

総務常任委員会

(令和4年1月28日)

○ 山口智也委員長

皆さん、こんにちは。

数分早いですけれども、皆さんお集まりですので、始めさせていただきます。

それでは、ただいまより総務常任委員会、所管事務調査を開催いたします。

まずもって、日程につきましては、委員会において一度ご確認をいただきました2月1日から、諸事情で、本日1月28日に変更していただきましたことを、まずもって皆様におわびを申し上げます。大変ご迷惑をおかけいたしました。

本日の委員会においてもインターネット中継を行いますので、中継の開始をお願いいたします。

本日も感染防止対策については十分注意をしまいたいと思っております。場所についても、より広い場所ということで、本日この全員協議室が空いておりましたので、こちらで開催とさせていただいたところです。

本日は、引き続き中長期テーマである、公有地の有効活用、そして、本市の入札制度の2項目について、前回、11月に引き続きまして所管事務調査を行いますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、まず、一つ目の項目としまして、本市の入札制度について、所管事務調査を行いたいと思います。

まず、部長よりご挨拶を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。

○ 渡辺総務部長

総務部でございます。

委員長ご案内のように、11月に入札制度についてのご案内をさせていただきまして、その際に頂戴しました資料請求につきまして準備をさせていただきました。そちらの説明をまずさせていただいて、ご議論を頂戴したいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

それでは、前回の所管事務調査において、資料の請求がありましたので、配付資料の説明をお願いいたします。

○ 太田調達契約課長

調達契約課、太田です。よろしくお願いいたします。

それでは、資料はタブレット、ホーム、今日の会議、2022年1月28日、13時30分、総務常任委員会、こちらを選んでいただき、会議資料一覧の中の001総務部資料、入札制度について、こちらをお開きください。

○ 山口智也委員長

皆さんよろしいでしょうか。

それでは、お願いします。

○ 太田調達契約課長

まず、5分の3ページをご覧ください。森委員から請求いただきました、経営事項審査についてです。

まず、経営事項審査の受審義務者ですが、これは、公共性のある施設または工作物に関する建設工事で、政令で定めるものを発注者から直接請け負おうとする建設業者は、その経営に関する客観的な事項について審査——これが経営事項審査ですが——を受けなければならないとなっております。

次に、経営事項審査の実施機関は、経営事項審査のうち、経営状況の分析については、国土交通大臣の登録を受けた者である登録経営状況分析機関が行います。また、経営規模、技術的能力、その他の経営状況以外の客観的な事項については、国土交通大臣または都道府県知事が行うというものです。

次に、5分の4ページです。2、主な工種別の一般競争入札の状況、平成28年から令和2年度のものであります。

森委員から、一般競争入札で総合評価について分けた表ということでしたので、総合評価方式とそれ以外という形で記載のほうをさせていただきました。

まず、(1)が土木一式工事、(2)が建築一式工事。次のページ、5分の5ページ、(3)が舗装工事です。

総合評価方式では抽せんになることもありますが、価格評価点と技術評価点の合計で落札者を決定しておりますので、ほぼ抽せんにはなっておりません。

説明は以上です。

○ 山口智也委員長

ありがとうございました。

森委員のほうから、それぞれ資料請求をいただいた内容でございます。

それでは、これより質疑に入らせていただきます。ご意見、ご質疑のある方は挙手にてご発言願います。

○ 森 康哲委員

資料ありがとうございました。

まず、経営事項審査についての資料なんですけれども、この審査で登録をすれば公共の工事の入札に参加できるということになると思うんですけれども、違反事項とかそういうのがもし発覚した場合、これの登録の取消しとかそんなのは、あるのかないのか。一旦登録したら永代残るものなのか、権利としてね。その辺、確認したいんですけど。

○ 太田調達契約課長

経営事項審査は更新作業がありますので、1年何か月だっけ、1年半ぐらいかな、普通は。ちょっと正確な年数は忘れちゃったけれども、1年ちょっとの期間ということになっていきますので、1回登録したら終わりというわけではありませんので、期間が終われば更新作業が必要ということにはなるんですけれども、どういったものが登録できないかという全てまではちょっとこちらで把握していないところなんですけれども、ただ、市町村ではなかなかその事務を、経営事項審査の実施について行うことはできないということにはなっております。

○ 森 康哲委員

事務自体は県のほうが請け負って、国に準じて粛々とやられていると思うんですけれども、末端の市町で、例えばですけれども、違法性がある行為がなされた場合に、どういう手続で、それが県のほうの手続のほうへ反映されるのか、教えていただきたいんですけれど

ども。

○ 太田調達契約課長

経営事項審査で行うのが経営状況とか技術的能力とかいう形のもので、企業が、審査を受けるところへ資料を提出して、経営事項審査の評定値を受けるという形になりますので、違反等が反映されるというのは、特にないのかなとは思いますが。

○ 森 康哲委員

そうすると、例えばですけれども、事業所自体の所在地が違法建築であった場合、そのときにはどこもチェック機能がなくて、そのまま審査には通ってしまっている。そういうことになろうかと思うんですけれども、その辺の、市民から見て、違法建築で営業しておるところが市の入札に参加して市の仕事をしているというふうになると、少し矛盾を感じるんですが、その辺をチェックするところというのはないんですかね、今の制度上。

○ 太田調達契約課長

経営事項審査ですので、主にその会社の経営状況を調べるということにはなりますので、違法建築等ということになりますと、市ですと建築指導課、開発審査課のほうでの対応ということになっていきますので、その法律の管轄をしているところから指導させていただくというのが解決の道なのかなというふうには考えております。

○ 森 康哲委員

そうすると、建築指導課で何度も指導に行っても、それでも改善されない場合は、県のほうに通報すると、そういうことになるんですかね。

○ 山口智也委員長

ちょっと部をまたいでおりますけれども、ご回答をいただくことはできますでしょうか。

○ 太田調達契約課長

建築指導課のほうで県へどこまで報告しているのか、申し訳ありません、ちょっと把握はしてありませんが、建築指導課、開発審査課のほうで、違法建築等について指導はして

いるということですので、連絡体制については、ちょっとまた調べさせていただきたいと思います。

○ 森 康哲委員

部局をまたいでということなので、これ以上は踏み込めませんが、やはり入札制度のほうで疑義が生じた、市民の目から見て、これはおかしいやないかということもあると思うんですね。先ほど申しましたように、違法建築で、事業所がその所在地になっている場合は、やはり明らかになった時点で県のほうに通報するような仕組みというか、流れはつくっておかんとあかんと思うんですよ。それを指摘して、次に移りたいと思います。よろしいでしょうか。

○ 山口智也委員長

ご指摘としては、部をまたぎますけれども、建築指導課のほうへ、そういった案件について、指導はしているけれども、県への報告等々の体制はどうなっておるんだというところ辺を、またご確認をいただきたいということだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

森委員、続けてお願いします。

○ 森 康哲委員

土木と建築と舗装と分けて、入札のパーセンテージを出していただきましたが、やはり低価格のほうで抽せんになりやすいという、総合評価方式は抽せんにはならないというのは明らかですけれども、それ以外の一般競争入札においては、ほぼほぼ100%に近い抽せん率になっているので、これがいいのか悪いのかといえ、やはり7年、8年、同じ方式でやっていたら改善していくところになると思うんですが、これからの見通しというのは、何かお考えがあるんでしょうか。

○ 太田調達契約課長

今現在、確かにこの最低制限価格の出し方に関して、中央公契連モデルを使っているんですけども、国のほうでも、この公契連モデルを使うことを推奨しております。それ以外の方式を使っている自治体に対しては、この公契連モデルを使うことを推奨しておりま

すので、なかなか現在のところ、ほかの最低制限価格の出し方というのがありませんので、今のところは公契連モデルを使って最低制限価格を出していくのがいい方法なのではないかというふうには考えております。

○ 森 康哲委員

いい方法ではないと思うんですが、国が推奨して、公契連モデルで、四日市と同じようにやられている自治体でも、ここまで100%に近い抽せん率になっているところというのはそんなにないはずなんですよ。ほかも同じように100%に近い抽せん率なら、それは問題がないのかなとは思いますが、四日市はなぜか100%に近い数字になっているので、やはり他の自治体との差も、どこが四日市は違うのかと。同じ制度を採用していても、例えば中央公契連モデルの前の変動型の最低制限価格のときだって、横須賀ではうまくいっていたんですよ。だけど、四日市ではうまくいかなかった。同じ制度であっても、やはり自治体の事業者や自治体の地の利とかいろいろなことがかみ合っ成り立っていると思うので、その辺は一概に、国土交通省が推奨しているからというので進めるのはちょっと危険なのかなと。やはり問題点がある以上、そこを改善していく姿勢は大事なのかなと思うので、今説明があった、変える方向にないというのはちょっと危険なのかなと思うんですが、いかがでしょう。

○ 太田調達契約課長

もちろん状況によっていろいろ変えていく必要は当然あるかと思うんですけれども、ほかの自治体で、くじになっていないところを調べますと、公契連モデルにランダムな係数を掛けたりということをやっているところもあるんですけれども、当然そうすると、最低制限価格、幾らになるかというのは全く分かりませんので、当然抽せんにはならないんですけれども、ただ、そのやり方も、最低制限価額の根拠がランダムな係数では、ちょっと意味がなかなかなくなってくるので、こういった形の最低制限価格の出し方がいいのかというのは、常に研究していく必要は当然あるかとは思っております。

○ 森 康哲委員

ぜひ、他の自治体で、やはりうまくやっているところがあるのであれば、係数を掛けるのも一つの方法でしょうし、この後の資料ですか、事後公表、予定価格の事前、事

後というところも含めて、四日市なりのモデルというのもやはり考えていく必要性があると思うので。ここでよしというのではないと思うんです。入札制度に限っては、やはり100%というのではないと思うので、常にどういうふうにやったらいいのかというのを、業者さんとの、例えば建設業協会とか、いろいろな声を聞く耳も、常にアンテナを張っていただきたいと思うんですが、もう一度ちょっと考え方をお願いします。

○ 太田調達契約課長

もちろん、当然見直し等は必要に応じてしていく必要はあるかなというふうには考えております。事前、事後に関しても、隠すことによるメリット、デメリット等いろいろありますし、あと、事後公表にしたんだけど、結局、単価表なんかを後で公表していますので、それによって、結局は公表している単価表によって、皆さん、最低制限価格が類推できるようになってきて、結局はまたくじになっていくというような状況もあるようですので、本当に何がいいのかというのは、いろいろ研究していく必要があるなというふうには考えています。

○ 森 康哲委員

あと、総合評価のほうですけれども、類似工事とかそういうところの見直しもしていただいたと思うんですが、それもそれでよしではなくて、やはりその上で、また違うやり方、やはりどんだん公平性を、そして安全に工事を請け負っていただけるような方法を常に前向きに考えていただきたいと思うので、それも併せてお願いしたいと思います。

以上です。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

他の委員のほうで、ご質疑ありましたらお願いしたいと思います。特によろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、他に質疑がないようですので、質疑を終結させていただきたいと思います。

なかなか質疑がこれ以上ないということですが、ご意見としてはもう出尽くしたというふうに、委員長として理解させていただいてもよろしいでしょうか。

このテーマについては、本日で終結とさせていただくのか、さらに深掘りをしていくのか、続けていくのかというところでは、皆さん、ご意見はいかがでしょうか。

○ 伊藤嗣也委員

委員長、ご配慮いただいて、あれだと思っんですけど、これ、答えがなかなか出やんと思っんですよ。だから、そこら辺、正副委員長のほうでちょっと調整いただいたほうがいいのかなと。私は、もう深掘りできるような部分でもないのかなと思っるので、この程度かなと思っんですけど。

○ 山口智也委員長

伊藤委員のほうからは、今回で終結としてはどうかというようなご意見をいただきましたけれども、皆さん、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

それでは、森委員のほうからは、様々、大事なご指摘をいただいていると思っております。なかなかこれが正解というところは、当然、入札ですので難しいわけですがけれども、四日市の抽せん率の高さ、一般競争入札に限ってですがけれども、ほぼほぼ100%というところをどうしていくのかということも、まだまだ理事者側におかれましては、引き続き、またご検討も続けていただければと思いますので、事前、事後も含めて、これも事前公表で、ずっとこれからも恒久的にやっていくということではないと思いますので、それぞれのメリット、デメリットというところもさらに整理をしていただきながら、将来的にずっと検討をしていただきたいと思います。

ざっと言うと、そういったまとめ方にさせていただこうかと思っておりますけれども、それでよろしいでしょうか。

○ 早川新平委員

ちょっと遅くなったんやけど、建設業協会さんのほうとか、関係者の方々は、今の抽せんの在り方に対して、不満は持っておるのやろうな。そこの実情はどうかということをちょっと聞きたいんやけど。例えば、今伊藤委員がおっしゃったように、これの解決策というのは、もう僕ら、これに携わっておってもう10年以上、いろんな正反合で横須賀方式とかいろんなことで、係数を掛けたりして、そういうところが抽せんがないって、抽せんを減らすための努力はあるけど、特効薬というのは正直入札にはないんだけど、業界の方たちというのはこの入札の在り方について、現実はこれでもう納得しておるわけ。それだけちょっと聞きたい。

○ 山口智也委員長

じゃ、一旦質疑、終結しておりますけれども、答弁を認めたいと思います。

業界の方のお声としてはどうなんだというところのご回答をいただきたいと思います。

○ 太田調達契約課長

建設業協会さんとの話合いなんですけれども、なかなか今、コロナという状況もありまして、進んでいないところはあるんですけれども、総合評価のやり方に関しては、いろんな意見を受けてチャレンジ型というのも始めておりますし、価格による競争に関して、今、確かに抽せんは多くはなっているんですけれども、今の制度に対してそれほど問題だという声がたくさん聞こえてきているわけではないというような状況です。

○ 山口智也委員長

前回、森委員のほうからも、早川委員と同じように、業者のお声もしっかり聞く機会を持つようにというご指摘もありましたので、その点も報告書に付け加えさせていただこうと思います。

それでは、本件につきましては、以上とさせていただきますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

この点は、報告書に必ず盛り込んでほしいという点があったら、ここでご発言いただきたいと思いますが、特によろしいでしょうか。

(なし)

○ **山口智也委員長**

では、ないようですので、本件はこの程度とさせていただきます。

それでは、理事者の皆様、大変ありがとうございました。入替えを行わせていただきます。

引き続き、次のテーマに行きますので、委員の皆さんはそのままお待ちください。

それでは、2項目めの、公有地の有効活用について、前回に引き続き、所管事務調査を行ってまいります。

理事者は、政策推進部、財政経営部にご出席いただいております。

まず、両部長よりご挨拶を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。

○ **佐藤政策推進部長**

本日、政策推進部と財政経営部のほうで、前回にいろいろご意見いただきました資料のほう、できる範囲ではそろえさせていただきましたので、まずそれをご説明させていただきますながら、ご審議いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○ **荒木財政経営部長**

財政経営部、荒木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私ども管財課のほうで所管している公有地の有効活用ということで、資料を提出させていただいてございます。後ほど担当課長のほうから説明させていただきます。本日、どうぞよろしくお願いいたします。

○ **山口智也委員長**

ありがとうございました。

それでは、前回の所管事務調査において、資料の請求がありましたので、配付資料の説明をお願いいたします。

○ 田中政策推進課長

政策推進課、田中です。どうぞよろしく申し上げます。

政策推進部からの資料のほうですが、今日の会議、総務常任委員会というのを開いていただいているかと思えますけれども、そちらの中の003政策推進部資料という資料のほうをお開きいただけますでしょうか。003のほうをお開きください。よろしいでしょうか。

では、説明のほうをさせていただきます。

表紙をめくっていただきまして、26分の2ページ、目次になってございます。三つ、資料請求をいただいたというふうに認識してございます。いずれも既にまとめられている資料の中から、端的にそのお答えになるようなところを、使えるものを過去資料のほうから探させていただいた次第です。

一つ目が四日市大学の経緯の関係、二つ目がシーアンドレールの関係、三つ目がJR四日市駅周辺活性化事業の関係という形になります。順次ご説明いたします。

めくっていただきまして、3ページになります。四日市大学の経緯というところでは、

順々に箇条書的に書かせていただいております。①のほうは、昭和50年代の話になります。昭和53年度に国土庁の学園計画地ライブラリーというものに市内の桜財産区の一部を登録しまして、そちらのほうを学園都市・地区基本計画策定調査などを経まして、そちらに大学設置の調査、検討をしてきたという過去の経緯がございます。

②のほうですけれども、文系、理系両方というような意味での総合大学の設置を想定して、当時は調査、検討してきたという経緯がございます。

③のほうになりますけれども、しかしながら、三重大学工学部の充実の関係など、なかなか理系のほうの、理工系学部の設置には至らなかったということがございます。

④です。この結果というところで、昭和60年に学校法人暁学園との公私協力方式による四日市大学の設立を決定しまして、昭和63年に経済学部をもって開学したというところでございます。

その後の経緯につきましては、⑤、⑥、⑦というところになりますけれども、環境情報学部の増設であるとか、⑦のほうには、市のほうから当初の補助金、あと、学部増設の際の補助金というものを、そのときそのときで出しているというところでございます。

次、めくっていただきまして、5ページ目以降がシーアンドレールの関係ということで参照する資料でございますが、これは、令和2年の議員政策研究会、四日市のあしたの資

料の中で、物流という大きな構えで、都市整備部にも作っていただきながら出していた資料でございます。その中でちょっとシーアンドレールのことがまとめてございますので、そちらのほうのページを使いたいと思います。

めくっていただきまして、26分の9ページまでお願いできますでしょうか。9ページのほうでそのところが端的にまとめてございます。よろしいでしょうか。

9ページの項目としまして、（海上輸送と鉄道輸送）というところです。平成20年1月に四日市港における海上コンテナ鉄道輸送の社会実験を実施したということでございます。その実験結果を箇条書的にまとめますと、輸送時間や輸送距離、輸送費用に関しましては、鉄道より車両輸送のほうの方が優位であるという結果が出たと。あと、4項目めで、CO₂の排出量におきましては、鉄道輸送のほうの方が優位であるというような社会実験の結果となっております。

その下に、明らかになった課題というところがございますが、順番に行きますと、一つ目が荷主、輸送先の最寄り駅で国際海上コンテナが扱えない場合が多い。あと、荷役機械が設置されている貨物駅が少ない。貨物駅構内にコンテナ蔵置場所や荷役作業等を行うための広いヤードが必要となる。中継駅での車両編成に時間を要する。JR貨物のダイヤ調整が難しい等々、現実面での課題というものが明らかになったという結果でございます。

三つ目の項目に参りたいと思います。

16ページ以降に、JR四日市駅周辺活性化事業の関係の資料をつけさせていただきました。これは、特別委員会の報告書のほうを活用させていただいております。そちらのほうで、JR四日市駅周辺活性化事業の内容と経過が端的にまとめていただいております。

26分の17ページ、めくっていただきまして17ページをお願いできますでしょうか。

17ページの中段、3番目としまして、JR四日市駅周辺活性化事業の内容と経過ということでまとめていただいております。

一つ目の段落の後段でございますけれども、平成2年に、JR四日市駅周辺活性化のため、貨物ヤードの移転、鉄道の連続立体交差化、あと土地区画整理事業等から成る総合整備計画を作成し、事業化に向けた取組が始まったということでございます。

次の段落でございますけれども、平成6年に霞ヶ浦緑地西隣の羽津古新田のほうを貨物ヤードの移転先とする旨を表明しまして、平成8年度から土地開発公社による用地取得を開始したというところでございます。

そして、このページの一番下の次の段落ですけれども、事業スケジュールが遅れていき

まして、早期着工が困難な状況になったという経緯があります。

さらにめくっていただきまして、18ページのほうでございます。平成14年8月の議員説明会では、バブル崩壊以降の景気の長期低迷、本市における財政状況の悪化や、市町村合併問題等、多くの課題によりまして、今の時期に本事業を推進することは困難であると。だから一時休止するというふうになりました。

続いて、次の段落の平成16年3月定例会ですけれども、土地開発公社から用地を買い戻す予算案の上程というのがありましたが、結果的にそれは減額修正というふうになりました。

次の段落でございますが、平成17年1月に一時休止を解除しまして、この事業の実現に向け、検討を再開するということとなり、平成17年3月におきまして、土地を買い戻す予算のほうを議決いただいたということになります。

次の段落の後段でございますけれども、羽津古新田では新貨物駅を視野に、四日市港との連携について検討し、港湾物流と鉄道輸送の連携に向けた社会実験が実施された。これが先ほどの社会実験の話とつながってまいります。

そして、最後の段落でございますけれども、平成20年10月31日の議員説明会で、経済状況の変化による土地利用の需要低下と事業費の再検証の結果、費用対効果が国庫補助の採択基準を満たさないことにより、JR四日市駅周辺活性化事業の休止となったということでございます。これが経緯の概要ということになります。

私のほうからの資料説明は以上です。

○ 大森管財課長

管財課、大森でございます。よろしくお願ひいたします。

タブレット画面左上の戻るを押していただけますでしょうか。

002、財政経営部資料、公有地の有効活用についてをご覧ください。

3ページでございます。よろしいでしょうか。

四日市市内にある国、県等の施設でございます。資料左から、ナンバー、所管、名称、所在地、地区というふうになっております。地区ごとにまとめた資料でございます。

資料の一番下に、米印で記載させていただきましたように、1か所に複数の施設が所在する場合は、庁舎名または代表的な施設名を記載してあります。また、施設名称は簡略しである場合がございます。そして、テナントとして入っている施設につきましては除かせ

ていただいております。

次に、資料4ページをご覧ください。

資料4ページ、位置図でございます。位置図に記載のナンバーは、先ほどの資料のナンバーと同じでございます。そして、資料、市街地付近を四角で囲っておりますが、施設が多くございますので、次の資料、5ページのほうに、拡大図としてナンバーと施設名を記載させていただいております。

続きまして、資料6ページをご覧ください。

遊休地一覧、国、県、市でございます。一番上、ナンバー1番が国、2番が県の土地でございます。3番以降は市の土地でございます。

次の資料7ページのほうには、一覧を位置図としたものをつけさせていただいております。

資料の説明につきましては以上でございます。

○ 山口智也委員長

どうもありがとうございました。

前回、どういったことを議論していくんだということで、皆さんそれぞれからご意見をいただきました。まず、現状を踏まえて、どうやって将来のデザインを描いていけるのかということで、まずは現状をとということで、管財課さんのほうからは、国、県、市の、施設もありますけれども、基本的には遊休地で、どういうところが使えるのかというところをまとめていただきました。

また、四日市大学ですとか、過去のJR絡みの議論もありましたので、過去の議論を政策推進部にまとめていただきました。

それでは、皆さんからご質疑をいただきたいと思います。ご意見、ご質疑のある方は、挙手にて順次お願いをいたします。

○ 樋口龍馬委員

ありがとうございました。

まず、管財課さんのほうで出していただいた資料を見せていただいて、ここのリストに上がっていない派出所とか交番とかも結構ありますけれども、それは借り地やということでもいいんですかね。借地していて、ここに上がってきていないのか。

○ 大森管財課長

申し訳ございません。資料作成の段には、全て国、県の施設というところで、電話帳のほうで確認をさせていただいて、それをリスト化させていただいたというところがございます。

○ 樋口龍馬委員

J R 駅にはほとんどお巡りさんがいない派出所があったりするんですけど、それは、例えば上がっていない状態で、電話番号が載っていないような交番だったりについては書いていないということでもいいですかね。

○ 大森管財課長

申し訳ございません。今回、資料を作成させていただく段に、電話帳のほうから拾わせていただいたというところがございます。

○ 樋口龍馬委員

いや、別に謝っていただくようなことでもないと思いますので、状況が分かったのいいですわ。つまり漏れも十分あり得るよという前提だけれども、できる範囲で調べていただいたということですね。この資料については理解をしました。

次に、四日市大学の経緯については、早川委員が請求されたやつやったと思うのであれしたとして、特別委員会の資料については、森 康哲委員が請求をされた部分かなというふうに思っておるんですが、物流について改めて、連続立体交差がなくなった中でどういうふうに課題解決を図っていくのかということを整理したいというふうに、前回私が申し上げた中で一定の資料をまとめていただいて、それに伴って以前の議論についても承知しながら進めるべきではないかという森委員の意見があって、最後に特別委員会の資料がついておると、こういうそろえ方かなというふうに理解をしております。

これの、例えば23ページ以降になるんですかね、まとめ以降の部分で、連続立体交差によって解消しようとしていた数々の課題が事業凍結によって解決できなくなるので、会議体をつくったりだとか、様々な別の施策を打つことによってこういうふうに課題解決をしていくべきであるというような提言が、これは議会からの話として上がっておるわけです

が、四日市市としては、ここのまとめをどのように受け止めているのか、現状をちょっとお聞かせいただければなと思います。

○ 山口智也委員長

24ページ以降に、1番からずっと13番まである、このことをどうするでしょうかということですかね。

○ 樋口龍馬委員

23ページ以降ですかね。

○ 山口智也委員長

23ページ以降のまとめの部分をどのように整理しておくかと。

○ 田中政策推進課長

政策推進課、田中です。

非常にちょっと重たい質問でございまして、お答えに窮するんですけども、直接的には、多くは都市整備部が交通体系をどのように考えていくかというところで受け止めて、一つ一つの問題をやっていただいていると思います。

すみません、ちょっと今手元になく、言っておりますけれども、道路整備方針であるとか、今回の中央通りの再編、近鉄四日市駅、JR四日市駅の再編等を考える中でも、こういった宿題のことについて、意を配しながらやっているというふうに認識しております。

○ 樋口龍馬委員

そうすると、ここに上がっているものは、まさに課題である、確かに課題であるという共通の認識を持っているということではないですかね。改めての確認です。今、様々取り組んでいるよということを田中課長は言っていたんですけども、そもそもここで、特別委員会が定義した課題点というのは課題であると認識をしているということによろしいのでしょうか。

○ 田中政策推進課長

政策推進課、田中です。

問題によって、個々具体にはいろいろあるかと思いますが、基本的にはこれは共通認識の課題というふうに認識してございます。

○ 樋口龍馬委員

そこをちょっとある程度明確にしておかないと、そもそも市が課題として受け止めていないことを特別委員会のまとめに従って、ここはどうなっているんだって聞いていっても上滑りしていきますので、じゃ、どこが課題で、どこが課題じゃないという整理ができていないのかできていないのか、行政としてどう受け止めているのかということの根底の部分をお尋ねしておるんですが。

○ 山口智也委員長

つまり具体的に、最後に、1番からずっと13番まで具体的にありますけれども、それぞれについて、どれが課題で、これは特にもうスルーしていくとか、その辺の整理ができておるかという、そういったご質問。

○ 樋口龍馬委員

課題もいっぱいあると思うんです。いわゆる行政として受け止めなきゃいけない課題と、民間で解決しなきゃいけない課題とか様々ある中で、行政課題としてどれを受け止めているのかなというのを1回、これは言うたら四日市市役所のする仕事じゃないと思っているんですわというようなことも含めてお聞かせをいただかないと、逆に言ったら、それをなぜ四日市市の課題として受け止めてくれないんですかという聞き方も出るでしょうし、受け止めているのであれば、どのように解決していくんですかという計画について触れることもできるかと思えますし、まず、その辺りをちょっとお聞かせいただかないといけないのかなと。

○ 山口智也委員長

どういった点で行政課題だと受け止めているんだということ。

○ 田中政策推進課長

政策推進課、田中です。

個々具体のことも視野に入れながらお答えということになってくると、この場ではなかなか荷が重いという言い方が悪いかもしれませんが、現在の都市整備部の取組等との整合とか、その考え方と照らし合わせながらのお答えをする必要があるのかなと思っております。ですもので、それに関しましては、ちょっと今ここでお答えということではございませんけれども、この特別委員会の報告書の結果というか、そのこの提言の中の、今後ということにつきましては、もし、より深めていくということでありましたらお時間を頂きつつというところと、政策推進部だけではお答えするにはちょっと難しいものですから、関係部局のお力も借りながらということになろうかと思えます。

○ 樋口龍馬委員

ここで答えが出ないことを聞き続けても仕方がないので、資料を頂いたことについて、不明な点をただしているというところがございますので、この場で是が非でもとか、いついつまでに資料をとすることは申し上げないですけども、例えば、議政研にせよ特別委員会にせよ、よくあるのが、条例をつくるとかというゴールが決まっているものについては、一定結論が出るんですけども、行政側に申し送ったことに対するリターンというのをやっぱり聞いていかないと、もうこの事業が凍結されたのが平成22年の特別委員会ということですので、12年が経過をしようとしているという中で、どうこれを総括していくんだということは、僕はどこかでは必要なのかなと、ずっと思っていたんです。平成23年に山口委員長も私も初めて当選をして、嗣也さんもそうですし、そのときにはもうこの話は、僕らは議会としては終わっているというふうに言われ続けてきたんですけども、じゃ、終わった結果、この間にどのように進捗してきたのかというのは非常に興味深いところですので、この場とは言いませんし、あまり限られた年限を絞ってしまって、じゃ、来月までとか、また次の所管事務調査でという縛りをするのがいいのかどうか分からないんですが、委員長と当局とちょっと相談をしていただいて、総括するような機会というのは設けていただきたいなというふうに強く考えているところなんですけど、いかがでしょう。

○ 山口智也委員長

政策推進部、この総務常任委員会の所管事務調査でという枠の中で考えると、今答弁があったように、都市整備部も十分内容としてはありますので、そこら辺をどうするのかと

ということになると、例えば委員の皆さんのご意向で特別委員会を設置するだとか、そういった場でさらに深掘りしていくのが一番適當ではないかなというふうに思うんですけども、政策推進部だけでやっていけるのであれば、この場で長期のテーマですので、やっていくということもあるのかなと思うんですけども、そこら辺が、所管事務調査を当委員会だけでずっと続けていくというところが少し難しいのかなという気はしています。

○ 樋口龍馬委員

委員長から今ちょっとご示唆もいただきましたので、後ほど考え方も含めてというふうに思います。

またちょっと資料のほうに戻りまして、この資料については、ここで最後にしたいと思うんですが、26分の8、9に及んで、いわゆる車で運ぶのか、レールで運ぶのか鉄道で運ぶのか、どっちがいいんだということを検証していただいたものを改めて示していただいています。よし、分かったと、車のほうが有利な部分があるので、車での陸送というものをある程度進めるようなことを考えていこうってなったときに、私ちょっとこれは、そぐわない疑問だったら申し訳ないんですが、じゃ、一体あの長い踏切を止めている貨物は何を運んでおるんですかね。海上コンテナではないんですか、あれは。全く違う貨物をJRさんは四日市駅に持ってきているんですか。もし承知しているなら教えていただきたいんですけども。ちょっと寡聞にして私が知りませんもので、何であんなに踏切が閉まるのかな。

○ 佐藤政策推進部長

一番大きなのは、コスモの製油所からの、タンクになっているやつ、あれだと思うんですよ。一旦コスモから入ってきて、それからもう一遍切り替えて出てくるんですよ。いきなり本線には入らない。ヤードのほうへ一旦コスモ製油所から南のほうへ出てきて、出てくるときに、かなり手前の段階に達したときに踏切が閉まります。行って、もう一遍戻ってくる、その都度閉まっているという、これが結構大きいと思っています。

○ 樋口龍馬委員

私が踏切待ちをしておると、もちろんそういうタンクも見ますし、カーゴも見ると、陸送のほうが有利というなら一体何がそんなに鉄道で運ばれているのかなという疑問があ

りましたもので、今確認させていただいたんですが、部長としては、石油のタンクがスイッチバックをするときに、そういうことが起こっているんだろうという理解ですね。

そうすると、日通は何であんなところに基地を持っておるんですかね。これ、民々の話ですけど、貨物の基地を持っていますよね、あそこの裏に、相生町に。あれは別にタンクで油を運んでいるというイメージは自分ではなくて、カーゴをやっているんやと思うんですけど。

○ 佐藤政策推進部長

別に普通のカーゴがないと申し上げているわけじゃございませんでして、当然JR用の小さなコンテナ、14フィートとか20フィート、でかい港のコンテナじゃなくて、あれもやっておりますので、その分に関しても相当あると思います。全て四日市から出ているかどうかというのもございますし、当然貨物も走っていますので、通過で行くのもあると思いますよね。

当時シーアンドレールの実験をやったのは、できるだけそういったCO₂の排出が少なくなような手段に切り替えられないかなということで実証実験をやったわけです。それで、有利だからもうそれをやめようという話じゃなしに、やっぱり今切り替えるのはちょっと難しいでしょうというような結果であったというふうに受け止めてもらったほうがいいのかなというふうに思います。

○ 樋口龍馬委員

今、追及する気もないし、それが判断的にどうだということを言っているわけではなくて、論点の整理を自分の中でしているというところなんです。このレール輸送の話って論点が幾つかあると思うんですよ。先ほど言われたような、いわゆる持続可能という部分のSDGsに基づいた、CO₂を削減して、カーボンゼロに近づけていこうという視点と、いわゆる政策誘導的に、どういう輸送を四日市が推し進めていくんだという、都市としての方向性を示していくという行政主導の考え方と、民間がこっちのが有利だからこのように使っていこうというものがあると思うんです。そこを、ちょっとポイントをそれぞれに絞って考えて、今なぜこういう課題が起きているんだというところを、あまりきれいにかっこよくじゃなくて、泥臭く整理してもらったほうが解決策が見いだせるのかなというのを最近考えていまして、これはもう意見にとどめて、答弁は求めませんが、四日市市

がどういう輸送を描こうと、やっぱり利用者が便利だな、いいな、安いな、早く運べるなというのがないと使わないでしょうし、会社も荷物も集まってこないというふうに思うんです。何を売りにするかという政策誘導の部分と、現状、実際問題、周辺住民は困っておるわけですね。魔の踏切だとか開かずの踏切に指定されない時間になっているとはいえ、国道1号まで渋滞が続くこともあれば、国道23号が詰まることもあるというのは、もう皆さん承知やと思うんです。何だかんだ言ったって。

そういう課題をどう解決していくかというところに的を絞って物事を進めてもらわないと、その解決策が、僕は、連続立体交差はそれはよかったんでしょうけど、それだけじゃないと思うんですね。賢い踏切を入れる入れやんという話もありました。結局入れやんという話になっていますけど、入れやんのはいいし、連続立体交差をせんのもええけど、じゃ、どうやって解決するというのを、開かずの踏切に指定されていないからあれはほっておいていいんだというふうに整理するのではなくて、実際問題困り事が出ている事象をどうやって解決するかという視点に切り替えて、もう12年たっているんで、そろそろ違う手で都市の課題解決、それが湯の山街道の交差点を立体で解消していこうというような話もちらっと聞いたりしますし、そういうところにつながっていくのかもしれないですけども、姿が見えてこない、近隣の住民、もしくはあそこを通過していく市民の皆さんというのは、いつまでたっても不安は拭えやんのかなというふうに感じているという意見を述べて、ここで一旦資料に関することを終わります。

○ 山口智也委員長

今具体的に一つ課題として、過去にも議論があった踏切の問題。これは実際に、いまだに解決していないと、具体的にね。

(発言する者あり)

○ 山口智也委員長

いやいや、実際、多少の変化はあったかも分かんけれども、根本的な解決には至っていないというところ。これについても都市整備部が、先ほど樋口委員から少しありましたけれども、国道164号を、JRを高架で越えていくという話も少し議論は始まっているというところもあります。これは都市整備部が主導してやっている部分ですので、これも先

ほどと同じように、委員会をまたいでしまう、部をまたいでしまう問題ですので、この辺どうしていくのかというのもちょっと悩みどころではあります。

でも、一つ、具体的な課題を今言っていただきましたので、少し議論しやすくなったかなと思います。

○ 早川新平委員

今、樋口委員が指摘したということは、それに答えて委員長が部をまたぐという話、議政研で部をまたいで俺はええと思っておるのやけど、議論は出ているはずやし。だから、逆に言うと、今、政策推進部さんに来てもらっているんで、今までのシーアンドレールの経緯、ちょうどあのときは我々、森委員と僕は同期やし、ここにおけるのは加納委員のこの3人ぐらいしか、あの末期のときは知らないと思うんやけど、結局行政のやり方というのは、あそこへ貨車ヤードを羽津古新田へ造るということで、土地を買って行って、結局計画が終わったから歯抜けになっておる。それがそのまま。

今、樋口委員が指摘した諏訪新道の渋滞というのは、もうできてからずっとで、何の解決もなく、この23ページの資料の5項目、次に掲げる課題を指摘するって、こんなものもう地元に住んでおる人は、今、樋口委員が指摘したように、鉄道踏切の遮断による交通渋滞というのはもう何十年と続いておることやし、これやなしに、やっぱり執行部で、まして政策推進部というのは、僕は役所の中の頭脳やと思っておるので、こういう解決をどのようにするかって出すのは政策推進部やと思っておるんですよ。

さっきから聞いていると、これは都市整備部やからと言うんやなしに、政策推進部が中心になって、この課題をどういうふうの前へ一歩解決していくかというのを出していくのが、私は政策推進部やと思っておるんです。

行政の一番弱いところというのは、羽津古新田の問題も、要はシーアンドレールの問題でも、民間なら、あんな歯抜けになった土地、もう今あれやから、使い道ないから置いておきましょうなんて絶対せずに、何とかもっと事前調査をして、限りなく失敗のない調査をやってから進めるのを、ぱっとう見直しで出ていったような気がして、だから、交通輸送のほうが便利やからって今言うてんのに、誰が見ても分かるよな。だけど、逆に言うたら15年前にやったやつが、今、逆にやって、カーボンニュートラルの時代やから鉄道で行けるところは行こうやと言うなら分かるけど、前、早過ぎたというのが非常にあって、これは共通しておることなんやけど、だから、そのところで所管というのは、総務常任

委員会だけの部分でしかできないというのも非常に辛いところがあって、それを樋口委員はさっき指摘をしたと思うんやけど、いろんな、発展的に、この問題についてどうするか、全庁的にみんなが知恵を出して、1個ずつ解決していく。課題というのはもうずっと分かっておることで、これは我々、1期生のときから同じようなやつが何の課題も解決されていないので、これを1個ずつ、じゃ、どういうふうにするというのが、15年前と同じ話をしておるような気がして、もう歯がゆくて、私も。だからちょっと指摘はしたんやけど、だからといって、じゃ、解決策はどうあるかという、具体的なものってないよね、やっぱりお金がかかるし。だから、そこのところ、重点的にここに限って、まず諏訪新道の渋滞から、何とかどういうふうにやろうかと言うていったほうが、何かぼやけてしまって、広くなり過ぎて、手につかない。評論家みたいな話ばかりしかできなくなっちゃうので、そこは何とか委員長のほうでやってくださいね。お願いしたいなと思います。

○ 山口智也委員長

ですので、あくまでこれは所管事務調査ですので、所管内で解決できることならずと続けていってもいいと思うんですけども、やっぱり部をまたぐ、委員会をまたぐということであれば、もうそれは、これまでも議会としても特別委員会を設けて、まさにこれなんか特別委員会で再度、同じテーマをもう一度特別委員会でやるということのほうが、やり方としては合っているのかなと思うんですけども、違いますでしょうか。

○ 森 康哲委員

これ、平成20年に、特別委員会を立ち上げたときの僕、副委員長なんですね。先ほど早川委員が言われたように、1期生のときに大問題で取り組んだことなので、それが14年たっても何一つ解決していないということであれば、ぜひ特別委員会化に持っていくのが当たり前だと思いますし、所管事務調査で、この所管の中での問題点だけ洗い出していただいてつなげていただく、それがいいのかなと思いますので、お願いしたい。委員長、まとめていただければいいと思います。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

今、森委員のほうから、この所管内で課題を洗い出しができる範囲で、まずはやった上

で、それで必要があればまた特別委員会に上げていく、設置を求めていくという流れではどうかというご意見をいただきましたけれども。

○ 樋口龍馬委員

当時の特別委員会、立体交差に関する特別委員会であったので、名称としてというか、扱う課題としては、解決していない問題は同じなんですけれども、扱い方が少し変わるのかなと考える中で、今、都市整備部がという話がいっぱい出てくるんですけど、近鉄四日市駅周辺等整備事業がずっとバスタも含めて、ついには今みなとまちづくりの構想のほうまでかかってきて、計画の名称自体を見直さなきゃいけないかもしれないという説明が、前回の議員説明会の中でもなされて、その中でJR四日市駅前に新たな公的施設の設置も検討というのが上がってきて、どんなものかということは、中身については何もまだないんですがという話も置かれた中で、森委員の今回請求された資料の中には四日市大学みたいな高等教育機関の話も出てきていたり、まとめをいろいろ見ていくと、三重大学、四日市大学設置の経緯の中においては、理科系大学を三重大学に任せていく中でという話があったり、今、三重大の理科系だけを出せやんかという話が、以前ユマニテクプラザができるときにも少しありましたし、東京大学が今ユマニテクプラザに入ってきているということもあったり、あと、松阪のほうでは県立大学の新たな設置ということの議論がされていたり、にわかには高等教育というものについて、話題も盛り上がってきていて、この委員会の中でも、数人かは、高等教育機関を街なかに誘致してはどうだみたいな発言もあったと思うんですね。

ですので、都市整備部の持っている現在の――バスタなんかは国の直轄事業になっていくんですけども――話も聞くと50年、100年の構想だという話をされていて、私たちは10年間の総合計画でも特別委員会を設けて検討しておりますので、そういうまちづくりの在り方を、中心市街地を軸に様々な鉄道課題も解決していくみたいな、もう少し、JRというものだけの解決にとどめずに、まちづくりの視点を入れて議論をしてきたというのが、この総務常任委員会の所管事務調査の根底にございますので、その視点での特別委員会の設置の提案ということであれば、私はぜひ賛同したいなというふうに思っていますしというところで、意見です。

○ 山口智也委員長

JRにとどまらず、まちづくり、中心市街地をどうつくっていくのかという視点での特別委員会設置を求めていくということについて、今ご提案をいただきました。

そのほかの委員の皆様、何かご意見ございますでしょうか。

○ 伊藤嗣也委員

ほかのことでもいいんですか。

○ 山口智也委員長

今、特別委員会についてということでありましたけれども。

それは一旦、所管事務調査で、所管内の総務常任委員会の中でのテーマについて何か洗い出しできるものがあればという、今、森委員からもお話がありましたので、その辺りでまた議論をした上で、その上で、最後に特別委員会の提案というところに持っていくというのはいかがでしょうか。

○ 樋口龍馬委員

私は皆さんがご同意いただけるのであれば、先ほどのような特別委員会の設置を、委員長の所管事務調査の報告の中で折り込んでいただければどうかなというふうに考えているというところでございます。

○ 山口智也委員長

その意見はまた報告書に盛り込むとして、その前で、この委員会として何か議論できる部分があるのではないかとということもあると思うんですけれども、この所管事務調査の中で何か議論していく内容が、具体的に何かご提案がありましたらと思いますけれども、なかなか難しいですか。

じゃ、伊藤委員。今、ご発言いただけますか、別のことでということ。

○ 伊藤嗣也委員

6ページの、遊休地の件、よろしいでしょうか。

大森課長からの説明があった部分なんですけど、この遊休地の一覧は、法的に許可届出をしてから2年以上がたっておる土地という理解でよろしいですか。

○ 大森管財課長

管財課、大森でございます。

これは各課に、遊休地、スペース等で、利活用できるような土地の中で利活用していない状況のある土地について、遊休地としてリスト化させていただいたというものでございます。

○ 伊藤嗣也委員

そうすると、国土利用計画法でしたっけ、それには何ら関係のない土地なんですね。

○ 大森管財課長

今回、各課にお願いした内容につきましては、委員のおっしゃるような条件をつけて調査をかけたものではございません。

○ 伊藤嗣也委員

逆に、先ほど申し上げた法律に縛られた土地はここに入っていないという理解でよろしいですか。

○ 大森管財課長

大森でございます。

申し訳ございません。今、それについて調査のほうはしていないという状況でございます。

○ 伊藤嗣也委員

分かりました。

私が申し上げたいのは、この法律に基づいた許可、届出が出された場合、2年たったら、活用せなあかんわけですよ、これ。知事がそういう必要があるというふうに認めておるわけですから。もしこの中にそういうのが入っておるか入っておらないかも分からない状況で、一緒くたにただ土地が遊んでおるといようなふうにとれるような説明では困る。法的に活用せなあかんという縛りがある土地、どれかも分からないのはちょっと問題だと思います。

うんですが。

○ 山口智也委員長

そこまで調べていないということですね。

○ 大森管財課長

申し訳ございません。そこまで調査のほうは、行ってはいないという状況でございます。

○ 伊藤嗣也委員

後で資料を頂くというのは可能でしょうか。

○ 山口智也委員長

調査ってできますでしょうか。

○ 大森管財課長

可能かどうかも含めて、一度持ち帰らせていただきたいというふうに思います。

○ 伊藤嗣也委員

正副委員長のほうで、その辺、お任せしますので、またよろしく願いいたします。

○ 山口智也委員長

ただ、国と県については、また調査ってなると、少し直接確認してもらわなあかんですけど。

○ 伊藤嗣也委員

1番、2番、国、県は除外で結構です。

○ 山口智也委員長

市だけでということ。それだったら、大森課長、いかがですか、市の部分だけ。

○ 大森管財課長

一度確認のほうをさせていただきます。

○ 山口智也委員長

確認させていただきます。

他にございますでしょうか。

○ 森 康哲委員

資料の中でちょっと確認したいんですけども、例えばシーアンドレールのところで、費用便益、ダイヤを縫って、昼間のダイヤは過密で、なかなかそこへ貨物を入れ込むことができない。夜間に折り込むので、どこまで民間事業が成り立つのかというのも、そのときに示していただいたと思うんですが、福井県の先っぽのほうとか、金沢のほうまで行かんと、富山やったかな、かなり北陸の内部まで行かないと、貨物輸送の、民間の、車で運ぶより効果が見込めるのがなかなか見いだせなかったというのもあったと思うんですが、その辺の報告がないのと、中止に至った踏切の件ですけども、賢い踏切の導入に至っては、近鉄はもう既に、その時点で導入されていたんですよ。JRがなぜできないのかというと、踏切だけにセンサーをつけるのではなくて、車両全部に、受けるほうのセンサーをつけなきゃいけないと。その費用が、JR側が難色を示しているというのもあったと思うんですが、これは14年たってそのままなのかとか、そういう検証も今までされていないんですかね。

○ 田中政策推進課長

二つですね。シーアンドレールの件と、JRの賢い踏切の件ということですね。

シーアンドレールのほうは、端的にまとまっている資料ということで、議政研の資料のほうを使わせていただきました。当時の詳細な実験結果等の資料を精査しないと、今のご質問のお答えの部分についてはお答えできませんので、この辺は宿題とさせていただかないと、即答できかねます。

あと、賢い踏切の件につきましても、そういったその後の展開というのをこちらで押さえた上で、今日来させていただいているわけではございませんので、その点についても、今お答えできない状況です。

○ 森 康哲委員

せっかく所管事務調査で調査するわけなので、やはり十数年前に課題であったところが、実際に手つかずのままいるのか、それとも環境が変わって、どういうふうに変化しているのかと。そういうところはやはり検証する必要もあるし、特別委員会化になるにしても、総務常任委員会の中でそこまでやったんだよと、資料もここまで請求しましたと。そういう申し送りができるようにしておいたほうがいいと思うので、委員長のほうで、資料だけでも後で出していただけるように、請求していただければと思うんですが、今すぐには出ないと思うので。

○ 山口智也委員長

先ほど2点の資料請求というふうに受け止めさせていただきましたけれども、ご準備ってできるんでしょうか。

○ 田中政策推進課長

政策推進課、田中です。

やり方というか調べ方も含めて宿題としないと、ご用意できるとかできないとか即答しかねますが、資料請求ということ自体は受け止めさせていただきます。

○ 山口智也委員長

そうすると、一つは踏切について、賢い踏切をJRがなかなか踏み切れなかったというところで、車両にセンサーをつけなければいけないというところが課題で、JRは踏み切れなかったというところがあったけれども、そういったことも含めて課題解決、整理はできているのかという。

○ 森 康哲委員

例えば技術向上があって、14年前までは車両と踏切、両方にそういうセンサーをつけなければならない、全ての車両につけなきゃならないということがあったと思うんですけど、例えばですけども、GPSでその辺が解消されるのかされないのかと、技術革新があるのかなという、そういう思いもありますので、その辺の確認、検証とかそういうのが、市

として把握されているのか。もし把握されていないのであれば、調査の上、資料として出
していただきたいんですけど。ないならないでいいんですけども。

○ 山口智也委員長

これは政策推進部として調べていただくことというのは可能なんですか。この所管事務
調査の範囲内ということ。

○ 佐藤政策推進部長

賢い踏切の関係で、私が今、把握している状況だけをお伝えさせていただきますと、とに
かくJRのほうについては、当時の資料、今日の資料の20ページにもありますように、1
時間で40分以上が止まっているという踏切でしかそういった賢い踏切を整備していく対象
ではないというところが当時ございました。それ以降、やっぱり依然としてJRは賢い
踏切を自ら導入していくという気が全くないということで、協議は進展、何もしていない
というふうに私は聞いてございます。

ただ、今の委員がおっしゃいました、GPSを活用したとかそういうのが可能かどうか、
これについては、やはり調べるとなれば都市整備部を通じてJR等と調整をやっていただ
くしかないかなというふうに思います。我々もなかなか面識がございませんので、その辺
りは、当然やり取りは協議、今、駅の関係でやっていますので、そういったところから調
整をしていただくほうが確かな情報が入るのかなというふうには思います。

○ 山口智也委員長

この資料も都市整備部をまたいでということになります。

○ 森 康哲委員

そうであるならば、特別委員会設置後の請求でいいのかなということですが、認識とし
ては、課題の洗い出しぐらいはしておいたほうがいいのかなと思って。

○ 山口智也委員長

今日テーマに上がったのは、一番分かりやすかったのが踏切の問題、14年たってもいま
だ解決していないというところの、一つの論点があったかと思います。

それ以外に、シーアンドレールについてはどういったところを論点にさせてもらったら。

○ 森 康哲委員

シーアンドレールは、逆に費用対効果が望めないということで、その当時は説明があったと思うので、それが今回の資料には見当たらなかったのが指摘したままで、これ以上シーアンドレールについて、さらに、じゃ、やっていくやっていかんという議論は、この中ではふさわしくないのかなと思います。

○ 山口智也委員長

ちょっとどうしたもんか。

○ 樋口龍馬委員

別に私もシーアンドレール至上主義というわけではなくて、四日市港の活用ということ考えたときに、それが有利なのであれば引き込んでいって、荷物を四日市に集めてくるということは必要だよねという考えはありますけれども、その解決策が絶対にシーアンドレールだけだというふうに言っているわけではないので、じゃ、例えば陸送にすぐ積替えができるような待機所をどこに設けていくんだとか、それが交通渋滞につながらんような仕組みをどうしていくんだということは、非常に重要だと思いますし、また、四日市港管理組合の内容に若干踏み込んでしまいますけど、千歳の港を本当に開けていこうと思ったら、上屋をとにかく引っ越していってもらわな、霞のほうの地区に。千歳をそんな人流拠点にしていこうなんていうのはどだい無理な話で、どのように政策誘導していくのか等々の話については一定興味はありますけれども、それは、すなわち全部シーアンドレールで解決をしようというふうに思っているわけじゃないので、シーアンドレールを達成するためにどうすべきかという議論は私も必要はないというふうに思っています。

○ 山口智也委員長

次の議論としては、例えば踏切の問題にポイントを絞って、引き続き議論するという整理をまずさせてもらうということで。違うかな。

○ 樋口龍馬委員

踏切もさることながら、先ほどのまとめを見せてもらったり、会議を構成しているんですね、このときに。会議での市民の皆さんの意見をいうと、こういう商店街になってほしいとか、三和商店街をこういうふうにしてほしいとか、駅前の再開発について、こうしてほしいみたいなことも書かれていて、それを特別委員会がまとめていているんですけれども、その住民の声の中で、例えばJR駅にエレベーターをつけてほしいということについては、平成25年だったかな、達成を既にしていたりだとか、消し込める課題もたくさんある中で、その整理は、僕、しないかんと思っているんですよ。その整理をする場所が、特別委員会のほうがふさわしいというふうに委員長が言われるんだったら、もうこれ以上議論はできないですけれども、その整理の中で、これは総務常任委員会で触れるよねという部分については、総務常任委員会でもっともっと詰めてもいいのかなというふうに思っていますが、線路踏切だけにすべきかという、ちょっと違うのかなというふうに感じました。

○ 山口智也委員長

分かりました。

今日のところはこの程度とさせていただいて、ちょっと一度正副委員長のほうと理事者で、前回の特別委員会のまとめの中で、14年経過して、どういったところがもう解決をされていて、どういうところがまだ未解決であって、そのうち、総務常任委員会としてさらに研究ができるテーマはどういうところなのかというところを、正副のほうで、もう一度整理をさせていただきたいと思いますが、皆さんに……。

(発言する者あり)

○ 樋口龍馬委員

四日市の中に、今、高等教育機関というのが幾つかあって、分かりやすいところと言うと、保育の短大があって、看護の大学があって、文科系の総合大学があって、でも、学生街というのはどこにもない。私はそれをすごく寂しいなと思っていて、先ほどの市民のコメントの中にも、JRの駅前が近鉄の駅前に比べて非常に閑散としているだとか、それ以外の過去の一般質問だとかも思い出しても、以前テレビの人が来たけれども、JRの駅前で人が1人もいないところでテレビの撮影が始まって、四日市、これは何やみたいな話に

なったとか、出張で来た人から、JR四日市駅で降りて、四日市駅って30万人都市の駅なのというふうに驚かれたけど、近鉄のほうに歩くに従ってにぎわいが見えてきて、ああ、そうか、JRはメインじゃないんだなというふうにしたみたいなのがこの議会の中でもたくさん出ている中で、私は、中心地に学生がにぎわいでおるということは、非常にまちのにぎわいづくりとしては効果があるんじゃないかなというふうを感じているんですけども、行政部局としては、その辺りってどうやって考えているのかというのをコメントをいただけるといいなと思っておったんですが。

○ 山口智也委員長

それでは、お考えを。

○ 佐藤政策推進部長

中心市街地にそういった大学等があって、若い方がたくさん見えるということでまちもにぎやかになり、学生さんを相手としたいろんな活動も出てきたり、商売なんかも出てきたりと、それは当然いいことだと思います。ただ、それを行政が全てそれを抱えて、物も建てて全て運営してやるのかというと、それはちょっと違うかなと、私は今の段階では思っています。

当然、例えば民間の大学側でありますとか、いろんな学校なんかがそういうのを計画、企画するとき、ぜひ、例えば中心市街地で何とかならないかとか、そういったような動きがあれば、当然私どもも一緒になって一応ご相談させていただきながら方法を考えるとか、そういったことはあると思うんですけども、100%丸抱えでこちらからやっというかというのは、今、私の個人の意見ですけども、ちょっと違うかなというふうに思います。

○ 樋口龍馬委員

政策誘導の幅をどこまで持たせて、手戻りがどれだけ出るかということを考えるということやと思うんですよね。四日市が全部出して行って、結局、学校法人なのか何か分からないけれどもがただただもうかって、初期投資ゼロで、ようもうかったなというのはあかんよということを言ってみえるんやと思うもので、まちづくりという視点において、行政がどういうものを描いていくのかという考え方を持ったときに、学生が中心地におるとい

うことについては悪いことじゃない、むしろ好ましいことだというところで共通の認識が図れたというふうに理解をします。

○ 早川新平委員

今、佐藤部長のおっしゃったとおりに私は思うので、行政が全部やれるわけじゃないけれど、ただ、先ほどから諏訪新道の踏切から、いろんな議論で、中心市街地活性化とか、特別委員会をつくっていくならそれも踏まえて、包含して考えていかんといかん。逆に言うと、四日市大学の話、今、樋口委員がおっしゃったけれども、当時は一番最盛期2700人あって、今800人台で約3分の1以下になって、というところの在り方、それを果たして、僕は別に中心市街地へ来るのは反対するのではなしに、そういうのも全部包含して考えて、中心市街地の活性化と、それから、諏訪新道のハードの踏切の在り方とか、それも考えてやっていったほうが話が早くなるやろうかと、1個ずつ解決していくよりは、包含した、その場が多分特別委員会じゃないのかなと。そこにはいろんな議論が賛成も反対もあるやろうけれども、やる価値は私はあるなと思っていますね。

それから、先ほど出ておったシーアンドレールは、もう我々、森委員もよくご存じやけど、あのときもう終わっていて、そのあとの羽津古新田をどうするかだけの話であって、今さらシーアンドレールに持っていくことでもないと思うしね。

だから、中心市街地活性化なり、そういった観点から議論するのは大いにありかなとは思っています。

以上です。

○ 山口智也委員長

ありがとうございました。

他にご意見ございますでしょうか。

○ 森 康哲委員

大学のところで、資料なんですけど、暁学園と公私協力方式で設置をしたという後に、7番のところで、30億円の補助金を支出、後に平成7年から平成12年は15億円とあるんですが、確か、もともと土地は行政で用意して、そこへ民間の大学を設置するというのがあったと思うんですけど、土地はどっちが用意したんですかね。

○ 田中政策推進課長

政策推進課、田中です。

すみません、ちょっと詳細な資料を持っていないんですけども、大学のほうで購入したところと、市のほうで仲介したというか、取りまとめた部分があったやに、昔の資料で見た覚えがあります。

○ 森 康哲委員

国有地の部分もあったと思うんですが、その辺の払下げとかいう、その辺の協力の仕方というのを聞いていたんですけど、まるっきりこれを見るとお金だけの補助になっているので。その辺、また資料でもいいので、分かり次第教えていただけますか。

○ 田中政策推進課長

昭和50年代後半のお話ですので、どれだけその辺が分かるのか、過去の資料を見ないと分かりませんので、どれくらいしかとしたお答えができるかどうかも含めて、宿題とさせていただきますと思います。

○ 森 康哲委員

それがベースで、例えば中心市街地のほうにということになれば、どういう協力ができるのかというのは大事な部分になるので、お金だけ出すのか、土地を用意するのかとか、もともと四日市大学の経緯がベースになると思うんですよ。それが大事やと思うので、それはしっかり調べていただきたいと思います。要望。

○ 山口智也委員長

過去の経緯も参考にできるので、今後の議論に役立つんじゃないかということだと思います。また可能な範囲で調べていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。他にご意見はございますでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

じゃ、本日はこの程度とさせていただきます、少し正副委員長のほうで、先ほどいただいた宿題を、一度また正副委員長で調整させていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、本日はこの程度とさせていただきますよろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

それでは、本件は、本日はこの程度とさせていただきます。また引き続き、このテーマについては、中長期テーマとして、次回また場を持たせていただこうと思います。

取りあえず4月18日が年間予定で委員会の日となっておりますので、ちょっと間が開きますけれども、また4月に予定をさせていただこうと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、理事者の皆様は以上でございます。大変お世話になりました。ありがとうございました。

委員の皆さんは、1点だけ連絡がありますので、しばらくお待ちください。

ありがとうございます。

それじゃ、その他ということで、2月定例月議会のシティ・ミーティングのテーマについて、2月4日開催の委員会別の議案聴取会のときに決定したいと考えております。資料で、タブレットのほうに過去のテーマの一覧をアップロードさせていただいておりますので、ご参照いただければと思います。

今日時点で何かご提案がありましたら、ご発言いただきたいと思います、この場に出なければ、2月4日に皆さんからまたご意見をいただこうと思いますので、ご準備いただければと思います。

○ 樋口龍馬委員

調べてくればよかったですけど、シティ・ミーティングは絶対にしなきゃいけないでしたっけ。報告会はそれにして。予算の議会なので、多いのは多いですよ、話すことって。ちゃんと報告したら、報告会だけで時間は埋まるやろうなと思って、結構足早でや

らないかんで、どうなのかなとちょっと思っ

○ 山口智也委員長

過去に、2月の当初予算のときは、シティ・ミーティングはやらなかったというのもあったのと違うかな。ありましたよね。

○ 川合議会事務局主事

ちょっと時期ははっきりしておりませんが、一部コロナの関係で感染防止対策としてシティ・ミーティングを行わないという決定をした委員会はございます。

○ 山口智也委員長

一応、議会報告会は必ずやらなければならないということになってはいますが、シティ・ミーティングはそうではないと思いますので、委員の皆さんの、委員会の判断で議会報告会だけでということもできると思います。

(発言する者あり)

○ 山口智也委員長

どうでしょう。そのようなご意見をいただきましたけれども、シティ・ミーティングは今回なしということ……。

(発言する者あり)

○ 早川新平委員

逆に、来てもらう人って意外とシティ・ミーティングのほうに興味があつて、報告はあんまり興味ないようにいつも思うんですけど、現実には。何かシティ・ミーティングの質疑応答が多いで。報告に関しては。どっち主導でいだけなんやけど。

○ 山口智也委員長

それも含めて、2月4日に決定をさせていただきたいと思いますので、シティ・ミーテ

ィングをやる、やらんも含めて、ちょっとまたご意見、改めていただきたいと思います。

○ 川合議会事務局主事

事務局、川合でございます。

議会報告会の運営の細則がございまして、その一部、シティ・ミーティングに関する部分を読ませていただきます。

第4条、開催時間は2時間程度とし、1部は議会からの報告、2部は市民との意見交換として、シティ・ミーティングを開催するものとするということで、その二つ目に、シティ・ミーティングのテーマについては、常任委員会において協議し、決定するものとするというふうになっておりますので、原則はやるというふうな形になっていると。

○ 山口智也委員長

原則はやるという形ということですね。

じゃ、私も不確かなことを言ってすみませんでした。原則やるということですので、それを踏まえて、ただ原則です所以说うところも踏まえて、また次回2月4日にご意見をいただきたいと思います。

委員会としては、ここまでなんですけれども、特別委員会の話なんですけれども、まず、今度4月に、改めて引き続き、今日の議論の続きをして、どういう方向で議論を進めていくかということをもたやって、基本的に4月の次の委員会で終結をしたら、もうその次に特別委員会に提案していくという流れもあるということですよ。4月の委員会のときに、まだ引き続き議論がさらにできていくのであれば、来年度もこの所管事務調査を続けていき、何回かやって特別委員会に提案していくという、そういう様々なパターンがあるということで理解していいんですよ。

(発言する者あり)

○ 山口智也委員長

進捗状況によってということ……。

○ 加納康樹委員

所管を超えて云々でというのは今日出ていて、それで特別委員会、今年度とかはないので、やるのはいいことだとは思いますが、ぶっちゃけ話で、政友クラブさん、特別委員会、ちゃぶ台返しなしで調整しておいてもらえますか。それが実際怖いんです。

○ 森 康哲委員

承知しました。

○ 山口智也委員長

議政研だけじゃなくて、過去の平成22年にまとめた報告書も踏まえて、この十何年たって、さらにやっていくべき必要があるんじゃないかというところもありますもんね。

分かりました。ありがとうございました。ちょっとまた整理させていただきます。今日はありがとうございました。

15 : 03 閉議