

第63回四日市市都市計画審議会

1. 開催日時 令和5年7月19日(水) 10:00～12:00

2. 開催場所 四日市市役所 11階 第1委員会室

3. 出席者

【委員】

(市議会議員委員)

伊藤委員、後藤委員、小林委員、辻委員、森委員

(学識経験者委員)

丸山委員、浅野委員、藤谷委員、佐々木委員、阪田委員

(市民委員)

山路委員、前田委員

【四日市市】

都市整備部 伴部長、伊藤(準)建設担当部長、伊藤(勝)理事、伊藤(利)次長

【事務局】

都市整備部

都市計画課 鈴木課長

山本事業調整監

計画グループ 橋本グループリーダー

杉浦主幹、岩田技師、北澤主事

上下水道局

経営企画課 伊崎課長

青木副参事

企画計画係 吉松係長

佐藤技師、辻技師

都市整備部

市街地整備課 戸本課長

伊藤(直)副参事

都市再編係 鈴木技師

4. 傍聴者 3名

5. 配布資料

- ・ 事項書
- ・ 委員名簿
- ・ 席次表

- ・第121号議案 四日市都市計画道路3・3・91号北勢バイパスの変更
【三重県決定】
- ・第122号議案 四日市都市計画生産緑地地区の変更【四日市市決定】
- ・第123号議案 四日市都市計画下水道第1号公共下水道の変更
【四日市市決定】
- ・その他報告資料 中央通り再編に係る都市計画の変更について

6. 審議会の内容

- ・委員15名中、12名出席 ⇒会議成立
- ・非公開に該当する内容はないため、会議公開 ⇒傍聴者 3名
- ・議事録署名人の氏名⇒浅野委員、前田委員

第121号議案 四日市都市計画道路3・3・91号北勢バイパスの変更
【三重県決定】

《議案説明》

【事務局】

それでは、説明のほうをさせていただきます。

この議案につきましては、四日市都市計画区域及び鈴鹿都市計画区域に係る都市計画道路北勢バイパスの都市計画決定事項の一部を変更するものとなっております。

まず初めに、都市計画の手続きの流れについて説明させていただきます。

交通施設の道路に関する都市計画につきましては、高速道路や国道、県道は県が決定権者となり、その他の道路、いわゆる市道につきましては、市が決定権者となります。

本議案は、国道に関する都市計画となりますので、三重県決定の都市計画となります。三重県が定める都市計画の決定の可否につきましては、三重県の都市計画審議会で審議され、その可否が判断されることとなりますが、これに先立ち、赤く囲われた部分にありますように、都市計画の案に対する市の意見を決定権者である三重県へ提出する必要があります。この市の意見案に対しまして、当審議会へ諮問し、審議いただくものとなっております。

続きまして、北勢バイパスの概要について説明いたします。

スクリーンの図は、川越町から津市に至る沿岸部となっております。右側が北、左側が南となっております。

北勢バイパスは、平成2年12月25日に都市計画決定された道路で、起点を四日市市広永町、終点を鈴鹿市稲生町とした延長24.2キロの幹線道路です。北勢バイパスの南端は中勢バイパスに接続し、北勢バイパス、中勢バイパスが一体となって大きなネットワークを構成するものとなります。

続いて、四日市都市計画区域の概要図になります。

皆さんのお手元にあります議案書の4ページと同様の図になります。

都市計画道路3・3・91号北勢バイパスの四日市市部分につきましては、四日市市の広永町から采女町まで全区間の延長で17.34キロが計画決定されています。

次に、変更に至る経緯について御説明いたします。

議案書は3ページになります。

国道1号北勢バイパスは、国道1号や国道23号、内陸部の生活道路における交通量を分散することによって、交通混雑の緩和を図るとともに、道路交通の安全を確保し、さらには、内陸部の地域開発の促進を目指す幹線道路です。

今回の変更は、四日市市采女町の国道1号から南の国道23号鈴鹿四日市道路の事業化に伴い、最新の測量調査、地質調査等に基づく設計の見直しを実施した結果、国道1号との交差点形状に変更が生じたため、本路線の区域の変更を行うものです。

なお、今回の変更は、都市計画の計画区域を変更するものであり、議案書1ページの計画書の記載内容については、変更はございません。

続いて、北勢バイパスの上位関連計画における位置づけについて御説明します。

まず、三重県のマスタープランの位置づけですが、四日市都市計画区域マスタープランでは、本区域における南北方向の軸であり、国道1号及び国道23号の機能を強化する幹線道路として位置づけられており、鈴鹿都市計画区域マスタープランでは、本区域の骨格を形成し、国道1号及び国道23号の機能を強化する幹線道路に位置づけられております。

また、市のマスタープランですけれども、四日市市都市計画マスタープラン全体構想において、南北方向の交通機能を強化する機能を持つ幹線道路として位置づけられております。

ここで、北勢バイパスの整備効果について説明いたします。

大きく3つ、地域経済・社会活動の発展に寄与、通過交通の転換による現道の渋滞緩和・事故の減少、災害に強い道路機能の確保の3つの効果が挙げられます。

まず、1つ目の整備効果です。

北勢バイパスの整備により、新たに南北幹線道路が構築されることで、内陸部の産業集積地と国際拠点港湾である四日市港へのアクセスの向上、円滑な物流ネットワークが確保されるなど、三重県北勢、中勢地域の地域経済、社会活動の支援、発展に寄与します。

続いて、2つ目です。

先にお伝えしたとおり、北勢バイパスの整備により、南北軸のダブルネットワークが構築されます。国道1号、23号からバイパスへ通過交通の転換が行われ、交通が分散されることで、渋滞緩和や事故減少が期待されます。

続いて、3つ目の効果です。

北勢バイパスの整備により、沿岸部の津波浸水区域を回避するルートが確保されます。南海トラフ地震などの災害時には、防災拠点の連絡、道路啓開ルートの形成などリダンダンシー、代替機能を確保します。

続きまして、北勢圏域周辺の広域ネットワークの整備状況について御説明いたします。

前のスクリーンの図の左側に、青色の線で示しております中勢バイパスは、松阪市の小津町の国道23号から鈴鹿市の野町に至る区間の約31キロが暫定2車線で開通しており、現在、最後の区間となる鈴鹿市の北玉垣町までの2.8キロの区間で工事が進められております。

そして、今回、計画変更の対象となる北勢バイパスの整備状況ですが、赤の実線部分、四日市市の北のほう、広永町から市道の日永八郷線に至るまでが平成26年度までに開通しております。また、赤の破線になりますけれども、市道日永八郷線から国道477号バイパスまでの区間では、現在工事が進められており、令和6年度の開通見通しとなっております。その先、国道477号バイパスから国道1号までの区間につきましては、現在、調査設計が進められているところです。さらに、図面中央の赤の点線部分をオレンジ色で囲んでおりますところ、国道1号から中勢バイパスまでの延長約7.5キロの区間が鈴鹿四日市道路であり、今回、都市計画変更を行う区間となります。

続いて、鈴鹿四日市道路の整備区間を上空から撮影した写真になります。海側から山側望んだものになります。

左にありますのが中勢バイパス、上のほうにありますのが東名阪自動車道というところで、この辺り位置関係が分かるかと思えます。

続いて、鈴鹿四日市道路の概要について説明いたします。

先ほどの写真とは方向が逆で、スクリーンの図は左側が北、右側が南となっております。

鈴鹿四日市道路は、画面左端の四日市市采女町の国道1号部から画面右端の鈴鹿市稲生町の中勢バイパス取付部に至る幹線道路です。大部分が鈴鹿市部分となり、鈴鹿市の中心市街部を通る計画となっておりますが、四日市都市計画に係る部分としましては、画面の左端、国道1号との接続部約70m程度となっております。

それでは、都市計画道路としての変更の概要を御説明いたします。

図面の上が変更前、下が変更後の図面になります。

四日市都市計画に係る変更箇所につきましては、画面の下側、一番左端、ちょっと黄色く、今、矢印が出ているところなんですけれども、①と書いた箇所、国道1号との交差部における区域の変更となります。

なお、鈴鹿都市計画に係る変更としましては、まず、全体について、幅員の変更を行い、その上で画面中央部付近辺りで本線線形の見直し、また、県道との取付位置の変更、近鉄鈴鹿線や県道鈴鹿環状線の間付近において、鈴鹿市道との本線横断部の変更といったものがございます。また、それに伴う道路区域の変更というものが、今回、生じてまいるということになっております。

続きまして、四日市都市計画道路の変更の詳細について御説明します。

議案書5ページを御覧ください。

スクリーンには、新旧対照で表示をしております。左が変更前、右が変更後となっております。

当該交差点につきましては、平成2年の当初都市計画決定時点におきまして、国道1号と掘割式のアンダーパスにて交差する形で計画され、国道1号へのアクセスはランプ形式により行う形で計画されました。

今回、鈴鹿四日市道路の事業化に伴い、国道1号交差部における車両交通の円滑な処理を目的とした交差点設計を行った結果、隅切り形状など交差点形状の変更が必要となったため、それに合わせて都市計画の決定区域を変更するものとなります。

続いて、スクリーンを御覧ください。

参考図となっておりますけれども、鈴鹿四日市道路整備後の国道1号の交差部のイメージです。

掘割構造の北勢バイパスから国道1号へランプ形式で接続しますけれども、緑色で塗ら

れた部分が左折動線、オレンジ色の部分が右折動線となります。また、青色の部分が歩道など歩行者動線となっておりまして、グレーで塗った部分がボックス構造の地上部分となります。右折や左折の最小曲線半径を確保しながら、周辺の地形や歩行者だまりなどを考慮して設計した結果、今回の交差点形状となっております。

最後に、本議案の変更案の縦覧結果について御説明いたします。

議案書は6ページになります。

本年5月23日から6月6日にかけて変更案の縦覧を行い、縦覧者数は4名、意見書の提出はなしという結果でした。

本変更案に対する市の意見としましては、異存なしとさせていただいており、この意見案について御審議いただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

事務局からの説明は以上となります。

《質疑応答》

【A委員】

これ、県の決定だと思うんですけど、赤線の部分の変更についてですが、地域住民に対して県のほうからの説明というのは行われているのかどうか。

【事務局】

今回、事業のほうを進めてまいりますのが、国土交通省の三重河川国道事務所となりますけれども、進めていくに当たりまして、まず、四日市市のほうに連絡がございまして、進めていきたいというところで、どういうふうに地域に説明していくかというところを協議しました。まず、内部地区の市民センターの館長と協議して、こういう内容だということ、まず確認をして、その後、内部地区の連合自治会長さんのほうに、こういった内容というところで、地域への下ろし方、どういうふうに下ろしていくかというところを相談しまして、今回、四日市市の部分につきましては、影響がそんなに大きくないというところがございますので、対象となる地権者に対して、個別に説明をするというところで調整しました。令和5年2月になりますけれども、三重河川国道事務所のほうから関係する地権者の方に説明していただいております、特に反対意見などはなかったというふうにお伺いしております。

【A委員】

ありがとうございます。

この変更箇所だけというよりも、2ページでも変更になっていますよね。その辺は、先ほどおっしゃっていただいた個別具体的な方以外の、この赤線沿いのところに多くの方が住んでみえるわけで、全く知らないと思うんです。この赤線がどこを通るかというのは、そこはどう考えておられるのかなど。

【事務局】

この議案書でいうと4ページ、北勢バイパスのラインが赤で示されているんですけども、全体としては、川越から采女まで17.34キロという延長になってございます。

今回、この鈴鹿四日市道路の事業化ということで、実際の内容としましては、国道1号より南の部分、鈴鹿市部分のほうが大部分というところで、四日市市については70mほどというふうになっております。この1号より北側の部分も、今、進めているところではあるんですけども、今回の変更につきましては、あくまで鈴鹿四日市道路の事業化に伴う変更でして、次の5ページを見ていただきますと、もともとの赤の区域に対して、変更前は黄色で、変更後が赤というところで、この赤で塗られた部分、ここだけが変更になるということになっておりましたので、確かに沿線の方、いろいろ注目も大きい道路で非常にそういったところを気にされている方も多いたと思うんですけども、今回につきましては、この交差点部分の変更というところで、地域の方とも相談した上で、地権者のみの説明というふうに、今回はさせていただいたというところでございます。

【A委員】

質問に答えていただけていないですけど、これが独り歩きしていくと、この赤線は、どこ走っているのやということになるわけです。出口だけの議論で、出口を決めるのであれば、途中の道中、無視してもいいのかということになりますので、そのところは、こういうのがやっぱりここで議論される以上、関連する住民の方々にきちっと丁寧に説明をして御理解いただくということがとても大事ではないのかというふうに思います。

例えば、この赤線のところの通っているある行政区においては、非常に紛糾しています。もめている状況もありますので、やはり、ここは丁寧さが要るのではないのかということも申し上げて終わりたいと思います。

【四日市市】

御意見ありがとうございました。

今回、この変更する区間以外の、広範囲への御説明というところで御質問いただいております。

今、御説明させていただきましたのは、この交差点部分の都市計画決定の変更についてというところで、先ほどのような地域へのお声かけの仕方というところでございます。

それ以外にも、途中の説明にもございましたが、国道477号バイパスより南の区間、1号までの区間につきましても、こちらも国の事業として、今、事業を進めていただいておりますので、3工区と申しますけど、この3工区につきましても、今、予備設計を国でやっていただいております。そういう関係もありまして、当然、該当地区4地区になりますけど、このところには、私どもも同行して、事業の説明ですとか、その設計の御説明というのを並行してさせていただいておりますので、事業は事業としての説明をさせていただきながら、この箇所についてはこの手続の説明をさせていただいておるということでもありますので、御理解いただきますようよろしくお願いいたします。

【会長】

意見は参考にさせていただくということで、よろしいかと思えます。

それでは、今回は、県決定ということで、四日市市としては、異存なしということで、皆さんが御了解いただけるかどうかということですが、よろしいでしょうか。

【採決】

第121号議案 全員一致で異議なし

第 1 2 2 号議案 四日市都市計画生産緑地地区の変更【四日市市決定】

《議案説明》

【事務局】

それでは、続きまして、第 1 2 2 号議案、四日市都市計画生産緑地地区の変更について説明させていただきます。

議案を説明させていただく前に、生産緑地制度について簡単に説明させていただきます。

市街化区域内の農地、いわゆる都市農地は、多くの市民と近接していることから、画面のとおり心安らぐ緑地空間、国土、環境の保全など、都市にとって有益な多面的機能を有しています。生産緑地制度とは、このような農地の機能を評価し、都市計画に位置づけ、計画的に保全することでまちづくりに役立てようとするものです。

生産緑地制度の概要は、市街化区域内の農地について、画面にお示しする目的を達成する農地等を都市計画決定し、計画的に保全する制度です。生産緑地制度の成り立ちは、市街化区域と市街化調整区域の線引き制度と税制に関係しています。

昭和 4 3 年に線引き制度が創設され、その後、昭和 4 7 年には地方税法が改正されたことにより市街化区域内の農地の固定資産税が従来 of 農地課税から宅地並み課税に改められました。これにより市街化区域における農業の継続が難しくなったことにより、その対応策として固定資産税の減額措置が講じられ、生産緑地地区制度の創設に至りました。

次に、生産緑地に指定されますと、画面にあるとおり 3 0 年間の営農義務、すなわち適正に農地として維持、管理していくことが義務づけられます。特定生産緑地の場合は、1 0 年間になります。相続税の納税猶予や固定資産税が農地課税になるといった税制の特例措置が適用となります。一方で、その土地については、原則農地として管理するため、建築や宅地造成といった行為は制限されることとなります。

次に、生産緑地地区の指定の要件について説明させていただきます。

生産緑地法では、指定要件として、画面上部に示す（1）から（3）までが指定要件となっております。その中で、本市では、平成 2 6 年に追加指定を行う際に、本審議会でも御議論いただきましたが、その判断基準として、画面中段から下段に示す（1）から（5）までの指定要件を定めて運用を行っており、その中の（3）面積要件については、年々減少する都市農地を極力保全するためにも、平成 3 0 年 3 月 2 3 日に条例を制定し、

面積要件を500㎡から300㎡まで引き下げております。

本市要綱が定める（１）から（５）までの指定要件を満たし、農業委員会備付けの農地台帳で、主たる従事者や申請農地が農地台帳に記載されている農地であることや農地の状況を現地で確認し、指定を行っています。また、生産緑地に指定されますと、営農の継続を前提として、固定資産税、都市計画税が農地並み課税となるほか、相続税、贈与税については、納税猶予の特例を受けることができます。

生産緑地に指定されますと、原則30年間は営農を継続する必要性があり、建築、宅地造成等土地の形質の変更行為を制限されますが、例外的にこの行為制限が解除される場合があります。

では、画面上段を御覧ください。

生産緑地地区に道路などの公共施設が設置される場合には、生産緑地法第8条4項に基づき事業者から公共施設を設置する旨の通知を受け、生産緑地地区の行為制限が解除されます。

次に、画面下段を御覧ください。

農業従事者の死亡または病気、けがなどで農業に従事できなくなった場合には、生産緑地法第10条に基づき、市に買取り申出を行うことができます。なお、この場合、市では、買取り申出を行う前に、毎月第2、第4水曜日に生産緑地に関する相談会を行っており、買取り申出の希望者の営農状況など農業委員会事務局と共にヒアリングさせていただき、条件を確認しています。

市は、買取り申出を受けると公共機関に買取りの紹介やほかの農業従事者へのあっせんを行っていますが、申出から3か月以内にどちらも成立しない場合は、生産緑地地区の行為制限が解除されます。

続いて、都市計画手続きについて御説明させていただきます。

本議案は、四日市市決定の都市計画であることから、まず、都市計画手続の流れについて簡単に説明いたします。

本議案は、市が決定を行うものとなり、この場合、市で原案を作成し、青い破線で示した四日市市都市計画まちづくり条例に基づいた原案の縦覧を行い、公聴会または説明会を開催します。その後、県との事前協議、案の縦覧を行い、都市計画審議会での決定の可否について審議いただくという流れです。

それでは、議案書の2ページにある変更内容について説明させていただきます。

変更理由ですが、令和4年1月1日から令和4年12月31日までの間に農業従事者などから生産緑地地区の指定の申出があり、良好な農地と認められたものを生産緑地地区に追加指定するものです。

また、土地所有者などから生産緑地法第8条4項に基づく公共施設を設置する旨の通知のあった生産緑地や同法第10条に基づく買取り申出があり、申出の日から3か月以内に所有者の移転がなく、同法第14条の規定により、行為制限の適用を受けなくなった生産緑地並びにこのことに伴い同法第3条に基づく指定要件を満たさなくなった生産緑地について、生産緑地地区から除外します。

議案書の3ページになりますが、今回の変更により、四日市市の生産緑地地区は約11.5ha減少し、約110.6haとなります。また、地区数は38地区減少し、671地区となります。

議案書の4ページを御覧ください。

変更の内訳について説明させていただきます。

1つ目は、生産緑地法第3条に基づき、農業従事者などから生産緑地地区指定の申出があり、指定要件を満たす追加指定の農地は延べ4,441㎡でございます。

2つ目は、生産緑地法第8条4項に基づき、公共施設を設置する旨の通知があった生産緑地地区が延べ7,641㎡ございます。

3つ目は、生産緑地法第10条に基づき、主たる従事者の死亡または病気、けがによる買取り申出がなされ、既に行為制限が解除された生産緑地地区は延べ11万8,051㎡ございます。

4つ目は、先ほど説明した買取り申出に伴い残された生産緑地地区の面積が、生産緑地法第3条の指定要件である300㎡を満たさなくなったため行為制限が解除された生産緑地地区は延べ1,077㎡ございます。

変更図面は、議案書の13ページから45ページに添付させていただいております。

13ページは区割図、14ページに総括図、15ページから45ページについては、それぞれの変更箇所の詳細図です。

それでは、20ページを例に変更の内容について説明させていただきます。

まず、緑色で塗りつぶした箇所は、生産緑地として既に決定されている地区となっております。

次に、21-06、いわゆる赤線で囲った箇所は、今回、新たに生産緑地地区として指

定する箇所、また、21-01や02、03の赤色で塗りつぶした箇所は、今回解除する箇所をお示ししております。

次に、今回変更しようとするものから、買取り申出とそれに伴う指定要件の欠如により生産緑地から除外する事例を紹介させていただきます。

資料30ページを御覧ください。

画面は、図面30ページの一部を拡大したものです。

赤く着色した生産緑地地区の面積1,509㎡が農林漁業の主たる従事者の死亡を理由に買取り申出されました。赤色の箇所が解除されたことに伴い、青色の箇所の面積263㎡、条例で定める面積要件の300㎡を満たさなくなったため、併せて行為制限が解除されました。この赤及び青で着色した生産緑地について、共に生産緑地地区から除外します。

最後に、これまでの経緯と今後の予定を説明させていただきます。

まず、変更原案の縦覧を4月21日から5月12日までの2週間行い、縦覧者はゼロ名、公述申出書の提出はありませんでした。また、縦覧後、説明会を行いました参加者はいませんでした。その後、三重県との事前協議を行い、変更案を作成し、6月7日から6月21日までの2週間縦覧を行っております。縦覧者はゼロ名、意見書の提出はありませんでした。

今後の予定ですが、本日の審議で可決いただければ、その後速やかに三重県に協議を行い、都市計画の決定告示に向けて進めていきたいと考えております。

第122号議案の説明は以上となります。

《質疑応答》

【F委員】

確認ですけど、現状で残っている生産緑地は、ほとんどもう特定生産緑地ということで10年間延長という手続が進んでいるということでしょうか。

【事務局】

現在、特定生産緑地に指定されているのが約100haほどございます。ですので、通常の生産緑地が残り10.6haという形になっております。

【F委員】

ということは、その10.6haというのは、まだ30年はたたないというか、当初か

ら30年経過にはまだ余裕のあるものが生産緑地で残っている、そういうことでよろしいのでしょうか。

【事務局】

そうですね、残りは30年がまだ経過していない生産緑地になっております。

【G委員】

ほとんどの方が、お父さんが亡くなった場合、名義だけ変えてみえると思うんですけど、来年から所有権移転をしないと罰金を払うなんていうことになるかと聞いております。そこら、都市計画とは違うかもしれないけれど、所有者があんたところは亡くなったで、登記し直さないとあきませんというような指導はできないのでしょうか。

【事務局】

ちょっと生産緑地の観点というところでは違ってくるのかなと思いますけれども、実際に相続登記というのが今後義務化されていくというようになってきます。その中で、市のほうでも相続によって、例えば、お土地だとか、建物だとか取得された際には、相続登記していただくようにということで、情報提供というようなことはさせていただいているような状況でございます。なので、生産緑地についても、相続で生産緑地取得したんだけどもというような御相談を受ける場合もございますので、その際には、そういった義務化もされていくというようなどころについても情報提供というのは、今後もさせていただきたいなというふうに考えております。

【事務局】

ちょっと補足でございますけれども、先ほど議案の説明の中でも、第2、第4の水曜日に生産緑地に関する相談会というものを開催しております。

これは、農業委員会の事務局と共にやっておるんですけども、今日いただいた御意見につきましては、農業部局にも、またお伝えをさせていただきますし、これからやります相談会の中でも、先ほど委員のほうから言われました観点につきましても、相談の中で、いろいろお話ができる部分もあろうかと思っております。

御意見ありがとうございました。参考にさせていただきます。

【E委員】

生産緑地と特定生産緑地もそうだと思うんですが、ちょっと分からないので教えていただきたいなと思うんですが、主たる農業従事者が亡くなった場合は、後継者の方がどうするかという判断を、その後、決めていかれると思うんですが、主たる農業従事者の方

が病気等傷病等になられた場合、まだ何年か、二、三年後も営農の思い、意思があるのであれば、生産緑地を続けていくことができるのかどうかを教えてください。

【事務局】

主たる従事者様が病気になられた場合は、医師の診断書に基づいて解除させていただいております。ですので、病気になられて、まだ続けるという意思がある場合は、そのまま続けていただきまして、不可能になった時点で、医師の診断書をもって解除していただくというような形になるのかなと思います。

【会長】

他には、よろしいですか。

それでは、皆さんからの意見もないようでございますので、122号議案につきまして、御了解いただきたいということによろしいでしょうか。

【採決】

第122号議案 全員一致で原案通り可決

第 1 2 3 号議案 四日市都市計画下水道第1号公共下水道の変更【四日市市決定】

【会長】

本議案に関しましては、A委員より、事前に事務局へ本議案の利害関係者に当たるため、審議への参加を辞退したいとの申出がありました。

事務局と協議をさせていただきまして、本議案への参加は差し支えがないと整理しましたが、本人の意向を尊重して、会長として、本議案への参加辞退を承認させていただきます。

では、A委員、退席のほうお願いいたします。

また、これが終わり次第、また参加していただけるということなので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局も入れ替わっていただき、それからA委員も退席をしていただきましたので、1 2 3 号議案、四日市都市計画下水道第 1 号公共下水道の変更について、事務局からの説明に入っていただきたいと思います。

《 議案説明 》

【事務局】

それでは、1 2 3 号議案、四日市都市計画下水道第 1 号公共下水道の変更について説明させていただきます。

本議案ですけれども、四日市市決定の都市計画決定であることから、まず、都市計画手続の流れについて簡単に説明いたします。

本議案ですけれども、市が決定を行うものとなり、この場合、市で原案を作成し、青い破線で示した四日市市都市計画まちづくり条例に基づいた原案の縦覧を行い、公聴会、または説明会を開催します。

その後、県との事前協議、案の縦覧を行い、都市計画審議会で決定の可否について審議いただくという流れとなっております。

それでは、まず、議案書の 1 ページ及び 2 ページを御覧ください。

本議案ですけれども、四日市都市計画下水道を変更するものであり、日永地区の大字六呂見地区における雨水排水対策施設として、四日市都市計画第 1 号公共下水道のその他の施設に六呂見調整池を追加し、変更するものとなっております。

排水区は雨池排水区、敷地面積は約1万1,600㎡。計画貯留量は約1万9,800㎥となっております。

続いて、今回の変更に至る経緯について御説明させていただきます。

六呂見地区を含む雨池排水区は、北は天白川、南は内部川、東は国道23号、西は南部丘陵公園に囲まれております。排水区域面積は949.1haあります。5年確率降雨の時間当たり54mmで、各雨水幹線及び雨池ポンプ場の整備を進めてきた排水区です。黒色の実線が各雨水幹線、二重丸がポンプ場、Rの丸が調整池となります。

しかしながら、近年、地球温暖化の影響で集中豪雨や線状降水帯などの大雨が増加しており、1時間降水量50mm以上の降雨の発生回数が約30年前と比べ、約1.5倍増加しております。また、都市化の進展で浸水被害が多く発生しております。

こうした中で、大字六呂見地区は、周辺よりも低い地形であり、周辺から雨水が集まりやすくなっていることで、これまで浸水被害が多く発生しております。実績としまして、六呂見地区では、既整備区域ではありますが、平成12年の東海豪雨や平成24年台風17号など、整備水準を超える降雨のときに浸水被害が多発しております。

先ほどの変更に至る経緯を踏まえて、議案書の3ページ、理由書を御覧ください。

変更の理由について説明させていただきます。

本市では、市街化区域において下水道を都市計画に位置づけ、鋭意整備を進めてきました。

大字六呂見地区は、5年確率降雨に対して雨水施設の整備が完了しておりますが、近年の地球温暖化の影響により、大雨の激甚化や頻発化、都市化の進展により浸水被害が頻繁に発生しております。

そのほか、既整備区域において浸水被害が頻繁に発生していることから、令和3年6月に、四日市市雨水管理総合計画を策定しました。

このような状況を踏まえ、本市では、当該地区の雨水対策を10年確率に見直し、雨水対策施設を整備する方針であり、特に、浸水被害の多い大字六呂見地区においては、雨水排水対策として調整池の整備を位置づけました。

今回、この雨水調整池を整備することとなったことから、事業着手に向けて、あらかじめ都市計画に位置づけを行います。

続いて、議案書5ページ、総括図を御覧ください。

こちらは雨水の総括図となっております。

排水区域が赤の一点鎖線で囲んである区域、ポンプ場がP、調整池がRとなります。

スクリーンを御覧ください。

今回、新たに計画決定する六呂見調整池は緑で囲った区域の中、赤字に色文字でRと書いてあるところです。こちらに敷地面積1万1,600㎡の調整池として位置づけるものとなっております。

続いて、議案書の6ページ、計画図を御覧ください。

変更の内容について御説明させていただきます。

図面は上が北となっており、図面の左側にJR関西本線、図面右側が大字六呂見地区とあった位置関係になっております。

赤色の枠線で、六呂見調整池の計画を示しております。

続きまして、議案書の13ページ、施設計画図を御覧ください。

この調整池は、降雨時に、雨池雨水2号幹線や六呂見地区内を流れる水路の水位が高くなった際に、堰を超えた雨水を一時的に貯留するものです。貯留した雨水は、晴天時に雨池雨水2号幹線へ排出します。

調整池の管理用スペースには、スロープや貯留した雨水を晴天時に排出するポンプなどの設置を予定しております。計画貯留量の算定は、5年確率降雨時間当たり54mmから10年確率降雨時間当たり67mmへ見直し、さらに、気候変動の影響を踏まえた1.1倍の降雨量変化倍率を考慮した計画雨水流出量時間当たり73.8mmを算定します。

既存のポンプ場や雨水幹線能力を評価し、能力の不足分について、調整池で流出抑制を行います。雨池雨水2号幹線からの貯留量は、向かって左側の雨池雨水2号幹線からの貯留量が約1万4,900㎥、向かって右側、六呂見地区内の排水路からの貯留量が約4,900㎥、六呂見調整池の必要貯留量として、合わせて約1万9,800㎥となります。

最後に、これまでの都市計画の経緯と今後の予定を説明させていただきます。

議案書は15ページになります。

まず、変更原案の縦覧を令和5年4月21日から5月12日まで行い、縦覧者が1名、公述申出書の提出はありませんでした。このため、縦覧後5月17日に公聴会に代えて説明会を行いました。出席者はいませんでした。

その後、三重県との事前協議を行い、変更案を作成し、令和5年6月7日から6月21日までの2週間、縦覧を行っております。縦覧者は1名、意見書の提出はありませんでした。

今後の予定ですが、本日の審議を可決いただければ、その後、速やかに三重県との協議を行い、都市計画の決定告示に向けて進めていきたいと考えております。

第123号議案の説明は以上となります。よろしく御審議賜りますようお願いいたします。

《質疑応答》

【G委員】

これは、田舎のほうでいうと田んぼダムの原理を応用しておるような感じですけど、実際ここは、1万㎡の土地に1万㎡という感じで、1mぐらいの深さに掘るんですかね。田んぼでいうと、大体あぜが20cmから30cmなので、6町から10町ぐらいの間の田んぼでこれだけの水が貯留できると思うんですけど、これを見ると、一番下に排水ポンプか何かは設けてあるのか、そこら辺がちょっと分かりませんでした。晴天になったら、また新たに排水するというようなことを言っていましたけど、どうやって敷地外に排水するのかなと思いました。

【事務局】

お答えさせていただきます。

まず、この調整池を整備いたしましたら、周りの水路からオーバーフローした水を一旦この調整池にためるといような形になっております。水路があふれている間は、その水を今回整備する調整池にため込むわけなんですけれども、雨がやんでから、この調整池の横に小さいポンプ施設を造りまして、晴天のときに水路にまた雨水を戻すという形で、その調整池の水を水路に流していくという形になっております。

【C委員】

説明は分かりました。

問題は、政府のほうで1,000年確率、1,000年対応というが求められている。四日市のほうも1,000年確率の図面を作っているわけやけど、そういう豪雨があったときにこれで耐えられるのかどうか、全然、役に立たないと思うんですが、その辺り聞かせてください。

【事務局】

先ほどの説明の中にもありましたけれども、この雨池排水区は5年確率の降雨に対しましては、もう整備は終わっておるところでございます。ただし、先ほどのパワーポ

イントの説明の中にもありましたけれども、浸水被害が多く出ている地区の1つであるこの六呂見地区に対して排水施設の整備を進めていかなきゃならないという認識の下、この事業を進めておるといところでございます。

先ほど、委員の御指摘がありました、じゃあ、どれぐらいの雨水の被害に耐えられる施設なのかということでもありますけれども、まず、5年確率の整備は終わっておるんですが、この調整池に関しましては、10年確率の降雨を想定した施設というふうになっております。ですので、委員おっしゃる1,000年あるいは100年に一度降るような雨というのには対応できないというところの施設になっております。ですので、そういったところも含めて、今後、その10年確率の施設なんだということも含めて、周知のほうは進めていかなければならないというふうには感じております。

【C委員】

ちょっと意味が分かりにくかったが、5年対応から10年確率に変わる。これで、随分楽になるなとは思う。だけど、一番心配しておる集中豪雨がこの地域に発生したときに、あんまり役に立たんのかなという気がする。その辺りはどんな風にはじいているのか、どんなふうに対応しようとしているのか、これがちょっと今の答弁では見えてこないの、その辺り、整理して聞かせてください。

【事務局】

今、委員がおっしゃりました1,000年に一度だとか、相当大きな豪雨に対しましてですが、まず、国が求めている下水道施設の考え方がまずありまして、国から補助金頂くような下水道施設は10年確率降雨という施設が最大になっております。

本市の場合ですと、現状、最新の確立降雨は、先ほど説明しましたが、67mmというところがありますと、ただ最近の気候変動を踏まえて国からは新しい指針が出まして、67mmに1.1倍した73.8mmというものを新しく計画降雨として、再度、この雨池排水区に、まず一番浸水被害の多い六呂見地区のところから、調整池の整備をというところで進めようとしているところです。

先ほど委員がおっしゃりました1,000年だとか100年だとか、それより多い大雨、どのように対応するかということなんですけれども、基本的には、避難をしていただくとか、事前に予防していただくというようなところが基本の考え方になってまいります。なかなか、その下水道施設で100年だとか1,000年の雨に対応する施設というのはなかなか造るのが難しい現状でありますので、そのような形で整備を進めようとして

いるところでございます。

【C委員】

10年確率の説明は、別にそれで反対しているわけじゃない。前よりこれで随分よくなるなど思っている。しかし、最近の雨、集中豪雨の在り方見ると、これで役に立たない場合が出てくると、そのときのことを本当に考えているのかという疑問を持っている。

水門を閉めて中へ排水したら、中の地域には水があふれる、これはもう当然のことで、だから単に1つの方法を提案すると、何かそれで答えが出るように錯覚を受けるけれども、実際にはそうと違って、もっといろいろな方法をやっぱり講じていくようなことが必要になってきた時代に入っているのかなと、こう思って問題提起をした。それから、そういうことをもって、危機管理課のほうにも1,000年対応で、四日市に一体どんな雨がどこに降るのかという図面を作ってもらった訳やけれど、実際に図面をもらってから、何年対応という数字が、そこで初めて入れられた。だから、作って持ってきたのと違って、指摘されてから変わってきたので、やっぱりきちっとそういうところを見定めて、次の一手につながる対応、対策を考えていくというのが大事ですからということをお願いして質問を終わります。

【事務局】

委員おっしゃりますとおり、この施設だけで、あらゆる水害に対応できるという認識は持っておりません。日頃の水路の掃除などの行動全て含めて、こういった水害に備えていかなければならないという認識を持っております。また、先ほど委員御指摘いただいたような新しいデータ等もどんどん加味しながら、最終的にその被害が少しでも低減できるように努力を進めていきたいというふうに思っております。

【会長】

貴重な御意見ありがとうございました。

それでは、この計画につきまして、ほかに御質問はありますか。

なければ、本原案どおり可決することというふうにさせていただきたいんですが、よろしいでしょうか。

【採決】

第123号議案 全員一致で原案通り可決

その他報告事項 中央通り再編に係る都市計画の変更について

【事務局】

それでは、資料、右肩に、令和5年7月19日、第63回四日市市都市計画審議会報告事項、中央通り再編に係る都市計画の変更について、資料と記載のあるA3の両面印刷の資料を御覧ください。

こちらの報告事項につきましては、この紙の資料のほうで説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、このA3の両面の資料の下に、「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画の概要版パンフレットも一緒にクリップ止めしておりますので、併せて御確認いただきたいと思います。

それでは、A3の紙の資料、こちらの変更に至る経緯を御覧ください。

本市では、リニア時代を見据えたまちづくりを進めており、平成30年に近鉄四日市駅周辺等整備基本構想を策定し、賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上、まちづくりと連動した交通機能の配置、中央通りを活用した空間の魅力向上の3つの基本的な方向性を掲げました。

その後、この方向性に基づき、具体の整備に向けて、基本計画の策定を進め、令和5年5月に「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画を取りまとめました。

この中で、中央通りにおける人中心の歩いて楽しい高質で魅力ある空間づくりや近鉄四日市駅、JR四日市駅周辺における駅前広場の整備とバスターミナルの整備など、一大交通拠点づくりを進めることなどを位置づけております。このような経緯の中で、中央通り再編の全体像が固まったことから、今回、これに合わせて必要な都市計画の変更を行うものです。

それでは、ここで市街地整備課より、「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画について、内容を説明させていただきたいと思っております。

【事務局】

それでは、私のほうからは、「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画の概要を御説明させていただきます。

資料は、お手元のパンフレットのほうで御説明をさせていただきたいと思っております。

先ほど御紹介させていただきました基本構想の策定後、令和2年度からは、本格的な事

業着手に向けまして、中央通り再編関係者調整会議などを設置しまして、基本計画の検討を進めてまいりました。同時に、これまで市が検討を進めていたバスターミナル部分につきましては、国直轄事業としての調査が進められまして、令和3年度からは、国のバスタプロジェクトの1つとして、新規事業化されて進められることとなりました。

このような経緯を経まして、基本構想から始まった計画は、近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅まで1.6キロの区間を一体的に再編するものとなっております。

概要版のページ上段には、近鉄四日市駅東側から港側を望む将来イメージをお示ししております。

手前には、近鉄四日市駅とバスターミナル、あすなろう鉄道四日市駅やまちを結ぶ象徴的な円形デッキを配置しております。その先の国道1号までの区間にはバスターミナルが整備され、クスノキ並木と共に緑の軸が港へと続いていくイメージを表現しております。

パース右方向の中央通り南側に車道が集約され、左方向の北側に緑と歩行者の空間が広がっていくイメージとしております。

左下には、基本計画の目的として、この事業が目指す4つの目標を記載しております。

2番目に、基本計画のコンセプトについて御説明いたします。

ニワミチという言葉は、基本計画を検討するに当たり作成した造語でございます。

近年、全国各地のまちなかでは、都心の再生に向けて、歩行者中心の道路へ造り変える取組が増えております。これは、従来、移動のためであった道路空間を人口減少社会の中でも、賑わいを生み出していくための空間、いわゆるウォークブルな道に造り変える試みで、国においても、道路を活用して様々な利用ができるような制度も用意されてきております。また、中央通りでは、単ににぎわいの場となる道だけではなく、クスノキ並木の空間を生かし、一人一人がくつろげる庭のような空間でもあるといった将来像を目指し、ニワミチというコンセプトとしたものでございます。

ページを開いていただきまして、左側のページ上段を御覧ください。

3番目の4つの視点と中央通りの整備方針をお示ししております。

基本構想で整理された3つの視点に加え、スマート化、レジリエンスの向上を合わせた中央通りの空間構成の4つの視点を示しております。

整備方針については、中段の断面図のように、中央通りの交通量に合わせて車線数を減少させ、近鉄四日市駅より東側については、南側に車道を集約し、北側にまとまった歩行者空間を創出します。なお、車線数の削減に当たっては、ピーク時における交通量を使用

して、将来交通量の推計を行い、交通シミュレーションを実施した上で、渋滞等が生じないことを確認してございます。

また、中央通り南側には、幅4mの自転車道を連続的に整備し、次世代モビリティなどの導入空間としての活用も検討を進めてまいります。

4つ目に、共通のデザイン方針では、中央通り全体が目指す空間像の目標をお示ししております。

次に、5番目の災害時の使われ方、こちらでは、例えば、新たに創出されるオープンスペースを平常時にはにぎわい広場として、災害時には一時緊急避難場所として使うなど災害種別に応じて設定しております。

続いて、右側のページを御覧ください。

将来のイメージとして、上段左側は、近鉄四日市駅西側の農協ビル前の歩道空間、その左側は、市民公園前の歩道空間となります。

中段の左側は、近鉄四日市駅東側に新たに設置される円形デッキのイメージとなります。円形デッキは、屋根の形が三日月のように変身するような特徴的な形態となっており、デッキの上には、港方面への展望場所となる上空の庭を設えるデザインとしております。

デッキの左側は、東海道との交差点における歩行者空間のイメージとなっております。花壇の左側は国道1号から東のイメージでございます。道路というよりも、公園に近い空間が整備されるというイメージとなっております。その左側は、市役所前の広場スペースで、大規模なイベント空間としての活用がイメージされております。

こうした空間においては、名古屋市の久屋大通り公園のようなイメージでPark-PIを活用した都市公園として整備してまいりたいと考えております。

次に、ページをめくっていただきまして、裏面の7番、交通結節点のデザイン、こちらを御覧ください。

バスタで目指す6つの基本目標と施設配置方針の図では、バス、タクシー専用エリアとなる特定車両停留施設の範囲、そしてバスやタクシー、建物などの配置、導入機能などをお示ししております。

平面図にお示しするように、これまでのクスノキ並木の緑地帯部分にバス待ち空間が整備されることとなり、地下駐車場出口の移設も併せて行う計画となりました。また、将来イメージ図や横断図にお示ししておりますように、ターミナルの西島には大屋根を設置す

るイメージとしております。

最後の8番、事業スケジュールについてでございますが、本事業につきましては、東京一名古屋間のリニア開業の2027年の完成を目指し事業を進めてまいります。

最後に、JR四日市駅上空から山側、西側を見たイメージでございます。

今後、この国道1号からJR四日市駅までの緑豊かなオープンスペースを生かしたまちづくり、これを進めていく計画でございます。説明は以上となります。

【事務局】

それでは、この事業を踏まえて、都市計画の変更の内容について御説明をさせていただきますと思います。

先ほどのA3の両面の資料のほうにお戻りいただけますでしょうか。

今回、中央通り再編に伴いまして、都市計画道路3路線、都市計画駐車場1箇所を変更し、都市計画公園1箇所を新たに追加決定いたします。

資料の2つ目の丸の変更概要図を御覧ください。

また、その下の3つ目の丸の変更概要の表のほう、こちらも図とリンクしておりますので、併せて御参照いただきたいと思います。

まず、都市計画道路から御説明いたします。

今回、再編が行われる中央通りは、都市計画道路3・1・1号四日市中央線という名称となっております。

図でいいますと、グレーで塗られた部分、JR四日市駅前から西浦通りまでの区間となります。この部分につきまして、現在の都市計画は、この図の上の部分に黒字で記載しているんですけども、JR四日市駅から900mの区間は幅員70mの6車線、その西の近鉄四日市駅付近の180mの区間は幅員36から52mの4車線、その西の80mは幅員27mの4車線、さらに市民公園から西側1,450mの区間は、幅員70mの6車線という計画になっております。

これが、再編後は、全体の幅員はそのままなんですけれども、先ほど説明もありましたように車線数を絞り、自動車の車のほうの斜線については南側に集約するということで、断面構成を変更するとともに、図のこの下の部分、赤字で記載しておりますように車線数をJR四日市駅から国道1号までの580mの区間は2車線に、国道1号から西浦通りまでの区間は4車線に変更するという内容となっております。

さらに、近鉄四日市駅の東側付近、四日市中央線に関連しまして、⑤の四日市中央線交

通広場（１）というものと、⑥四日市中央線交通広場（２）というもの、これが計画決定されているんですけども、再編に合わせまして、この駅前広場の区域を赤で塗られた区域に変更するという形になっております。

また、この四日市中央線の変更に伴いまして、今度は黄色で塗られました南北方向の都市計画道路３・５・４７号の西町線というものと３・５・５３号の橋南線というもの、こちらについても、起点の変更が必要となってまいりますので、都市計画を変更するという形になっております。

次に、都市計画駐車場について説明いたします。

都市計画道路四日市中央線の国道１号から近鉄四日市駅までの区間において、この道路の下に駐車場があるんですけども、都市計画駐車場第７号中央通り地下駐車場として、都市計画決定がされております。

図でいいますと、青で塗られた区域になります。

今回、四日市中央線の断面構成や車線数の変更に伴いまして、この駐車場の出口の移設が必要となりますので、都市計画の区域についても変更するという内容でございます。

具体的には、青で塗られた駐車場区域の中の真ん中のやや右側から下側、南側に細長く伸びている既設の車路を廃止いたしまして、新たに西側のほうに、赤線で囲われた区域になるんですけども車路を設けるという内容でございます。

続いて、都市計画公園について説明いたします。

今回の再編では、中央通りの車線を南側に集約することで、北側にウォーカブルな空間を整備するということになっております。

都市計画道路の四日市中央線、これのＪＲ四日市駅から国道１号までの区間、この区間においては、その空間を先ほども説明ありましたが、Park-PFIを活用した都市公園として整備するという考えを持っております。

このため、この都市公園の区域を都市計画公園、名称としては５・３・５号中央通り公園として、計画決定するという内容になっております。

図でいいますと、右側、緑で塗られた区域となってまいります。

なお、この区間の南北の道路が走っている箇所につきましては、交通機能が優先というところで、公園の区域は５つの区域に分かれますけれども、全体で１つの公園として計画決定して整備していくというふうに考えております。

最後に、想定スケジュールです。

資料の右下を御覧ください。

現在、関係機関協議を行っているところでありまして、今後、8月下旬から9月上旬にかけて原案を縦覧して、9月中旬に公聴会を開催しまして、10月中旬から下旬にかけて都市計画の変更案として縦覧を行う予定です。また、その後、11月に当都市計画審議会に付議をして、令和5年12月に都市計画決定の告示をしたいというふうに考えております。

都市計画の変更の内容については、以上となります。

なお、資料の裏面になりますけれども、本案の各種計画における位置づけについて整理をしております。

四日市市総合計画をはじめとしまして、都市計画マスタープラン全体構想、また、四日市市の立地適正化計画など、各種計画に位置づけた上で進めております。これに基づいた都市計画変更となりますので、併せて御確認いただければと思います。

事務局からの説明は以上です。

【C委員】

計画の説明は、何遍も聞いてきて、大筋了解しています。

ここで聞きたいのは、過去のまちづくりについて、この計画だと四日市港へ歩いて行って、また、この道路を通って帰ってくると、過去は、新道通りを回遊したり、阿瀬知川を回遊したりということになっていたんですけども、それは一体、この計画でいくと、どんなことになるのか、その辺り聞かせてください。

【事務局】

C委員のほうから御指摘いただいた新道、いろいろ踏切等々の遮断時間が多いとか、かねてから課題として受け止めております。例えば賢い踏切とかそういった導入も検討したことはあったんですが、なかなか難しい面があって、現在に至っているというような状況でございます。

まず、今回の都市計画変更の中で位置づけというところまでは、まだ現時点ではできていないというところがございますが、今回、先ほどC委員から御紹介いただいたように検討しているのが、中央通りからJRのほうをオーバーするような格好で自由通路というようなところがございます。

基本的には、やはり踏切の改良がなかなか難しいという中で、現時点では、まちをある程度やはり鉄道が分断しているという状況は依然、課題として残っております。まず、そ

こについては、今の方向性としては、歩行者が通れるような道路をぜひ造っていきなと、JRをオーバーするような格好で造っていきなというような検討を進めているところでございます。

一方で、やはり車両という面では、まだ、これからの段階ではございますが、周辺に、例えば都市計画道路として、現在の国道164号線の都市計画につきましては、基本的にオーバーで飛んでいくという都市計画決定がされております。車両につきましては、ぜひそういったところの事業が進むと、ある程度、まだ一定の渋滞の改善も進むのかなというような格好で、今、考えているところでございます。

過去に御指摘いただいたように、JRの高架事業については、ちょっと費用対効果が出ないといった格好で補助採択の要綱にならないという状況の中で中止という格好になっております。今回、こういった中央通りの再編と併せてそういった課題のほうも解決に向けて事業のほうを今後進めてまいりたいなというように考えているところでございます。

【C委員】

過去、阿瀬知川が、この中央通りとか新道通り、これを近鉄からJRまでの回遊ルートとして活用していくというまちづくりが進められてきたわけよね。

JR四日市駅から近鉄四日市駅まで、その間のそういうまちづくりを進めてきておるわけやから、それと、この新しい計画は、どう整合していくのかというのが知りたい。だから、自由通路を造って、JR四日市駅から四日市港にというそういう質問ではない。

【事務局】

こちらは、やはり中央通りだけで回遊が高まるというようなことではやはりよろしくないというふうに基本的に当然考えております。

そうした中で、先ほど委員のほうから御紹介いただきましたように諏訪新道とか、そういったところにも回遊が回るような格好で当然考えてはいきたいなというふうな根本的な考え方は持っております。

具体的に、都市計画というところとは離れるかもしれませんが、例えば、諏訪新道などと商店街の方々が中心になっていただいて、エリアプラットフォーム、要は官民連携でまちづくりを考えるとというような動き、そういったものとしっかり連携を取りながら、ぜひ、委員おっしゃるようなそうしたところと新たな回遊が生まれるところにつながればよいなという格好で事業のほうはいろいろ進めてまいりたいなと感じているところでございます。

【C委員】

ここは都市計画審議会ですから、まちづくりの基本的な考え方、これはやっぱりきちっと文書の中に表しておかないと、そう頭の中で思っておったんやと言われても、今までのまちづくりが無駄になるので、何か今までのやつを捨てて、全く新しいものにしながらおるけど、やっぱり歴史も大事なことから、過去のまちづくりも、きちっと新しい計画に整合させながら、前へ進んでいくという基本的なスタンスはどうしても必要だというふうに思っているの、ちょっと質問しました。

【D委員】

御説明いただき、ありがとうございました。

ちょっと僕が気になったところなんですけれども、JR四日市駅前から国道1号線までの車線を6車線から2車線って結構大幅に減らされるという構想になっているんですけれども、今回、ニワミチにしたりとか、大学誘致、こういったことをやっていくと、どちらかという車の通りが増えるのではないかなと思っているんです。思い切って2車線にしたというので、計算もしたとおっしゃいますけど、これ、本当に2車線で足りるんですかね。どういった計算方式をやったら、2車線で足りるという算出ができたのでしょうか。

【事務局】

こちらですね、もともと中央通りの整備の歴史の経緯を申しますと、過去に戦後の都市計画の街路を決定する基準に沿ってメイン道路として70mの道路ができたという経緯がございます。こういう70mの幅員の道路というのは、今の基準ではできなくなっております。

そうした中で、戦後のモータリゼーションの発展とともに、片側、基本的に3車線程度の道路が、今、整備されておるという状況でございます。そうした中で、やはり、今、当然交通量を測っており、当該区域、国道1号からJR四日市駅にかけては、交通量を受け持つ車線の基準を満たしております。

特に、三滝通りからJR四日市駅にかけては、さらに車両が減っていくというような格好になってございます。さらに、将来道路ネットワークについては、都市計画道路まだ未整備の箇所等々ございますけれども、それが整備された暁には、やはりどんどん交通量が減っていくというような推計が出ております。

したがって、今の交通量の中で対応できるというようなところを先ほど申しましたシミュレーションも然りですし、技術的な交通量に対して車線が受け持つ能力、これが上

回っておるといふところもございますので、こちらについては、十分にこの2車線で対応できるというふうにご考えておるところでございます。

ただ、2車線と申しましても、国道1号の交差点、あるいは三滝道路との交差点につきましては、当然、右左折の車が発生する状況になってございますので、そうした右折レーンであったりとか、そういったものをしっかり設けて、それもシミュレーションして確認しながら、その長さ、そういったものも確認して、今回、挙げさせていただいておるといふ状況です。車線数のこの都市計画の表示は、そういった付加車線と申しますか、そういったのは車線数に入れないという格好になっておりますので、この2車線というような決定で、今、検討を進めさせていただいておると、こういう状況でございまして、交通量に対して十分余裕があるという格好で御理解いただけたらと思います。

【D委員】

分かりました。

大学の中に、駐車場を設置しない構想でよかったですかね。それであれば足りるのかなとちょっと思っているんですけども。

【事務局】

すみません、まだ大学のところにつきましては、まだ基本構想の検討段階という格好で、まだ何も決まっていないところはございます。ただ、当然、この施設を造りますと、どれだけの駐車需要があるのかというところはしっかり当然考えていかなければなりません。都市計画といたしましては、JR四日市駅付近の本町のほう、都市計画駐車場という既存の駐車場がございまして、そうしたものとも、このまちづくりの過程の中で、どういった扱いにするのかとかいうところも都市計画的視点を持って今後検討を深めてまいりたいなと思っております。当然、一定の施設が来ることになりますと、一定の駐車場は必要になるというふうにご考えておりますので、それは、今後の検討を深めてまいりたいなと思うところでございます。

【D委員】

分かりました。ありがとうございます。

ちょっと僕自身も、そこまで車線を減らしてまで公園を広げたいという意味がちょっとまだ僕には分からなかったんですけども、そこもまた踏まえて車線というのを考えていただければありがたいと思いますし、四日市は、既に渋滞が多い都市というふうに言われていますので、そこも十分考えていただければと思います。

【F委員】

それでは、ちょっとだけよろしいですか。

細かいところまでよく分からないんですけども、戦災復興で交付金街路を造ってきたという全国の事例の中では、100m道路というのは非常に有名で3線しかないんです。広島の前通り、それから名古屋に2線あって、四日市の70mの幅員道路って、それに次ぐものでも全国でもほとんどない都市計画遺産で非常に貴重だったと思って、私も何か四日市に来るたびにびっくりしていたんですが、このたび、何かその遺産を未来につなぐようなこういう計画が出てきて、非常に興味深く、うまくいくといいなというふうに思っ
て拝見していました。

それで、ちょっと思ったのは、中央通り公園をPark-PFI方式でにぎわいづくり
というかアメニティー系に変えていくというのは、非常にいいかと思うんですけど、バスターミナル自体がかなり通路型のデザインになっていて、施設を造ってタワー型のターミナルを造るという発想ではないので、見ているとその道路の両側にバスがくっついて流すような感じになっていますので、真ん中部分のレイアウトというか施設が、いまいよく分からないんです。何が申し上げたいのかといいますと、非常に長いので、そこをうまく造らないと、近鉄四日市駅で人が乗り降りすると、その人たちが中央通り公園までつなぐような役割をいかにスムーズに作るのかということが非常に重要なと思います。中身を見ても、にぎわい施設というのも入るようなんですけども、このバスターミナルの部分を中央通り公園にどうやって人流をつなぐのかというような考え方を少し確認したいということです。

【事務局】

バスターミナルと中央通りの公園のつなぎというところでございます。

パンフレットの一番最後のページ、交通結節点のデザインというところで示しているのがバスターミナルのレイアウトというような格好になってございます。今回、この駅からのルートというところは、例えば、改札から降りますと、この図の左が近鉄四日市駅というふうになってございます。こちらを、デッキのほうでもバスターミナルに直接降りられるというようなレイアウトをしております、こちらにつきましては、これまで信号待ちとかそういったことが発生せずスムーズな乗り継ぎ、あるいはまちへの移動ができるものと大いに期待をしておるようなところでございます。

また、これをどんどん図面右側に進んでまいりますと、この東西デッキを結ぶ、当然、

エスカレーターやエレベーターこういったものを整備するというような格好になってございます。こちらは、ちょうどバスターミナルの入り口にもなるようなところ、あるいはもうまちへ入っていくようなところでもございますので、こちらもデッキのほうで、車両との交錯をなく、安全に渡っていただけるような施設というような格好で考えているところでございます。

これらの中を歩いていただいて、どちらかと言えば、このバスターミナルの東側については、施設とかはあまり多く配置をしないというようなデザインになってございまして、ちょうど建物が建つのはグレーのところ、こういったところも、例えばクスノキも残すような格好で緑の軸線あるいはそういった歩行者の誘導を図っていくようなレイアウトを考えております。これをどんどん東のほうにつなげていきたいなという格好でこれらのレイアウトを検討したというようなところでございます。

あわせて、自転車につきましても、これらのところを通っていただけるような格好で、自転車道も道路の中に付け込んでいくというような考えを持って、東側のほうにもどんどん歩きやすいように、また、自転車でも移動しやすいようなレイアウトで考えた次第でございます。

【F委員】

ありがとうございます。

基本的なレイアウトはいいと思うんですけど、東側というか、1号線側の広場の辺りまでたどり着ければ、何か楽しいものが見えてくるような感じがするんですが、そもそものコンセプトがウォークアブルタウンで、ウォークアブルシティーの国交省のプロジェクトみたいなものに乗かってやっていると思いますので、なるべくバスターミナルの部分を抜けていくときにストレスなくというか、中央通り公園のほうにいかにつなげるかということをやうまく考えるのが非常に大事ななというふうに思いました。

【会長】

ありがとうございました。

それでは、意見を参考にして検討していただければと思います。

また、ほかに何か御意見がありましたら、都市計画決定のときには、また皆さんの御意見もいただくわけですけれども、今回は、これでよろしいでしょうか。

それでは、以上で、本日の都市計画審議会の議事に関しては終了でございます。