

総務常任委員会

(令和4年4月18日)

○ 山口智也委員長

それでは、総務常任委員会を開会します。

本日は、中長期の調査テーマ、公有地の有効活用について、今日で3回目になりますけれども所管事務調査を行います。

まず、政策推進部長、財政経営部長よりご挨拶をいただきますので、よろしくお願いたします。

じゃ、荒木政策推進部長、お願いたします。

○ 荒木政策推進部長

お世話になります。政策推進部の荒木でございます。どうぞよろしくお願いたします。

前回に引き続き、前回いただいたご意見を基にJR四日市駅周辺事業関係、四日市大学に関係する資料を取りまとめてきてございますもので、本日どうぞよろしくお願いたします。

○ 山口智也委員長

お願いたします。

○ 松浦財政経営部長

財政経営部の松浦です。部長としての出席は初めてとなりますので、大変緊張しております。

今日は特段、新しい資料はご用意していませんが、どうかよろしくお願いたします。

○ 山口智也委員長

ありがとうございました。

今日の資料なんですけれども、前回議論で、平成22年に出了た特別委員会の報告書の中の13の要請項目、これをまず整理が必要ではないかと。課題解決している部分とできていない部分、これの整理をまずやっというご議論がありましたので、そのための

資料を準備していただきました。プラス、森委員のほうから請求がございました四日市大学に関する資料も準備していただきましたので、その説明を受けたいと思います。

それでは、資料の説明をお願いいたします。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課長の矢澤です。この4月より、コロナ対策室より異動してまいりました。1年間どうぞよろしくをお願いいたします。

早速、資料の説明に入らせていただきます。

m o r e N O T E のホームを開いていただきまして、今日の会議の総務常任委員会をお開きいただきまして、001所管事務調査資料、政策推進部というものを開きいただけますでしょうか。

1枚めくっていただきまして、目次6点ございます。冒頭委員長からもありましたが、1から5が平成20年度、平成21年度とJR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会の報告にて、13点の要請項目がありました。その後の状況ということで、都市整備部に作成いただきました。6番目の四日市大学の土地に関する経緯ということでまとめたもの、こちらは政策推進部で作成させていただきました。

順次、説明させていただきます。

めくっていただきまして、3ページをお願いいたします。

まず、JR四日市駅周辺整備事業の進捗状況ということで、要請事項、1、4、10、11、13とありますが、こちらがJRの特別委員会より要請いただいた項目になっております。

1番目のJR四日市駅周辺の喫緊の課題と、これは市の、四日市の玄関口として来訪者への対応が必要ではないかというところです。4番のJR四日市駅駅舎の建替え、駅前広場の整備、有効活用という面は、東西の広場の自由通路の設置であったり、エレベーターの設置についてです。10番、中央通りの東進化というのは、まさに書いてあるとおりでございます。四日市港と中心街を結んではどうかというご意見でございました。11番目の阿瀬知踏切への歩道橋の設置と、こちらは平成21年ですか、特別委員会当時、調査いただきまして、特に阿瀬知の踏切が、お昼の12時台が1時間のうち30分以上遮断されているというところで、歩道橋の設置を要請いただいたものです。あとは、これらに関するJR東海との懇談体制を確保しようというようなご要請内容でした。

対応状況は、それぞれ記載されたとおりでございまして、まず平成23年度のレンタサイ

クルの実施から、平成24年度、平成25年度と案内看板を設置して、JRの玄関口としての案内を整備していったというところです。

平成26年度、駅舎のバリアフリー化の一環としてエレベーターを設置いたしました。

飛びまして平成30年度、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想というものを策定いたしまして、こちらにJR四日市駅前広場の再整備というのを位置づけまして、JR東海との協議にも着手いたしました。下の図が、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想におけるJRの位置づけというのがこちらに記載されております。

昨年度、近鉄四日市駅周辺等整備事業、こちらにおきまして、整備の方針となります基本構想を策定するため、中央通り再編関係者調整会議というのを設置いたしました。こちらでJR東海を調整会議の委員に迎えというところで議論を進めているところでございます。令和2年度末には、基本構想の中間取りまとめを公表いたしました。

続いて、4ページをお願いします。

令和3年度、昨年度ですね、基本構想の策定に向けた各種検討、協議というところで、令和3年度末には第2期中間取りまとめを公表いたしました。こちらでJR四日市駅前広場の再整備であったり、港に向けた東西自由通路についても整備案を固めるという、こちらのためにJR東海・貨物と協議を重ねてまいりました。また、公的施設の設置検討というのも位置づけたところです。

下の図、「ニワミチよっかいち」というところで、これが第2期中間取りまとめの図になってまいりまして、図を拡大していただければと思うんですが、右のほうに、JRの駅舎から四日市港への動線というところで、黒い点々ではございますが、こういった形で四日市港への動線が位置づけられたというところと、公的施設の立地と赤い点々で囲まれたところ、こういったものを位置づけたというところがございます。

続きまして、5ページをお願いいたします。

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について要請をいただきました。貨物列車を、入替え時間を夜の8時以降にスライド化して、遮断時間を短くしたらどうかというところと、賢い踏切、踏切の遮断時間の短縮のため、列車速度、列車の特急であったり普通というところで、速度に合わせた踏切システムを導入してはどうかというご意見でした。

対応状況ですが、まず貨物列車の入替え時間ですが、こちら、JR四日市駅を經由する列車ですが、旅客列車のダイヤが基本となっております。その運行に支障がないよう、合

間に貨物列車のダイヤ設定がされているというところで、どうしても貨物列車の入替えタイミングによっては、旅客列車との踏切遮断の時間が連続するといったことになります。あわせて、企業線における貨物列車の入替え作業と、こういったことも踏切遮断時間が長くなる要因となっております。

貨物列車の入替え時間につきまして、事業者に平成29年度、ヒアリングを行ったというところで、入替え時間を午後8時以降にするということは、この分の夜間の線路保守点検の時間確保が難しいということで、入替え時間の見直しはできないという回答でございました。

続いて、賢い踏切システムですが、JR四日市駅周辺の賢い踏切の導入ですが、こちらでも事業者にヒアリングしたというところですが、JR四日市駅には全ての列車が止まるというところですので、通過がないということで全て停車するというところで、一定の段階で全部徐行で入ってくるというところもございます。ですので、なかなか、賢い踏切を導入したとしても踏切遮断時間が短縮できる効果がほとんどないということで、事業者としては、導入というのはいらないという回答でございました。

いずれにしても、聞き取り調査の中では、入替え時間の見直しであったり、賢い踏切システム導入は困難というところですが、今の運行状況から変わる、今後については、今後の運行状況を確認しながら、引き続いて事業者と協議を進めていくということです。

続いて、6ページをお願いいたします。

羽津古新田の利活用と三重橋垂坂線の進捗状況についてです。

まず、三重橋垂坂線の進捗状況です。

平成29年度から、道路の線形であったり高さの検討、関係機関との協議に着手というところで、令和4年1月に、昨年度、計画の変更について調査が調ったというところですので、下のスケジュールで都市計画変更の手続を進めておるというところですので。本年の4月、今月中旬から下旬には都市計画審議会を開催するというところと、それによって三重県の協議、5月中旬、下旬には決定の告示をしたいということでございます。

変更内容ですが、下に図がありますが、変更前がオレンジのライン、こちらを赤のラインに変えていくというところで、浸水の影響を受けないように、まず、鉄道交差部を、道路が鉄道の上を通る立体交差に変更というところと、国道23号、防潮堤が国道23号東側になってきますので、防潮堤の堤内側、陸側、西側で国道23号と接続できるよう、平面交差というところで変更してまいります。こちらの整備につきましては、今年度中に地質調

査・用地測量・詳細設計を実施する予定というところです。

続いて、7ページをお願いします。羽津古新田の利活用というところです。

三重橋垂坂線の整備を進めるためには、計画区域内の市の用地につきましては道路用地として活用というところで、民有地におきましては、地権者の意向も踏まえながら、用地買収であったり、他の市所有地との土地交換というところで、整備に必要な用地を確保してまいります。残りの市の用地につきましては、土地をまとめて活用するのか、一括売却も含めて検討を進めていくというところです。

8ページをお願いします。

8ページは、三和商店街の今後の進め方というところで、JR四日市駅周辺商店街の活性化というところで、特に防災対応であったり、新規の施設の設置というところによる活性化、あと、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のを要請いただきました。

下に、三和商店街の範囲があります。赤で斜線のところが、防災上ちょっと危ないというところもありまして、解体をそれぞれしたというところです。下に、取組状況が表がありますが、黒丸、平成29年度、平成31年度にそれぞれ保安上危険な建築物に対する除却勧告というものを行って、令和元年、令和2年とそれぞれ解体が完了して、9ページになりますが、上が解体前の写真で、現状今、このような駐車場になっているというところがございます。

現時点では、土地や建物に関する権利関係の課題もあるというところで、三和商店街を含みます、本町7番街区の再編に向けた道筋は現状、不透明とはなっております。といいながら、課題解決に向けた手法というのを研究しながら、街区再編の手法、具体事例を、権利者等と一緒に考えていくというところがございます。

続いて、10ページをお願いします。国道164号の立体交差化というところです。

四日市港の合同庁舎前から国道1号を連絡する国道164号の立体交差化について、要請をいただいております。

こちら令和2年、混雑状況調査を実施というところと、同じく同年度に道路整備の方針というところで、広域幹線道路とのネットワーク構築を目標に、インターへのアクセス強化というところの路線というところで位置づけがなされております。下に表がございますが、特に、下段の二つ目の表ですか、国道477号のバイパスへのアクセス道路というところで国道164号が位置づけられたというところです。

今年度につきましては、計画案の検討を進めて、案がまとまった段階で、進め方について県と協議をしていくというところでございます。

以上が、JRのその後というところでございます。

最後になりますが、四日市大学に係る補助金交付と用地取得の経緯でございます。

こちら、昭和63年4月に開学されました四日市大学の設立というところと、平成9年に環境情報学部設置に当たりまして、下の表の左、四日市市から学校法人に対して補助金をそれぞれ交付しております。大学設立の際には30億円、環境情報学部の設置の際には15億円というところなんです。

また、大学設置の際、四日市市と学校法人が、協定書を結んでおります昭和60年になりますが、こちらにおいて大学設置に必要な土地は学校法人が取得するというところですが、一部については市より無償で借り受けるものとする位置づけをしております、下の表の右のように大学用地が取得されております。

まず、大学設立の昭和63年の時点ですが、まず、大学用地9万653㎡のうち、学校法人自らが4万8958㎡を取得しております。こちらについては、市の補助金が充当されております。残りの部分につきましては、市の依頼によりまして土地開発公社が用地を取得して、学校法人に無償貸付けをしております。

右下、平成7年、環境情報学部の設置に当たりまして、駐車場用地の取得が必要となりまして、市の依頼によりましてこちらも土地開発公社が用地取得し、学校法人に無償貸付けをしております。これが5832㎡というところなんです。

最後になりますが、無償貸付けの用地ですが、4万1695㎡と5832㎡を足して4万7527㎡になりますが、こちらにつきましては、売買により土地開発公社から学校法人が取得しておりますというところで、現状、学校法人の用地になっておるというところでございます。

以上、雑駁ではございますが、前回、ご請求いただきました資料の説明となります。

○ 山口智也委員長

どうもありがとうございました。

説明はお聞き及びのとおりです。

これより質疑に入らせていただきますけれども、私からお願いがございます。

今回の資料につきましては、10ページまでの部分になりますけれども、政策推進部が都市整備部等と調整を行って作成した資料とお聞きしておりますので、内容に深く踏み込み

ますと、なかなかご答弁も、伝聞の範囲でというところの答弁になりますので、そこは深く入り込み過ぎないように、できればお願いできればと思っております。今日は委員会として、この調査をまとめていくようなご議論をお願いしたいと思っております。

10ページまでの部分につきましては、13項目を大きく――全て事細かく整理ということは難しいかと思いますが――整理をした上で、総論的に委員の皆様がイメージされる中心市街地の部分の将来の都市像を大きな視点でご意見いただいて、それを次のステージ、特別委員会等につなげていければなというふうに考えておりますので、そういった視点でご議論いただきますように、何とぞよろしく願いいたします。

それでは、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をください。

○ 加納康樹委員

入り込みはしないんですけど、まず、言葉の使い方がちょっとよく分からない、統一されていないっぽいところの確認だけしたいんですけど。

まず、11分の5ページの、いろいろと入替え時間とか賢い云々というのがあって、このページでいくと、真ん中辺「2. 企業線における」云々があって、その次のぽつからのところで「貨物列車の入換時間について、事業者へヒアリングを行ったところ、」というくだりがあるって、少し飛んで（2）賢い踏切システムの導入というところがあるって、1行目の後半のところに「事業者へヒアリングを行ったところ、」という、そういう表現があるんですけど、これ、それぞれ事業者というと、上はJR貨物で下はJR東海、何か事業者がよく分からないんですけど。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。

申し訳ございません。貨物と東海、きっちり聞いたわけではないので、どちらかというところで、すみません。私がちょっと承知していないので、申し訳ございません。

○ 加納康樹委員

委員長のほうからもあったように、他部署からいろいろと聞いてということなんですけど。とはいうものの、じゃ、1ページ戻って、11分の4ページに何て書いてあるのという

と、令和4年度、今からやるよというところの最終行、上のほうですけど、ここは「JR東海およびJR貨物」というふうに書いてもらっていて、さらに前のページへ行くと、11分の3ページのところには「JR東海との協議」とだけ書いてあるところがあったりして、どこと協議しているのか、この資料を読むと本当に分からないので。というところが若干気になったんですが。

答えられなきゃいいんですけど、改めてもし整理がつくなら。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。

申し訳ございません。現在、現時点でその辺整理、こちらでしておりません。私ができるので、後日でも整理してご回答させていただければと思います。

○ 山口智也委員長

それじゃ、後日、整理したものをまた委員の皆さんにお示してください。

○ 加納康樹委員

全然、後日でそれはオーケーです。

若干入り込むかもしれないんですけど教えてほしいのは、ちょっと変わるんですけど、11分の6ページのところで、三重橋垂坂線のところの変更内容というところ云々と書いてもらって、これの変更内容で、図面の直前のところで書いてあるやつ、森委員の一般質問等々でも聞いてはいたものの、今、矢澤課長からも説明があったように、防潮堤が云々ということで、平面交差へと変更するという事なんですけど、ただでさえ渋滞しているあそこで、特にだから、伊勢方面向きのところは、長い右折ポケットを造ってちゃんと、渋滞がどうのこうのというのは配慮されるんですよね。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課、矢澤です。

当然、こちらについてはこれから協議というところで、三重県にも協議というところですので、そういう渋滞といったところも加味しながら、具体的なところというのは今後、検討されていくというところかと思います。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

森委員、関連をお願いします。

○ 森 康哲委員

加納委員の関連で、最初の前段のところの賢い踏切のところのくだりなんですけれども、たしか私の記憶では、JRの特別委員会を設置したときに、これ、事業者の聞き取りだけではなくて、調査も実際にやって、3日間調査をした上で、どれだけ踏切が実際閉まっているのかを出していただいた記憶があるんですけれども、ちょっとこの説明と違ってくるので、その辺の確認をしていただきたいんですが。

導入できない理由には、もちろん事業者の聞き取りの理由もあつたんですけれども、一番は費用面で、踏切に装置をつけるだけではなくて、全ての列車に感知する装置をつけなきゃいけない、その費用が莫大になるからJR側が難色を示したと、そういう理由だったと思うので、今の説明じゃ、ちょっとそこが抜け落ちているのかなと。

○ 山口智也委員長

何か聞いていらっしゃいますか、矢澤課長。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。

申し訳ございません。ちょっと加納委員の分と併せて確認をさせていただきたいと思えます。すみません。

○ 森 康哲委員

答えられないと思うので。

○ 山口智也委員長

大体、今日はこんな感じの議論になると思いますので。

○ 森 康哲委員

続けて、いいですか。

羽津古新田のところの平面交差の理由なんですけれども、一番大きな理由は、羽津ポンプ場が邪魔になったと。実際に、地元としてはありがたいポンプ場の設置だったんですけれども、実は三重橋垂坂線のほうが都市計画決定が最初だったんですね。後から都市計画決定を打ったポンプ場を先に造ってしまったがために、三重橋垂坂線が造れずにいたと。立体的に考えると、関西本線の上を行って、またこのポンプ場の上を行ってから、地図上のように国道23号にタッチする高低差が全く取れていないと、それが大きな一番の理由であって、平面交差にせざるを得なかったというのが一番の理由。

加納委員言われるように、渋滞の問題がありますので、今現在も、競輪場の入り口の交差点では、大変渋滞しております。あれがネックになって、午起、ずっと渋滞がつながる状態ですので、その信号との連動も併せてやっぱり要望はしていくべきなのかなと思いますので、これは意見として申し上げたいと思います。

以上です。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

このページの部分、6ページ、7ページの羽津古新田の部分については、10年前の議論では、JR貨物の移転用地としてというイメージで議論があったのかなと思うんですけれども。これ、今の段階、現時点で貨物の移転先としての可能性があるのかないのかというのが、この議論のところで大事な部分なのかなと思っているんですけれども、その辺何か。

○ 森 康哲委員

その辺の議論も当然しっかりした上での結論だったんですけれども、一番これで大きく議論したのが、午起にあるコスモ石油さんの製油所の給油施設、その移転がうまくいかないと、JR貨物のほうはまだ意欲的に話、議論を進めていたんですけれども、コスモ石油さんとの折り合いがつかなかったと、それで断念したというのが、貨物ヤード全体の移転の断念だった、そういう経緯がございました。

○ 山口智也委員長

今、貨物の移転先としてあの用地を使っていくというのは、なかなか、問題がまだ解決していない部分であるということでしょうかね。ありがとうございます。

じゃ、他の委員の皆様、ご意見、将来の都市像、例えばですけれども、これまでも議論がありましたけれども、中心市街地に若い方たちが集い合える、そういった空間が必要ではないかというようなご議論もあったと思いますけれども、そのために、どういった課題を解決していかなければならないのかと。そんなご意見も賜れば、イメージしやすいかなと思います。

○ 樋口龍馬委員

答えられない部分、答えにくい部分もある中で、資料をご用意いただきありがとうございます。

先ほど来委員長の言われるところの都市像というものを考えていくときに、じゃ、部局はどこなのと。そうすると、やっぱり政策推進部になってくるのかなというふうに私は考えているんですね。それが各論になって、一つ一つの事業になってきて、それを都市整備部が担っているんだと、これはよく理解のできる場所ですよ。じゃ、初めに総花があって、総花の中で13の項目があって、その13の項目を括弧で取り上げていってしまって課題解決に入っていくと、結局、まちづくりが置いていかれているんじゃないというふうに感じてしまうんですね。

果たして四日市市は、民の力でにぎわいをつくっていく部分というのものもあるでしょうし、定住人口を増やすであったり、中間人口を増やすであったり、様々な考え方があってしかるべきだと思うんですが、一番初めにデザインした考え方に対して、括弧に対して物事を進めていく、そうすると、出来上がってくるものは総花とずれてしまうんじゃないのというのをとても私は危惧しています。その中で、公有地というものが、最近、行政も財産を処分していくという方向にある中で、様々集約を図りつつ、国、県の公有地のことも、換地や機能の集約やというところでうまく果たしながら、一か所にまとめていくことで大きな事業がなせるのであれば、今、中心市街地の活性化という名前であったりの下で、近鉄の駅西からみなとまちづくりの構想まで含めて、一つ四日市の真ん中に大きな、イノベーションではないですけど、新しい価値の創造をしようとしてみえるときに、JR四日市駅周辺の当時の議論、課題というのを積み残したまま進めてしまうと、非常にいびつなものが完成するんじゃないかということをととても心配しています。

確かに、踏切の閉まっている時間だけで物事を見たら、そうなのでしょう。でも、高浜昌栄線の信号であったり三滝通りの信号であったり、国道1号の信号であったり国道23号の信号であったり、ということまで考えて電車は通りませんから、そこに車がとどまる時間というのは、物すごい長いものになっているわけですよ、実際問題。確かに踏切が閉まっている時間だけカウントしたら、そうなのかもしれません。でも、前の信号機で引っかかっていたら、またそこが詰まりになっていって、流れていない状況があるのは、皆さん知っていますやんか。見たことあるでしょう。

踏切が上がったはええけど、国道23号が詰まっていて、そのところどころで右折車両、左折車両があって、新しくその道に流入してくるわけですよ。それを将来的に、高架なり地下なりで解決していきたいという考え方も、一部漏れ聞こえはしてきています。それをいつ計画に落とし込んで、どう市民の皆さんに将来像を提供していくかって考えるのは、都市整備部じゃなくて、政策推進部じゃなきゃいけないんじゃないんですかというふうに自分は思っておるんですが、それは違うんですかね。認識の確認をまず。

○ 山口智也委員長

大事な視点かと思います。

○ 荒木政策推進部長

政策推進部、荒木でございます。

委員おっしゃられたように、大きな考え方を整理するというのは当然のことながら、私ども政策推進部で実施していくということになるかと思えます。おっしゃられたように、近鉄四日市駅西から港までの動線、これのまちづくりをどうやって進めていくかというような、将来像を描くと申しましょうか、そういったことは、私どもが中心となって、担当部局からも意見をいただく中で取りまとめていくべきものと。

しかしながら、委員おっしゃられました、例えば立体交差の事業を実施していくのを決めるのは、やはりこれは補助金の都合、あるいは事業費の都合、これにつきましては、技術的なこともございますし、あるいは都市計画決定を打っておる部署も含めまして、こちらは具体的な手段となります。したがって、やはり都市整備部で所管していくべきものというふうな整理をしてございます。

以上でございます。

○ 樋口龍馬委員

それは理解もしていますし、各論になっていたときに、いつまでも政策推進部が握っていたら、専門的なことが進んでいかないのも理解はできますので。ただ、今はもう一回、取り戻すというのであればですけど、一回平場に並べないと、課題解決が、様々なばんそうこうの貼り方が変わってしまう。一つ、例えばここに10億円を投資しようや、ここに10億円を投資しようやというふうに張っていたものが、20億円なり15億円なりを一括ぽんと投資することによって解決することも状況によってはあるような、そんな大きな計画を今、四日市市はしているんじゃないのでしょうか。

なので、もう一度これらの、進めていることであったり、滞っているものもあると思うんですよ。含めて、もう一回平場に戻して全体で議論するという時間は必要なんじゃないのでしょうかということなんですが。後ろに下がれという意味じゃなくてね。

○ 荒木政策推進部長

委員おっしゃられましたことにつきましては、私ども、やはり総合計画の中で、全体都市像を示す、あるいは総合計画の策定段階において、やはり各部局と煮詰めて、詰めてきたと。したがって、今後向こう10年間で実施していく事業をそれぞれ推進計画に落とし込んで、10億円あるいは20億円といったプロジェクトもその中に計画しているような状況でございますもので、その中で、例えば進捗、あるいは事業を進めることによってほかに積み残しがあらへんかといったような、総合計画の振り返りと申しましょか、そういった視点でご議論いただければというふうに、今委員の意見を聞いておって思ったんですが、いかがでしょうか。

○ 樋口龍馬委員

まさにそういう場所をつくっていかないと、せっかく投資をしても、取りこぼしがあったり、継ぎはぎの手当てになってしまっということがあつてはいけないし、かえってそれによって予算が膨らんでしまうということがないようにはしていかなきゃいけないというふうに感じている、これは私の認識の確認をさせていただきました。思っているのはこういうことを思っていますよと共有させていただきました。

その上で、じゃ、どんなまちづくりなのという話になると思うんですが、この中央通

りの整備なんかの話でも、地元の経営者の皆さんなんかと話をしているとよく出るのが、ウォーカブルなエリアに誰が来るねんと、市内の人が歩きに来るのか、地域の人が歩きに来るのか、来街者が歩きに来るのか、誰のための、何のためのまちづくりかが見えにくいという話をよく聞きます。鶉の森公園であったり、諏訪公園であったり、市民公園であったりも含めたウォーカブル、いわゆる庭場の構想の中で、誰が使うんですかというのは非常に不透明で、あそこに代々木公園みたいなものを造ったところで、ここは東京じゃねえしなという話も、よく地元の人たちはしゃべっていたりしています。

そんな中で、四日市市がこういうふうに住みたいという思惑が、確かに私も見えにくいなというところがあります。総合計画を見せていただいても、よく分からないのですわ。どんなまちになるんですか。例えば研究学園都市みたいなものがぼんとあつてつくば市みたいなまちになるんですとか、産業が中心になっていて豊田みたいなまちなんですとか、鈴鹿みたいなまちなんですとかというのが、先進地を引っ張ってきてもあかん、四日市モデルなんですって言われるんだけど、じゃ、四日市モデルって何なの、どうしてそこに定住が進むの、企業を誘致してそれによって定住が進むのか、観光を誘致して昼間の来街者が増えるのか、その中で、誰かが四日市に住みたいと感じて、そこで子供を産んで育ててという流れになっていくのか。

子育てするなら四日市もそうなんですけど、一体誰にこのまちに住んでほしくて、誰にこのまちに来てほしくて、目的は仕事で来てほしいのか、遊びで来てほしいのか、それも、私は判然としていて見えないなと思っているんですわ。そうじゃないんだ、こんなのがあるんだって言えば聞かせていただきたいし、ないなら、やっぱりみんなでちょっとデザインしていく機会を設けないとあかんの違うかなと。

今まで商工会議所さんのつくったランドデザインとか、もう数十年も前に四日市青年会議所が航空写真を撮ってつくった、四日市のまちづくりをこうしましょうとか、そういうのはあっても、四日市市自身がこのまちをどうしていこうというのを、私はよう拾っていないんです、今でも。ぜひ、そういうものがあって、ここを見たら分かるよって言っていただけるんやったら、僕ももう一回勉強し直さなあかんので、教えてほしいんですが。

○ 山口智也委員長

四日市市として考えている都市の、都市像というか、誰のためのまちづくりを目指していくんだという。

○ 荒木政策推進部長

政策推進部、荒木でございます。

少しお答えになっておるかどうかはあれなんですけど、本市の目指す都市、まちづくりというのは、やはり総合計画に書いてある文言、一言一言が全てやと思っています。

まずは一番根幹に流れておるのが、人口を増やすということを通じて、ひいてはこの人口減少社会の中で定住人口を増やしていくと、一番根本はそこがございます。人口が強いところがやはり強い自治体、活気のある自治体ということもございますもんで、そういったまちづくりを目指しているということだというふうに認識してございます。

以上でございます。

○ 樋口龍馬委員

あんまり長くなるとあかんのでそろそろ一回止めますけど、交流をどういうふうにするのかということのところだと思うんですね。それが広場整備だったり公園整備だったり、バスタというものを造ることによる路線バスの維持であったり。分かんず、僕はどれが一番決め手になるのか。

ただ、決め手になるのが分らん中で大きな税投入をかけてしまうと、成果が伴ったかどうか検証できるのは20年後30年後やという話になっていく中で、これはちょっとあかんかった、じゃ、撤退しようかということと中途半端なまちづくりになりますし、一体誰がここに来て交流が起こって、どんな交流でその中からどんな定住につながっていくのかというのが、荒木部長の言われる、総合計画に書いてあるっておっしゃるんだけど、ぼやっとして見える、私には。

そこは理解していただきたいし、「ゼロからイチを」というのも、言葉尻としては分かります。何も無いところに何かを生み出しましょうと、つくり上げていきましょうと。聞こえもいい。けど、何をつくるのというのが――各論では見えます、こういうことをしたいんやねって――結局、どうなるのというのが、私はちょっと見えにくい。産業都市としての発展を遂げていくのか、新たな価値を創造して観光の拠点になっていくのか、MICEをしっかり入れ込んで中核的な役割を果たす土地なのか、一体どこにエッジを立てていくのかなというのが、非常に分かりにくい。

ここで一回止めます。

○ 山口智也委員長

僕、聞いていて思い出したんですけれども、確かに、今回、4ページに都市整備部が今、検討を進めていただいている図面、中央通りのデザインというのがあるって、先ほど矢澤課長からもご説明ありましたように、四日市港への動線というので、黒の点々線で矢印があります。

ただ、この前もちょっと誰かと話をしていたんですけれども、実際に本当に港に人が歩いていくんやろうかという、誰が歩いていくんやろうって、何かあればいいけれども、何も今のところ余りイメージがまだできていない、誰が本当に行くんやろうな、行くんかなって。そんな今、段階やと思うんですよ。誰もが今、そういう段階やと思うんですが、そういうイメージを市として、もう先行してしっかりイメージを持っているのかというご指摘だったのかなとも思いました。ありがとうございます。

他の委員の皆さんも、そういった都市像というところの部分で、ご意見をご披瀝いただければなと思っております。

○ 早川新平委員

さっき荒木部長がおっしゃったように、やっぱり政策推進部が中心となって、こういう絵を描いたと。その後は各部署が、それはもう主導権を握っていくんだろけれども、一つの大まかな四日市の像というのは、やっぱり政策推進部しかやるところがないと思っています。今、加納委員や森委員や樋口委員が言われていたときに、各論だけではなしに、ある程度政策推進部が統括をしてデザインを描かんと、各部局局局だけでやっていると、今、樋口龍馬委員が言うたような、変なものができる可能性がある。似て非なるものというのが必ずあるんですよ。

例えばJR四日市駅周辺活性化事業やと、問題になっておる、ネックになっておる踏切、これを根本的に直さんと活性化なんかするわけないので、そこでまた羽津古新田の話が出てくると、継ぎはぎになってパッチワークになるんだから、政策推進部で一つの評価がなきゃいかんというのは、私ら議員はここはみんな合うておると思うんです。そこから先の進み方が、人によってやっぱり変わってくる。だけど、統括するのはやっぱり政策推進部です。

似ていて、例えばJR四日市駅周辺活性化事業というのは、人がいない。じゃ、そこに

人を集める方策をどうやって考えるかと。前、樋口委員からもいろいろ教えてもらったりしていたんだけど、例えば全学生数が2700人おった四日市大学が今800人台、だから3分の1になっている。名古屋なんかを見ている、回帰現象で中心市街地に大学が戻ってきている。そうしたら、ここに一つ核になるものを造れば、活性化する可能性が高いわけですよ。人がおらなきゃ、絶対活性化しないので。

そうすると、ここへ一つそれがあると仮定してまちづくりを考えていくのであれば、だったらこういうものが必然的に生まれてくる、これは民間が必ず生まれてくるんですよ。その絵を描かな、行政が一番苦手なお金もうけとか、交流人口を増やすって、机上の論理だけではなしに、何か核になるものを造らないけませんやんか。そこは、さっき森委員が言うておった羽津古新田の場合というのは、似て非なるものとかがあるわけですよ。

当初はあそこへコンテナヤードを造るという十数年前にあった計画で、今、当時のコスモ石油とか、森さんが指摘したところが、行政ができない、あるいは賢い踏切を造るのも、JRはやらないって言うているんだから、だったら、四日市が主導でできるところだけをまず考えていかんと、相手に方向を変えてくださいよと、賢い踏切に変えてくださいと、向こうがやらんと言うておるものやなしに、四日市が、政策推進部がひとつ、こういう形で四日市だけやったらできるよなど、できるところで何がネックになるかということクリアしていったほうが早いので、こんなの、5年やっておったって同じ議論になるよ。森さんが言うた、我々は同期で十数年前に、羽津古新田へコンテナヤードを造ると動き出した。結局、頓挫して、パッチワークの土地になってどうしようもない。

だから、そこは行政がやっぱり主導していかんと、民間は後をついてくるんやって。利益があれば必ずついてくるので、ただ、骨格を考える、四日市でできるところをまずやろうやと。そうしたら、そこから付随してくるものをもう一遍努力していこうというところ。荒木部長が、やっぱり政策推進部が中心になってランドデザインを考えて、いや、さっきも聞いていたら、総合計画に沿って、総合計画にって、総合計画は確かに憲法みたいなものやろうけれども、それはやっぱり見直しもできるので。だから、JR四日市駅周辺計画はどうするか、それから付随していく羽津古新田の問題はどうしていくかということ個別にやってつなぎ合わさんと、非常に難しいところがあるんだよな。

10年前にも同じ話をようしておったことがあって、そうすると時代背景で、例えば日本で最初の公私協力大学という四日市大学をつくった、ただ、あのときは学生数が多かったけれども、今、3分の1になって、これから増える可能性は、僕は99%ないと思っている。

そうしたら、核になるものをここへもし設置するのであれば、これは四日市大学と話もせなあかんやろうけど、そういう発想を政策推進部がやっぱり考えて、一つ核になる、骨になるもの、これさえできればここへ人は集まるよねという、そうすると自然的に活性化していくんやから、そこのところはやっぱり示してもらわんと、何か事あると、荒木部長もさっき言うた、総合計画に沿ってって言われると、もう僕らは口を挟めなくなるので。やっぱり核になるものはええけれども、そこは、幹は幹やけれども、枝葉は変更していてもええと思うておるんやけど。そこのところね。

だから、これ、委員長にもお願いをしたいんやけど、個別の話で、ここへええものができたねって、でもつなぎ合わせたらおかしくなるのではなしに、やっぱり総論を見ながらやっていくというところと、もう一つは、四日市が中心でできることはまずやっていこうよと。相手があるやつはなかなか進まへんので、さっきの森委員の指摘でも、こういう計画やったけれども、民間企業がいかなかったから、じゃ、だったら変えてくださいよなんて、変われへんのやで。だから、やっぱり四日市がアウトラインをきっちり、四日市でできることだけはまずやっていかんと、話にならんのかなと。議論で終わってしまうので、そんなの2年やっておっても一緒やと思うんやけどね。

これ、意見やけど、そこのところは政策推進部がやっぱり――荒木部長が中心ですに一頭脳やと思っているし、私たちはね。

○ 山口智也委員長

何かございますか。

○ 荒木政策推進部長

確かにおっしゃられるように、冒頭にも申し上げましたが、私どもが中心となって、将来のまちづくり、まちの将来像を描いていくということにつきましては、私どももそういう認識でございます。

それともう一つ、民間誘導、市でやるべきものをして民間の投資を促していくという、民間の誘導を図っていくという思いでございますが、こちらにつきましても私どもも同じ思いでございます、やはり中央通りの再編であったり、バスタであったり、あるいは中心市街地に図書館をとる議論も、議会からもいただいております。そういった意味でも、市でやるべきことをやって、町なかの再生、そういったまちづくりを誘導していこう

というような思いでございますので、その辺は、私どもの認識も同じところにあるということでご理解いただければと思います。

それと、総合計画に関することでございますが、これは委員おっしゃられるように、やっぱり時代とともに見直しが必要な枝葉の部分、そういうところについては、見直しすべきところは見直していくという考え方を、私どもも思っていきたいというふうに考えます。

○ 早川新平委員

最後にします。

それこそ近鉄四日市駅西口、四日市工業高校があったところを再開発した、これは物すごく、今となっては四日市にとってはプラスやったんやわな、何をいうても。あれから見たら、今度のJRのところというのは、あれを100としたら、70ぐらいのことで活性化はできる可能性があるんやわな、現実。四日市がどういう方向でいくということで、四日市大学でも公私協力大学で日本で一番最初になったのに四日市がかんでいるんやから、そういったところを考えたら、まず、屋台骨を政策推進部には考えてもらって、これを我々が議論すればええけど、みんな、見方によって、いや、こっちをしたほうがええよ、こっちからしたほうがええよというのは、議員というのは、いろんな市民の声が聞こえると、いろんな方策が出てくるんだから、政策推進部が一番情報量も多いので。

だから、四日市でできるところ、JRに、賢い踏切を造ってください、いや、向こうは造る気がないって言われたらどうしようもあらへんのやから、できることだけまず着手していく、その中で全体を見てもらえば、活性化は、中心はこれで一つクリアできるけど、じゃ、羽津古新田のほうはという形で進めていけるんやけど、総論ばかり話をしておいたらできないと思うのでな。そこだけはちょっと考えてやってほしいな。僕はもう、心臓部であり頭脳部やと思っているのでね。

これ、意見として。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

○ 森 康哲委員

ちょっと貨物の入替えの時間の見直しと賢い踏切のところに戻るんですけど、要請事項

として、その2点とも蹴られておるわけですね。対応状況と理由とか、いろいろ書いてあることが、12年前にやったことと全く違うんですけど。

先ほどお話ししたこともそうですし、例えば導入効果ですね。これが、全ての列車が四日市駅に停車することが理由になっていると思うんですが、近鉄の四日市駅を見たら、倍以上、列車の本数は多いと思うんですね。そうしたら、阿倉川駅周辺とか富田駅周辺の踏切、どうですか。倍以上の列車が通っているにもかかわらず、賢い踏切の導入がなされているので、やはり踏切の開閉時間というのは、ドライバーから見ると全然JRと違うなど感じているから、やはり導入をしてほしいというふうに要望があると思うので、その辺はやはりしっかり市民の目線から見たことを要望しているわけなので、列車が本数が多いからというのは理由にならないと思います。

それが1点と、あと入替え時間ですね。これも日中にしかできない、これが理由なんです。じゃ、賢い踏切にすれば、貨物列車にもセンサーがつくので、今、一番ドライバーが不思議やなと思うのは、踏切が閉まっても列車が一回も通らずに、ずっと閉まって開いてしまう。10分閉まったままで、一回も、一本も電車が通らないときがある。もうこれ、入替えしておるんですね。入替えして、閉める必要のない踏切まで閉まっていると。これを何とかしてほしいというのが、市民の意見だと思うんです。その声を重く受け止めて反映してもらうように、政策推進部のほうでやはりそれは取り組むべきだと思うんですが、いかがでしょうか。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。

なかなか技術的な部分、ふだんの交通事業者とのやり取りというところで、我々が直ちにということでは難しいかと思いますが、森委員にいただいた意見はきちんと伝えるんですが、ちょっと1点、JRのほうでいきますと、私の理解が悪けりゃあれなんです、なかなか単線で、入替えの企業線というのはちょっとあるんですが、近鉄のように通過列車がないというところで全てJR四日市駅に止まるというところで、どうしても踏切が、列車の速度にかかわらず、ある程度の距離へ行ったら踏切が鳴って、遮断してしまうというところが、ここに書いてありますように難しいというような形で理解しておりますので、ちょっとそれ以外の理由とか、森委員おっしゃられるところというのは、もう一度ちょっと確認はさせていただきますが、そういう面で、賢い踏切については難しいというふうに

理解はしておるところです。

○ 山口智也委員長

森委員、踏み込むというよりは、こういった課題がやっぱり積み残しであると、新しいまちづくりをしていくためには、これはやっぱり課題解決していかなければならないところであるという、そういったお話でよかったですかね。

○ 森 康哲委員

そうですね。

○ 山口智也委員長

実際にこれをやるべきやとか、どうやってやっていくんやという話ではなくということですね。

○ 森 康哲委員

あと、信号も一緒やと思うんですね。これは公安委員会事業になるので県の所管になると思うんですけども、やはり四日市の信号と、先ほど樋口龍馬委員が言われた踏切と信号、全然連動していないんですよね。賢い踏切をうまく利用すれば、やはり制御可能になる箇所が出てくると。四日市の中心市街地は、公安委員会の中でも制御しているんですね。朝夕は、通勤時間帯は信号の連動時間を変えていると聞いておりますので、そういうのが可能になってくるのかなと。これはやはり一部局でできることではないと思うので、政策的にやはり公安委員会とも、研究していただきたいなと思うし。

この間、先々週やったかな、日曜日、中央緑地公園、カズが来たんかな。めちゃくちゃ国道1号、混んでいるんですね。2回そういう現象があったと思うんですけども、やはり中央緑地の駐車場のキャパやら、国道1号の負荷、それも課題になっている現象もあるので、一度そういう全体を見たやはり交通のイメージ、これを捉えながら、やはりまちづくりもしていく必要があるので、これは指摘させていただきたいと思います。

○ 山口智也委員長

全体の交通のイメージ、政策としてしっかり持つべきであると。まちづくりの妨げにな

っているという、そういった課題があるのでということのご指摘やったと思いますので、これはしっかり、都市整備部だけの問題ではないというふうなことやと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○ 森 康哲委員

続けて、いいですか。

資料の最後のページの四日市大学の資料、ありがとうございます。一番最後に無償貸付用地の取得というのがあるんですけども、無償で貸していたのに、これは何で四日市大学は取得したのか、理由があればお聞かせいただきたいんですけども。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。

なかなかはっきりしたところが調べ切れていないところがあるんですが、もともと暁学園のほうで買い戻す予定があったのかというところも、ちょっと想像の域になってしまうんですが、そういう話があったのかなというところと、あと、総合政策学部、こちらを設置する際に、文部科学省のほうからきちんと、四日市大学の底地について、暁学園のほうの名義にするような、そういった文部科学省からの要請というか、そういう通知もあったのかなというところで。すみません、確固たるものが過去のところで調べ切れていないんですが、もともとそういった取得の際の約束と、文部科学省から新たにそういう話も出たのかなというところかと理解はしております。

○ 森 康哲委員

大学の開設時には半分しか取得していなかったんだけど、文部科学省のほうから全部取得しなさいという指導があったということになれば、例えばこれを移転しようとする、同じようなことが言えると思うんですけど。かなりハードル、高いんですね。中心部にそれを移転しようとする、取得せなあかん。そんな制約なんか、本当にあるんですかね。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課、矢澤です。

なかなか当時と、今回新たな、もし仮に四日市大学が移転という場合はちょっと、当時

の時代背景と、すみません、詳細は調べないと分かりませんが、文部科学省の条件というのも変わってきていると思います。当時の大学設置に対する文部科学省の考えと今のところも考えていかなきゃいけないと思いますので、もし仮に移転ということになれば、それはちょっと改めて具体的話を持って文部科学省と話しないと、条件というのは、今の状況ではなかなか難しいのかなというふうには思っております。

○ 森 康哲委員

開学当初は、多分これ、最初、暁学園が持っていた土地ではなくて県有地だったと思うんですけど、その半分の土地も。県有地を暁学園が取得して、市のほうがあと半分を持ったというのが実態だと思うんですけども、やっぱり公有地が望ましいんですよね、やりやすいというか。民間の土地というのはなかなかそういうふうに、タイミング的なこともあって難しいと思うんですけども、そういう先進事例とか、もしあればまた教えていただきたいんですけど。

○ 矢澤政策推進課長

先進事例といいますか、冒頭ありましたように、大学の都心回帰の流れも名古屋のほうであったりしますので、その辺は底地とか、ちょっと調査できる範囲でさせていただきたいと思います。

○ 森 康哲委員

あと、これは1回一般質問もしたことあるんですけど、四日市市が買い取って、私立ではなくて四日市市立の大学にするという手はないんですかね、公立にするという。その先進事例は私、一般質問でも紹介したと思うんですけども。

○ 矢澤政策推進課長

四日市大学さん、先日も我々異動ということでご挨拶もさせていただいている中で、四日市大学を含め暁学園としては、現在の状況で何とかやっていくというところではありますので、なかなか四日市のほうで、直ちに市立、公立化という議論というのは、まずは四日市大学さん、正直、学生数が集まっていないという、留学生がなかなか来られていないという現状の中で、難しいという課題は大学、暁学園としても持っておりますので、

まず、その中で四日市大学として、今、2学部、総合政策学部、環境情報学部というところで、どうやっていくかというのは、四日市大学と一緒に我々もやっていくというところですので、今現在の中で、私立か公立かというのは、市としてはなかなか申し上げにくいといえますか、大学の動きを応援させていただきたいというところと。

一方で、三重県のほうも、県立大学というところの可能性というのを昨年度から調査しておるといところもございますので、こういったところの動きというのも、我々としては見守っていきながら、まずは四日市大学の取組というのを支援してまいりたいというふうに思っております。

○ 森 康哲委員

そういうことであれば、四日市大学にこだわらず、例えば三重大学を呼んでくるとか、県立大学を新設してもらおうと、そういう可能性もあると思うので、四日市の中心部に学生を呼び込むことによって、やはりいろいろな可能性があるということもありますので、ぜひ窓口を大きく開いていただいて、研究していただきたいと思います。

○ 山口智也委員長

だから、四日市大学って絞ってしまうと、なかなかできるできやんという可能性も非常に限られてくるけれども、高等教育という、もうちょっと広く捉えて、若者を中心市街地へというところの、そういった方向性がいいんじゃないかというところは、皆さん共有していただけますでしょうか、委員会として。

○ 早川新平委員

今森委員とか、さっき私が言うた、四日市大学に固定しているのではなしに、その先にあるもの、政策推進部は当然もう分かっておることやろうけど、キオクシアが今、土地がないから、もうこれで、6号棟で終わりやけれども、隣接しておる四日市大学やったら、7号棟とか、そういう形はその先にあるから私らは言っているだけであって、四日市大学単体だけで、少ないからどうやということではなしにな。

だから、当然、政策推進部なんかぴんときておるやろうけれども、あそこに敷地がもしあるのなら、7号棟とかいけるのかという意味の含みがあったので、今、初めて俺、意見も言うたけど、そういう意味での移転の可能性があるのかというところも、これ、四日市

全体から見たら、まちづくりの中で、キオクシアさんが来てくれたおかげで、四日市の財政、非常によくなったんだから、だから、それがまた岩手県へ行かれるよりはというところがあるのでね。一つの案として、前も樋口委員がいろいろ教えてくれているんだから、そういった考えね。

だから、当然そこは、キオクシアが受けるか受けないかと、ただ、これ、グランドデザインとして四日市全体から見たら、あそこにある必要がないのではないかという案件があるということだけは、ちょっと覚えておいていただきたいなど。意見でした。

○ 樋口龍馬委員

私も、高等教育機関を町なかということについては、いいのではないかなと思っています。その中で見えてくるまちづくりというのものもあるのかなと。

私立でいうと、暁、海星、四日市メリノール学院、大橋学園、古川学園は高校かな、大学機関が、四日市大学があつて、四日市看護医療大学があつて、ユマニテク短大があつて、ユマニテクプラザのほうに三重大学と東京大学がサテライトで来ているという環境なんですけど。学生の過ごす場所は、四日市にないわけですよ。

そういうものを一つ変えていくきっかけとしては、新たに再編されていく、新たな居場所の中で、若い世代が四日市というまちに親しんでいく、そんなエリアづくりができてくるのであれば、20年後というものが少し明るく見えてくるのかなという気はしております。高校生がいる場所もないし、大学生がいる場所もない。鈴鹿なんかは市役所を開放して、学生が市役所で勉強しておるわけですよ、例えば。この前も、ちょっと高校生らと話す機会があつたんですけども、あんたら、ふだんどこで勉強しておるのというと、学習塾に入れてもらって、そこの自習室を使うしかないわけですよ、四日市の子やと、ほとんど。自習室というものもないし。それは学生、見ないですわね、町なかで。

そういうまちづくりもやっぱりこれから考えていかなきゃいけないだろうし、そうじゃなかったら、四日市にこのまま住み続けようと思わないのと違うかなということを見ると、どこの学校ということを決めることをする必要はないと思うんですが、先ほど言われていたように、松阪みたいに、じゃ、今から一生懸命、県立大学の誘致活動をしていくのか。なかなか難しいと思うんですよ。

亀山の駅をこっちに持ってこようとして頑張っていた今の市長がいますけど、結局、自分が市長になったら、そんな話は一個も出さんくなるわけじゃないですか、言い方は厳し

いですけど。やっぱりそれは、後出しじゃんけんでなかなか難しいところもあると思うんですわ。ここまで頑張ってはるところを、うちが横やりは入れられやんわなというのは。

注目はしていかなきゃいけないけれども、今あるコンテンツってすごく、今どき大学を新しく設置するって、めっちゃ大変なのは皆さん、知っていますでしょう。文部科学省、なかなか認めないんですよ。子供が減っていくのに、新しい大学を開くのかって。じゃ、いかに大学の学科数を維持していったって、定員を維持していくのかって考えることは、私学に対して利益を供与しているわけではなくて、四日市のまちづくりに協力いただいているという視点に立たなきゃいけないんじゃないかなと私は思っています。

その中で、じゃ、これらの大学、四日市看護医療大学の場合はほとんどが、四日市で看護師さんになれるわけですけれども、じゃ、ユマニテク短期大学の保育士さんたちは四日市の保育園にどれぐらい寄与してくれるんだとか、四日市大学の総合政策学部があって、その人たちがどれだけ四日市市役所の人間として働いてくれるんだとか、そういうことを考えて、人的投資という視点も持ちながらね。それは、各高等学校に対しても一緒だと思うんです。

この前、防衛省の自衛隊の、要は自衛隊員を募集する期間があるわけですけれども、そのデータを見ていたら、海星高校から防衛大を受けた人数っていったって、それを逐一取っているわけですよ。きちんと海星高校に自衛隊で、防衛大を受けてくださいってアプローチに行っているんですよ。じゃ、四日市市役所は、四日市の市職員を受けてくださいというのをどれぐらいやっておると、あの人たちぐらい必死に。そう考えたときに、まだその必死感はきつくないんですよ、申し訳ないけど。

そういうこともしていかなきゃいけないし、学務課なんかともどんどん親しくなっていかなきゃいけないし、そこで酒を飲んでずぶずぶせいとは言いませんけれども、やっぱり一定の近さがあって、その中で安心して学生を預けられますわという四日市市でなきゃいけないし、四日市でしっかり一線級で働いていただける学生を育ててくださいねということも必要になってくるわけじゃないですか。

そういうリレーションをしていかなきゃいけないときに、前の政策推進部長さんは、やっぱり一つのどこかに肩を入れて公金を投入するということに対しては違和感があるということをおっしゃっていたけれども、それが戦略的投資なのか、ただ単に利益の供与なのかということをしっかり考えて、投資なのであれば打っていかないと、もうどんどんどんどん子供が減っていけば減っていくほど、魅力がなくなっていくわけですよ。いかに魅力

を今、少しでも引き上げて、子供たちが四日市というまちにとどまる、新たにやってくる、やってきた人が職に就くという流れをつくれるかというものと絡めたほうがいいんじゃないかなというふうに感じています。

これは意見、まとめの中に入れていただければと。

○ 山口智也委員長

投資という視点を取り入れて、四日市にしっかり若者にとどまってもらうような、そうした流れをつくるべきである。今回の取組も、全て取組をそういう視点でもって取り組んでいくべきであるというご指摘でした。ありがとうございます。

他の委員の皆様、1時間以上たってきましたけど、一旦休憩入れさせていただきましようか。もう意見、ほかにございますでしょうか。

○ 森 康哲委員

上手にまとめてもらった。

○ 山口智也委員長

まとめていただきましたね。

皆さんからいただいた意見は、報告書に追加で入れさせていただきたいなと思っております。

それでは、特にもうご意見はよろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。それでは、質疑はこの程度とさせていただきたいと思います。

ここからは所管事務調査の報告書になりますけれども、正副委員長で案を作成させていただきましたので、その内容について、まず事務局より、ちょっと簡潔に説明をお願いしたいなと思います。

○ 川合議会事務局主事

議会事務局、川合と申します。よろしく申し上げます。

資料は、戻っていただいて、002の報告書案、公有地の有効活用についてというファイルをお開きいただければと思います。よろしいでしょうか。

まず、初めにというところで、これは今回ご提案いただいた内容をまとめさせていただいております。めくっていただいて、2番からは、実際に会議の中で使っていた資料を入れさせていただいております。2番が、管財課さんでまとめていただいた、県の施設ですとか遊休地の一覧を入れさせていただいて、地図も入れさせていただいております。地図等々載っております、めくっていただいて、飛んで3番になりますが、こちらは四日市港に関する政策推進部からいただいた資料を再掲させていただいております。飛びまして、もろもろ物流の関係の資料があって、4番に四日市大学の経緯についてということで入れさせていただいております。

すみません、ページ数を言っていなかったんですが、ここまでが、タブレットでいうところの15分の12ページまでが、今までの資料の再掲ということでさせていただいております。

15分の13ページから、主な議論の内容というところに入れさせていただいております。項目を大まかに分けさせていただいております、四日市港の活用について、JR四日市駅周辺の整備について、高等教育機関の中心市街地への誘致についてということで入れさせていただいております、最後に、公有地の有効活用、都市ビジョンについてというところで、ご意見、今まで出たものを入れさせていただいております。

7番のまとめについてですけれども、最初の段落は、今まで公有地の有効活用について。

○ 山口智也委員長

7番だけ、全文読み上げていただいてもよろしいですか。

○ 川合議会事務局主事

7番、全文読ませさせていただきます。

当委員会では、市有の遊休地や、国、県が所有する土地を含めた公有地の有効活用の視点に立って、本市の将来的なまちづくりに活用できないかとの議論を進めてきたところであるが、その過程においては、本市に所在する高等教育機関である四日市大学の中心市街地への移設可能性の検討や、四日市港の活用に向けた過去の調査研究の再確認、さらには、

平成20年度に設置されたJ R四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会において取りまとめられた13項目の課題についての進捗状況について整理を行ったところである。

その議論の中で、本市では近年、近鉄四日市駅からJ R四日市駅付近に至る中心市街地において、バスタ事業の実施など大規模な整備に着手されたり、四日市港付近に係るまちづくりについても様々な動きがある中であって、これは今後100年にわたる本市の都市としての在り方を大きく左右する重要な事業が開始される、都市の顔を決める大事なタイミングであるとの認識を一にするに至ったところである。

執行部は、行政計画に基づき様々な事業を進めていくことになるが、この際、市民の民意を代表する議会として、市民と共に行政計画の期間を超える、より長期的な都市ビジョンを描いていくための議論を進めていく必要があることは言うまでもない。

しかし、委員会で扱った個別の課題の多くについては都市整備部が所管する事項であることなど、当委員会の所管範囲でこれ以上の調査研究を行うことは困難であると判断したところである。

そこで、当委員会としては、今後100年にわたるような長期都市ビジョンについて、公有地の有効活用の視点や、これまでの議論の中で課題とされてきたことに関する議論も含め、常任委員会の所管の範囲を横断する形で、さらに深く議論を進めるべきであるとの結論に至ったところであり、行政計画の期間を超えた、より長期の四日市の在り方を指し示す都市ビジョンの様々な観点から多く議論していくことを目的とした特別委員会の設置と、あわせて、特別委員会の設置に向けた取り計らいを推し進めていただくことを求め、調査報告とするものである。

以上でございます。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

なお、5番のJ R四日市駅周辺活性化事業の平成22年度の報告書に対する取組状況についてと、今日の質疑については、このページに付け加えをさせていただく予定です。そして、こういったまとめでいかせていただければなと思っておりますけれども、皆様、ご意見ありましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

それでは、このテーマにつきましては、調査はこれで終結をさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

特別委員会の申入れということで、皆さん共通認識をしていただいているというふうに思います。今回、公有地の有効活用を含めた都市ビジョンを描いていくべきだという方向性があり、このテーマについては、担当する部局が複数の委員会にまたがる内容であり、さらに深く議論を進めていくためには、特別委員会を設置して進めるべきであるという点で、委員会としては意見は一致しているものと受け止めております。

その中で、皆様の合意をいただければ、正副委員長として、正副議長に特別委員会の立ち上げについて申入れを行おうと思いますが、これについて、ご意見等がございますでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

ご同意いただけますでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。それでは、近日中に申入れのほうはさせていただければと思っております。

なお、本調査の報告書案の修正につきましては、お時間も限られておりますので、正副

委員長一任とさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。それでは、そのように進めさせていただきます。

理事者の方は、じゃ、ここでご退席をお願いします。ありがとうございました。

それでは、その他の事項に移らせていただきます。

まずは一つ目、所管事務調査、もう一つの本市の入札制度についての報告書につきましては、報告書案を作成させていただきました。会議用システムにアップさせていただいております。ご確認をいただいたというふうに思いますけれども、修正等がありますでしょうか。またご確認をいただきまして、修正等ございましたら、今月の22日金曜日までに事務局までお伝えいただきますようお願いいたします。

次に2番目、所管事務調査、公有地の先ほどの報告書についてなんですけれども、修正を反映したものが完成し次第、皆様に配信させていただきますので、ご確認をお願いしたいと思います。

3番目です。2月定例会議の議会報告会で、市民の皆さんから意見等をいただきました。その整理について、正副委員長のほうで整理をさせていただいた案を会議用システムにアップロードさせていただいております。全ての意見、四つですけれども、3のその他の意見に整理しておりますが、このように整理させていただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

4番目です。4月28日に開催予定の4常任委員会報告会の資料につきまして、3月3日に確認をさせていただきましたけれども、8分消防5分救急の現状及び消防隊・救急隊の活動について、本市の入札制度について、そして公有地の有効活用についての3項目の所管事務調査報告書の三つを資料とさせていただきたいと思います。

最後、5番目です。年間白書についてです。前回3月3日にご確認をいただいた手順で、

現時点での年間白書を作成し、会議用システムに案を配信しております。これに今回ご確認いただきました、本市の入札制度について、公有地の有効活用についての所管事務調査報告書の内容を追加させていただき、今年度の年間白書とさせていただきたいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

それでは、本日に予定しておりました項目は以上となります。

その他、何か皆さんからございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。それでは、本日の会議はこれで終了といたします。また来週4月28日、報告会がございますので、よろしく願いいたします。

じゃ、本日は以上でございます。

○ 樋口龍馬委員

一応、この委員会室にこの正副委員長の体制で集まるのは最後ですね。そうすると、ご挨拶をいただけるのかなと。

○ 山口智也委員長

そうでしたね。ありがとうございます。

本当に、なかなか十分なことができなかった1年、委員長としては、皆さんにしっかり十分なことができなかったとっております。また来年も引き続きお世話になりますので、どうぞよろしく願いいたします。大変にありがとうございました。

○ 井上 進副委員長

本当に何もできない副委員長で、ただ黙っておるだけで非常に申し訳なかったんですけども、本当に皆さんの、委員長のお力やまた皆さんのご協力の下、この委員会、1年間やってこれました。本当にありがとうございました。また来年度もよろしくお願ひしたいと思ひます。

○ 山口智也委員長

どうもお世話になりました。ありがとうございました。

じゃ、本日は以上です。ありがとうございました。

14 : 53 閉議