市スマートリージョン・コア実行計画というものも併せて、この3月31日に、第2期中間取りまとめと併せまして作成をさせていただいたところでございます。

スマート化の契機というようなところで冒頭書いてございますが、中央通りの再編によるパブリックスペースの整備、あるいは交通結節点としてのバスタの整備というところが市街地のスマート化と並行して行われることは、他都市に類を見ない四日市の大きな特徴になってございます。

スマートリージョン・コアの目標といたしまして、『都市軸と新たな「市（賑わい）」の創出』というものを目指してこの計画を立てております。

また、23ページをご覧ください。

こちら、スマートリージョン・コアの実現を目指す将来像として、四つ掲げております。この四つの将来像に基づいた格好でサービスを、具体的にどんなサービスをしていくのかというような設定をしております。

下のスマートリージョン・コアの将来像として、イメージ図をお示ししております。ちょっと見にくくて大変恐縮ではございますが、例えば一番左下のところでは、スマート街路灯の設置、あるいはバスタのところではスマートバスタというようなところ、あるいは一番右側でございますが、様々なマルチモビリティを展開していくというようなサービスを設定しております。

続きまして、35分の24ページをご覧ください。

こちら、事業を進めるに当たって、国の支援制度を活用させていただいております。国のほうも、やはりコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めるまちに支援す

るといような枠組みを設定しておる中で、例えば令和4年度の予算におきましても、防災・減災のまちづくりのさらなる推進に加えて、コンパクトでゆとりあるにぎわいのあるまちづくりといような2本柱で、国のほうも、まちづくりに当たっての支援制度を設けてございます。

事業の枠組みといたしましては、赤色で着色しておりますバスタのところは国直轄といところでございますが、黄色で示す範囲、あるいは青斜線で示す範囲を、国のほうの支援はいただきながら、市で整備をしておるといようなところでございます。

黄色で示しております都市・地域交通戦略推進事業につきましては、計画のほうでも説明させていただきましたが、都市総合交通戦略に位置づけてある取組を支援する制度でございまして、こちらを活用させていただいております。また、この事業につきましては、赤枠で囲ってございますが、立地適正化計画に位置づけられた事業につきましては、補助率をかさ下げすると、こういうような仕組みで、国のほうも各市町の取組を支援しておるといようなところでございます。

35分の25ページでございますが、こちらは令和3年度に新たに創設されましたが、駅まち空間整備の推進という中で、これは個別補助として新たに制度化されたものでございます。こちらも、四日市市の中央通りの再編の事業で活用をしておるといようなところでございます。

一番下のところにつきましては、先ほども絵でご覧いただきました青色ハッチングのところの事業を進めるに当たって、まちなかウォークアブル推進事業といような格好で、ウォークアブルな取組を支援する補助金を活用させていただいております。

こうした国の支援も得ながら、産業・交流拠点都市の実現に向けて、事業を頑張って進めてまいりたいと考えておるところでございます。

私の説明は以上でございます。

## ○ 鈴木都市計画課長

それでは、都市計画課長の鈴木でございます。

続きまして、3、JR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会について説明をさせていただきます。

資料のほうは35分の26ページをご覧ください。

まずは、委員会の概要となります。この委員会は、JR四日市駅周辺活性化事業の中止

に伴い平成20年に設置いただいたもので、J R 四日市駅周辺活性化事業に関し、事業全体、個別事業における内容、課題、執行部が事業を休止とした根拠、市議会として今後執行部に取組を要請する施策について、様々な角度から調査研究を実施したもので、平成20年12月から平成22年3月にかけて、計18回開催されたものです。

まず最初に、調査研究の対象となったJ R 四日市駅周辺活性化事業について、概要を説明させていただきたいと思えます。

1 ページ先、27ページをご覧ください。

この事業は、J R 四日市駅周辺地区が既成市街地や港湾地区の再編整備の先導役となることを狙いとして、交通拠点性の充実、J R 貨物駅跡地の利用などにより、新たな生活産業の創造拠点、交通拠点の形成を目指し、中央通り空間の延伸と併せて、本市の都心複合市街地の一翼を担う地区形成を図ることをまちづくりの方向として、事業として計画されたものです。

具体には、J R 四日市駅周辺地区土地区画整理事業、J R 関西本線連続立体交差事業、J R 四日市貨物駅移転事業、拠点施設等整備事業の四つの事業が予定されておりました。

また、主な取組としましては、J R 四日市駅周辺地区土地区画整理事業では、中央通りの国道164号までの延伸、現貨物駅跡地の再編による拠点形成地区の整備、国道23号の沿道環境改善、J R 関西本線連続立体交差事業では、鉄道により分断されていた市街地の一体化、踏切渋滞、踏切事故の大幅な解消、鉄道高架下の多目的利用、J R 四日市貨物駅移転事業では、土地区画整理事業と連続立体交差事業の前提となる事業で、貨物駅を羽津地区へ移転させるものとなります。拠点施設等整備事業では、貨物駅移転地を利用して、J R 四日市駅周辺の拠点街区を先導するための集客施設などを整備するものです。

J R 四日市駅前と中央通りにおける整備イメージ、連続立体交差事業計画（案）は、記載のとおりとなっております。

また、昭和62年より事業化に向け検討を進めてまいりましたが、費用対効果の面などから、平成20年には中止の判断に至った経緯となっております。

委員会のまとめ、要請事項につきましては、26ページのほうにお戻りください。

委員会では、連続立体交差事業に対する国庫補助事業の算出方法の見直しを踏まえ、費用便益、これは便益を費用、コストで割ったものですがけれども、これを再計算した結果、現在価値において、事業費425億円に対し事業効果が326億円と、費用対効果が0.77と、1を下回ることとなりました。これにより、国の補助採択を見込むことが不可能であること



から、市単独での事業として実施せざるを得ない状況であるとなりました。

また、事業費の総額は約700億円と見込まれ、これを市単独で負担した場合、十数年間にわたり年間50億円から60億円の財政負担が必要となり、市の財政状況を鑑み極めて困難な状況であるとした一方で、事業断念の影響は大きく、委員会調査から多くの課題があると認識し、当事業の休止に当たっては、ページ下段に示しました13項目について、J R 東海との協議や新総合計画への事業反映など、行政の総力を挙げて取り組むよう、市へ要請を行いました。

この13項目の要請事項の補足となりますが、① J R 四日市駅周辺の喫緊の課題では、駅前広場への照明の設置や広場の整備など、近鉄四日市駅と並ぶ市の玄関口としての来訪者への対応を、②貨物列車の入替え時間の見直しでは、踏切遮断時間に大きく影響することから午後8時以降へのスライド化を、③賢い踏切システムの導入では、踏切遮断時間短縮のため、行政からの財政支援を考慮した、列車速度に対応した踏切システムの導入を、④ J R 四日市駅駅舎の建て替え、駅前広場の整備と有効活用では、J R 四日市駅東側住民の駅へのアクセス改善のための東西自由通路の設置、駅舎の耐震化やバリアフリー化、ホームへのアクセスの改善、駅前広場整備による商業利用などの有効活用を要請しています。

また、⑤ J R 四日市貨物駅移転用地の一団化では、点在している市所有地について、土地区画整理事業などによる一団化などにより土地活用の幅を広げる、⑥ J R 四日市貨物駅移転用地の利活用では、暫定的な土地利用として、メガソーラー発電設備などへの活用、⑦三重橋垂坂線の東進化では、貨物駅移転用地の一団化に併せて都市計画道路である当路線の東進化、⑧ J R 四日市駅周辺商店街の活性化では、老朽化し防災上大きな問題のある三和商店街の公営住宅、高齢者施設等集合ビル化による現住高齢者への対応、文化施設の建設を要請しています。

また、⑨国道164号の立体交差化では、東西交通の円滑化を図るための立体交差化の推進、⑩四日市中央線、中央通りの東進化では、四日市港と中心市街地を都市軸として結ぶことと、高齢化の進む国道23号東側から駅周辺への徒歩による移動への配慮、⑪ J R 四日市駅南側阿瀬知踏切への歩道橋の設置では、遮断時間が長い踏切に対する歩行者対策としての歩道橋の設置、⑫仮称 J R 四日市駅周辺活性化まちづくり委員会の常設化では、J R 四日市駅周辺住民、商店街関係者や行政などによる、課題解決に向けた会議体の発足と定期的な開催、⑬ J R 東海との懇談体制の確保では、行政側の担当窓口の設置、J R 四日市駅周辺住民と行政、J R 東海との懇談体制の確立を要請しています。

次は、これらの要請事項に対する進捗状況についてとなります。

28ページをご覧ください。

五つの視点から、対応などについて説明をさせていただきます。

まず一つ目は、JR四日市駅周辺の課題への対応などに関する事項となります。関係する要請事項は、記載の5事項となります。

対応状況として、10年ほど前からの取組を記載しておりますが、現在取り組んでおります中央通りの再編のベースとなる近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の策定に向けた取組に、平成28年に着手しております。また、令和3年度には、先ほど市街地整備課より説明のありました「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（第2期中間取りまとめ）を公表し、今年度は、基本計画の策定、駅前広場の使い方などなど、庁内議論、関係者との協議を本格的に行うこととしております。

30ページをご覧ください。

二つ目は、貨物列車の入替え時間の状況、賢い踏切システムの導入状況となります。関係する要請事項は記載の2事項となります。

貨物列車の入替え時間については、踏切遮断時間が長くなる理由として記載の2点を挙げ、貨物列車の入替え時間について、JR貨物、JR東海へのヒアリングを行ったところ、入替え時間を午後8時以降にすると、線路保守点検の時間確保が困難になるため見直しはできないとの回答を得ております。

また、賢い踏切システムの導入については、JR東海にヒアリングを行ったところ、JR四日市駅には全ての列車が停止することから短縮効果がほとんどないため、同システムを導入することは考えていないとの回答を得ております。賢い踏切システムとは、急行、特急と各駅停車との速度差に着目し、列車種別に応じて警報開始地点を変えることにより、無駄な踏切待ち時間の解消を図るものとなります。

今後の取組としては、今後も運行状況などを確認しながら、協議を進めていくこととしております。

31ページをご覧ください。

三つ目は、羽津古新田の利活用及び三重橋垂坂線の進捗状況となります。関係する要請事項は記載の3事項となります。

三重橋垂坂線の東進化については、令和3年3月策定の道路整備の方針で、整備対象路線に位置づけ、整備に向けた都市計画変更手続を進め、本年5月に告示を行いました。現

在、予備設計を進めておりまして、この7月には都市計画の変更が完了したことで、今後、道路の設計、施工を進めていくことについて、関係権利者を対象に説明会を開催したところです。今後は、できる限り早期の工事着手を目指し、地質調査、用地測量、詳細設計などを順次進めてまいります。

32ページをご覧ください。

こちらは羽津古新田の利活用についてとなります。羽津古新田の所有区分などは、凡例のとおりです。

先ほど説明しました三重橋垂坂線の整備を進めるため、まずは、羽津古新田内の都市計画道路の区域の市所有地を道路用地として活用します。また、民有地については、地権者の方の意向も踏まえながら、用地買収や他の市の所有地との土地交換などで、道路整備に必要な用地の確保を進めてまいります。道路整備に必要な用地の確定が進めば、羽津古新田内の残りの市所有地も固まってくることから、状況を見ながら残りの市所有地の売却を進めていく予定としております。

33ページをご覧ください。

四つ目は、三和商店街の今後の進め方となります。関係する要請事項は記載の2事項となります。

三和商店街はJR四日市駅の北西に位置し、街区面積は約0.32ha、レトロな商店が建ち並んでいた商店街です。取組としまして、三和商店街内の建物は古いものが多く、保安上、危険な建築物に対する指導や除却勧告を行う一方、地権者など関係者の方々と将来のまちづくりについて、これまで3回の意見交換会を開催しております。

現在の状況につきましては、34ページの写真をご覧ください。

上の写真が平成29年9月、下の写真が今年13日時点のものとなります。現在、三和商店街、この下の写真の黄色の点線で囲われた区域ですけれども、こちらの部分の建物は解体され、貸し駐車場として利用されている状況となっております。

今後の取組としては、現段階では土地や建物の権利関係が複雑化しているなどの課題を抱えていることから、市としましては、引き続き課題解決の手段などを研究しながら、街区再編の手法や具体事例などを権利者などの皆さんと一緒に考えていくなど、街区全体の土地利用再編に向けての機運を醸成してまいりたいと、このように考えております。

35ページをご覧ください。

五つ目は、国道164号の立体交差化の計画となります。関係する要請事項は、記載の1

事項となります。

対応状況としては、令和2年1月に実施した混雑状況調査を踏まえ、令和3年3月策定の道路整備の方針に、事業化に向けた整備案の検討や関係機関との協議に着手する路線として位置づけを行いました。また、令和3年度には、整備計画案の検討に着手し、今年度は検討をさらに進め、整備計画案がある程度固まった段階で、今後の進め方、手法、事業主体などについて、三重県をはじめとした関係機関との協議に着手する予定としております。

J R 四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会の説明は以上となります。

#### ○ 樋口龍馬委員長

説明についてはこれで全てでございますので、ここで休憩を取らせていただきたいと思います。再開は、その白い時計で午後2時40分から再開したいと思いますので、よろしく願いをいたします。

14：26 休憩

---

14：39 再開

#### ○ 樋口龍馬委員長

ただいまから委員会を再開したいと思います。

今から質疑を受け付けるんですが、恐れ入ります、最後に、聞き忘れたとかというところがあれば総括的に時間を取らせていただくんですが、議論が混乱しないように、1ポツ、2ポツ、3ポツで分けて質疑を受けていきたいというふうに考えておりますが、その進め方でよろしいですか。2番へ進行したときに、さっき聞き忘れたんだけどというのはちょっとやめておいていただいて、一番最後に全部まとめて聞き漏らしはありますかという時間になりたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

では、1番の中心市街地に関連する上位計画ということで、都市計画マスタープランであったり総合計画について簡単に説明をしていただきましたが、この件につきまして、質問ございます方、お見えになりましたら。

○ 加納康樹委員

質疑じゃないんですけど、委員長の説明で、答えていただくに当たって、昔のいろんなものをひっつけ貼っつけやと思うんですけど、昔のまんまのものが大半と思うけど、この特別委員会用にここはなぶって出しましたとかというところがあれば、都度説明してほしいなど。アンダーラインを引いてあったりとか赤字だったら、要はそうだろうと思うんですけど、多分ほかにもあるような気がするので、そこだけ解説をしながら、続行してもらおうとありがたいです。

○ 鈴木都市計画課長

今回、1番の関連計画の資料につきましては、既存の資料をまず抜粋しまして、これは今回の表題にありますように中心市街地に係る計画ということですので、それを掲げております。1ページの体系のところにつきましても、ほかの計画もあるんですけども、中心市街地に係る計画という中で関連のものを整理し、後ろの部分につきましても、既存の計画の関係するところを主に抜粋しまして、赤のアンダーラインで強調したというふうなつくりになっております。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

政策推進部のほうも、同様の形でよろしいですか。

では、加納委員、よろしいですか。

○ 加納康樹委員

じゃ、それでお願いします。

○ 樋口龍馬委員長

では、皆様、質疑を続けていきたいと思いますが、1番は特にございませんか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

じゃ、また最後のところで1番のことを聞いていただいて結構でございますので。

続きまして、2番、中央通りに関する計画等についてという部分でございます。

これは議員説明会等で説明もされておるということで、やや簡略的に説明をいただいたわけではありますが、この際聞いておきたいとか、ここ、よく分からないんだけどといったところも含めて、どんな質疑でも結構です。

#### ○ 加納康樹委員

2番に飛んだので、ですから、一番——昔の資料なんて私、覚えてないんですけど——違和感があったのが、だから35分の19のところの一番下で、共通のデザイン方針というのがあって何か作ってもらっておるんですけど、「ニワミチよっかいち」の第2期中間取りまとめでこういう体裁のものはたしかなくて、多分、この資料用になぶってもらったのかなと思いながら眺めていたんですが、もう別に、ニワミチの第2期のやつのまんま貼り付けてもらったほうが分かりやすかったのかな。私、ニワミチの第2期のやつを一生懸命見直して、ここのことかって思って、ようやく納得したんですけども。ということが言いたかっただけなんです。

#### ○ 戸本市街地整備課長

すみません、ちょっと分かりにくくて申し訳ございませんでした。

こちらの共通のデザイン方針と呼ばれるものにつきましても、この下の三つの構成につきましては、取りまとめの中で記載しているものを貼り付けさせていただいておるといような状況でございます。

以上でございます。

#### ○ 加納康樹委員

なので、ニワミチ、第2期の、多分14ページのところで、大文字だけ引っ張ってきたんだろうなという資料なんだろうなということはここを見てやっと分かったので、この委員会を進めるに当たって、昔のものを引っ張るときには、その辺注意しながら、ぜひ説明をお願いしますというだけです。

#### ○ 樋口龍馬委員長

では、そのような資料説明に心がけていただきたいと思います。

他にございますか。

○ 笹井絹予委員

21ページで、バスターミナル周辺のデザインで、施設最小案って書いてあるんですが、490㎡の中の、バスターミナルに最低必要な300㎡とにぎわいに190㎡。にぎわい施設というのは、バスターミナルの中に何かにぎわい施設を入れるという考えでよろしいんでしょうか。

○ 戸本市街地整備課長

こちらで記載しておるにぎわい施設につきましては、一つ前のページの20ページをちょっとご覧いただけたらと思うんですが、バスターミナルの基本機能といった格好で、ターミナル機能というのと公共・利便機能というようなところでございます。こうしたところの中で、事例といたしまして、一番下ににぎわい施設ということでございますが、いわゆる商業施設、売店であったり、レストランとか飲食ができるとか、これ、具体的内容というのはまだ今後検討が国土交通省によって進められていくわけなんです、バスターミナル空間の中に、先ほどの施設最小案で申しますと、190㎡程度はそういったものが入る余地があるというようなご理解をいただけたらと思います。

○ 笹井絹予委員

分かりました。ありがとうございます。

○ 樋口龍馬委員長

ほかにごございますか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

そうしたら、一回ここで切りまして、3番のJR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会と要請事項13項目についての部分に移ってまいりたいと思います。

○ 三木 隆委員

ちょっと要請項目から外れるんですけど、いいでしょうか。

○ 樋口龍馬委員長

どうぞ。

○ 三木 隆委員

今、JR四日市駅は無人駅ですよ。ここににぎわいというか、そういうのはどうなんかなと思ったりしてね。そこら辺の話合いは、JR東海が決める話ではあるんだけど、そういう話がありましたでしょうか、協議というか。

○ 樋口龍馬委員長

三木委員、有人駅です。今、2人います。

○ 三木 隆委員

そうなんですか。それやったらいいですわ。

○ 樋口龍馬委員長

すみません、有人駅です。一瞬、無人みたいになった時期があったんですけど、もう一瞬で、今は大体お二人お見えで、窓口で切符も買えます。

ほかにございますでしょうか。

○ 早川新平委員

こういう計画は当然大事なんやけど、市単独でできることと、それから、例えば民間の事業者なりというものの協力を得ないとできないことというのは、必ず出てくると思うんです。今日も加納委員と視察対応させてもろうていて、呉市から来てもらっていて、昨日着いたけどタクシーがJRになくて非常に困りましたという、現実を知らしめられたんです。

ということになると、計画だけは立派なんだけれども、市単でできること、あるいは行



政関係、県や国でできることと、それから、民間の協力がなければ、にぎわいなんていうのは絶対できないところがあるのでね。だから、そこをどういうふうに、冒頭で委員長が言っていたような、総合計画があってその中でいかにやっていくかということは非常に難しいところがあるので。具体的には、どういうポジションで考えてみえるのかなど。例えば行政がこういうこと、にぎわいが必要ですからと、それは分かりますと。だけど、行政だけでできない、民間の協力がなければ必ずできないところがあるのでね。これは一般的な問題としてね。例えばバスタやったら、もう計画決定になっていて国がやってくれるから、それは流れとしていけるんだけれども。

確かにJR四日市駅の活性化というのは、これはもう言われて久しくて、それで三和商店街が少しめどが立ってきたという現実になって、そこへにぎわいをどういうふうに行政として、行政主導でやっていくかという根本的な考え方だけちょっと教えていただきたいなと思います。

#### ○ 樋口龍馬委員長

考え方。

#### ○ 鈴木都市計画課長

今日、計画であるとか、そういった位置づけのほうをお話、説明をさせていただいておりますが、当然、委員おっしゃられるように、官だけではできない、特ににぎわいという部分については。今日もるるいろんな説明をさせていただいておりますが、いろんなことをやるに当たっては、例えばですけれども、何か一つ物をなすために協議会を設置する、そのときには、市民の方であるとか関係する事業者の方に入っただきながら、おのおのがどういったことができるのかというようなことで検討しておるような、そういう場面もありますので、官民連携でやっていくものも多々ございますので、今後、いろんな施策、事業の展開に当たっては、そういった場のところで、民の方、事業者の方、それから公共、それからほかの県とかの官、そういったところも交えた中で、検討して実施していくことに努めてまいりたいなというふうに思っております。

#### ○ 早川新平委員

これでやめておきます。そこまで深くやるべきことではないと思うんだけれども、根本

的に将来都市像に関する調査を我々はしていくと。人口減少の中で、JRが今、このありさま。ここに対して、何かてこ入れをするなり起爆剤がなければ、もう衰退していくのは目に見えているんですよ。だから、そのこのところで、考えをどういうふうに持ってみえるかということを知りたいと、具体的に、確かに今答弁していただいたように、民の協力を得ると。民というのは、利益がなければ絶対協力はしてくれないので、だから、官民一体という言葉はいいんだけど、官主導でいろんな意味でやっていかないと、民は絶対動いてくれない。だから、そのこのところの、根本はやっぱり考えていただきたいなど。それが、例えばカンフル剤で、1年だけよかったですよと、じゃ、2年後からもう惨たんたるというのはこれは本末転倒なことなので、そのこのことだけをちょっとお伺いいたしました。

また今後、ずっとそういう中で聞いていきます。これは全部、JR四日市駅だけじゃなしに、全体に関わることなのでね。そこだけ。

以上です。

#### ○ 樋口龍馬委員長

ほかにございますか。

#### ○ 伊藤昌志委員

お願いします。

JR四日市駅が、例えば今ですと2階、工事入っているんですけど、利用していたら何か仕切りができて、前の食堂の後ですね。職員さんが、この前たまたま行ったら、みんな何か、新人さんなのか、研修みたいに戻って見学していたんです。標識も何か、老朽化に伴って今、外れて、もうついているのかどうかちょっと分からないんですが、そういう状況が例えばJR四日市駅はあるんですけど、そういう状況というのはお互いに何か、今、JR四日市駅はこうだよとか、逆に、こっちが今度、この前、マクニカさんと連携しましたよね。そういう状況で市が動いていて、この前を、こんな可能性があるんだみたいなことは、現況に関する情報交換はできているんでしょうか。

すみません、長くなりました。

#### ○ 伴都市整備部長

2点目のところへ移って行ってしまふところもあるかも分かりませんが、中央通り再

編の中で計画づくりをしていくところで、例えば事業者の中に J R 東海さんも入っていただいていますし、そういう計画の中では、J R 四日市駅の駅前のところを何かしら手がけていきたいというお話もさせていただいて、その情報も入ってございますので、そういう場を通じて、いろいろ情報の共有はできております。

○ 伊藤昌志委員

ありがとうございます。

○ 樋口龍馬委員長

ほかにもございますか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

じゃ、ないようでしたら。

13項目なんですけど、例えば要請項目の12番のところも、J R 四日市駅周辺活性化まちづくり委員会の常設化というところがあって、ここでは三和商店街のみにぎゅっと絞って今ご説明をいただいたんですけれども、ここの項目だけの話じゃなくて、1番から13番の中で確実に進捗したなり解決したというのは、どれでどういう評価をしているのかというのを一回聞かせていただきたいと思いますよ。

四つの視点で説明をいただきましたよね。四つの視点で説明いただいたのはよくよく理解しておるんですが、結局、賢い踏切システムに関しては導入しないよというのが今のところはなっていますよで終わっておる。終わっている結果、皆様が測ったときに、そんなに長いこと閉まっていないよというけど、現実問題、閉まっておるんですわ。国道1号まで渋滞していることもよくありますし、その現実から目を背けていても仕方がないと思うんですよ。

それもあって、湯の山街道の立体交差という話も出てくるんだと思うんですが、進んでいるもの、進んでいないものというのをざっくばらんに、言いにくいかもしれんですけど言っていってもらわんと、濁されると分かんのですよね、我々も。

## ○ 伊藤（勝）都市整備部理事

理事の伊藤です。

それでは、資料のほうなんですけど、35分の26ページをもう一度ご確認いただけますでしょうか。

こちら、先ほど委員長のほうからおっしゃっていただきました1から13項目が、下段に要請事項として並んでございます。この順に、大まかな返答になるかも分かりませんが、お答えのほうをさせていただきたいなと思います。

まず、JR四日市駅周辺の喫緊の課題ということで、こちらにつきましては、今の近鉄四日市駅周辺等整備事業で駅前広場の関係というところで、その辺なんかの整理をしているということで、まだ当然、事業が完成していませんので、できたということは言えませんが、取り組んでいるというところがございます。

それから、2点目の貨物列車の入替え時間の見直しというところがございます。こちらについても、るる13項目の要請をいただきました平成22年の3月、これからいろんな議論は積み重ねているところではございます、お願いもしているところではございますが、現実には実施には至っていない、入替えもされていないというふうな認識をしてございます。

それから、三つ目、賢い踏切システムの導入、こちらも、先ほどの返答の中で、していないと、JRとしては導入するつもりはないというようなお答えをさせていただきましたが、こちらのほうにつきましては、法的な関係で、当時なんですけれども、時間当たり15本の列車が入っていると義務づけがされるということもあって、私の記憶としては、そのような状況にJR東海としてはないという中で、今、導入するつもりはないというような答えだったんですが、現状もそれが生きていて導入がされていないということで、取り組んでいないということになります。

それから、4番のJR四日市駅駅舎の建て替え、駅前広場の整備と有効活用ということで、こちらの建て替えの件につきましては、現在、先ほどと同様になりますけど、近鉄四日市駅周辺等整備事業の中で、連携して取り組んでいくというところで、JR東海とは意見交換をしながら現在議論をしているということで、結果としてはまだ成り立ってございませんけれども、進めているという状況になります。

それから、5番のJR四日市貨物駅移転用地の一団化、こちらにつきましては、本来13項目の要請をいただいた時点では、現在の貨物駅移転をするのは困難という中で、太陽光発電に利用するといったような使い方も考える中で、一団化も活用していこうかという

ころを要請いただいたところですが、こちらは一団化の土地としては成立してございません。

それから、6番目がJR四日市貨物駅移転用地の利活用ということで、こちらについても利活用には至っていないという認識でございます。

それから、7番目の三重橋垂坂線の東進化、こちらについては、現在、事業中ということで取り組んでいるということでございます。

それから、八つ目のJR四日市駅周辺商店街の活性化というところで、こちら、三和商店街の関係になりますけれども、現在、地権者と調整をしながら、写真でも紹介したような駐車場としての利用になっている状態ですけれども、行政として、まだ活性化には至ってございませんが、取り組んできたという認識でございます。

それから、国道164号の立体化なんですけれども、こちらは当該道路の立体交差化を進めるということで、まだ当然、現地は平面状態ということで成立はしてございませんが、平成3年ですか、道路整備方針の中で、三重県と協議していくということを位置づけているということで、私どもとしては取組を始めているという理解でございます。

それから、10番目の中央通りの東進化、こちらについては、先ほど課長からありましたように、基本的には徒歩による移動への配慮というような要請をいただいております、こちらについて、今の近鉄四日市駅周辺等整備事業の自由通路等の検討というところで取り組んでいるという認識でございます。

それから、11番のJR四日市駅南側阿瀬知踏切への歩道橋の設置、こちら現場、見てのとおり、歩道橋の設置は至ってございませんので、取り組んでいないということになります。ただし、こちらについては、当時、話の中で13項目の要請には入ってございませんけれども、逆に北側、駅の北側の浜田踏切、そちらのほうの歩道を拡幅するといった対応を取ってきたという経緯がございます。

それから、12番目の仮称JR四日市駅周辺活性化まちづくり委員会の常設化ということで、現在、中央通りの関係の協議の中で、地元にも入っていただいたり、ワーキングをつくったりというところで、ちょっと形は違いますが取り組んでいるとともに、三和商店街の関係でも連携をさせていただいているというふうに認識をしております。

それから、13番のJR東海との懇談体制の確保ということで、こちらについては、もうこの平成23年に要請いただいた後、都市総合交通戦略で初めてJR東海に参画いただいてから、現在の近鉄四日市駅周辺等整備事業の協議会の中にも参画いただいて、連携を図っ

ているということになります。

以上、13項目のうち、すみません、ちょっと数は忘れてしまいましたが、完全に取り組めていないのは2番と3番と5番と6番、それから11番といった項目が取り組めていない項目かなというふうな認識をしてございます。

以上です。

#### ○ 樋口龍馬委員長

どなたか、ご質問があれば。

#### ○ 早川新平委員

例えば賢い踏切システム一つを例にとっても、貨車の入替えの時間が長いから、それが原因で渋滞があるという。今言うた2番、3番とか6番とかいうのをもう十数年前、この委員の中でも笹岡委員ぐらいしか、そのいきさつはご存じないのかなと思うんやけれども、羽津古新田に貨物ヤードを持っていくというのは我々も聞いておった。だけれども、それはJRの都合でやめたのか、行政、四日市の都合でやめたのかというの。だから、歯抜けのあそこの土地もそういう、それに起因をしておる。もし貨物ヤードを移転するのであれば、立体交差にするよりは非常に安い、安価になるかなと。それさえもJRは駄目になっておるのだから。

だから、そこのところを一つずつ検証していかんと、JRが、いや、お金の問題ですよと、じゃ、四日市が50億円を出せば移転を考えますよって言うてくれる問題なのか、何で頓挫をしたかという原因がないと。この今、2番、3番とか賢い踏切システムなんて、貨車の入替えさえなければ、こんなの導入する必要もないので、結構できるんですよ。例えばここの最後の活性化まちづくり委員会の常設化というても、懇談体制とか、12番、13番なんていうのは、多分、貨物ヤードさえやれば、半分ぐらいは解消されると思うんだけど、そこのところ、私、ちょっと分からないので、もう立ち消えになったと。樋口委員長なんかは地元なんでそういうことは聞かれていると思うんだけど、そこのところだけちょっと、後戻りになったかも分からんけど、ちょっと教えていただきたい。どういう理由で、羽津古新田というのは。

#### ○ 伊藤（勝）都市整備部理事

先ほどのページ、35分の26ページの真ん中どころに、一応、委員会のまとめというふう  
に、簡単にまとめはさせていただいてございます。

こちらをまずご説明させていただきますと、連続立体交差事業に対する国庫補助事業の  
採択基準、費用便益を計算した結果というところで、ここが1を上回らないと国の補助基  
準に該当しないということで、当時、再試算した結果、0.77ということで採択基準を下回  
ったということで、まず、市の単独事業として実施することはできないというような判断  
をさせていただきました。こちら、ちょっと総事業費的なことは、今回の資料では、申し  
訳ございませんが記載が抜けているところではございますけれども、総事業費が約840億  
円ということで、かなりの事業費になるということで、これを単純に1年間50億円で割っ  
たとしても、かなりの期間を要するということが一番大きな原因でございます。

それから、連続立体交差事業というのは、基本的には三重県事業ということで、市の事  
業ではなく三重県の事業として、近鉄名古屋本線の川原町駅の連続立体交差事業も同様な  
んですが、連続立体交差事業は三重県の事業ということで取り組んでいく中で、採択をさ  
れないということで断念したというのも大きな原因です。

それから、事業費的に見ると、近鉄川原町駅の連続立体交差事業を想像していただくと  
分かると思うんですが、旅客の線路のみを高架化されておると、当然あそこに貨物駅はな  
いということで、あの事業が基本的には、成立する、当時ではぎりぎりの事業であったと  
認識しています。

こちらJRにつきましては、旅客に対して貨物駅の移転というのがそれにプラスされる  
ということで、なかなか事業費が増大となって、費用便益、費用対効果が1を下回ったと  
いうことで断念したというのが大まかな経緯となります。

以上です。

## ○ 早川新平委員

ありがとうございます。

私は素人なので、違っておったら違っておると言うてもらったらええんやけど、立体交  
差するのがベストなんやけど、それには金がかかり過ぎるので、例えば貨物ヤードを羽津  
古新田に平面でやれば、840億円も俺はかからんやろうなと思っているんです。

だから、そういうような対象、A案、B案、今の説明やと、立体交差やってそこへ貨物  
ヤードを羽津古新田にという意味ではなしに、今のままでやれば、13項目の半分ぐらいは

解消できるので、それやったら、県だけやなしにJRが納得してくれりゃ、四日市が少しでも出すのかというところ。ベストやなしに、平面のままでいけば、賢い踏切システムも要らんやろうし、中央通りの信号の渋滞も解消される。

だから、そこのところが、ベストが一番望ましいんやけど、それは予算的に無理なので、だったら羽津古新田が何で駄目になったのかなと思うてね。今、羽津古新田、またこの後話、ずっと出てきていたけど、かなり土地も買い戻したというのか、そういう形になっていて、前は放りっ放しなので、そういったところ。僕らやったら、民間ってめっちゃ考えるので。だから、せっぱ詰まって、100億円よりは80億円がええよなという、それで解消できるのであればというところ。

近鉄の話もさっき出たけど、高架したときは、それは物すごい無駄か知らんけど、今の交通、踏切がなくなって、スムーズな東西の流通を考えたら、これは目に見えやん経済効果というのは計り知れないものがあるね。そこのところを、このままほっておいたら、ずっとこれ、30年後も同じようなあれになるので、委員長の強い思いもあったから、特別委員会というのをしたのでね。そこのところ、だから、羽津古新田でも、貨物ヤードさえ移転すれば、半数ぐらいは全部解消するのになと思いつつ、意見を言わせていただきました。

以上。

#### ○ 樋口龍馬委員長

連続立体交差の全体事業として高架化を見ていくのではなくて、貨物をのけることによって、機能を分割することによって解消される部分があるのではないかというご指摘だというふうに、聞いていて理解をしました。

その点について見解を聞かせていただければ、聞かせていただきたいと思いますが。伊藤理事でよろしいですか。

#### ○ 伊藤（勝）都市整備部理事

早川委員からお話しいただいたことは、当時の特別委員会、これ、私も出席させていたでいていましたけれども、皆さん、同じようなこととお話しいただいてございます。

当時の特別委員会の中で、早川委員がおっしゃられるような、例えば貨物ヤードだけを移転した場合であるとか、いろいろ、もうそれもしなくて駅前広場だけ整備する場合であ



るとかということで、7ケースを想定して事業費をお示しして、皆さんで検討していただいたという経緯はございます。ただ、それをどう実現するかというような議論には至らず、この13項目の要請には至っているところなんです。

簡単にいうと、貨物ヤードを羽津古新田に移転するというので、皆さん、土地の位置関係はちょっと認識していただきたいなとは思いますが、あそこの貨物ヤードには、企業名はなかなか言いにくいんですけども某輸送所がございまして、そちらの反転もしなければいけないであるとか、あともう一つ——それは北側の輸送所ですね——で、南側にはまたさらに某石油メーカーの引っ張る線があるということで、企業に引っ張っていく線路のことを通路線というんですけども、通路線が当然、全部入替えをするのにも多大な事業費がかかるのと、通路線というのはなかなか鉄道関係者から承諾をいただけないというようなことが当時——すみません、今、曖昧な認識にはなっておるところがあるんですけども——あって、なかなか難しく、この13項目の要請に至ったという認識をさせていただきます。

○ 樋口龍馬委員長

早川委員、よろしいですか。

○ 早川新平委員

はい。

○ 樋口龍馬委員長

さはさりながら、10年ちょっとがたって、こういうことが実現できたら解消できるんじゃないかという話があったもののうちの、解消されたであろう項目については手つかずという10年間は過ぎてしまったわけですよ。そうすると、これを積み残していつ、また10年後にああいう要請あったよねという話を議会とするのか。できないって分かったものについては、もうできないなら外していくしかないですよ。外したら、違うカウンターを当てていかなきゃいけないですよ、何らか違う解決策を示していかなきゃ。

そういう話、これ、各論に今、入っちゃっていますけど、それがだから、全体的にもともと要請の目的って何なんですかというところ、だから将来像なんじゃないんですかと。この事業を実施することによって解決ができるだろうという議会の判断でこの要請をさせ

ていただいて、この要請の中で、至らずのものが5項目ほどあって、至らなかった、だから仕方ないよね、じゃ、どうするのというステージが、きちんと目に見えた解決をしなければいけない課題、四日市の目指すべき将来都市像があれば、新しい施策を打っていかないと、ずっと積み上がってしまう、課題ばかりが。積み残しがあって、新たな課題が出てきてというふうになっていってしまう、それがまずいですよねという話を申し上げています。これ、責めているわけでも何でもなくて、解決したい気持ちは一緒やと思うんですよ、皆さんも。

もう今日は、先ほど言ったように個別具体的な話になっていってしまうので、これは都市・環境常任委員会の所管でありますので、我々の委員会の中での意見という程度にとどめさせていただきましても、長い視野でどう、そもそも何で立体交差しようとしたのと、国の助成、補助の対象にならなかったからやめました、それは分かりましたと。じゃ、これをどうやって解決するのと、そもそも立体交差によって解決しようとしていた事柄があるわけですよと。

いや、金がつくから事業をするよというのではあきませんやんかというのが、この委員会の趣旨なわけですよ。ウオーカブル空間にしてもそう、バスタにしてもそう、解決すべき社会的な課題、四日市の都市としての課題、発展していくために新たな施策、それは、国が金をつけたからやるんじゃないなくて、市単でも実施しなきゃいけない部分もあるだろうし、もちろん費用対効果というのは、最小の投資で最大の効果を得なきゃいけないですから、なるだけ税の質を絞っていくという考え方を否定するものではありません。

でも、市民生活にとって、この前も僕、なやプラザからこっちへ帰ってくる時に、消防車、引っかかっていたよ、あそこの踏切に。じゃ、あれで、あと何分引っかかっていたらどうなったんやという話ですわ。そんなに長いこと引っかかりませんでしたけど、あのときは幸いにして。でも、市民の生命、財産を脅かすような状況のときに、あの踏切がネックになっていないっていつも言われるけど、なってからでは遅いんですよというのがやっぱり議会の意見やというのはご理解をいただきたいし、これは皆さんのことをいびっているわけでも何でもなくて、共に問題をどうやって解決していこうというために立ち上げてきた特別委員会だというふうにご理解をいただければと思います。

さて、3番まで進めてまいりましたけれども、1番から3番まで全ての項にわたっていただいて結構です。何かご質問があれば受けたいと思います。

## ○ 伊藤昌志委員

1番がメインにはなる話なんですけれども、ちょっと大きな話なので最後にかなと思って、一つだけ質問します。

具体的な場所でいうと35分の5に、一番上の項目で、市街地における緑の保全と創出というところには、緑地帯、前半の一、二行で、緩衝的な役割を果たす、連続した緑の創出に努めますということで、もう皆さんご存じのとおり、霞ヶ浦の緑地と中央緑地とありますね。その中で、そうすると、私なんかは今、議員やらせていただいて、やはり緑地帯みたいになっていくようなのが、先々を見たときにはイメージされているのかなと思ったんですが、ここで言葉には出てくるんですけど、普通に緑地帯が増えれば、民間の家でも庭がちょっと増えたらいいなみたいな程度感覚なのか、いやいや全体ではやっぱり工業地域との境目を、住宅の住まいとかも含めて考えていっている部分があるのか、知りたいなと思います。

## ○ 樋口龍馬委員長

どなたが、答えていただきますでしょうか。鈴木課長ですね。

## ○ 鈴木都市計画課長

今のご指摘といいますか、ご質問いただきました連続した緑の創出ということで、これについては、今の現行の広域緑の基本計画の前の計画のときから、やっぱり緑とか水辺というのは連続性が大事だという考え方をずっと踏襲しております。ここ、本当にちょっと抜粋して書いたのだけれども、一部としては、工場地帯のところであるとか、例えばですけれども、ちょっと中心市街地から話が外れますが、広域緑の基本計画の策定の中で議論になった、私がちょっと記憶しているのは、例えば塩浜地区のコンビナートのところ、塩浜街道があると。企業さんらがあって企業さんらの敷地の中に緑がある、こういうのも連続性を持たせられないかというようなことで、沿道緑化という言い方で計画のほうに入れたりということもしております。

それから、規模は小さいですけれどもブロック塀とか、道路沿いに生け垣なんかを設置するときなんか、生け垣設置助成みたいなものも制度としてやっておるとか、そういう緑の連続性という考えは、一つ前の当初の広域緑の基本計画のときから持っておるといふふうなところがございます。

○ 伊藤昌志委員

ありがとうございます。

あとはもう情報だけなんですけど、ちょっと緩衝緑地の意味で考えると、今ですと津波の時代で随分水のことを言うんですけど、当然爆発事故に対してというのが大きいと思うんですが、私も羽津町出身でしたので、ちょうどコンビナートから1.5kmなんですね。33年か34年前だと思うんですけども、コンビナートで爆発があったときに、1.5km先まで風が来て、窓ガラスが周りも割れたんですよね。そのとき重傷者になられた方がもう友人だったのでよく記憶しているんですけども。そういうこともあるなということで、情報の一つとして入れさせていただきました。ありがとうございます。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。全編を通して、結構です。

○ 山口智也副委員長

1点だけ確認をさせていただきたいと思います。

資料3番のJRの整備の中で、先ほど来、羽津古新田の質疑があるわけですけども、35分の32ページのところで、羽津古新田の利活用というところで、上段のところの「残りの市の所有地については、」というところの文章なんですけど、「残りの市の所有地については、土地の売却を進めていく予定。」と記していただいております。昨年、私なんかは総務常任委員会で、これの基礎となる資料を見させていただいたわけなんですけど、その資料のときには、この部分については、地権者などの土地に関する意向を踏まえながら、土地をまとめて活用を図るのか、もしくは一括売却していくのか検討を進めると、こういう文章だったわけです。

これが今回、土地の売却を進めていくということで、一つに集約していただいたのかなという理解をしておるんですけども、この点の変更したところの意図というか、議論を庁内でしていただいたと思うんですけど、この辺りをもう少しだけ、どういう議論があったのかというところを教えていただければなと思います。

○ 伴都市整備部長

羽津古新田内の土地のお話ですけど、最近のお話としましては、民間所有地のところでございますが、この部分について、民間事業者の方が購入を進めている、契約まで進めた、仮登記まで進めたという実態がございます。

そういうところで、それと並行しまして、ここでも説明させていただきました、私どもの道路の整備を事業化しておるといふところもあって、事業者のほうも道路の進捗等を見た中で、そういう土地の買収等に動いていると思っております。そういうところで、民間のそういう動きもございますので、民間の開発動向等を見ながらではございますが、ここにつきましては、市のほうで一団化して整備をするという形ではなく、ここはもう売却に向けて進んでいきたいという今の考えでございます。

#### ○ 山口智也副委員長

ありがとうございます。

民間の動きについてはいろいろお聞きもしたこともありましたので、まとめて市のほうで活用していく可能性というのはいまなくなったんだという理解をしておいたわけなんですけれども、それに関連して、かつてはこの土地をJRの貨物の移転先として検討した時代もあったんですけれども、それがなくなったということなわけなんですけれども、そうすると、現在のJR四日市駅の敷地をこれからどうしていくのか。例えば今の面積を縮小して、何かしらの一つまとまった土地を創出していく可能性というのはないのかなというところをイメージするんですけれども。というのは、やはり今、先般の市長のご発言でも、高等教育、大学の誘致というご発言もあって、そうすると、やはり基本的にはJRのエリアにそういった土地ができないのかなというイメージをしましてですね。

なので、JRとの間でそういった議論はあるのか。一つのまとまった土地を創出、縮小していただいて土地を創出するということができないものなのかというところを願うわけなんですけれども、期待するわけなんです。そういったJRとの協議がもしあれば、少しご紹介していただければと思います。

#### ○ 伴都市整備部長

JRさんとの協議につきましては、近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺整備事業の中等で、いろいろ協議はさせていただいております。そのほかにも、特にJR四日市駅周辺は何か開発していきたいという意向が私どもはございますので、その可能性というところで、

いろいろお話はさせていただいております。

JRにつきましては、東海旅客とあとJR貨物とございますので、今の利用実態をお伺いしますと、貨物ヤードのところは大半、今、使っておるところはやはり今の機能として有効に使っているし、今後も使う必要があるというような意向は示されておりますが、一部、駅舎と線路の間で、一部空間というか駐車場になっておったり、1線分使われていない部分もあつたりしますので、例えばそういうところの行政側での活用なんかの可能性というところなんかの意見交換なんかはさせていただいております。

### ○ 山口智也副委員長

今日はこの程度にさせていただくんですけれども、将来の都市像というところで、そこに一つの可能性があるとする、四日市の将来の一つは明るい都市像が描けるかも分からないということを思っています、これは委員長も常々いろいろ質疑されている内容になるんですけれども、ぜひそこら辺を皆さんと議論しながら、一つの可能性というのを議論できればなというふうに思っております。

### ○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

### ○ 早川新平委員

今、副委員長は優しいのでそういう言い方するんやろうけれども、やっぱり理事者のほうはもっと真剣に考えてほしいなと思うてな。これ、もう10年前にあつて、それが今、頓挫をして、それから何か意気込みが全然感じられなくて、何かこのままやたらじり貧やし、何の解決にもなっていない。困っている人がおるのやたら、これ、四日市の発展にもつながることなんやで、どこか糸口がないかなという考え方ね。高架は難しいと俺は思うておるのやけど、例えば羽津古新田や貨物ヤードを取っていったら、渋滞の緩和、さっきの13項目のうちの半分ぐらいは解消される、それじゃ、費用はどうなるのやというような具体的な形を持って行って、同時に、副委員長がさっきおっしゃったような、例えば大学をJRへ持ってきたらまちのにぎわいも活性化していくというふうなところの、ビジョンというのがやっぱり大事やなと思うておるんやけどな。

正直、私らは、同じ四日市市民であっても、中央通りというか、諏訪新道のところはあ

んまり通らないので。だけど、問題共有を一緒にして、議員という立場でこの解決を何とかできやんかな、この問題を解決できやんかなとは思っているので。皆さん優秀なので、そこはやっぱりちょっと前向きに、部長を中心に考えてやってほしいなど。でなきゃ、このまま時間さえ過ぎていけば、またぞろ10年、失われた10年になっていくので。まあ、これは独り言なんだけど、もうちょっと真剣に考えてやってほしいわ。すごくそれは感じた。

以上。

## ○ 伴都市整備部長

真剣に考えろというお話の中で、今現在、中央通りの再編というところの事業は、現にもう進めてございます。その延長のところで、JR四日市駅周辺の活用というのも、その計画に引き続いてのところで考えてございますので、そういうところで、先ほど副委員長からもいただいた、そういうところなんかも、意見交換をしたりということで今、調整に入っておりますので、考えておるといふか、今、進めておるといふところのご理解でいただけたらと思います。

## ○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

貨物用の線路が17本ぐらいあるんですね、あれ、一番分厚いところでいうと。17本の線路というのは、それはすごいですよ。JR四日市駅が貨物駅だというふうにJRは定義していますので、JR東海というよりJR貨物のほうの話になってくるんですね、会社が。桑名駅は旅客なんですよ。

というふうに、特殊事情になっているのはよく理解するんですけども、駅というコンテンツは、増やそうと思って増えるものでもないですし、近鉄があつてJRがあつて、急行が止まる駅が、富田駅があつて四日市駅があつて塩浜駅があつてという、そういうこともあつて都市なんだと思うんですね、四日市というまちは。全体的に見て、中心市街地だけではなくて。四日市駅があつて南四日市駅があつて、JRの駅もそこそこの数が、伊勢鉄道の駅というふうな言い方になる部分もあるのかもしれないですけども。そういう運び、流れの中で、本当にこのままJR四日市駅をあの状態で残していくというのを諾々としていくのか、四日市から新たな提案をしていくのかということ、先々の四日市の形というものを描きながら、頼むべき部分、議論すべき部分、それでも突っぱねられるという

部分は出てくるのだと思います。そこで突っぱねられたからで諦めてしまって頓挫していくんじゃなくて、じゃ、新しくどうしていこうかということ、私たちにも議論する場所を与えていていただきたいし、こういうことがあったよって進捗報告を、この特別委員会は時限的なものなので都市・環境常任委員会のほうで上げていていただくとかということをしていてもらわないと。もちろん貨物がなければいけない部分はたくさんありますので、そこは尊重しつつ、折り合いをつけていくということが必要なのではないかなということ、今の議論を伺いながら感じました。

本日、特段もうご質問ないようでしたら、ここで閉じたいと思いますが。

○ 笹岡秀太郎委員

資料請求、よろしいか。

○ 樋口龍馬委員長

もちろんです。

○ 笹岡秀太郎委員

臨港線の貨物の量、あんまり聞こえてこんのやけど、その辺りの貨物量と、それから何を運んでいるのか、その辺りがもう少し見えてこないと、臨港線。それともう一つは、位置づけ、臨港線の。例えば四日市市が何か補助とか、あるいは県が出しているのか国が出しているのか、そういうのもちょっと一遍、資料として出していただければありがたいなと。恐らく、貨物ヤード移転については、臨港線のネックも大きいんだろうというふうに思うので、資料を頂ければ。慌てませんので。

○ 樋口龍馬委員長

資料の請求がございましたので。

○ 伊藤（勝）都市整備部理事

当時もその辺の整理をさせていただいています。なので、当時の数字からどういうふうな今現状変わったかという視点でちょっと整理をさせていただければと思いますけれども、基本的には、列車の本数という形の資料の整理の仕方をさせていただきたいなと思います。



○ 笹岡秀太郎委員

だから、さっき言ったように、前回出た資料と今回、どれぐらい変わっているのというところも、もし比較できるような資料になればありがたい。

○ 樋口龍馬委員長

伊藤理事、よろしいですか。だから、例えば石油を積んでいるとか、石炭を積んでいるとか、バルク貨物なのかとか。バルクの中身までは分からないと思いますけど、コンテナの中身までは分からないと思いますけど、コンテナ貨車なのか油貨車なのか、石炭貨車なのかセメント貨車なのかぐらいのことは分かると思いますので、その程度のことはちょっとそろえていただくと、四日市の貨物利用がどういうふうになっているかというトレンドを押さえることができると思いますので、こちらのほうの資料はご準備をお願いいたします。

本日の質疑についてはよろしいですか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、本日の質疑についてはこの程度にとどめたいと思います。

その他であります。

特に何かその他、皆様からございますでしょうか。先ほど笹岡委員がされたように、資料の請求等あれば、ここで言うだけで、理事者のほうに用意いただきたいと思いますが、ございませんか、今日のところは。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

それでは、8月中の年間予定、確認をさせていただきました。前回も少し触れさせていただいておりますが、改めまして日程案というか、特別委員会が年間行事で押さえてある日程についてです。8月4日13時30分、8月18日13時30分、10月6日13時30分、10月27日

13時30分であります。こちら、ご予約をよろしくお願いいたします。

なお、日程を見ていただくと分かりますように、次は8月3日の議員説明会を受けて、翌日ということでもありますので、次回説明いただく予定は、みなとまちづくり構想について若干説明をいただく部分と、8月3日の議員説明会の内容を4項目見ますと、かなりこの特別委員会で扱う材料が多く説明される部分もございますので、その辺について皆様の、もちろん議員説明会でもしっかり質疑していただいて、その上で、そういえばという部分であったり、改めてという部分であったりというところを、こちらの委員会のほうでも上げていただければというふうに思いますので、よろしく願いをいたします。そのような進行で進めてまいります。

本日の調査は以上となります。お疲れさまでございました。

15：34閉議