

都市・環境常任委員会
予算決算常任委員会都市・環境分科会

(令和元年9月13日)

○ 山口智也委員長

皆さん、おはようございます。連日お疲れさまです。

それでは、3日目の審査に入らせていただきまして、きょうより都市整備部の皆さんにお世話になります。

傍聴の方が1名入られております。

議案第19号 平成30年度四日市市一般会計及び各特別会計等の決算認定について

一般会計

歳出第8款 土木費

第1項 土木管理費

第2項 道路橋梁費

第3項 交通安全対策費

第4項 河川費

第6項 都市計画費

第8項 住宅費

歳出第11款 災害復旧費

第1項 土木施設災害復旧費

特別会計

土地区画整理事業特別会計

住宅新築資金等貸付事業特別会計

○ 山口智也委員長

それでは、決算常任委員会都市・環境分科会として、議案第19号平成30年度四日市市一般会計及び各特別会計等の決算認定に係る都市整備部所管部分の審査を行ってまいります。

まず、冒頭に、部長よりご挨拶いただきたいと思います。

○ 稲垣都市整備部長

連日審査、お疲れさまでございます。

都市整備部のほうでは多くの工事等をやっておりますので、非常に予算額も大きくなってきております。

その中で、効率よく進めてまいりたいという中で努力をしてまいりました。発注方法等も工夫しながらやっておりますので、どうかよろしくご審議のほどお願いいたします。

○ **山口智也委員長**

どうもありがとうございます。

それでは、決算につきましては、議案聴取会で多くの資料請求がございましたので、まず、その追加の資料の説明から求めたいと思います。

○ **伴都市整備部次長兼都市計画課長**

都市計画課、伴でございます。

それでは、決算常任委員会都市・環境分科会追加資料についてご説明をさせていただきます。

タブレット資料のコンテンツ一覧、058月定例会議会、07都市・環境常任委員会、こちらの中の006都市整備部関係資料をお願いいたします。

○ **山口智也委員長**

お願いします。

○ **伴都市整備部次長兼都市計画課長**

それでは、まず、1点目、あすなろう鉄道の運営状況についてのご説明をさせていただきます。

資料のほうは4ページからになります。

運営状況につきましては、6ページでございます鉄道事業再構築実施計画と実績決算とを比較した資料により、平成30年度の決算概要と運営状況を説明いたします。

こちらの表の上段には鉄道の運行を担っております第二種鉄道事業者四日市あすなろう鉄道株式会社、中段には鉄道施設の維持、更新を行う第三種鉄道事業者四日市市、下段には市の負担額、第二種、第三種の実質収支額などを記載しています。

各表の中の数字につきましては、平成27年度から平成30年度までは、左側が計画額、右

側の括弧の中には実績額を記載しており、令和元年度の括弧内の数字は予算額を記載しております。なお、令和2年度以降につきましては、計画額のみ記載となっております。

それでは、まず、第二種鉄道事業者でありますあすなろう鉄道の収入についてですが、収入の中で最も大きな割合を占めている旅客運輸収入は毎年3億7000万円程度となっております。平成30年度の旅客運輸収入の内訳で一番大きなものは定期外利用で、1億9800万円となっております。

平成30年度の収入の合計は4億5200万円となり、前年度を400万円上回りました。旅客運輸収入が前年度を上回った主な要因は、定期外利用者が年間で約1万5000人増加したことに伴う収入増によるものです。

なお、鉄道施設等保守業務受託収入は施設の点検や軽微な修繕等、あすなろう鉄道が市から受託している業務委託料であり、支出額と同額となります。

次に、支出についてですが、支出の中で最も大きな割合を占めている人件費は毎年2億6000万円程度となっており、平成30年度の決算におきましても2億6000万円となっております。

草刈り費用などの修繕費や車両の運行に要する電力費などの動力費等、その他の経費の決算額は表にお示しのとおりでございます。

なお、収入が支出を上回ったことにより、その他支出として市への寄附金5500万円を計上いたしました。

次に、第三種鉄道事業者であります四日市市の経常経費についてですが、支出の中で最も大きな割合を占めている鉄道施設等保守業務委託費は法定により義務づけられている施設の点検や自主点検などに要する費用で、第二種鉄道事業者に委託して実施しているものとなります。

平成30年度の委託費は8300万円となっております。

この費用が前年を上回った要因は、駅ホーム床版の剥落対応と緊急的に対応する必要があった箇所が前年に比べて多かったことによるものであります。

また、道床や枕木の交換等に係る経費であります修繕費やその他の経費につきましては表にお示しのとおりでございます。

次に、投資的経費についてですが、14両の車両更新を27年度から平成30年度の4カ年で16億1200万円を支出し、平成30年度に計画どおり完了いたしました。

平成30年度の支出は3億5700万円となり、前年度を4億2500万円下回りました。

この前年度を下回った主な要因としましては、更新する車両数が平成29年度の5両に対し、平成30年度は3両であったことにあります。

最後に、経常経費と投資的経費を合算した決算につきましては、平成27年度から平成30年度までの4カ年の合計は27億6100万円となりました。

このうち、平成27年度から30年度までの4カ年での国・県補助金の合計額は11億6000万円であり、4カ年で近鉄拠出金から充当した5億4400万円とを差し引いた額10億5700万円が一般財源からの支出額となります。

平成27年度からの4カ年であすなろう鉄道からの寄附金2億7000万円を受け、内部・八王子線基金へ積み立てました。

その結果、平成30年度末時点での基金残高は、運用益を含め、5億2700万円となっております。

10カ年の二種、三種の実質収支額は14億7500万円を想定していましたが、現時点では2億5600万円少なくなり、12億1900万円となる見込みであります。これは、あすなろう鉄道よりこれまでの4カ年で合計2億7000万円の寄附を受けたことが主な要因となっております。

なお、現時点で当初計画よりも市の実質負担額は少なくなる見込みではありますが、利用者数の減少も続いているため、あすなろう鉄道と連携し、引き続き利用者確保に向けた利用促進策を進めてまいります。

説明は以上となります。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

おはようございます。道路管理課の石田でございます。

私のほうからは、次ページ、お願いいたします。

2番の少年警察協助手員について、資料のご説明をさせていただきます。

これは、少年の非行防止や健全育成を目的として、三重県警察が少年警察ボランティアというものを規定しておりまして、その中に規定されておる一つのものでございます。

表を見ていただきたいと思います。

少年警察協助手員でございますけれども、活動内容といたしましては、少年の非行を防止し健全な育成を図るため、非行少年等に対する継続的な指導、助言を行い、立ち直りを支援、少年補導、有害環境の発見、広報啓発等の活動をするということになってございます。

そのほか、少年指導委員、これは風営法の関係の活動になるということのようでございます。

それから、少年警察学生ボランティア、これは、大学生や専門学校生などによる非行少年の防止というような活動をされているということでございます。

2番でございますが、少年警察協助員の委嘱ということでございます。

警察署長が警察署の管轄区域内に居住する者の中から委嘱するということになっておりまして、任期は2年、再任を妨げないというようなことになってございます。

3番で、各警察署、四日市における状況でございます。南警察署では34名の協助員の方、北警察署では26名の協助員の方が、西警察署では14名の協助員の方がご活躍されておるといようなことでございます。

2番の警察協助員のご説明については以上でございます。

引き続き、3番でございます。

ふれあいモールでの放置自転車への対応についてということで、資料をまとめさせていただきます。

これまでの経緯でございますけれども、ふれあいモールの近鉄高架下の駐輪につきましては、特に平成29年2月にコンビニエンスストアがオープンするなど、平成30年6月ごろには放置区域の返還業務をやっている受託業者からも店舗前の放置禁止区域への自転車の駐輪が顕著になってきているという報告も上がってきてございます。

また、その後、コンビニエンスストアさんや百貨店さんからも対応についてご相談をいただいているという経緯がございます。

こうしたことから、対応について検討させていただきまして、平成30年の7月からは事業者による警告チラシ、これは次ページにちょっと添付させていただいておりますけれども、こういったものを使い、警告を始めてございます。

平成30年9月からは週2回程度の巡視と自転車の撤去も開始させていただき、平成30年9月から本年5月にかけての24台、自転車の撤去を行っているところでございます。

しかしながら、令和元年、ことし夏ごろにかけて駐輪台数の非常に増加が見られてございます。また、夏には大四日市まつりの開催も控えていたということもございましたので、7月末には百貨店と協力しまして、午前、午後の警告チラシによる啓発、それと、翌日まで駐輪された自転車の撤去など、1週間、特に集中的に対応を行ったところでございます。

その結果、大四日まつり開始時点では駐輪台数は、なくなりはありませんでしたけれども、

半減するといった効果がございました。現在も毎日の巡視やチラシの張りつけなど、対応を継続しているところでございます。

今後についてでございます。

今後も百貨店様等と協力しながら、対応を継続していくということで考えています。

また、令和2年、来年の4月に新たに近鉄湯の山線の高架下の無料駐車を設置しますので、そちらへの誘導を働きかけていくと。あわせて、自転車の放置禁止区域であることをわかりやすく表示する対応など、こういったことを検討していきたいと考えてございます。

そして、中期的には、現在、近鉄四日市駅周辺等整備事業などにおいて、自転車の利用者の不法な駐輪をせずにまちなかの施設が利用しやすい環境を整えるというようなことを検討しておりますので、そうした中でまた対応策を検討していきたいと考えているところでございます。

私のほうからは以上でございます。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。よろしくお願いをいたします。

私からは、堀木日永線自転車レーンの整備についてご説明をさせていただきます。

資料10ページをごらんください。

委員からは、平成30年度に整備をしました堀木日永線の自転車レーンの整備計画や公安委員会との協議内容について、資料の請求をいただきましたので、ご説明をさせていただきます。

まず、堀木日永線の自転車レーンは市立図書館から市道子酉八王子線、これは笹川通りでございますが、までの全体整備計画延長を2.5kmとして、平成23年度より市立図書館前から整備に着手し、平成30年度末時点では鹿化川と天白川の真ん中あたりの市道日永東日野線との交差点までの約560mの整備を行っております。

この整備に当たりましては、公安委員会として、三重県警察本部と四日市南警察署と、現場立ち会いを行い、自転車レーンの整備について協議を行っております。

協議内容は10ページから11ページにかけて記載をさせていただいておりますが、平成30年度に整備をした区間の中には路肩が狭い区間もあり、協議の中では公安委員会からは、この当委員会で委員会からご指摘もいただきましたが、歩道を狭めて路肩を広げられない

のかという意見や、路肩の狭い区間については自転車は歩行者道を走行するようにしてはどうかなどとの意見もいただきました。

私どもといたしましては、自転車は車道走行が基本的なルールのもとで、自転車が安全に走行できるよう路面表示を行い、自動車のドライバーにも自転車の走行位置を認識していただくことで安全対策になる。またこの整備は、既存の道路形態を生かして整備を進めるといった中で、今後、接触事故等がふえた場合は表示方法について再検討を行う必要性も見据えた上で、公安委員会からは了解を得たところでございます。

整備につきましては、こういった公安委員会との協議を終えた上で、平成30年度の事業を終えたところでございます。

私からの説明は以上でございます。

○ 村田市街地整備・公園課長

市街地整備・公園課の村田です。よろしくお願いいたします。

私からは、垂坂公園・羽津山緑地の整備について説明させていただきます。12ページをござんください。

図面の①の箇所なんですけど、垂坂公園・羽津山緑地の間を通る市道霞ヶ浦垂坂線の北川、北ゾーンの整備としまして、園路整備として、平成30年度、黄色の着色部分なんですけど、盛土工事を2000万円で行いました。

次に、赤色で、令和元年度、今年度なんですけど、園路整備で1200万円として、園路の整備として3mの園路のアスファルト舗装、転落防止を行います。

青の部分、令和2年度になりますけど、園路整備でアスファルト舗装と転落防止、階段工を行い、この一連の工事として、ここまでを完了させていただく予定でございます。

これにより、既設の広場や園路とつながり、回遊が可能になる状態でございます。

次に、②番で、ちょうど市道の南側、南ゾーンの整備でございます。

羽津中学校西側の進入路整備といたしまして、平成30年度、黄色部分なんですけど、樹木の伐採で、1900万円です。

赤の部分で、今年度、令和元年度なんですけど、樹木の伐採で4500万円です。

青の部分で、令和2年度以降、進入路の整備として5mの道路のアスファルト舗装、ガードレール、側溝整備を随時行ってまいりたいと考えております。

また、その図面一番下の部分なんですけど、駐車場と園路整備も令和2年度より行って

まいります。

進入路につきましては、今後整備を進める公園南側のエリアに利用者がアクセスしやすくなるため、園路を兼ねた管理通路として整備するものでございます。

これにより、多くの方に利用いただけるよう、駐車場整備、園路整備を行ってまいります。

13ページに園路の整備と進入路整備の標準断面図と写真を添付させていただいております。

以上でございます。よろしく願いいたします。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

都市計画課、伴でございます。

それでは、引き続きまして、6番の住宅施策に係る事業費についてご説明をさせていただきます。

こちらのほうは、住宅施策に係ります2事業につきまして、その予算立ての根拠と対応状況がわかる資料ということでご請求をいただきました。

資料14ページのまず1番、平成30年度の予算と決算の内容としまして、二つの事業費ごとに、左側に予算、右側に決算のそれぞれの額とその内訳をお示ししております。

まず、住宅施策推進事業費として、956万円の予算を上げさせていただいております。このうち412万円が住み替え支援事業の補助金に係る予算となっております。

こちらは、郊外住宅団地子育て世帯の住み替え支援事業補助金に充てられるもので、事業の概要としましては、表の下、注釈1にお示ししております。

市外から転入する子育て世帯を対象に、空き家を借りて住み替える際の家賃や空き家を購入してリフォームする場合の費用の一部を助成するもので、市内のモデル団地を対象に、家賃の補助の場合は家賃の半分以下で上限月額3万円、親世帯と同一小学校区への近居を行う場合は上限月額4万円を、最長3年間補助を行うというものであります。また、リフォーム補助の場合はリフォーム費用の3分の1で上限30万円、近居の場合は上限50万円の補助を行うものであります。

補助予算額は、家賃補助として月額3万円を3世帯、近居の月額4万円を3世帯、合計6世帯の12カ月分252万円を計上してございました。また、リフォーム補助としては上限30万円を2世帯、近居の上限50万円を2世帯、合計4世帯分160万円を計上してございました。

これに対し、申し込みが家賃補助の3件にとどまったため、決算額は99万円となっております。その内訳は、家賃補助として月額3万円の補助をしている2年目の方が2世帯で、その方の12カ月分と、30年度途中から転入の方が1世帯、月額3万円の9カ月分となっております。

次に、移住促進空き家リノベーション事業費としまして、300万円の予算を上げさせていただきます。

こちらは移住促進のための空き家リノベーション事業補助金に充てられるもので、事業の概要は表の下の注釈の2に示しております。

県外から市内への転入者を対象に、空き家を購入してリフォームをする場合の費用の一部を助成するもので、リフォーム費用の3分の1で、上限100万円を補助するものとなります。

補助金は全額県費であり、市を介して移住者へ補助金を交付するものとなります。

予算額は、3世帯が上限100万円を利用する想定で算定しております。

これに対し、申し込みがなかったため、決算額はゼロとなっております。

2の住み替え支援制度の周知状況のところで、昨年度におけますこの住み替え支援に関する取り組み状況をお示ししております。

昨年度におきます取り組み、周知状況としましては、本市のホームページ上で制度の状況提供を行ったり、関係各課や市民センターにおいて、次のページ以降、15ページ、16ページにあります支援事業の案内リーフレットの配架を行っております。

また、固定資産税の納税通知書とともに制度利用の啓発チラシの送付をしたり、新聞の折り込みチラシへの掲載なども継続的に行っております。

そのほか、宅建業業界等の団体の方と連携し、空き家無料相談会の場においても制度の案内を行うなど、周知に努めております。

以上が住宅施策に係る事業費とその取り組みの状況の説明となります。

○ 小田市営住宅課長

市営住宅課の小田でございます。

私のほうからは、市営住宅敷地内の放置自動車等の現状について説明をさせていただきますと思います。

資料は17ページになります。

市営住宅条例に、放置車両に対する措置に関する事項を追加させていただくために、平成30年3月に条例改正を行いまして、平成30年10月に施行をいたしました。

改正内容につきましては、市営住宅の敷地内の放置自動車等に対しまして、所有者の調査や撤去、処分等を可能とするものでございまして、条例改正後の対応の流れを下記にお示しいたしております。

その流れといたしましては、放置自動車等を確認いたしますと、まず警告書を張りつけたり所有者の調査を行います。

そうしまして、所有者が判明いたしますと、その所有者に対しまして引き取りの指導でありますとか撤去の勧告、命令等をさせていただくことになります。

それでも従わない場合あるいは所有者が不明な場合につきましては、放置自動車を別の保管場へ移動して保管をさせていただきます。

そして、一定期間を経過した後に廃物認定をさせていただくことになります。

それに基づきまして、処分をさせていただくという流れになってございます。

続きまして、改正後の取り組み状況についてでございます。

条例施行後、順次所有者調査を行いまして所有者が判明した放置自動車等に対しましては文書や口頭にて撤去等を促してまいりました。

また、所有者が判明しなかった放置自動車等に対しましては、注意、警告書の張りつけを行ってきました。

平成30年度の各取り組みの件数は以下のとおりとなっております。

続きまして、放置自動車等の状況でございます。

条例改正をお願いしました時点でご報告をさせていただきました台数が平成29年11月現在で37台ということでしたが、その後、4台の追加、4台が新たに確認をされました。

その後、放置が解消されましたものが16台で平成30年度末には25台というふうになってございます。

また、参考といたしましてこの7月末現在につきましては21台となっております。

続いて、18ページ、19ページでございますが、市営住宅条例の抜粋をつけさせていただいております。

これにつきましては、放置車両に対する措置の第5章を市営住宅条例に全て丸々追加をさせていただいた形になってございますので、今回はその部分を改めまして資料として出

させていただきます。

以上でございます。

○ **山口智也委員長**

ありがとうございました。

では、追加資料の部分について、質疑がございましたら、順次ご発言いただきたいと思
います。

○ **森 康哲委員**

まず、あすなろう鉄道のところでお尋ねします。

これ、もう最終的な赤字というか市の持ち出し及び国や県の補助金、これが平成30年度
は19億円。

○ **伴都市整備部次長兼都市計画課長**

資料のほうは6ページの表の中の赤点々で囲ってございますずっと下のほうになります
が、表の左のほうで見ますと⑧市の負担額というところが市の持ち出し分というところ
になります。

この中の、平成30年度でですと、括弧の中の数字が2億2400万円となっております。こ
れが市の持ち出し分、市の負担額ということになってございます。

その二つ上につきましては、⑥のところですけど、国からの補助金ということで1億
9200万円というふうにごらんいただければと思います。

○ **森 康哲委員**

そうすると、国・県の補助金と市の負担額、税金を投入するのが合わせて4億円以上投
入して、なおかつ近鉄からの8億円の基金、これが8700万円充当されるということは、約
5億円の赤字ということになると思うんですけども、この近鉄の8億円というのは残り
幾らぐらいあるんですかね。

○ **伴都市整備部次長兼都市計画課長**

平成30年度末時点で、5億2700万円になってございます。

○ 森 康哲委員

括弧を全部足していくともっとなるのでは。平成27年度で1億8400万円ということですよ。平成28年度は1億500万円、平成29年度で1億6800万円、平成30年度で8700万円、これ全部足して、8億円から引いたら残り。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

その中には、寄附金としまして、4カ年で2億7000万円を含めての計算してございます。それで、今おっしゃっていただいたところを引くと、残額は5億2000万円余りということになります。

○ 森 康哲委員

そうすると、寄附金も少しずつ足していきながらになると思うんですけども、だんだん減ってそんなに長く残ることがない。何が言いたいかというと、もともと残す一番の理由になった高校と地域からの要望、これがあったと思うんですけども、定期収入が、学生が特に減っていると。

その中で、定期外収入はふえているけれども、定期の収入は値上げしたから減ったのかなと思うんですが、その辺の兼ね合いが、当初のもくろみと変わってきていると思うんですけども、対策みたいなものは何か考えているんですかね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

まず、また今回利用状況の報告はさせていただきますが、学生定期の方の利用者というのも若干減少傾向は続いてございますが、減り幅としてはある程度小さくなってきているという状況にはございます。

まず、この通学定期利用者の方に対してはいろんな利用促進を進めていく中で、例えば、今年度から1年定期の採用ですとかというところの工夫もしたりということで、より一層の利用促進に努めております。

○ 森 康哲委員

減り幅は少なくなっているかもしれないですけども、一番残す理由になったのは子供

たちが安全に通学する手段として、バスではなくて鉄道を残したほうが良いというのが理由やったんですよね。短時間に大量に人員を運べるというので鉄道が一番良いというところだったと思うので、そこが崩れてくると、バスでも良いじゃないかと、人数が減ってくればね。

雨の日だけ乗るという現状があると思うんですよ。その辺が、やはり四日市市民全体としては、市民全員が利用するものなら理由は立つんですけども、やはり一部の地域しか利用しない、公共交通として残した一番の理由が崩れかかっているというのはよくないと思うので、その辺やっぱり利用促進、安全に子供たちが利用してもらいやすいような工夫をしていかなあかんと思うんですけども、例えば、IC化や近鉄の定期と連動していないですよ、別々になっています。その辺の連携がどういうふうにとれていくのかとか、何か工夫しないといけないと思うんですけども、その辺の考え方というのはないんですか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

例としてIC化という話も出していただきました。

こちらにつきましては、確かに鉄道、バスでもかなり普及しているところですので、どういうふうな形で導入できるかというところも含めて今、検討している最中でございます。

○ 森 康哲委員

いろいろ考えてもらっておるのはわかるんですけど、やっぱり時間も大切なので、どんどんやっぱり減っていくようでは困ると思いますし、今現在通っている子供たちの安全対策というのも大事やと思うので、早急にその辺は改善をお願いしたいと思います。

引き続き、いいですか。

○ 山口智也委員長

お願いします。

○ 森 康哲委員

少年警察協助員の資料を用意していただいております。

道路管理課のほうでは交通指導員という形で各小学校区に配置をしていただいていると

思うんですけれども、四日市版の地域コミュニティーみたいな、学校コミュニティーをつくる動きがありますよね。

四日市版コミュニティスクールというので、その学校区の中の特に子供たちの安全を見守るのを、今までは保護者、PTAや保護者だけでやっていたのを、そういう地域の団体、自主防犯組織、青色回転灯や交通指導員も含めて、警察協助手や、いろいろなそういう組織と共通の情報網を持って、効果的な子供の見守りをしていこうという動きがあるんですけれども、その辺キャッチされていますでしょうか。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

今、四日市版のコミュニティスクールということでご確認をいただきました。

我々、交通安全のほうの所掌をさせていただいております、恐らく子供の全般の見守り、先ほど、交通指導員、協助手のところの非行防止というようなことがあったんですけれども、そういったところを保護者やPTAだけでなく、地域で見守ろうというような動きがあるということだと思います。

申しわけないですが、我々交通のところとしては、まだ具体的に関与させていただいたりというところはないというような状況ではございます。

○ 森 康哲委員

交通指導員さんにおいては、学校区に1人配置をしていただいている状況だと思うんですけれども子供の登下校、特に下校時の安全対策、これをやはり地域一緒になって学校と取り組まないと、子供の下校時の安全が懸念されているところだということですので、ぜひ交通指導員さんも含めて、その会議体の中に入っていくような連携をとってほしいんですけれども、現在、コミュニティスクールやっている地区というのは結構ふえているはずなんですよ。市内60校、小中学校ある中で、半分ぐらいは取り組みが始まっているはずなので、その辺のところの情報をとりながら、積極的にやはり道路管理課のほうで検討していく必要があると思いますけど、考え方をお聞きしたいんですが。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課、石田でございます。

特に交通安全について、地域の様子も変わってきている、時代も変わってきているということのお話をいただきました。

実は、四日市の交通指導員は、現状、各学校の校長先生に依頼しまして、そういった担える方をご推薦いただいておりますというような形で運用させていただいております。

また、学校のほうも含めて、そういったいわゆる組み立てが変わってきて、交通安全に寄与していただくようなことになれば、我々も惜しまず出て行って対応したいとは思いません。

○ 森 康哲委員

ぜひ期待しますので、よろしくお願いします。

引き続き、いいですか。

垂坂公園の園路整備のところなんですけれども、予定より少し進むスピードが鈍っているのかなと思うんですが、これは国の予算の関係なんですか。

○ 村田市街地整備・公園課長

今、国の予算が頭打ちになっておりまして、国体の関連があって少し予算が減ってきておるのもありますのでその状況で今少し遅い状況ではございます。

○ 森 康哲委員

一番左下の、令和2年度以降、駐車場園路整備のところなんですけど、ここへ行くまでの山手中学校の前の道からの進入路は整備計画には入っていないんですか。

○ 村田市街地整備・公園課長

委員おっしゃりますのは、市道部分ということでございましょうか。

公園事業としましては、申しわけございません。まず公園に関連するところと、狭いですが車は通れる状態ですので、来られた方のためにまず中の駐車場の整備を考えております。

○ 森 康哲委員

中だけ整備しても、やはりそこへ入っていくところの入り口が危ない状態では利用者が

安全に利用していただくことができないと思いますので、その辺は一体となって道路整備課と整備を進めていく必要があると思うんですけれどもどうですか。

○ 川尻都市整備部理事

今、委員からご指摘ありましたように、利用者のために駐車場を整備するのであれば進入路の整備というのも、その状況をきちんと確認して、同時にできるように検討させていただきたいと思います。

○ 森 康哲委員

きちっとした形でできるように、安全に利用していただくのが目的だと思いますので、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した。

では、他にございますでしょうか。

○ 小林博次委員

関連。

○ 山口智也委員長

関連で、小林委員。

○ 小林博次委員

あすなろう鉄道は大体10年ぐらい補助金で継続できるやろうと、こういう見通しで取りかかってきたわけやけど、それ以降の見通し、もっと県費が、例えば高等学校があるので、県費投入がもっとないと継続は難しいと思っているんやけど、そのあたりの対応、対策がどんなふうになっているのか。

それから、ナローゲージは日本で2路線ぐらいしか残っていない、路線を残すというのは、別の言い方すると歴史的な財産を残すという一面と道楽なんやね。

だから、そのあたりをどんなふうに捉えて、学生の足として、もしくは市民の足として生活に必要な鉄道として捉えてやっていくのと、ナローゲージで残していく、特殊な線路幅として残していくというのでは意味合いが変わると思うんやわ。

例えば車両を投入するにしても、近鉄と同じ幅で鉄道があったら、中古車両使えるわね、格安の。ところが、どこにもないとすれば、新しい車両つくって投入するしかない、割高になるわけやね。だから、その辺の問題。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

まず、どういうふうに計画立ててというところのお話なんですけど、6ページにございますように、まずは10カ年という計画を立てて今やっておりますというところで、まず5カ年目となっておりますので、今年度この計画を若干見直して、まずは残りの5年というところをしっかりと捉えていきたいというのが今の考えでございます。

あと、ナローゲージというところで観光資源であるということと、どういうふうな考えでというところのお話なんですけど、まず、やはり年間で280万人等の足を運んでおりますので、まずは市民の方の足を運ぶ重要な公共交通というところがございますが、あわせて、ご紹介いただきましたように、一つの観光資源というところもございます。

それと、あと、ご指摘いただきましたように、ナローゲージということで、いろいろ施設、特に車両のほう割高になるのではないかとということで、確かに他の路線からの流用というのができない状況にございまして割高になるというところはございますが、この幅を変えていくということは実態として不可能ですので、まずはもうこの形の中で残していくというふうに考えてございます。

○ 小林博次委員

近鉄から譲り受けた時点では大体年間乗降客300万人あったわけやね。20万人ぐらい減ったわけやけど、あなた方が言うように、観光資源としてというのは、ふえ続けやなあかんわな。

そうすると、観光でという努力の跡が見受けられやん。このままいくと10年後どうするのと、あと5年後どうするんやということが問われるわけや。ところが、あなた方は5年以降の計画を持っていない。どうしていくのというのが政策的に出てこないと絶対うまくいかん。だから、森委員が心配されておるのかなと思う。

だから10年してそう遠くない時期に鉄道どっかいったなというそういうことになる可能性がある。280万人に減ってこれをどうやってふやしていくんやというのをやらんとまずいと思うね。

だから、行政側が市民の要望に応える格好で次の一手が打たれないと、何にも金かけずに次の一手ができるとは思っていないので、だから、そういう誘導政策みたいなものをわかる格好で浮かび上がらせたほうがええのと違うかなという気がしている。そのあたり何かあれば聞かせてください。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

まず、人員のところのお話を再度いただきましたもので、そのところですけども、300万人を超えていたところが20万人ぐらい減っているという状況は事実ございます。

ただ、今280万人程度で推移しておるということで、全体的には概ねこの数字で推移しておるところではございます。

それと、あと、観光資源というところであればふえてもいいのではないかというお話もいただきました。

利用者を見てみますと、定期外利用者というのは若干ですがふえてございます。定期外利用者という方は、例えばこういう観光資源としてですとか、イベント等もしてございますので、そういうときの利用者が定期外という利用でございまして、なかなかこの中のどれだけかという分析は難しいところではあります。そういうところでふえている部分もあろうというふうには考えてございます。

○ 森 康哲委員

済みません、300万人と言っていますけど1日1万人の利用者があったからスタートはその数字やったと思うんですけど、それだけちょっと確認。

○ 山口智也委員長

確認、伴次長。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

済みません、おっしゃられるように実際、多いときは1日1万人ということで360万人

ございました。多いときには360万人から、今280万人程度という状況がございます。

○ 山口智也委員長

答弁の続きで、10年計画の後の取り組みというところ。

○ 稲垣都市整備部長

あすなろうについていろいろご質問いただきましたので、答弁漏れの部分もあったかと思えますので。

まず、鉄道事業ですけれども、基本的には鉄道を引いて住宅を開発していく、これが過去においては基本的な成功モデルであったというふうに認識をしております。

その中で、あすなろう鉄道の沿線でも大規模な開発というのが若干ございました。

そういったところには、あすなろう鉄道の利用を働きかけるといったことをやってきておりまして、通勤定期については減少はとまっているといった状況でございます。

そうしたことからいうと、ある程度そこに新たに住んだ方が乗っていただいているという可能性もあるなというふうには思っております。

そうしますと、家を買っていく世代って子育て世代になってまいりますので、この先、若干なりとも通学需要とか、そういったものもふえてくる、そういった可能性はあるなというふうに思っています。

また、今般、内部駅と西日野駅で駅前広場の整備をさせていただいておりますけれども、こういったものに付随して、交通の便が上がってまいりますと、周辺での開発とかというのは促されていくのではないかと、これも期待をしているところでございます。

全体をトータル的に、それを進めていって、結果として、少なくとも減少をとめるという形にして、それから増加を目指していくという方向で、今回の総合計画でもそうですけれども、公共交通と連携した土地利用といったことで進めていこうということで考えているというのが1点です。

そして、5年目の見直しなんですけれども、これは三種の鉄道事業者、市としては資産保有というのがこの中に出てこないんです。

国のお金が入って車両を買うということができれば、車両自体の価値というのは保有するという形になりますので、そういったところも含んで、一体どういう状況になっているのかと一旦冷静に考えなければいけないと思っております。

それを踏まえた上でここからまず次の10年とか、そういった中で、できれば20年ぐらいを見通して、10年間でどう考えるといった形での精査、そういったものを進めたいというふうに考えているところでございます。

以上です。

○ 小林博次委員

当初は値上げしたから、360万人から多分40万人ぐらい減って、人口減少とか、さまざまな要因で20万人ぐらい減って300万人という数字を出すんやけど、これ例えば西日野の駅前広場でもうちょっと早く、例えばパーク・アンド・ライドをしようとしたら、昔は畑か田んぼがかなりあったけど今は住宅開発されてしまった。あなた方の対応が遅いから、自動車、自転車で来てもらって鉄道を利用してもらうという、そういう使い方というのはかなり有効な使い方の一つなんやわな。だから、乗客をふやしていく一つの手段でもあったと思うよ。

ほかの駅についても、やっぱり同じようなことが対策として考えられるので、そのあたりはやっぱり広場確保とかを年次的にやっていく必要があると思うね、長い時間使っていくと思うのなら。

だから、一定程度は資金を入れても、もとが取れるような整備をすべきでないのかなど思っているの。それから、立地適正化計画で今さまざまな計画をこれから打ち出してくる。そのうちに公共交通もあると思うんやけど、あなた方は例えばこの鉄道がない地域の人たちにはバスを集中的に走らせていくような発想がないと、鉄道のない地域は陸の孤島になって人が住まないということになる。

だから、バス、タクシー、デマンド交通、いろんな考え方があるけど、バスの利用者がなくなったから路線を廃止することをしていたら陸の孤島は解消できやん。人が乗ろうと乗らまいと、まちが存在している以上は足が必要なので、それをきちっと確保するということの大事な部分としてあすなろう鉄道を位置づけしていかんと、鉄道を残しようがなくなってくるので、もうちょっと大きい計画を練って考えていくべきではないのかなど。これは、要望、意見として言っています。

それから、ふれあいモールの自転車の放置、よろしい。

○ 山口智也委員長

お願いします。

○ 小林博次委員

これ、取り締まりを集中的にやっただと書いてあるよね。あの辺りも今度ペDESTリアンデッキができたりまちが変化してくると思うんやけど。人がふえたり便利になったり、活性化がしないなら50億円も投じる必要がないので、金を入れるというのはまちが活性化していくということを前提に対応しているので、そうすると、放置自転車を邪魔やからどけよという感覚でなく、地下に駐輪できるような施設をつくったりそういう場所をやっぴりきちっと考えるべきと違うかなと。

ほかへ行ったら、公営で自転車を低料金で収納できるような施設はあるわけや。だから、今度ふれあいモールがどいていく、あのあたりの空き地ができるというようなことがあるので、そういうことも一緒に考えたらどうなのかなと、こんなふうに思っているんやけど、そのあたりの考え方。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

委員がおっしゃられるように、以前は中央通り沿いの、近鉄四日市駅でいうと南の出口のところが主な人の流れだったと思います。

おかげさまで、市のほうもふれあいモールの再整備を5年前にさせていただきました、そちらのほうに人の流れが変わってきているところがあります。

そうした中から、駐輪がちょっとふえてきたというような流れがあると思います。

我々、自転車を管理はさせていただいておりますけれども、例えば、今後、駅の周辺も手をつけさせていただく。そうしますと、新たな、例えばペDESTリアンデッキのお話出ましたけれども、新たな空間も出てくるというようなこともございます。

当然こういった自転車対策というのは、周辺施設の動き全般を含めて検討して行って、活性化したのであれば、それに基づいた対応の仕方というのを適宜、何ができるのかというのを考えていくことが必要であると、これは、私どもの課だけでなく、都市整備部全体で考えていく必要があるということの認識でございます。

○ 小林博次委員

前向いて対応を考えてくれそうな雰囲気でも答弁聞いたけど、スターアイランドがどいていく、スターアイランドがどいて一説によると、マンションが建つみたいな感じがあるけど、これはとんでもない話で、ああいった場所に穴を掘って自転車が入る場所をつくってあげるとか、あるいは、エレベータつけて勝手に自転車を上へ上げるような、何かそういう取り組み。ついでに言うけど、スターアイランドは、戦災復興であのあたりの商業活性化を図るといことで鉄道会社に渡したので、それがなかったら返してもらわんとあかんわけやから、勝手にマンション建てて良いって、そんなことはないので、そのあたりは肝に銘じておくべきやと思う。

だから、いろいろ方法はあると思うのでちょっと知恵絞って、相手ときちっと話して対応する、そんなことがいいのかなと、要望です。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

それでは、ここで1時間たちましたので、一旦休憩挟ませていただきまして、11時10分、再開をさせていただきます。

11:00 休憩

11:07 再開

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。ちょっと5分早いですが、再開をさせていただきます。

それでは、引き続き、追加資料の分について質疑をお願いいたします。

加納委員、お願いします。

○ 加納康樹委員

いろいろありますけど、とりあえずあすなろう鉄道の関連からです。

さっきのやりとりで、部長が終わりのほうに言った、いろいろ評価できるところもあるんじゃないかというところで、以前に資料請求もして出してもらったあすなろう鉄道の貸借対照表とかを見ると、当然車両も新しく更新されてきたので、貸借的には明るいという

のもおかしいんですけど、いい傾向になりつつあるという判断をされているからのさっきのご発言ということでもいいんでしょうか。

○ 稲垣都市整備部長

まず、市としては三種の事業者ということで、車両等を保有している形になります。

ただ、市の会計の中で、この車両なんですけれども、その実質的な価値とかそういったものが市の決算ではわからない部分というのが実際であります。

実際のところ、買った価格がその瞬間の価値であるということであれば、それに対して国費が半分入っているということになると、半分の価格で大きい価値のものが手に入っているということもございますので、そういった保有資産的なところの考え方、それも含めて、市として三種の事業者としてのものを1回見ていかなあかんのではないかとといったことを思っております。

例えば10年で資産はなくなってしまうわけではございませんので、あと30年、40年、もっと使えるわけなんですけれども、そうした中で、全体のコスト的にどういう評価ができるのかというのをしっかり見直した上で、その先を見越して次の10年といった形のものをしっかり考えていくべきではないかと、そういった中で、今までのものをあらためてチェックしていこうというふうに思っているということでございます。

○ 加納康樹委員

わかりました。

それでは、済みません、ちょっとまた改めてということでは言わせていきます。

予算的には平成31年、令和元年のところに、議会に説明もなく潜り込ませた例のなろうブルーとなろうグリーンの塗りかえの件なんですけど、それが勝手に検討されていたのは平成30年度だろうということ、改めてお伺いだけしておきたいんですが、一旦はとまりましたけど、なぜグリーンに塗りかえるという判断、なろうブルーのほうが皆さんから愛されているという民意をわかっていない。決まったことだからグリーンに塗りかえるという、そういう感覚を私はゆゆしきことだと思っています。

市民の皆さんが何を求めているのかというのがわからずにああいう判断をしようとしたということについて改めてのコメントはいただきたいと思います。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

なろうブルー、なろうグリーンの扱いにつきましては、前のところでもご説明はさせていただいたと思いますが、まず、暫定的になろうブルーを入れて、あと、いろいろ募集をかけた中で、そこで採用になった車両に統一していくという、当初はそういう考えであったというところがございます。

今後でございますけど、なろうブルーの車両、今年度3両の点検を予定してございまして、最後の1両が点検を終えるという状況でございます。

前にご説明させてもらいましたが、次の点検もございますので、そういう段階までにはどういう方向でいくかというのは整理をしてまいりたいと考えております。

○ 加納康樹委員

もう繰り返しになるので、これ以上言いませんが、早期にその辺の判断をして、アナウンスすべきだというふうに私は思っています。

特に、87分の6ページとかを見ると、これはもう解説をするまでもないですが、特に前半の5年は車両更新等々が入ってということで、後半にかけて、更新が落ち着いたときに果たしてこういう数字をちゃんと出せるのかと思っています。

もちろん、その先10年も、原課のほうで計画をしていただきたいんですが、本当に2年度以降にこの数字をつくることのできるのかというのが非常に大きいところかと思っています。

まず、確認まで、皆さんはどう思っていらっしゃいますか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

これ、当初の10カ年という計画を立てた数字でございます。

平成27年から4カ年で車両更新がございましたもので、この4カ年と比べると、今年度含めて、若干金額のほうがというところがあります。

ただ、当初10カ年で立てた計画でございますので、この後の6年といいますか5年間ではこの数字で推移をさせていくんだと、今の時点では考えてございますが、先ほどからご説明させていただいていますように、まず、10年の半分が経つタイミングでございますので、先を見据えた中での残り5年のところを少しチェックかけていきたいと考えております。

○ 加納康樹委員

私は、きついこと言うかもしれませんが、あすなろう鉄道を残さなくちゃならないという、そちらの立場でずっといますので、このあすなろう鉄道を残してもらったというのは田中市長の大きな判断、私としてはいい判断をされたんだなと思っています。

オーストラリア記念館をなくしたという判断は非常に怒っているんですが、こちらはいい判断をされたというふうに思っています。

じゃ、今後とも経営をよくしていこうというため、先ほどやりとりでもありましたが、何か工夫はないのかとって、ろくに工夫の話も出てこなかったんですけど、この11月にもリニューアルオープンする店があります。

交通渋滞も心配されてバスを乗り入れるというのがあります。

そんなことよりも、まず、あのショッピングセンター全体に対して、従業員さん、あすなろうを使って通勤をしてください、いや、もう従業員さんだけじゃないです。お客さんに対しても、あすなろうを使ってお買い物に行っていたらインセンティブというふうなことも十分考えられると思うんですが、その辺の交渉、セールスはしていないのでしょうか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

例でいただきましたイオンのリニューアルオープンにあわせてというお話ですが、たしか、従業員の方がたくさん予定されておるといってお話も聞いております。

あそこに予定されています駐車場はそう広くないというところで、従業員の方はできるだけ公共交通で移動していただきたいというのはイオンのほうからもそういう声は聞いておりますので、当然バスを乗り入れるというところもございしますが、定時性等を考えると電車というのも有効だと思いますので、泊駅、最寄りの駅から近い距離にありますので、当然電車のほうもそこら利用のほうは勧めたいというふうには考えております。

○ 加納康樹委員

まいりたいじゃなくて、もうこの時点でその採用活動もかなり進んでいるところなので、今話し合いに行かないとおかしいと思っていますが、まずは、従業員さん対策ということですが、今の話だけ聞くと、今の時点では何もしていないとしか聞こえないんですけど。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課の土井でございます。

イオンの従業員さんについては、先ほど課長からもお話しさせていただきましたように、あすなろう鉄道を含めた公共交通機関で通勤するように、イオンからもご説明をされているということです。

以上です。

○ 加納康樹委員

ということで、要するに何も主体的になっていないわけですよ、四日市市として。そんなことだから、伸ばせる数字も伸びないとしか聞こえませんが。

今からでも、セールスに行く気とかないんですか。

○ 山口智也委員長

市としての主体的な取り組みはどうなんだということです。

○ 川尻都市整備部理事

先ほど、課長、室長が説明しておりますが、市から働きかけをしていないのではなくて、市からも当然その話し合いの中ではできるだけ公共交通を使ってほしいという話はしますし、これは何も今回だけじゃなしに、当初、あすなろう鉄道に変わるときにも、沿線のイオンさんには電車を利用してほしいという働きかけはしておりますので、それは今も引き続きやっていただいておりますし、まだ今からでもまた改めて依頼にまいりたいと思います。

○ 加納康樹委員

ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

あと、お客様への対策についてです。ショッピングセンター側としても過度な車の流入による大渋滞というのは避けたいと思ひているので、ぜひ買ひ物はあすなろう鉄道でというふうなキャンペーンも張るべきだと思ひ、その辺は仕掛けなければならぬと思ひます。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

今、イオンのリニューアルオープンに向けまして、先ほども申しましたが、あすなろう鉄道のみではございませんが、いろいろ公共交通を利用していただくという中で協議を継続してさせてもらっています。

一つ前のご質問でいただきましたが、インセンティブというところではなかなか今のところございませんが、いろんなPRをしていく、イオン側にもそういうことを努めていただくというところで今協議を進めております。

○ 加納康樹委員

何らか協議をされているのであればいいんですが、ぜひ頑張っていたかかないと、少し遠くはなるのかもしれませんが、JR南四日市駅もライバルだと思っていますので、そこに足元すくわれるようなことではだめだと言っておきます。

あと、ちょっと細かいところで気になるんですが、87分の6ページの一覧表のところ、上の二種鉄道事業者のところの支出のちょうど真ん中にある動力費等のその他の経費というところ、平成30年度もそうですし、横に見ると、経年的に予算組みが甘いというのか、結果として半分ぐらいずつしか、その経費、動力費が使われていないということになっているんですが、この予算と実績の差はなぜ続いているのか、そして、今後5年間に向けて一度精査をしなくてはならないぐらいの差だと思うんですが、この辺の数値についてはご説明いただけませんかでしょうか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

この差のところではございますが、いろいろ電気料の設定のところもあつたと思っております。

そういう中で、これだけ当初の計画と実績の差が出てございますので、ここもこの先のチェックの中で少し見直しをかけていく必要のある項目とは考えております。

○ 川尻都市整備部理事

鉄道事業再構築実施計画、10年間の計画でございますが、これ、今年度はほぼ中間の年になっておりますので、残りの5年に向けては当然、見直し等をやるというのが前提です。このあすなろう鉄道を始めるときにも、5年たてば見直しをするということを議会にもお

示しておりますので、その中できちっとした見直しをさせていただきます。

○ 加納康樹委員

ということは、今年度、元年度中には2年度以降、5年間の結果を見た上で後期5カ年間の計画として数値を改めたものが議会にもちゃんとお示しいただけるということですか。

○ 稲垣都市整備部長

まず、第二種鉄道事業者ということですので、上物の会社ということでございます。

その中で、運行を行ってるあすなろう鉄道のほうも、予算組みから見直していきたいというお話を私のほうからさせていただきました。

すぐに、来年度からすぐ反映できるかというところも含めてこれは検討を進めていきますけれども、ここについては確実に変えていこうということでございます。

また、鉄道事業者のほうには、例えば交通系のICカード、これを入れるといったことをできないかといったことであるとか、これは当然費用は出てくるんですけども、さらには、今度国体が来るときに例えば、日永駅にサブの駅名みたいなものをつけてあすなろう鉄道中央緑地駅みたいなものをつけるといったことについても一緒に検討しようといったことで進めておりますので、そういったことについては協議をやっているんですけども、今日、いろいろご指摘されたような件、例えば泊のショッピングセンター、これ、鉄道としてもそれが出てくるというのはお客さんを連れてくるチャンスになりますので、鉄道事業者としてそういったものをPRできないかと、そういったところも含めて改めて取締役会、そういった場の中で協議をしてまいりたいというふうに思っております。

○ 加納康樹委員

本当に、できるだけ長く安定的にこの事業は続いて行ってほしいと思っておりますので、いろいろな面でよろしく願いをいたします。

あと、少しだけ違うところをさせていただきます。

ふれあいモールの放置自転車の件、87分の8ページのところになります。

説明はわかりましたが、自転車の撤去をちょっとやったという説明です。

本当に悲惨な状況で、きのうの晩も相変わらずいっぱいありました。例えばスターアイランドの前、あそこは時間外に置かれていたら、毎朝問答無用で自転車を撤去しています

けど、それぐらいの強制的なことをなぜできないのでしょうか。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

実はこの対策を強めようというときに、いろいろ我々も検討させていただきました。何度も現地にも行かせていただいて様子を見ておるんですけども、ああいった商店の特性でしょうか、いわゆる短時間置いていかれる人が非常に多くて、不特定多数の方がお使いになられていますので、いきなり撤去を全てしてしまいますと、百貨店ばかりではないでしょうけれども、コンビニなんかも含めて、そこに滞在して買い回りをしていただいている方のものを撤去してしまうようにもなりますので、とにかく一定期間集中的にさせていただき、幸いなことに半減はしました。

ただ、おっしゃられるように、きのうも夕方になると買い回りの方が置いてすぐまた離れられるというような方がふえて、5時、6時ぐらいはふえる時間になっているようです。

ただ、そういう方のこともありますけれども、我々としては、例えば、来月ですと10月の5日、6日と秋の四日市祭りもございます。その後だと、次の後半には26日ごろにジャズ・フェスもございますのでもう一度集中的にやって減らしてやろうと。

その上で残っているようなところは、おっしゃられるような即時撤去なんかも視野には入れていきたいなというのが正直な今の我々の考えでございます。

○ 加納康樹委員

いろいろ頑張っしてほしいんですけど、87分の8ページの下に写真を二つつけてもらっています。その右のほうのコンビニ前にコーンを置いているんですが、結局このコーンを置いてどうなっているのといったら、自転車が余計はみ出すだけになっていますよね。このコーンの意味ってあるんですか。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

石田でございます。

置いている方にとっては、その以前からほかの自転車が置いてあるので置いていいものだというように考えてしまうのかなと捉えました。

確かにおっしゃられるように、我々も困っておるんですけども、コーンの外に置いて

しまう方がみえます。

ただ、私どもが整理させていただいて邪魔にはならないようにしつつ、ここに停めてもらったら困りますよというのをこの期間のうちにとにかく少しでも目に入れて、そういうところを使われる方に知ってもらおうという意味で継続して置かせていただいております。

この辺も様子を見ながら続けていくのかなとは考えておるところです。

○ 加納康樹委員

何でここに自転車置かれるのかというと、人間の心理の弱いところで置き始めたということと、それと、ふれあいモール沿いに歩いて行って、スターアイランドの郵便局前は置けるじゃないですか。その辺との整合性が余りとれていなくて、市民の方も、別にこっちもいいんじゃないかと思っているというのがあろうと思うんですが、そこの周知徹底というのはどうされてます。

○ 稲垣都市整備部長

昨日の夕方、私も現地のほう確認をさせていただきました。若干減ったという報告を受けていたので、期待しながら行ったところはあったんですが、現実には非常に大量の自転車が置かれておることをございます。

この話をいただいて検討する中で、まずは禁止区域がどこかというのがはっきりわからない、これは一つ問題だなというところはしっかり対策やろうじゃないかということで、ここは禁止区域ですよというのをしっかり明示するようなものを1回考えていこうという方向で検討をさせているところをございます。

これから、検討なんですけど、できれば地面のところにシール状に大きくここは禁止区域ですと張るような、そういったものをしっかりやっつけていかないと、なかなかやっぱり周知徹底できないのではないかというふうに思っております。ただ、禁止区域をはっきりする一方で、指摘があったように、置ける場所、ここも少しちゃんと明示をしてあげないと行き先に困るので、その二つをしっかりとやらせるということと取り締まりをやると、この二つで進めてまいりたいというふうに考えてございます。

○ 加納康樹委員

この項としては、最後に聞きますが、来年4月から稼働させる湯の山線高架下の無料駐

輪場というのは、87分の9ページでいくとどこになります。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

来年4月からという駐輪場ですので、今はこの右側の、9ページの絵でいうとアピタとなっているところがあるんですけども、これの上側、北側に湯の山線がありますけど、この高架下を利用しようということで考えてございます。

○ 加納康樹委員

なるほどね。だから、従前の撤去自転車を置いていたところが解放されるということですね。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

そのとおりでございます。

○ 加納康樹委員

ぜひ、そこへの誘導していただきたいと思いますので、イタチごっこにはなろうかと思いますが、ぜひ頑張ってくださいと思います。

あと、続けて最後に自転車レーンのところで話をさせていただきたいと思います。

これはぐだぐだ言うつもりはないんですが、出していただいてやっぱりなと思ったのは、87分の11ページの公安のコメントの上からの二つ目のところ、自転車を車道走行させるのであればより安全に走行できるようにするため、歩道を狭めて路肩を広げられないのかと、これ、同じようなことを私前回のとき言いましたけど、公安もそう言っているのにあの状態でやり切った。そして公安のほうから実際の整備については市の判断に任せる。これは何かあったら市が責任とれよとしか読めないんですけど、大丈夫なんですか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

先ほど委員からご指摘をいただきました歩道幅を狭めてはどうかというところは以前、委員からもご指摘をいただいております。

公安委員会ともいろいろ協議をさせてもらった中で、私どもの整備の考えとしては、既

存の道路形態を保ったまま整備をしていく。それと、本来の考えであります自転車は車道を走行させるというところで、車道に路面表示をすることで自転車が安全に走っていただく、それと自動車のドライバーの方にも認識していただくという目的の中でこういう整備を進めさせていただきました。

昨年度の当委員会の中で、委員のほうからもご指摘をいただきました。今、改めて公安委員会、四日市南警察署でございますけれども、特に路肩が狭い区間の利用あるいは運用について改めて協議をさせていただいています。

当然、道路管理者と交通管理者が互いに歩行者、自転車の安全をどう確保するのか、それと自転車と歩行者の安全な空間をどう確保するかといったところで、何度か協議はさせていただいています。

ただ、決定的な意見が出ていないというのが実情です。これでいろいろな危険な状態というご意見もいただいていますので、引き続き公安委員会ときちっと協議をして、どうするのがいいのか、意見の中では狭いところは一度歩道を走らす、また、広いところになったら歩道から出すとかそういうやりとりもしておるんですけども、余り頻繁に歩道へ入ったり出たりするというのは、かえって危険ではないかとか、そういうような議論を今交わらせていただいていますので、引き続きここはしっかり議論して、どういう形であるのが一番安全なのかというところは詰めていきたいというふうには考えておるところでございます。

○ 加納康樹委員

昨年度引かれたところもそうですが、今年度も予算でいくと、堀木日永線から笹川通りまでというのが予定になっていると思うんですが、同じような危惧が想定される道幅のところがありますが今年度も整備大丈夫ですか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

令和元年度は、昨年が終わったところから南へ向けて整備を予定してございます。

今、委員からご指摘もいただきました。非常に路肩が狭いところも部分的にあります。

それで、天白川付近からは、マウントアップといって歩道が少し上がったような形状のところも出てまいります。そういったところはどんな形で整備できるのか、ここも今、あわせて検討はさせていただいています。

公安委員会ともしっかり協議しながら、どうすることができるのか、安全に利用していただくのにはどうすべきなのかというのはしっかり議論していきたいところでございます。

○ 加納康樹委員

ある日、突然工事が始まるのではなくて、こういうことで整理をすることが公安と決まりましたということは、この堀木日永じゃなくて、松本街道のところも今年度予算がありますので、工事着工の前にお示しをいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

自転車レーンの整備につきましては、今ご指摘いただきました堀木日永線、それと、千歳町小生線、松本街道、それと、橋北通り、現在3路線について整備を進めてございます。

全て路肩が広い場所ばかりではなくて、路肩が狭いところもございます。そういうところを含めて、先ほどもご説明しましたが、どう整備するのが一番いいのか、そういったところは十分検討して、また改めて報告のほうはさせていただきたいというふうに考えております。

○ 山口智也委員長

大変重要なご指摘だと思います。

これは整備をする以前から、しっかりそこは検討していかなければいけなかったことだと思うんです。

やはり危険ということが認識ができているのであれば、早急に考え方をまとめて、今後の整備にはしっかり安全に配慮した整備を行っていくように私からも要望させていただきたいと思います。

○ 森 康哲委員

関連で。

赤堀3丁目付近の車道と歩道の幅員の幅なんですけれども、先ほど加納委員は歩道を少し縮めて車道を膨らませて、その膨らませた部分の余裕のところ自転車道をと。公安委員会もそういうふうな発言されているということなんですけれども、何かこれをできない理由はほかにあるんですか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤です。

もともと私どものこの整備に当たっては、先ほどご説明させていただいたように、今ある道路形態の中で路面表示をしてそこを自転車の方が走っていただく。自動車のドライバーの方もここを自転車が走るんだなという認識していただくというところで路面表示をしています。

今、整備進めておる3路線以外に、次期の整備路線というところを次考えていかないといけない時期になってきています。路肩が広いところだけではなくて、この写真で見ていただいているような車道にこういった矢羽根を引いていくところもございますので、私らが対策としてできることは進めさせていただきます。

それと、この整備をするに当たってはちょうどこの車道を走っていただく方がふえてきた。その中で、自動車ドライバーの方が、その辺の認識というか私らの啓発のこともございますけれども、進んでいない中でいろんなご意見もいただいております。

私らはこの事業を進めるに当たっては、この整備とあわせてドライバーの方にここは自転車が走るというところを十分認識していただくことも重要なことだと特に思っておりますので、ここはあわせて進めていきたいと思っております。

○ 森 康哲委員

全然答えになっていないんですけど、何か障害になるものがあるのかどうか、お答えください。

○ 川尻都市整備部理事

まず、この自転車走行帯とか自転車レーンの話が出てきた根本については、歩行者が自転車にはねられて大きな事故が発生していたというのがたくさんあって、本来、道路交通法では自転車はどこを走るんだということも、この事業がスタートしたところになります。

成人の自転車が広くなった路肩を走るのは、車に対しては安全になるけど、歩行者、車椅子の方に対しては逆に自転車が凶器になるということもあるわけで、いろんなものをトータルで考えて、歩行者の安全も、自転車の安全も、全体のバランスを考えて自転車走行レーンであったりそういうものをつくっていく必要がありますので、先ほども課長が言い

ましたように、公安委員会さんと協議しながら、ここの場所であつたら歩行者も少ないし、例えば、歩道を狭めてもいいなとなればそういうことを考えるということも十分検討する余地はあるかと思うんですが、それはやっぱり交通量であつたりそういうものをトータルで考えた上で整備していくものだと思っております。

○ 稲垣都市整備部長

少しつけ足しさせていただきます。

例えば、この10ページの赤堀3丁目付近、これ見ていただきますと、一番下の矢羽根があるところに、これ、升があるのが見ていただけだと思います。それと、歩道上には植樹帯、こういったものがございます。

現実問題として、お金と時間をかければこういったものを下げながら整備するというのも一つの案としてはございます。ただ、これを一斉にやっていくということになりますと、スピードも上がりませんしコストもかかってくるので、まずは先ほど理事が話ししたように、車道の中で左端を走るといふ決まっているといふところの明示といふことで手をつけさせていただいたといふことがあります。

前回の加納委員からご指摘あつたときに、私としては、新規の道路については配慮しながらスペースを確保していくといふような、そういった答弁をさせていただいております。

こういったものを進めていく中で、今後そういった改良が安全性から考えて必要であるといふことであればやっていくことも考えていくわけですけれども、実際にいろいろハードルがありまして、今のコスト面の話、日永西1丁目のこの部分ですけれども、これは、多分橋梁にかかっている部分だと思います。

橋梁の部分については、通常の道路に比べて路肩を若干狭める、これは特例値がございまして、道路構造令上、そういったところでスペースが確保しにくいといったところもありますので、そうした中でどういう対応をしていくか、しっかり考えて今後の対応につなげていきたいといふふうに思っております。

○ 森 康哲委員

規制とか条例とか、いろいろな法律で決まっているのであれば、それはそれに従うべきだと思いますが、やはりその道路形状によっては、今言われた歩行者の安全、これはもう第一優先的に考えるべき、これはわかります。

しかしながら車に対して自転車はその次に弱者に当たる位置づけだと思いますので、この赤堀3丁目付近の写真を見れば、どう見ても、軽自動車が通っている状態でも自転車には気をつけて走行するぐらいの幅員しかないと思います。そうなれば、大型車だったらすり抜けるのも難しいぐらいの幅員しかないじゃないですか。

こういうところに限っては、やはり歩道の見直しも含めて検討すべきじゃないのかなという思いがあります。ここは加納委員がいつも指摘されているところだと思いますので、前向きに新たな道路整備のところも含めてやっていくべきだと思います。強く要望します。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

この件についてはよろしいでしょうか。

○ 加納康樹委員

フォローもしていただいたんだけど、改めて解説をしますと、この日永西1丁目のほうは本当は危なくて、皆さん、タブレットなので思い切り拡大をしてもらおうと、この写真よく撮ってくれたなと思うんですけど、自転車が歩道を走っている写真をわざわざ使ってくれているんですよ。しかも、これ傾斜になっているので、この自転車、相当なスピードで歩道を走っています。

こういうことが起こっていて、かつ、その反対側を見てもらうと、ここは歩道がすごい広いんですよ。また、常磐から日永に抜けていくのは坂になっているので、歩いていく人って本当に少ないです。

なので、こういうところは歩道を狭めてちゃんと幅員も確保して、自転車レーンも左側に安全な形で確保すべきだということを申し上げているということで、私の言うことにご理解ある方が写真を撮ってもらえたんだなということでした。

○ 山口智也委員長

ちょっと確認なんですけれども、今進めている3路線についてはさまざま警察とも協議中で、どう対策していくかというのはまだ見えてはいないけれども、検討はしていくと。

加えて、この3路線の次に出てくるのであろう新たな路線については、先ほどからあるご指摘を踏まえた安全対策の上で歩道のあり方、また、自転車道のあり方と車道のあり方

というところを整理していくという、そういった理解をしているんですけども、間違いないでしょうか。

○ 稲垣都市整備部長

自転車の利用環境の整備ということにつきましては、国の重点事業の一つということになってございます。

そうした中で、なかなか整備事例の実態とか、これ結構さまざまでございます。

四日市市だけではなくて、国道でも非常に狭いところにレーンが引いてあるような、そういった事例もございます。

ただ、幅員の考え方として、まずは歩行者と自転車の分離、さらに自転車と車道の分離と、こういった考え方がしっかり出されてまいっておりますので、そういったところを踏まえて、公安と協議をしながら新しいところについてはしっかり配慮してやっていくということとともに、過去にやったところについても必要があれば見直しをしていくと、こういう考えでございます。

○ 山口智也委員長

理解しました。

○ 小林博次委員

物の考え方なんやけど、例えば、オーストラリアなんか行くと車優先ではなくて人優先で、横断歩道があると30mぐらい手前からスピードを落として停車する。目の前来てとまるということないよ。30m向こうでとまって横断歩道渡るのを待っておる。今、日本の場合は車優先でそこへ歩道を通っておった自転車が事故を起こすと危ないからちょっと車道のところに移すかと。

線引っ張ったら自転車道と言われるけど、実際に今までやった自転車道見ていると、中央通りやと緩速車道のところにブロック積んで自転車道をつくられたけど、自転車の幅をわかってつくったのかなと思うんやわ。

だから、自転車の幅だけで自転車が通るわけじゃない。ふらふらするときもあるわね。そうすると、ブロックに引っかかるとひっくり返る。

だから、つくり方について自転車も人も、それから車も、それぞれの安全を確保すると

いう視点で整備していったら、例えば今まで歩道のところに段差があります。この段差をもっと下げて、蹴つまづいてひっくり返ってケガのないような、そんな条件整備を同時にせんとあかんと思うね。

あるいは、L型溝を使ってあると継ぎ目がうまくいっていないところがあったりする。

だから、そこだけ捉えやんともっと総合的に何かやっていかんとまずいんと違うかなど。この矢羽根は依然として自動車優先の発想やろう。自転車おらんときはそっちへ入ってよろしいという発想やろう。

自転車道へ入るなよという発想なら、全部にきちっと線を引っ張ってここからあかんよと。本当に自転車の安全考えられるのなら、そこに安全柵をつけたりこういうことをしていかんと、これは本当の意味の自転車道になっていないと思うんやわな。

日本の場合は道路が狭いというけど、本格的につけていこうとするなら、やっぱり道路の広いところから順番に、ないところは新しく自転車道をつくる。

日本の場合はまだ自動車と人が同じところ通ったりというのがあるけど、欧米の都市では人と車が一緒に歩くという条件がないところがあるわね。例えば、人は地下道歩かせたり、地下の商店街の道を歩かせたり、そんなやり方がとられておるわけやね。それは、人を優先している、こういう考え方が入っているから、そんなことにもなっている。

どれぐらいたくさんつくるのかと違って、どのぐらいいい、きちっとしたものを延伸させていくかということではいかんと、また新たに事故が起こってしまう。

そんなことが懸念されるので、もう一回改めて四日市だけじゃできませんが、車優先から車も自転車も人も優先する、そういう社会へ入っていきますよということをお互いが確認できるような話をしないとまずい。一言だけコメントください。

○ 稲垣都市整備部長

まず、道路空間の使い方ということで、国のほうも人中心の道路空間を実現していこうということで、かなり大きくかじを切り始めているところであります。

そうした中で、指摘がございましたけれども、この中央通りは非常に広い幅員を持っておりますので、この道路については要はより人に配慮した、人の移動に配慮した道路につくり直していこうといったことで、駅前広場の整備などとともに、モデル的なものとして取り組んでいこうということで考えているところでございます。

そうした中で、ご指摘にあったような自転車の動線、それと人の動線、車の動線、こう

いったものを含めて、しっかりとしたコンセプトを打ち出してやっていきたいというふう
に考えております。

そうした中で、そういったものが徐々に全体に広がっていく、国もこういった人中心の
道路空間の実現というのは面的にやるべきだといったことを言われていますので、そうい
ったところも十分踏まえながら取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○ 小林博次委員

そうすると、例えば中央通りなんかの緩速車道にブロックを置いて自転車道つくったね。
その隣にグリーンベルトがあって、それから歩道がある。このグリーンベルトどけて、き
ちっと自転車道を整備するということができるわけやから。ブロック置いたら自転車道や
と言われると、そんなの危なくて使いようがない。実際には使っていない、歩道を走っ
ている。

だから、やっぱりもうちょっと現実的に、金はかかるけど、現実的にできるところから
やる、線引いて動かすだけはだめ。

以上。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

この自転車レーンについては、ほかの委員の方はよろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、ちょっと早いんですけども、再開は午後1時とさせていただきたいと思
います。

では、再開午後1時とさせていただきます。

11:53 休憩

12:59 再開

○ 山口智也委員長

それでは、皆様おそろいですので、午後の審査を始めさせていただきます。

それでは、追加資料の部分の続きの質疑をお願いいたします。

挙手にてご発言いただきたいと思います。

○ 小田あけみ委員

資料の87分の14ページなんですけれども、移住促進空き家リノベーション事業費に申請がなかったため0件だったということで、こういう資料をご用意いただいたんだと思うんですけども、周知もいろいろしていただいているのはわかったんですが、私、ふるさと回帰支援センターについて東京のほうで見学をさせていただいたんですね。そこで、次の15ページのチラシを見せていただいたんですけども、他都市のものに比べてとても魅力に欠ける。これ、四日市のよさが全然出ていなくて、ローンのチラシみたいやなと思いました。

やっぱり四日市のよさって、産業都市で、職場も多くて、名古屋圏にあって、就職率も高いと、そういう部分ももっとうたわれていてもいいのではないかと思うんですね。

こういうリフォームの補助とか家賃補助というのは本当にありがたいんですけども、これは他都市でもやっておられるので、あと土地が東京に比べて安いとか、若い小さな子供のいる世帯にとって大切な情報というのは、こういう補助よりも仕事先と住みやすい環境があるとかそういったことだと思うので、そういうことが全面に出てくるようなチラシにさせていただいて、今の若い人たちというのは裏のページにあるような細かい情報というのは自分で検索して見るんですよ。ここにわざわざ書かなくても、QRコードもつけていただいていますので。

もっと、文字情報ではなくて、魅力を全面に押し出して、詳しくはこちらでという形のほうが伝わるんじゃないかと思いましたので、これは今後そんなふうに変えていっていただくようなご予定はないのかなと思って、ちょっと質問させていただきました。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

傍聴者の方がお二人入られております。

それでは、答弁のほうをお願いします。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

ありがとうございます。

こちらにつけさせていただいたチラシですけど、おっしゃられるようにこの形でしばらく使っておるところでございます。

戻っていただきますと14ページの周知状況という中で、例えば新たな取り組みの中などで、クラブナゴヤという生活情報誌に載せたりとか、タウンページの折り込みチラシですとかこういうところにも載せたりと、新しい取り組みもしているところもございます。

ただ、こういうチラシのところ、今いただきました市のPR等を含めてというところは、参考にさせていただきまして今後いろいろ検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○ 小田あけみ委員

ありがとうございました。よろしくをお願いします。

以上です。

○ 山口智也委員長

関連、副委員長、お願いします。

○ 谷口周司副委員長

済みません、関連させていただきます。

まずもって、これ予算に対して決算がかなり寂しい状況かと思うんですけども、この数字に対してちょっと見解があればまずお聞かせいただきたいと思います。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

予算立てのところはこちらにもお示ししましたけど、想定のところの件数を上げて予算立てをしてまいりました。

この想定の子数といいますのも、これまでの実績の中であった子数プラス一、二子ふえてもという数字を置かせていただいておりますが、こういうふうな結果が出たという状況

でございます。

先ほどもありましたように、周知の仕方含めて、どういうふうな対策をとっていくかというところは今後、また改めて検討してまいりたいと思います。

○ 谷口周司副委員長

先ほど小田委員からもあったように、やっぱりちょっとニーズとかけ離れてしまっているのかなど。本来利用する子育て世帯とか、リノベーションのほうもありますけど、どうも使いたい側と使ってもらいたい側に乖離があるのかなどということもありますので、これ187ページのほうには過去の実績も3年間載せてもらっていますけど、平成28年度から件数としては本当になかなか伸びていかないということですので、そろそろ内容も含めて、何か検討していただくかと思うんですけど、もう少し使ってもらう方の目線で、今の若い世代がどういったところに重きを置いているのかというのをしっかりと把握した上で補助制度を持っていかないと、補助制度をつくってあるからというだけではなく、使ってもらわないと意味がないので、ぜひその辺はしっかりと対応いただきたいなと思っています。

以前から言っているように、やはり市内間の移動もあるでしょうし、あと、リフォーム会社とかには周知は行っているんですかね。ここには掲載はないんですけど、リフォームするところが知っていれば、多少話があったときにこういう補助制度、四日市さん持っていますよとか、周知してもらおうことがあるんですけど、そういった関係の会社のほうへの周知ということだけじゃ教えていただきたいと思っています。

○ 戸本都市計画課計画GL

都市計画課、戸本でございます。

まず、他の住宅関連の方への周知といった面では、例えば、空き家バンクとかもやるときに、例えば不動産業者、要は宅地建物取引業を行う方々に対する連携も含めて、この制度の周知というところを取り組んだところでございます。

具体的に、例えばリフォーム会社のほうに直接私どもがちょっと出向いたという実績はないんですけども、例えば住宅の不動産業者であったり、建設業であったり、司法書士、いろんな方々が連携してこの空き家対策に取り組むという格好で、空き家ネットワークみえというのを構成されております。

そんなところで、ここの先ほどの14ページのところの一番下のところに相談会というところも開催させていただいたんですが、そういったところのネットワークを通じ、今後、そういった周知活動というところも非常に重要になってくるのかなと思っておりますので、ご意見、ありがとうございます。

○ 谷口周司副委員長

ぜひそういったあらゆるツール使っていただいて周知していただくのと、やはり買ったものをリフォームして補助というのはなかなかハードルが高くて、リフォームしたところを買うというのも結果的には一緒やと思うんですよ。空き家を活用した新たなリノベーションになると思いますので、そういった過程の部分も、これ、県費と出ていますけど、市が補助要綱を制定して、その辺が可能なかどうかもあるんですけど、ぜひちょっと買ったものをリノベーションして補助を出すというよりかは、リノベーションしたものを買って補助が出る。そういった緩和策も含めて検討いただきたいと思いますので、意見としてお願いいたします。

以上です。

○ 山口智也委員長

今、副委員長のほうから、市内間移動についても対象と検討すべきではないかということがあったんですが、これ以前からご指摘ある部分かと思うんですけども、これについての検討状況はどうなんでしょうか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

今、いろいろ住生活の基本計画の見直しの作業を取りかかったところでございますが、今いただきました市内間移動についてどうのという、その議論はまだ至っていないんですが、今までやってきたいろいろの取り組み、それと実施状況、あとその評価というところを今やってございますので、見直しをかけていく中で、そういうところも議論して進めてまいりたいと思います。議論していきたいと思います。

○ 山口智也委員長

関連、小林委員。

○ 小林博次委員

議論していきたい、する。

○ 稲垣都市整備部長

いきたいではなくて、議論してまいりますということでございます。

○ 小林博次委員

議論していくというのは、実現する方向で取り組むという意思表示をしたわけやね。

○ 稲垣都市整備部長

まず、いろんな要因について、これは宅建業とかそういったほうの指摘がございまして、中古住宅の流通ということになるので、その性能評価、インスペクションと言いますけれども、こういったものをしっかりやっていったほうがいいのではないか、これは取り引きする際に、その性能がわかるということで、そういった意見もいただいております。

そういったものも含めて、要は市内の人間を移動させるというだけではだめなので、例えば借家に住んでいる方が、新しい家を構えて定住していただくとか、そういうことであれば一定の考え方もできるだろうというふうに思いますので、そういったところで、どういった制度にしていくのがいいのかといったところをしっかりと議論してまいりたいというふうに思っております。

○ 小林博次委員

枠にはめて議論してもあんまり議論ならんので、そこに建っておる空き家をどう活用するのかという側面や若い人が親の近くとか、そこへ来たときに住む建物の程度はどんなのかというのは買った人が決めればええことで、10年しかもたんかもわからんし、あるいは50年もつかもわからんしということで、とりあえず、制度を整備してもらおう。

だから、生活していく上で、子供がおるのなら保育所が近くにないとあかんやろうし、総合的に、ここやったらこんな利点あるよということを含めて提供するという、そういう対策を打たないとなかなか成功はしない。1軒、2軒リノベーションしてもらったとしてもあと続かん。こんなことがあるので、そのあたりも含めて検討いただきたいなど。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

○ 谷口周司副委員長

17ページ、市営住宅の敷地内の放置自動車ですけれども、これ、制度をつくっていただいて、平成29年11月に37台、プラス4台、41台、解消台数16とあるんですけど、この16台の解消というのは、この条例の成果によって解消されたという理解でよろしいですか。

○ 小田市営住宅課長

市営住宅課の小田でございます。

もちろんこの条例ができた関係で、さまざまな手が打てるようになって解消されたものもございますし、中には連絡をとった時点で撤去されたとか、さまざまな理由で撤去をいただいております。

○ 谷口周司副委員長

あと、この放置されている自動車なんですけど、これというのはどこかから持ってきて置いていくのか、その辺というのは把握されていますかね、こういった要因で。

○ 小田市営住宅課長

放置自動車の内容につきましては、今現在、市営住宅にお住まいの方のものもございませし、過去に住んでみえた方のももございませし、あと、全然、市営住宅にゆかりがない方の車もございませし。中には所有者がわからないものもございませしのでといった状況でございませし。

○ 谷口周司副委員長

その市営住宅の方の自動車って、放置自動車になるんですか。

○ 小田市営住宅課長

何をもって放置自動車というのか、少し難しいところはあるかと思うんですけども、基本的には普段全然動かない状況、そこに置きっ放しの状況である車は放置自動車ということで、それを撤去いただくように、特に現在入居されている方につきましては、事細かく当たらせていただいております。

○ 谷口周司副委員長

これつくっていただいたので、また周知のほうもぜひちょっと徹底していただきながら、まだ21台あるということですので、この制度に沿っていろいろ取り組みも進めていただきたいと思いますので、お願いいたします。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

その他、この追加資料の分はよろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、この追加資料以外の部分も、また質疑お願いしたいなと思います。

○ 加納康樹委員

済みません、ちょっと手が挙がらないので先にいかせていただきます。

まずは、道路整備の関係の道路新設改良と絡めてということになるのかと思うんですが、平成30年中も引き続き、赤堀山城線の海蔵のところの変形交差点について計画を進めていただいて、県道になっちゃうけど環状1号、その辺のところに進みつつあるんだろうとは思っていますが、変形の交差点による渋滞というところでいくと、松本街道のときわ1丁目、2丁目の旧東洋紡さんから出てくるところの交差点、あそこも変形の交差点で、そのことによって松本街道の朝夕の渋滞を引き起こしているのも明らかなんですけど、あそこの改良というのは全く計画されないものなのではないでしょうか。

○ 山口智也委員長

大和ハウスのところがあるところですね。あそこも確かに変形ですね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

お話しいただきました交差点につきまして、今、具体的な改良の計画というのはございませんが、市内の道路整備につきまして、どういう方向で、どういう順序で整備をしていくかという方針的なものをつくる段どりしております。

そういう中で、道路を整備するところですか、問題の交差点の改良というところがどういうところにあるかというのを今後整理していく予定でございますので、まだ具体的にその箇所はその中に取り上げてはございませんが、今後いろいろ整備が必要な箇所というのは検討してまいります。

○ 加納康樹委員

改良の検討に上がっていないんでしょうが、松本街道の渋滞を引き起こしている大きな要因になっているという認識はあるんですよね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

松本街道につきましては、そちらの交差点、それから東へ向かってですとか、あと日永八郷線との交差点付近というところは、渋滞のポイントというのは認識してございます。

○ 加納康樹委員

引き続きぜひ検討の俎上に上げていただきたいと思いますと思っております。

続いて、ざっと確認をとりあえずさせていただきますので、順次ご答弁をいただきたいと思いますと思います。

別に、主要施策実績報告書を一応参考にしながらしゃべりますが、引用的には180ページからまず入っていきます。

まず確認をさせていただきたいのが、デマンド交通の社会実験、小山田、水沢、桜地区、これについての決算という形での成果なりというところを改めてお示しいただきたいと思います。

○ 山口智也委員長

デマンド交通の社会実験の総括、お願いしたいと思います。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

タクシーを活用しましてのデマンド交通の社会実験、これはもう1年前から実施しております、昨年度が2年目ということで、ことし3年目の実験をする予定ですが、昨年度含めてこれまでのところでの内容でございますと、ある一定の利用はございますが、地域によってはなかなかタクシーがそこまで行けない、行ってもらえないエリアですとか、そういう時間帯があるということがわかってきました。

それと、利用者の方からすると、直接目的地へ行くという方が大半である。買い物であったり、病院に向かうという方が大半であったと。

あと、昨年度につきましては、乗り合いしていただいてもいいという条件にしたところ、乗り合いでお互いの利用券を使って安く上げて、少し足を伸ばすという方もございました。

ということで、ある一定の活用については効果があるのかなとは思われますが、全てのエリアをにんできるものではないというところもつかめたところではございます。

○ 加納康樹委員

今年度も行われるものですが、ぜひ、少しでも効果が出るようにということで期待をしています。

次に、引用として184ページの一番下のところからで、公園愛護団体数というようなところが出ております。

ここでお伺いをしたいのは、公園愛護団体等の育成とか、いろいろ書かれておるんですが、実際のところ、団体数は結構いっぱいあるように思われるんですが、それぞれの団体の方々の活動状況というのはどのように把握をされているのでしょうか。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

市街地整備・公園課、佐々木です。

各愛護団体の活動状況ということで、4年ほど前になるんですけども、その当時に愛護会結成していただいている団体に向けてのアンケート調査というのは実施させていただきました。

過去から長い歴史がありメンバーもかわってきておるということで、活動状況といま

すか、まず愛護会が結成されておること自体が周知されていなかったというような回答や、清掃とか除草に関しましては、地域の一斉の清掃の中で行われておるといような回答もいただいております中で、日常的にやっていただいております活動というのは清掃なり、除草なりということで把握させていただいております状況でございます。

○ 加納康樹委員

これ、報告書によると256団体ということですが、256団体全て、平成30年度において何らかの活動をされた団体ばかりでしょうか。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

市街地整備・公園課、佐々木です。

平成30年度につきまして、改めて活動状況のアンケート等というのはとっておりませんので詳細なところまでは把握はしていないんですけれども、何らかの町内清掃とかという中で、公園のほうも清掃していただいておりますということで把握をしております。

○ 加納康樹委員

幾ばくかとはいえ予算もつけてやられている事業ですので、ちょっと活動を把握し切れていないというのは問題があるのではないかとということだけ指摘をして、そこは置いておきます。

あと、私のほうから最後で、188ページぐらいからということで、お話を改めてお伺いしたいと思います。

平成30年度中の石塚の市営住宅のその後についてというところ、動きはどのようなことが1年間ありましたでしょうか。

○ 小田市営住宅課長

市営住宅課、小田でございます。

石塚町、小鹿が丘の市営住宅につきましては、議会のほうからもさまざまなご意見をいただいたき、住生活基本計画の見直しを行う中で、市営住宅の必要戸数、これがどうかという議論の中で従前からの建てかえ計画をしておりました石塚町、小鹿が丘を含めた、そういった団地を全て除却しても残りの戸数で充足をしておるとい結果になってきまし

たものですから、石塚、小鹿については建てかえを行っていないということで、今方向性として出させていただいております。

とは言いましても、かなり老朽化が進んでおります市営住宅団地でございますので、入居者の安全確保の観点から、一刻も早く入居者に移転をしていただくよう、働きかけをしていきたいと考えております。

○ 加納康樹委員

石塚の建て替えがなくなったことによって、さまざまな排水対策というものも滞っているのも事実です。石塚もしかりですが、ほど近いところの堀木日永線と松本街道の交差点、城東町あたりは、今回の雨でもかなりつかっております。

そういうような排水対策も含め、一刻も早い対応が求められておりますのできちんとした対応を強く要望して終わります。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

その他、ございませんか。

○ 森 康哲委員

一部、加納委員に関連するんですけど、タクシーの事業者、特に運転手さんの不足が各社、聞こえてきているんですけども、事業所によってはもう日曜日、営業をやめてしまって、留守番電話しか出ないとかという状態だと思うんです。

そこで、社会実験される中で電話してもここはちょっともう行けないよと断られた件数とか、そんなの把握されていますでしょうか。

○ 土井都市計画課公共交通推進室長

都市計画課の土井でございます。

タクシー事業者に対応できなかった件数、確認をしたところ、そこまでは確認が、チェックをできていなかったということでしたので、今年度はその数も含めて調査をお願いしたところでございます。

○ 森 康哲委員

やっぱり社会実験するのであれば、その受け入れていただけるその事業者の状態、そして、その施策に合った動きを確認する必要はあったと思うんですけども、やっぱり効果が薄かったのはそこもあるのかなと。事業者との協議が甘かったんじゃないかなと思うんですけども、その辺今年度以降の事業にやはりつなげて行ってほしいので、状態をもう一度認識していただいて、効果があるように持って行っていただくをお願いしたいと思います。

引き続き、いいですか。

○ 山口智也委員長

お願いします。

○ 森 康哲委員

19、18の資料で、平成30年度整備状況説明図という。

○ 山口智也委員長

地図ですか。

○ 森 康哲委員

地図の次のところ。

これ、事業をやった箇所がずっと書いてあるんですけども、3の8の霞ヶ浦垂坂線は、これは歩道橋だけの整備の説明だと思うんですけども、歩道橋に付随した競輪場内の堀切川の名残のところの埋め戻しの工事というのは設計には入っていないんですか。ちょうど東側の歩道橋がその名残のところにかかっているんですけども、あれ埋めないと橋はかからないと思うんですが。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

霞ヶ浦垂坂線、委員からご質問いただきました事業、平成30年度の事業につきましては、ちょうど国道23号をまたぐ横断歩道橋の詳細設計の業務を行っております。

今後、架設整備していくに当たっては、今、委員がご指摘いただきました堀切川の部分、少し活用させていただくこととなりますので、それは今後また事業の中で進めていきたいというふうに考えております。

○ 森 康哲委員

できれば、その詳細設計に記載されるということであれば、あわせて歩道橋をおりた後の安全対策として、どのような形で歩行者の安全対策を誘導していくのかというところも示していただけるといいので、来年以降も施策的を進めていっていただくようお願いしたいと思います。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤です。

霞ヶ浦垂坂線の横断歩道橋の整備につきましては、今年度、横断歩道橋の橋脚であったり橋台の下の基礎部分の工事を行う予定しております。

来年度以降、架設であったり、そういった整備含めて、今、委員からご指摘ありました園路内での歩行者の動線確保を含めて順次やってきたいと思っておりますので、その辺は十分反映していきたいと思っております。

○ 森 康哲委員

西側のおり口についても地元のほうから、これは車の出入りのところ国道23号から踏み切りを渡って国道1号へ抜けるところの渋滞、そして歩行者の安全対策、こちら辺を心配する声も出ておりますので、その辺も配慮していただけるとありがたいんですが、要望です。

○ 山口智也委員長

他にございますでしょうか。

○ 井上 進委員

済みません、181ページの地区まちづくり構想の策定という部分なんですが、こちらのほうで今、下野地区がふえて17地区が策定をしたというふうに書いてある下に、策定した

都市計画マスタープラン地域・地区別構想の進捗を把握するため、取り組みの実施状況を整理しましたとあるんですが、どのような状況に今なっているのでしょうか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

こちらに書かせていただいております進捗の把握とありますが、地域・地区別構想の中に、例えば具体の事業等が明記してあるものがございます。こういう事業の取り組みの進捗を把握するというので、どういうものが取り組んでいて、どういう段階にあるかというのチェックをかけたという内容でございます。

○ 井上 進委員

そうすると、それは地区で出した構想を地区がどこまで進めたかというのでしょうか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

こちらはあくまで地域・地区別構想ということですので、行政側が作り出したいわゆる地区マスタープランのほうに書かせていただいた事業の進捗状況の把握という内容でございます。

○ 山口智也委員長

伴次長、もう一回お願いします。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

済みません。

地域のほうから地区まちづくり構想というのを提案いただきます。これをもとに地域・地区別構想を行政のほうでつくらせてもらうんですけど、その中に当然、構想に入っていた事業も取り込んでというのもございますが、基本的には行政でつくらせていただいた地区マスタープランのほうにいろいろ事業も書いてございますので、その進捗のほうを把握したという内容になってございますので、直接まちづくりでご提案いただいた全ての事業をチェックしたという内容ではございません。

○ 山口智也委員長

照らし合わせたということですね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

構想と地域・地区別構想を照らし合わせたという意味ではなくて、地域・地区別構想に事業が書かれておれば、その事業の進捗を把握したということでございます。

○ 井上 進委員

ということは、地区別構想を地区で出させてもらっていますやんか。その中で市ができることがどこまでできたかの把握という形でいいんですか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

市ができることと、市がやることを地域・地区別構想に書き上げてございますので、その事業の進捗状況を把握したという内容になってございます。

○ 小林博次委員

言い方がおかしいん違うか。事業者は当然つかんでおるに決まっているやん。

○ 井上 進委員

その把握したというのは、例えば、地区で出させてもらった、それを把握されたということなんやけれども、そうすると、それは把握してどこまで進んだというのはどこで調べるといったらおかしいですけど、どこへ出てくるんですか。

○ 鈴木都市計画課総務・まちづくり支援GL

都市計画課の鈴木でございます。

非常にちょっとややこしいんですけども、まちづくり構想というのは地域の方が自分らの地区の将来像を議論していただいて、市に提案をしていただくものでございます。

それを受けて、市のほうでは土地利用とか都市整備の部分を中心に地区マスタープランと、地域・地区別構想というものをつくっております。当然、地域と協議をしながらですけども。

その中には、市が行うものと、市民の方がまちづくりをするのを市が支援をするような

ことも書かれております。

例えば、一つ例を出しますと、里山を守りたいということで市民緑地制度というものがあるんですけども、地域の方で里山を守っていただく、そのために、市のほうが支援をしていくということで、そういうようなまちづくりもありますし、さまざまなものをこの地区マスタープランのほうに書かせていただいております。

その項目について進捗がどこまで進んだのかということを検証、昨年度しておったということでございます。

○ 井上 進委員

そうすると、その中の進捗を把握したということなんですけれども、地区としては、それがどこまで、例えばせっかく出したのに何も自分たちのところへ反映されていないというイメージを持たれないように、市もやったことは地区へフィードバックしていかなあかんのかと私は思っておるんですけども、そうしないと地区がせっかく出して何にもしてくれへん。それではもう出す意味がないというイメージになっちゃうので、そういった部分をもっとしっかりとすべきではないのかなと私は思っておるんですが、いかがですか。

○ 山口智也委員長

情報公開という意味ですね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

チェックした内容でございますが、そういう集まりの場等がございましたら、各地区地区にはそういう情報を提示しておる地区もございますので、そのように努めてまいります。

○ 稲垣都市整備部長

まず、まちづくり構想を地域で出していただいて、市のほうでこういったものに取り組んだらいかがですかといった提案も含めて調整させていただいて、地域、地区のマスタープランができるという形でございます。

それができた後に、地域のほうでもまちづくり構想をつくっていただいた団体、これを中心にして、まちづくりを推進していただくような流れでしていただいております。

毎年そういった団体とともにどれだけ進んできたかというようなことで、こういった整

理したものについては提示をした上で議論させていただいているということでございます。

特にこの制度はつくってからかなりもう経ってまいりました。これは10年間の目標という形でやってきましたけれども、もう10年以上たってきて、その中でまだできていないもの、大方でき上がったという地区もありますし、そういった中で、次どうしていくかといった議論もこれから必要になってきます。

そういうこともございますので、全体を押しなべてしっかり1回見ようということで全体の整理といったところをさせていただいたと、それについては各々のところで反映させていただきながら地域と進行管理を一緒にさせていただいているというのが現状でございます。

○ 井上 進委員

ありがとうございます。

地域にある程度情報流していただいているということではあるんですが、やはり出していただいた地域、またこれから出す地域、いろいろあろうかと思うんですが、例えば来年、再来年には取りかかると、この辺まで来ておるよという、そういった情報もぜひともこれから開示できたらし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。

以上です。

○ 森 康哲委員

交通安全施設の中で、新たについた信号機や横断歩道って、四日市市内に平成30年度はどれぐらいあったんですか。

○ 川尻都市整備部理事

済みません、信号機、横断歩道の設置箇所については把握しておりませんので、改めて情報共有できるように公安委員会等に問い合わせしてみます。

○ 森 康哲委員

何でこんなこと聞くかということ、地域からの要望って結構あると思うんですよ。それぞれの地域で安全対策として、地域要望として上がってくると。だけど必ずネックになるの

は県の予算だから、なかなか市が思うようにならないというところで止まってしまう。だけど、要望を上げ続けているところもあるでしょうし、あきらめているところもある。市から見て、また学校側から見ても子供の安全対策でここはどうしても欲しいんだというところはあろうかと思うんです。

そういうところを一度ちょっと取りまとめていただいて、県とのやりとりの中で長年つかない、予算もつかないのであれば予算措置も含めて市でできる部分というのは何かないのかなと、そういうところも検討する段階に来ていると思うんですけれども、信号機なんか特にそんなに安いものではないですし、連動してほかへの影響というのもあろうかと思うんですけれども、例えば、横断歩道なんかだと、近距離にあるからここはつけられないんだというところもあると思うんです。そういうところは、なぜここに必要か、もう一度検討する必要もあると思うんですよ。

具体的に言うと、羽津医療センターの前なんかは、長年要望が上がっているにもかかわらず、また死亡事故もあったのにもかかわらず、いまだに近距離についているからつけられないと。具体的にいうと100m離さないで、横断歩道つけられないよと公安委員会からはねられてしまうと。

だけど、100m以内にある横断歩道ってそこらじゅうにあるじゃないですか。例えば、この市役所と総合会館の間の横断歩道でも20mしか離れていない。だけど設置されている。1号線の諏訪のところだって何本か並んで横断歩道は設置されておると。

そういうところも見受けられるのに一概にして近距離だからつけられないというところはいかがなものかなと。

これは市のほうからやはり強くそれは声を上げていただきたい部分なんですけれども、そういうところの把握ってされていますか、現状把握と。

平成30年度に、そういう要望があってもつけられなかった案件ってあるんでしょうか。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

平成30年度だけではない話になってこようかと思えますけれども、例えば、信号機の設置なんですけれども、ことしも継続して過去からいただいているお話を引き続きお伝えしているという案件はございます。

○ 森 康哲委員

各地区でそういう要望がありながら、やはり公安委員会のほうでストップをしているところあると思うので、その解決策をやはり見出していかないと、これはもう県の仕事だからと、そこでストップしてはいけないと思うんですよ。

その辺、他の市町の事例も含めて、どういうふうに解決に向えられるのかというふうに県と話し合う場ってないんですかね。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

県とというか、横断歩道、それから、信号機というようになりますと、公安委員会、警察署ということになるかと思えます。県の組織ではあるとは思いますが。

常日ごろ、私ども交通安全の切り口で通学なんかも含めて、地域の思いや考えというのはいろんなところで共有して、四日市市は例えば、四日市交通安全協議会というようなものを持ってございますので、そういった中でもイベントばかりではなくて、ご相談をできるチャンネルを持っておりますので、そういったところではさせていただいているというのはございます。

ただ、横断歩道の設置、信号機の設置については、あくまでも公安委員会がご判断されるというところで、我々は独自でつけれるわけにもいかないというところもあって、あちらが持たれている設置の基準であるとかというところで、要望はあげてございますが、ついていないというのが現状であるというところだと思います。

○ 森 康哲委員

だから、所管が違うからこちら側ではどうしようもないんじゃないと思うんですよ。

やはり市民の声を届けて行政に反映させる、それで、行政同士で話し合いをして、それをどういうふうにしたらできるのかというのが、これは一番の大事やと思うんですけどね。

議員同士は、県議会議員との意見交換会で、昨年度も交通安全施設の充実ということで消えかかっている白線やいろいろな道路施設のやり直しを要望してきた。議会は議会でそういうふうに話し合いでやっていこうという姿勢があるわけじゃないですか。

行政は行政同士でやはりそれはしようがないでは済まないと思うので、やはり前向きに

実現できるようにしていただきたいと思いますので、強く要望したいと思います。

○ 小林博次委員

関連させてくれる。

去年も県会議員との懇談会の際に話題にさせてもらって、今年度一時停止ラインとか信号機は市のほうも三重県に要望したので、多分返事があったやろうと思うんやね。例えば四郷高校のPTAから笹川中学を建て替えるときに、近辺で重大事故が起こっているから前に横断歩道をつくってほしいので市に現地見てもらったけど、つけられそうな場所がないということやったんやわ。だけど、ないことないやろうね。建っておる建物を買収してどければつくわけ。だから、子供たちの安全を本当に考えるのか、その辺の考え方で随分変化があると思うんやわ。

だから、市のほうが住民から要望があっても断り続けて、だましておるやつもあるわな。死亡事故があったのにもかかわらず、ここへつきますと言っておいていまだについておらんやつもあるけど。だから、そのあたりはやっぱり市のほうで要望があったやつは一覧をつくって、少なくとも市民にこここのところは県に要望しておるとか、それぐらいの意思表示がないと、県のほうもなかなか動きにくいんと違うかなと。

よほどきちっと県に対して、これはやっぱり命にかかわるといことで要望せんと、答えが出にくいのかなと思っておるんやわ。だから、そのあたりで、市のほうの取り組みもゆっくりしておらへんのかなというような気がするの、やっぱり住民からの要望とかをきちっと何でできやんのかみんなにわかるようにしないと。

例えば、ことし要望してできやんでも知らん顔しておるけど、知らん顔せずに、こうやって県に要望したけど、予算化できなかつた。でも、引き続きやりますと、そういうようなこと、やっぱり意思表示していかんと不信感ばかりが出てくる、そんなことがあるので、その対応の仕方についてもう一回考えてもらうというのが、だから、市の態度を考えてもらうということと、それから、県に対する要望を毎年あきらめずに出してもらう。

それとあわせて、例えば救急車の事故なんかもあるよな、今。信号機が救急車が通るときに、スマート信号に変えてもらって、走るときには既に信号は青にかわっている、こういうのをきちっと取り入れたり、バスが定刻通り走れるかどうかというのは、バスが来たときに信号を青にしてやれば時間通り走れるわけで、だからそういうものも既に存在しているわけやから、そういう新しい時代のものを取り入れる、交通の流れをよくすれば、必

然的に事故も減ってくる、こういうこともあるので、あわせてやっぱり取り組み強化してもらいたいと思うんですけど、何かある。

○ 稲垣都市整備部長

まず、いろいろ消えかかっているラインが非常に問題になっておりました。

これについては市のほうからも県のほうにかなり要請をかけてまいりました。

これに対して、議会のほうからも要請をかけていただいて、予算が拡充されたということでございまして、これについてはお礼を申し上げたいなというふうに思っております。

まずは、大きくは予算の確保がないとなかなかできないという部分がありますので、これについては毎年やってきておまして、これからも進めてまいりたいというふうに考えております。

基本的にはやはり安全対策につきましては、各所管の警察署のほうが非常に気を使っておられまして、お金があってできるのであればやりたいというところがやはり本音だと思いますので、そういったところは連携してやれるようにしてまいりたいというふうに思います。

あと、信号機等につきましては、なかなかこれ市のほうで予算づけしてできるという、そういうものではございませんので、これはやはり県が予算づけしていただいた上で、かつ必要なところにつけていただくということが重要だというふうに思っています。

それと、いただいた要望について、市も副申をつけて公安委員会のほうとかに出しているわけですが、それについての経年的な整理とか、そういったところがおろそかになっているということについてはご指摘のとおりかなというふうに思いますので、一度整理をして、皆さんに状況がお伝えできるようにしたいというふうに思っております。

以上でございます。

○ 森 康哲委員

国道1号と旧東海道の接点が3年前に改良されて、そのときには地域連合自治会のほうから信号の設置要望が上がって、3年かけて要望してもつかない場合は、十字路交差点にしてくれと。既設の富士町交差点と余りにも近接だから信号機はつけられないということだったので現状の交差点になっている。

それも3年目になるんですけども、それも含めて、やはり地域の要望として、そうい

う約束事があって、副申をつけて市からも要望がある事業に関しては、真摯にやっぱり取り組んでいただきたいと思いますので、要望します。

○ 山口智也委員長

地域や市民へ、要望が上がってきたものをまたしっかり県への要望の状況とか、県からの答えなどをしっかりフィードバックして、情報をしっかり伝えてほしいということが大きなところかなと思いますので、しっかり受けとめていただければと思います。

その他ございますでしょうか。

○ 谷口周司副委員長

済みません、185ページ、公園の施設安全対策費の遊具の安全点検等というところなんですけど、これ、まず考え方というか基準みたいなのがあったら教えていただきたいんですけど、公園の遊具の安全対策については順番を決めてやっているのか、地域からちょっと見に来てくれと言われて見に行くのか、たくさんの遊具あると思うんですけど、どういう順番で安全点検されているのか、ちょっと教えていただきたいと思います。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

市街地整備・公園課、佐々木です。

まず、遊具の安全点検につきましては、年1回、全部の遊具に関して点検を専門業者に委託しております。

その中で出てきました結果に基づきまして、結果が判定、五つの判定に分かれておるんですけども、修繕の緊急度の高いものや、すぐに使用禁止にせなあかんもの、そういったものから順番に修繕のほうを、ないし撤去のほうを行っておるような状況でございます。

○ 谷口周司副委員長

ありがとうございます。

1年に1回やってもらっているということは安全・安心が保たれているかと思うんですけど、これは塗装とかペンキとか、さびが結構目立ってくるのがあると思うんですけど、そういったところもこれに入ってくるということですか。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

塗装に関しましても、判定の中で塗装が必要やという判定が出ておりますので、そういったものに関しましては対応を行っておる状況でございます。

○ 谷口周司副委員長

ありがとうございます。

遊具があっても使ってもらっていないというのも、ちょっと寂しいことあるかと思えます。ぜひ使ってもらえるようにもしていきたいと思っておるんですが、これ、遊具で新たにつけていただきたいとか、そういった要望というの聞いてもらえる機会とかってあるんですか。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

市街地整備・公園課、佐々木です。

遊具の新たな設置につきましても、年1回行われる土木要望の中で要望をいただきながら、対応を行っておるような状況なんですけれども、委員のほうおっしゃられた、あってもなかなか使っていないというような現実もある中で、今の要望をいただいた公園の中の遊具の設置状況を見ながら設置するしないというのを判断しながら進めておるような状況でございます。

○ 谷口周司副委員長

ありがとうございます。

よく使っている公園ほど、こういったものが欲しいとか、そういった声も聞こえてくると思うんですけど、これが自治会経由になると子育て世代の声って聞き取りづらい環境もあるかと思えますので、もし、何かその土木要望の際に公園等の要望も一文入れていただいて、書いてあると思うんですけど、そういったところもちょっとぜひ積極的に声を吸い取る機会というのをつくっていただけたらと思えますので、お願いいたします。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

○ 小田あけみ委員

関連で。

遊具に関連しまして、ちょっとお尋ねしたいんですけれども、自治会のほうから遊具で手を切ったとか、古くなってがたがたしているので危ないので何とかしてくれという、大体、うちの団地の話なんです、25年ぐらいたった団地になりますと、その当時につくられた遊具は大体がたが来ていて、最初の対応は黄色いテープで入らないようにしてその後は大体が撤去になるんですよね。

だんだん遊具がなくなっていく、新しくふえることはなくて、きれいにさせていただくというケースもゼロではないんですけれども、安全のためという名のもとに、危険があるならやめてしまえという傾向にあるのかなと思うんですけれども、何かそういう新たに同じようなものをまたつけていただくというのは実際あるのでしょうか。私の知る限りは、なくなってしまうばかりで、新しいもの、なかなかつけていただけないイメージなんです、市全体としてはどういう傾向なのでしょうか、教えてください。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

市街地整備・公園課、佐々木です。

遊具の更新といいますか、今現在、長寿命化計画を立てて取り組んでおったところなんですけれども、この長寿命化計画に基づいて遊具の更新というのは国の交付金をもらいながらやれるものなんですけれども、現在のところ国体整備の絡みもありまして、一旦休止しておる状況でございます。

その中で、国体整備のほうもある程度進む中で、来年度からは再度計画を見直しながら更新に取り組んでいきたいというような状況でございます。

ただ、中には木製遊具、寿命の短い遊具というのも多く設置されておるものですから、そういったものに関しましてはそのまま使用しておるとかなり危険な部分もあるものから、撤去させていただいておるといような現状もございます。

○ 小田あけみ委員

もちろん25年たった団地ですので、使われなくなっている公園もあります。ただ、新しい世代が入ってきていて子供がふえている公園もありますので、一律にどンドンなくして

しまうのではなくて、安全が確保できる限りは、ある一定の遊具は確保いただきたいと思っています。

それから、ちなみにうちの団地は公園愛護会というのがありまして、全ての公園の遊具のねじが緩んでいけば月1回点検して締め直したりなどしておりますので、できるだけ遊具の長寿命化というのものにも貢献しておりますので、もし要望がありましたら、またつけていただきたいと思います。よろしくお願いします。

以上です。

○ 山口智也委員長

他にご質疑はございますでしょうか。

○ 小林博次委員

ちょっと関連させてください。

これ、どこも出てこないんやけど、公園の中にキョウチクトウが植わっておる公園がどれぐらいある。

○ 佐々木市街地整備・公園課副参事

市街地整備・公園課、佐々木です。

正確な公園数というのはすぐにちょっと出てこないのですけれども、大きなところでは、緩衝緑地として整備された霞ヶ浦緑地なんかはかなりの数が今現在も植わっておるんですけども、今その撤去に向けてというのあわせて対応しているような状況でございます。

○ 小林博次委員

話聞いていると、数はつかんでいないみたいやけど、木が安いから割と植わっておる可能性が強いんやけど、これで人が死んだりというケースが実際にあったので撤去してもらっておるわけやね。

木を切ったときの樹液なんかは極めてまずいので、全体を把握してもらって、そういう危険のあるものは一日も早く撤去する、こういうことはいかんと、この前もうちのところ切ってもらったら、切った高さが1 mぐらいで子供が遊ぶぐらいの高さになっている。

やっぱり切るんなら根っこからきちっと切って、もしくは抜いてしまわんとという場面があったので、普段見られておる木であんまり危険ということが意識できやんとそのまま残してしまうので、やっぱり危険ということが指摘されたら、できるだけ早い機会に全部撤去する、これが普通の話やから、人がさわるような場所についてはやっぱり点検してもらって撤去する、これが大事なのかなと、こんなふうに思っていますので、よろしく願います。

○ 山口智也委員長

ぜひスピーディーな対応をお願いしたいなと思います。

それでは、決算については以上でよろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、質疑はこの程度とさせていただきます。

それでは、討論に移ります。討論はございますでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、討論もございませんので、ただいまより採決に移らせていただきます。

それでは、今回のこの決算につきまして、原案のとおり決するという事でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

それでは、認定すべきものと決しました。

〔以上の経過により、議案第19号 平成30年度四日市市一般会計及び各特別会計等の決

算認定について、一般会計、歳出第8款土木費、第1項土木管理費、第2項道路橋梁費、第3項交通安全対策費、第4項河川費、第6項都市計画費、第8項住宅費、歳出第11款災害復旧費、第1項土木施設災害復旧費、特別会計、土地区画整理事業特別会計、住宅新築資金等貸付事業特別会計について、採決の結果、認定すべきものと決する。]

○ 山口智也委員長

続きまして、全体会送りについて確認をさせていただきます。

通常のかどうか、その前に今回からスタートしている議員間討議についての全体会送りというところでご提案がございましたらお願いします。

よろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、それ以外の、通常の全体会送りの部分で何かございましたらお願いいたします。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、ございませんので、全体会送りはなしとさせていただきます。

それでは、決算の部分につきましては以上とさせていただきます。

1時間たちましたので、ここで休憩をとらせていただきます。再開は14時15分とさせていただきます。

14 : 06 休憩

14 : 16 再開

○ 山口智也委員長

皆さん、お疲れさまです。それでは、伊藤委員に入ってくださいまして。

それでは、ここからは、予算常任委員会都市・環境分科会として、議案第23号令和元年度四日市市一般会計補正予算第4号についての審査を行ってまいります。

議案第23号 令和元年度四日市市一般会計補正予算（第4号）

第1条 歳入歳出予算の補正

歳出第8款 土木費

第1項 土木管理費

第2項 道路橋梁費

第3項 交通安全対策費

第6項 都市計画費

第2条 債務負担行為の補正（関係部分）

○ 山口智也委員長

それでは、これについても議案聴取会で多くの請求がございましたので、その部分から説明を求めます。

○ 嶋田建築指導課長

建築指導課の嶋田と申します。

それでは、平成31年度8月補正予算に関する追加資料についてご説明をさせていただきます。

タブレットの会議用システムのコンテンツ一覧をお開きください。

こちらのフォルダー名05、8月定例会議会、07都市・環境常任委員会、このファイルの中の006都市整備部関係資料、こちらの20ページから53ページまでが当部の追加資料となります。

では、22ページをごらんください。

私からは、ブロック塀等撤去費補助事業に関する資料についてご説明をさせていただきます。

上の（1）番の表は、1件当たりの平均補助金交付額になります。

昨年度及び今年度、第1・四半期までの平均額は、表の右の欄にありますように、それぞれ約7万2000円及び7万6700円ほどとなっております。

その下の(2)番の表は、補助額が上限の20万円に達した件数をまとめたものであります。

昨年度は、補助件数80件のうち上限に達した件数は2件でございました。今年度の第1四半期も同じく2件でありまして、上限に達した件数は合計4件となり、これは補助件数全体の約2.5%となっております。

次の23ページ及び24ページには、交付額別の件数を年度別にグラフ化した資料を添付させていただきました。23ページは昨年度のデータに基づくグラフでありまして、5万円以上10万円未満の件数が23件と、最も多くなっております。また、交付額が10万円未満の件数は累計で64件あり、全体の80%を占めております。

次の24ページは、今年度第1・四半期分のデータになりますが、こちらも昨年度とほぼ同様の傾向が見受けられます。続く25ページから28ページまでは、補助事業を紹介する最新版のパンフレットになります。

資料の27ページをごらんください。従前のパンフレットから追加した部分は2カ所ございまして、その1点目は4番の補助対象となる事例の部分であります。ここでは、補助を受けるに当たっての注意事項を図を用いて説明しております。例えば、上段の(1)番と(2)番では、撤去範囲に関する条件などを紹介しております。

続きまして、28ページをごらんください。追加項目の2点目は、5番のQ&Aの部分になります。ここでは、補助を利用するに当たっての注意事項をQ&A形式で掲載いたしました。

私からの説明は以上でございます。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

都市計画課、伴でございます。

社会資本整備総合交付金に関する近年の内示と要望の推移がわかる資料の請求をいただきましたので、私のほうからは、2番の社会資本整備総合交付金等についてを説明させていただきます。

資料のほうは29ページと30ページとなります。

まずは29ページをお願いいたします。

こちらでは、国の社会資本整備総合交付金、防災安全交付金に關しまして、予算額と国からの内示状況の推移を整理しております。上の表、1の表ですが、こちらは国におけますそれぞれの交付金の当初予算額の平成27年度から5カ年分を記載しております。表の上段が社会資本整備総合交付金、青色の部分です。下段が防災安全交付金、橙色の部分となります。また、下の表、2の表になりますが、こちらは国からの社会資本整備総合交付金、防災安全交付金におけます当初内示状況の推移を先ほどの国の当初予算額と同様、平成27年度から5カ年分を記載しております。

表は左からナンバー、担当課、事業名を記載し、年度ごとの事業費の欄につきましては、上段が事業費ベース、下段が国費ベースの数字で、国費ベースの当初内示額としましては右下の着色部分はその額となります。

また、あわせまして備考欄2は交付金の種類と国費率を記載し、表の一番下には国費の当初予算内示額の合計を記載しております。これらの推移を30ページにグラフ化して記載しております。上段のグラフが国の交付金の当初予算額、青色が社会資本整備総合交付金、橙色が防災安全交付金となります。

ここ5カ年で見てみますと、社会資本整備総合交付金につきましては減少傾向に、一方で、防災安全交付金については増加傾向にあります。なお、31年度、令和元年度ですが、こちらにつきましては防災減災国土強靱化のための3カ年緊急対策が行われたことにより、大きく増額となっております。

下段のグラフが国からの交付金の当初内示状況となります。事業の進捗などの要素により毎年増減はありますが、社会資本整備総合交付金と防災安全交付金の合計額としましては、毎年4億円前後の推移となっております。

なお、平成27年度の防災安全交付金が多くなっておりますが、この要素の一つとしては26年度から27年度に行った曙町市営住宅の建てかえ事業が上げられます。

以上が2、社会資本整備総合交付金等についての説明となります。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

私からは、31ページから46ページまで、道路事業に關し請求をいただきました資料の説明をさせていただきます。

まず、31ページの社会資本整備総合交付金事業費、港湾関連についてでございます。

委員からは、案内板を当初計画していた4基の設置場所がわかる資料の請求をいただきました。

資料31ページの案内板整備計画図をごらんください。

この事業はJR四日市駅周辺の活性化に向け、四日市港管理組合が整備を進めております四日市港千歳運河の老朽化に伴う護岸改修と緑地整備にあわせて、千歳地区への散策コースや観光案内をすることで親しまれる港づくりと連携したまちづくりを進めるもので、計画図の丸印が案内板の設置位置となっております。

この案内板の整備は本市が17基、そして、赤点線で囲んだ区域には、四日市港管理組合が9基設置する計画となっております。

本市では、本年度は赤丸と緑に赤枠で囲んだ箇所に4基設置する計画でありましたが、国からの交付金の内示額により、設置基数は2基となりました。

今年度は赤丸で示しました稲葉翁公園に設置する計画で、資料32ページには、設置場所と設置する案内板など、詳細図を示させていただいております。

次に、資料33ページをごらんください。

防災・安全社会資本整備交付金事業費、道路ストック関連でございます。

委員からは、道路施設調査、点検を実施する路線がわかる資料の請求をいただきました。

33ページから35ページには、路面性状態調査、これは路面性状態測定車によりわだち掘れや平坦性、ひび割れなどの舗装の健全度を調査するものでございまして、市が管理する幹線道路262路線、延長246.2kmを調査させていただきます。

36ページには、道路附属施設点検として、市が管理する資料の写真の案内標識73カ所について、支柱や標識板の劣化や損傷状態を点検するものでございます。

次に、横断歩道橋と大型カルバートの点検でございますが、市が管理する横断歩道橋8カ所、大型カルバート5カ所について、劣化や損傷などの点検を行うこととしております。

資料37ページには、調査点検を行う幹線道路、横断歩道橋、大型カルバートの位置図を添付させていただいております。

次に、資料38ページの防災・安全社会資本整備交付金事業費（通学路交通安全対策）でございます。

委員からは、委員会資料で示させていただきました西坂部66号線ほか、4路線の、この4路線がわかる資料として請求をいただきました。

この事業は、通学路交通安全プログラムに位置づけられた危険個所の安全対策として、

今年度は三重小学校、羽津北小学校、楠中学校、川島小学校区におきまして、カラー舗装と側溝にふたの設置を行うもので、資料には整備する路線名、事業内容、施工箇所をまとめさせていただきました。

次に、39ページは、交通安全施設単独事業費でございます。

ここでは本年5月に滋賀県の大津市で起きました園外活動中の園児死亡事故を受けまして、小中学校の通学路となっております幹線道路の交差点352カ所を対象に現地調査を行い、その調査結果を踏まえ、今後、交通安全対策を検討する業務でございますが、委員からは、調査した路線と交差点がわかる資料の請求をいただきました。

39ページから45ページに小学校区と中学校区ごとに道路名、交差点の町名、信号の有無、歩車分離の有無などの調査結果を示させていただいております。

調査した結果、点検箇所352カ所のうち、信号のない交差点は160カ所、歩車分離ブロックのない交差点は128カ所、ガードレールやガードパイプのない交差点は289カ所などになっており、今後、これらの交差点におきまして、実施可能な対策方法の検討業務などを行っていきたいと考えております。

資料46ページでは、委員長から請求をいただきました未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検に関し、現在、三重県から示されておりますスケジュールをまとめさせていただいております。

ここでは、幼稚園、保育所、認定こども園などの施設から報告ありました集団で移動する経路における危険箇所につきまして、施設関係者、施設を所管する機関、公安委員会、道路管理者で実施する合同点検と点検結果を踏まえた安全対策案の検討を今年度10月末までに行い、11月1日には安全対策が必要となる箇所数と対策案を三重県に報告することとなっております。

国や三重県から示されているスケジュールはここまでとなっておりますが、本市といたしましては今後、未就学児が集団で利用する経路の安全対策の実施に向けて、具体的な検討を行っていきたいと考えております。

私からの説明は以上でございます。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

次に、資料47ページのバス利用環境改善整備事業費についてを説明させていただきます。聴取会の中で、イオン四日市泊敷地内へのバスシェルター整備に関しまして、そもそも

どのような計画のものなのかということですか、あと、イオン四日市泊へのバスの乗り入れ本数やその乗り入れ時期、あるいはあすなろう鉄道の内部駅駅前広場整備との関係などについて請求をいただきましたので、説明をさせていただきます。

まず、初めに、(1) 公共交通に係る基本的な考え方をお示ししております。

交通に関する計画としましては、四日市市都市総合交通戦略を平成23年10月に策定し、その後、平成26年12月に四日市市地域公共交通網形成計画を策定いたしました。

これらの計画の基本的な考え方をお示ししております。

この中で、特にバスに関しましては①の鉄道と幹線バス路線で形成する基幹公共交通網の形成の二つ目の後段でございますように、幹線バスと支線バスを組み合わせた効率的な路線への再編に取り組むとしており、また、②の生活圏内の移動手段確保の中では、中ほどですが、病院や商業施設など、生活に必要なルートを回る支線バス路線への再編としております。

さらに、③の公共交通の起点、接続点における利便性、快適性の向上の中では、駅や幹線バスと支線バスの乗り継ぎ箇所など、基幹公共交通への接続点では、自家用車や自転車と鉄道・バスの乗り継ぎがスムーズにできる環境を整えるとともに、地域の商業機能や駅等と連携した交流と交通の接続点、コミュニティターミナル、CTと言いますが、このCTづくりを進めるとしております。

今回上程の補正予算は、このコミュニティターミナルとなるイオン四日市泊内に、バス待合所を整備するというものであります。

次の48ページには、四日市市都市総合交通戦略が目指す交通の将来像を、49ページには、四日市市地域公共交通網形成計画における将来ネットワーク像のイメージをお示ししております。

近郊・郊外部において、コミュニティターミナル、CTを設け、幹線バスと支線バスの乗り継ぎ拠点とする将来像となっており、今回、イオン四日市泊を一つのCTとし、環境整備を行うというものでございます。

次に、50ページをごらんください。

続きまして、イオンタウン四日市泊への路線バスの乗り入れについてということで、初めに乗り入れに当たっての経緯をお示ししております。

平成30年の秋ごろ、おおむね1年前からになりますが、イオンへのバス乗り入れについての話が始まりました。協議を進める中で、ことしの5月にはイオンタウン四日市泊がバ

ス停留所の敷地を提供し、三重交通が路線変更等の対応をし、また、それにあわせて市がバスシェルターを設置するという方向で取り組むといたしました。

また、協議を進める中で、廃線が予定されている長沢線について、車両を小型化し内部駅への乗り入れも視野に、共同での新たな輸送形態について協議していくことについて三重交通と合意をいたしました。

続きまして、②のほうで、乗り入れ予定路線名、本数、時期をお示ししています。

三重交通において、平田四日市線は全便を乗り入れる予定をいただいておりますが、和無田線、長沢線につきましては現在も調整中の状況にあります。

また、あわせまして、自主運行路線であります磯津高花平線のうち、医療センター行き、高花平行きの全ての便を乗り入れる方向で調整を行っております。

なお、乗り入れ時期につきましては、令和2年2月を予定しています。

イオンタウン四日市泊は、11月にリニューアルオープンしますが、オープン当初は大変な混雑が予想されていることと、引き続き年末年始の商戦により混雑が予想されることから、混雑が少し落ち着くであろう2月からということでイオンタウンと三重交通と調整をしているところでございます。

続きまして、51ページには、期待する効果をまとめさせていただいております。

今回、このイオンタウン四日市泊を乗り継ぎの拠点とすることで、バスの輸送人員の増加や長沢線のイオンタウン四日市から和無田地区間の支線化、車両小型化による路線の維持、定着、あわせて、車両の小型化による現在整備中のあすなろう鉄道の内部駅の駅前広場に乗り入れることが可能となることから、あすなろう鉄道との相互利用の増加、さらには、近鉄四日市からイオンタウン四日市泊間におけます通勤、通学利用の増加など、これらを効果として期待しております。

次の52ページをごらんください。

現在の市内南部、南西部のバス路線網と、内部駅の駅前広場の計画図をお示ししております。

先ほどもご説明いたしましたが、三重交通との共同実験の中で、長沢線の一部区間で車両を小型化することでこの内部駅の駅前広場に乗り入れができるようになり、あすなろう鉄道との相互利用の利便性も向上いたします。

説明は以上となります。

○ 村田市街地整備・公園課長

市街地整備・公園課の村田です。よろしくお願いいたします。

私のほうからは、中央緑地P a r k—P F I事業の経緯についてご説明させていただきます。

53ページをごらんください。

平成29年6月に都市公園法が改正されました。

本市の公園においてもP a r k—P F I制度が活用できるよう、四日市市都市公園及び公園施設の設置基準を定める条例を平成30年3月に改正いたしました。

中央緑地において、三重とこわか国体・三重とこわか大会に向けた整備を行ってまいりまして、平成30年度に公園管理事務所及び指定管理者事務所を一体で整備する新事務所の建築場所が下記の図面の青色の箇所に決定いたしました。

現在の公園管理事務所跡地、図面の赤い箇所でございますが、の利用について検討した結果、メインエントランスに位置していることや中央緑地の施設が大きく改変されることから、これまで以上に集客力が增大するため、現状にはない魅力のある公園施設としてP a r k—P F Iを活用し飲食店等を立地させ、その周辺を公園として整備することで公園利用者の利便を向上図れると判断いたしました。

P a r k—P F Iは、民間事業者等の資金やノウハウを誘導し飲食店等を立地させることから、当場所での事業成立の可能性の有無を探るため、平成31年1月から2月の間に複数の民間事業者に向けてサウンディング調査を行いました。

調査の結果、出店した場合、採算がとれる立地条件であり、事業として成立するとの回答を得ました。

民間事業者の採算がとれ、事業成立する公園であるとの調査結果を得たことから、中央緑地においてパイロット事業として行うことといたしました。

現在、国体開催年度である令和3年度の春の供用を目指して計画を進めております。

今後は、中央緑地において、事業の成立を目指し、実施後、見えてくる課題等を検証しながら、ほかの公園でも制度が活用できるよう、探ってまいりたいと考えております。

私のほうからは以上でございます。

○ 山口智也委員長

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。

それでは、追加資料の部分から質疑をお願いいたします。順次発言をお願いいたします。

○ 森 康哲委員

ブロック塀のところでお聞きします。

27ページの補助対象となるものと補助対象とならないものの比較の図があるんですけども、この対象にならない、ブロック塀を撤去する部分と撤去しない部分とがあると補助対象にならないというところなんですけれども、こういうケースで相談のあった件数って把握されていますか。

○ 嶋田建築指導課長

建築指導課の嶋田と申します。

補助の相談を受けた際に、このパンフレットを活用しながら要綱上、やはり現時点で法に適合しないものがあればそれは全部撤去するというので、要綱上も設定しておりますので、皆さんにはそういったお声がけをさせていただいております。

一部残したいというような意味での相談といたしますか、そういった件数というのはこちらのほうでは今把握はしておりません。

○ 森 康哲委員

本来の目的としては、危険なブロック塀を撤去するときに補助を出して撤去しやすくする、安全対策をするというのが一番の目的であって、多額の費用がかかる負担を少しでも軽減するのが補助というところだと思うんですけども、一部が残る、また余りにも多額のお金がかかって今回1回だけではできないというケースもあると思うんですね。だけど、同一敷地内では1回しかこの補助制度は使えませんよと、さらに、残る部分があれば使えませんよと。セットバックがあれば、そこもきちっとセットバックはした上で、あとフェンスをつけて加工してくださいよと。いろんな制限がついてしまっていて、本来の目的が達成できなかったケースというのが何件か私の耳にも入ってきています。

そういうふうなところを見ると、この補助制度自体をもう少し使いやすいような形に作り直す必要はあろうかと思うんですけども、その辺の見解はいかがでしょうか。

○ 嶋田建築指導課長

建築指導課の嶋田と申します。

委員おっしゃられるように、大規模な物件でそういった相談があったのかなというふうに思われますが、例えば角地であるようなケースの場合は、1面だけでも補助はさせていただくんですけども、やはり同一面という形になってきますと、やはり危険なものがまだいまだ残るものに対して貴重な公費を投入するのは、要するに法に不適合な部分が残るものを補助の対象にするというのはちょっと難しいのかなということでこういった運用をさせていただいております。

それと、資料の23ページ、24ページでもご提示させていただいておりますように、やはり委員おっしゃられるように、補助額と実際の工事費、これが大きく開きがあるようなケースをおっしゃってみえるんだと思いますけれども、当然のことながら、私どもの補助金は上限が20万円と定めておりますので、工事費が高くなればなるほどその開きは大きくなっていくわけなんですけれども、現状、分析した結果、上限20万円に達しているという部分は先ほどご説明申し上げましたように、全体の2.5%ほどであって、大半の方が、大体戸建て住宅ということで、7万5000円以下の補助金で道路面全てを撤去いただいておりますので、現時点におきましては現在の制度のもとで少しでも危険なブロック塀が撤去されるように今後とも周知啓発を図ってまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○ 森 康哲委員

確かに、このグラフを見るとそういうのが読み取れる部分はあるかと思うんですけど、ここに隠れた部分があるのも事実なんです。相談をしたが、余りにも多額の費用がかかって、この20万円の補助金をもらってもやり切ることができない、そういう相談も受けておりますので、その辺の実態調査もあわせてやはり検討していただく必要はあるのかなと思います。

続けて、いいですか。

○ 山口智也委員長

どうぞ。

○ 森 康哲委員

小学校、中学校ごとの交通安全施設整備単独事業のところなんですけれども、信号機の有無や歩車分離の有無やガードレール、ガードパイプの有無、ポストコーンの有無、これをそれぞれ学校ごと、その学校から指摘された道路のところのマル・バツで記載があるんですけれども、これ、バツのところへの対応というのはどういうふうに今後考えていくのか、お聞かせください。

○ 伊藤（準）道路整備課長

委員からは、ページでいくと39ページの6番、交通安全施設整備単独事業費という表でのお話でよろしいですかね。

こちらにつきましては、先ほどちょっとご説明をさせていただきました。本年5月の大津市の事故を受けまして、まず私ども道路管理者として小学校通学路で、幹線道路が通学路になっているところについて、まず交差点の形状調査をさせていただきました。

こちらの形状を確認するに当たって、先ほど言われた信号や歩車分離ブロック、ガードレール、ガードパイプがあるのかといったところの状況把握をしました。

その中で、危険箇所な形態はどんなところがあるのかというところを踏まえて調査をしております。

今、バツがあるところに対してどういう対策かというご質問いただきました。

信号があって、ガードレールやガードパイプが交差点周りにあるというところであれば、全く何も無いところに対しては比較的安全な形態になっているのかなというような判断もできるわけです。

全く何も無いところについて今の形状に合ったどんな安全対策ができるのかなというところを今回、業務委託において調査検討をさせていただこうかなと思っております。

非常に数が多い中で、どういった進め方ができるのかといったところの優先度をつけていくわけなんですけれども、先ほど言った例えば信号もガードレールも歩車も何にもないような交差点、こういったところがどうしても優先度が高くなっていくのかなというふうに推測でお話ししますけれども、こういったところをしっかりと設計の中で対策、工法、優先度、こういった順位づけをしていきたいというふうに考えておるところでございます。

○ 森 康哲委員

これ見てびっくりしたのが、下野小学校区は信号機 1 個だけ丸であとみんなバツなんやね。あと、羽津小学校。羽津小学校区は 2 カ所だけ丸があって、あと全部バツ。ほかの学区と比べて極端にこれ少ないというか、バツが多い、学区で見るとね。

こういうところは早急に原因とか、また、何かあるかと思うんですけど、その辺の洗い出しというのはいつやるんですか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

もともとこういった、なぜこんな状態になっているのかという洗い出しというところと非常に難しいところがございます、今回は、まず、交差点の形状、形態を確認させていただきました。今の結果が全てだと思っています。

学区によって多少丸印が多い少ないというのは、当然その通学路となっている道路の交通量であったりいろんな要素がある中で、信号機がついていたり、ガードレールがあったりというような状況もありますので、原因というよりも、まず安全対策として何ができるのかといったところを今回の業務の中でやっていきたいというふうに考えておるところでございます。

○ 森 康哲委員

さっきの決算ところの話にもつながっていくんですけども、やはり地域や学校からの声というのは各地区あるわけですよ。現状がこういうふうに状態がわかった時点で、やはりその対応というのはもう一度地域のほうにフィードバックして、こんな状態だけどういうふうに進めましょうかというところをやらないと、なかなかこの問題の解決にはつながっていかないと思いますので、これ重点的にやってもらうというのと、今回の予算にも上がっていないんですよ。

○ 稲垣都市整備部長

まず、この交通安全施設整備単独事業費ですけども、まず、大津でショッキングな交通事故がございました。これを受けて、地域からの要望とかということではなく、まず、道路管理者として、主要な市道の交差点がどういう状態になっているか、これをすぐに調べるという指示を出して調査をさせております。

その結果としてピックアップしたものがこれだけあったということでございます。

それで、今回お願いしております補正予算ですけれども、ピックアップして状況調査をしましたので、この中でどんな対策ができるか、これを委託の中でやっつけようということで補正予算をお願いしておりますので、対策を調査して来年度以降、予算措置をさせていただきながら進めてまいりたいというふうに考えているということでございます。

○ 森 康哲委員

ぜひ、その辺のところの整合性、特に地域にお互いが共通理解を持ってお願いします。
以上です。

○ 山口智也委員長

この件に関して、ほかの委員からはよろしいでしょうか。

これ、済みません、業務委託していくということなんですけれども、それはどういった理由というか、専門に委託していく理由というところを少し説明いただければと思うんですけれども。

○ 稲垣都市整備部長

端的に言いますと、危険なところに対策をしていくというのが前提にありますので、どういう対策が有効かといったものを決めた上で、その優先順位というのを客観的に判断して、しかるべき予算措置をしながら進めていくというところでもう委託業務を発注して、具体的に進めようというところに踏み込んだということでございます。

○ 山口智也委員長

専門家にその優先順位というか、それもしっかり判断を仰いだ上で市としてそれも参考にしながらやっつけいくというイメージですか。

○ 稲垣都市整備部長

まず、自分たちでもできるじゃないかというものも実際あります。当然、道路の整備をやっているというのは、我々技術屋としてやっているわけなので、そういった目でやっつけいくのはあるんですけれども、今の業務の中で、自前でということに当然限界があります

ので、そこは委託して、コンサルタントの力を借りて、効率的に進めようと、そういう意図でございます。

○ 谷口周司副委員長

意見だけ。

済みません、それ、優先度決めていくのかと思うんですけど、やりやすいところからじゃなくて、危険高いところからという、結構こういうときにやりやすいところからやっていきがちですけど、子供たちにとって危険なところからやっていってもらうようにだけお願いいたします。

○ 山口智也委員長

加えて、専門のところに委託をしつつも、やはり四日市市の行政マンとして担当部署としてしっかり自分たちで判断、危険度が、今、副委員長言われたような、どこが本当に危険なのかというのは一番よくわかってみえるわけですので、そこはしっかりバランスをとってというか、やっていくという理解をさせていただいてよろしいでしょうか。

○ 稲垣都市整備部長

まず、どこからやっていくかといったところのハンドリングについてはしっかり我々も目配せをしてやっていくということと、森委員からもご指摘ありましたけど、やっぱり地元からの要請、そういったところも大事かと思いますので、そういったところも含めてしっかりやっていきたいというふうに思っています。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

その他、お願いいたします、ご質疑は。

○ 伊藤嗣也委員

38ページの防災安全社会資本整備交付金事業費に通学の安全、関連して、まず、④番のふたの設置というのは、4番の絵では非常に短い、たった50mなんですけど、これはちょっとどういうあれやろうかなと。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

資料38ページの④番、北6号線、ちょうどふた設置で50mというところを示させていただいています。

この辺は水路の上にふたがかかっておりまして、ちょうどこの部分だけが開口部に、ふたがかかっていない部分がございます、以前ちょうどこちらのほうで事故があったというところで今回こういった整備をさせていただくものでございます。

○ 伊藤嗣也委員

ありがとうございました。よくわかりました。

あと、1、2、3、5ですけど、カラー舗装ですね。通学路、非常に大切だと思うんですが、これの、今のふたを入れた予算が国庫補助金の435万円、それから、一般財源で165万円で行われると。

ちょっとお聞きしたいんですが、これ、カラー舗装はどのような施工、幅とかその辺はどのようなお考えなのか、教えてください。道路幅、歩道幅によって、道路状況、それから、車の通るさまざまな環境、通学路の環境、さまざまなケースがあると思うんですが、どのようなカラー舗装が行われるのか、教えてください。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

今、四日市市のほうではこういった通学路の安全対策というところでカラー舗装のほうを整備させていただいております。

委員からはいろいろ道路の幅員であったり、通学路、学生さんの通学状況によってはと言うお話もいただきましたが、今、私ども通学路のカラー舗装につきましては、基本的には一律、幅30cmで黄色のカラー舗装を整備させていただいております。

場所につきましては基本的に車道と路肩で区切ってある白い白線の外側に黄色い幅30cmの整備を行うといったところが基本的に整備として進めてございます。

○ 伊藤嗣也委員

幅30cmというのはどういう根拠で30cmなのかがわからないのですが、国から何かそういう指導があったのか。以前は子供たちが通るところ、全面を塗っていただいていたと思うんですね、黄色で。それが今何うと幅30cmという、ないよりはあったほうがええかもしれませんけれども、そういう形になって道路の幅とか、そういうのは一切考慮されずに、もう全てが30cmで決定なんでしょうか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

私ども整備進めております通学路のカラー舗装については、基本的には幅30cmで統一させていただいています。

確かに幅員等によっていろいろあるかと思いますが、今まで私ども幅30cmで整備をしてきておる中で、やっぱり連続的に引くことで、非常に視認性も高まる、ドライバーのほうにも十分効果があるという判断の中で今幅30cmで整備を進めておるところでございます。

○ 伊藤嗣也委員

ありがとう。

今後はもう全て幅30cmでいくということやと思うんですけども、黄色、目立つと思うんですけど、最近どこかでちょっと色、光るやつが混ざっているやつを見た記憶があるんですね。県は赤で塗っているところがありますよね、一部。四日市の場合は交差点のところの中を赤で塗っていますよね。

今回、出てきたのは、市が調べてこの四つの路線になったのか、どうやってこの黄色い線を引くのを選んでおるのか、最後に教えていただけますか。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

今回の4カ所の整備の選定した基準というところでございますが、こちらについては基本的に通学路の交通安全プログラムに位置づけられた場所で、危険箇所の安全対策として上げられたところでございます。

まずは学校に近いところから整備進めていって、今後またいろんな交通安全プログラムに位置づけられたものについては順次こういった計画をつけてやっていきたいというふうに考えておるところでございます。

○ 伊藤嗣也委員

どうかよろしく願いいたします。

以上です。

○ 山口智也委員長

関連、森委員。

○ 森 康哲委員

羽津小学校の北側の道路、羽津地区市民センターへおりていくところの道路は緑色が塗ってあるんですけど、黄色じゃなく。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

今、どちらかというと黄色で通学路は塗っていますけれども、ゾーン30の中で着色するものについては緑とか、いろいろ一定の基準で分けて整備をしておるところでございます。

○ 森 康哲委員

それであれば、旧東海道のゾーン30の中に入っていて黄色なんですよ。どういうすみ分けで色分けしておるのか。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

今、道路のカラー化のすみ分けということだと思います。

管理している側からも、実は平成25年ぐらいでしょうか、おおよそは、一般的に言えば、通学路なんかはグリーンというのが多かったりも過去にはしました。

その中で、四日市市はより目立つようにということで、黄色にやっついこうということで内部で取り決めをして始めたところがございます。

ところがやはり、一般的には緑がほかのまちなんかでも多いことから、例えば、開発で事業者さんが緑で書いてしまったりとかということもありましたので、改めましてその時

点で色の整理を行って、歩道については黄色でいこう、その中で、ゾーン30の取り組みも始まっておりましたので、ゾーン30ではイメージカラーとして緑を使っておりますので、エリア内は緑をしていこうと。

ただ、過去から東海道については、もう既に事業始まっておって、一体的なものとして捉えたほうがよいということで、引き続き黄色でさせていただいているというような流れがございます。

○ 山口智也委員長

場所によって黄色と緑色があるということやね。

結構、市町によっていろいろだと思うね。この辺は別に決まっていらないんですね。それぞれの市の判断でというところなんですね。

何か納得いっていない。

○ 森 康哲委員

じゃ、その整備した年代の施策によって色が違う面もあれば、ゾーン30の中でも施策の違いで色分けがされていると。

○ 伊藤（準）道路整備課長

済みません。路面カラーの考え方というところで、先ほど質問出ています東海道については基本的に土色というか少し黄色の濃い色を使っています。

それと、通学路を含むような歩行空間、一般的には通学路じゃなくて一般の方も歩くから、これは土木要望でいただくようなカラー舗装については黄色、それと、ゾーン30のエリア内でいけば緑色ということで、一応私ども道路整備課の中では統一した見解は持っております。

○ 森 康哲委員

羽津小学校の北側、明らかに通学路なんや。ゾーン30の前に緑色で塗られていたので、ゾーン30の網をかけるタイミングではなくて、通学路の範疇の中の整備で緑になったので、その説明はちょっと腑に落ちないんですけど。

○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

申しわけありません。そのところがどうかというのはあれですけど、教育委員会が通学対策に色を塗ったりする場合があります。平成25年当時に、そういったことで、開発の事例が先ほども出しましたけれども、市内でも意思統一をせないかんということで、整理したというようなことがございます。

ですので、その前後して塗っていただいたもの、委員おっしゃられるように緑で塗られているんだと思うんですけども、そういったことで先行してやられたところは緑で残っているところもあるかもしれません。

○ 中村道路整備課副参事

道路整備課、中村です。

先ほどの羽津小学校の北側なんですけれども、私、係長として担当していたときに工事発注したときに引かせてもらっているんで、ゾーン30の区域設定された後に地元と協議をしてゾーン30の歩行者用ということで、ほかのいろんなゾーン30のマークをつけたりというのとあわせて一体でやらせてもらったと私は記憶しておるんですけども、そのほかにも、例えば橋北地区、橋北小学校の前の道路も同じようにグリーンベルトを設置させてもらっていますので、基本的にはそういった歩行者、全て黄色というわけじゃなくて、あくまでもゾーン30の一環で歩行者の歩くところは緑で塗ったというふうに記憶しておりますので。

○ 森 康哲委員

私が申し上げているのは、小学校のすぐ脇の道で確実に通学路なんですよ。通学路は色を分けていますというような話だったので、ゾーン30の緑じゃなくて、通学路整備として黄色のやつじゃないのかという話をしているんです。

羽津地区ほとんどゾーン30の整備をされていますよ。

そうではなくて、通学路というのはもっと限定されたところですよ。子供たちが歩くところというところすみ分けをするわけですから、ゾーン30というよりは通学路の黄色に塗るべきじゃないですか。

羽津地区の3分の2以上はもう今ゾーン30の面的整備になっていますよね。

○ 中村道路整備課副参事

道路整備課、中村です。

あくまでもゾーン30内の通学路、ゾーン30というのは平成25年度以降、15地区で設置しておりますけれども、それ以降の整備については全て緑で、通学路であってもゾーン30内の歩行者のグリーンベルトはグリーンで塗るということで一貫してさせてもらっています。

○ 森 康哲委員

そこまで言い張るなら、全て緑にしてください、ゾーン30の区域内。それなら納得しますけど、通学路の一部だけゾーン30だからといってグリーンに塗られたのでは混乱しますよ。一部だけですよ、それ。ほかに塗られていますか、羽津地区内で。

○ 中村道路整備課副参事

ほかは塗られていないです。

○ 森 康哲委員

一部だけでしょう、羽津小学校の北側だけしか塗られていなくて、羽津地区の3分の2ぐらいの面積がもうゾーン30にかかっているんですよ。その中全部塗りかえてください、以上。

○ 小林博次委員

塗りかえるか、全部剥がすか、どっちかにせなあかん、そんなもの。

○ 森 康哲委員

混乱するわ。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

今、委員からご指摘いただきました場所も含めて、一度ちょっと確認だけまずさせていただきますと、お願いいたします。

○ 山口智也委員長

ちょっと、混乱が起きないようにお願いしたいなと思います。

○ 森 康哲委員

確認ではあかんよ。わかっておるもん。

○ 山口智也委員長

わかっておるといものなんですけれども、もう一度しっかり確認してもらって、整理されたものちゃんと合致しているのかどうかまた示していただいてということで、これ市民も混乱する話やと思いますので、納得いくようにちょっと進めていただきたいと思いますので、この点よろしくお願いたします。

○ 伊藤嗣也委員

済みません、ちょっと一点、それに関連して、委員長、ずれておったらとめてください。

通学路の交通安全でカラー舗装をすることですけど、中学生は非常に自転車が多いんですけど、自転車の青、ほとんど距離が伸びていないとか塗られていないところが多いんですけど、それはこの事業に入るのか入っていないのか、入っておるのかちょっと教えていただきたいんですが。自転車、中学生自転車多いですよ。ですから、カラー舗装ということが、それはもう別物なの。これの、要は通学路の交通安全として、小中学校と考えた場合、中学生自転車多いですから、自転車通るところは青色ですよ、たしか。

それは、今回全然出ていないのかなと、これ、想像ですけども、あれば、教えていただきたいんですけど。この1から5の中で。

○ 伊藤（準）道路整備課長

道路整備課、伊藤でございます。

今回、資料でお示ししました①から3番、それと、5番の各小学校のカラー舗装については、あくまで黄色の幅30cmの整備となっております。

○ 伊藤嗣也委員

私のこの質問は、委員長大丈夫でしょうか。この事業からずれてはないんでしょうか。

自転車のほう、中学生とかの通学路で青に塗るという話は。もともこの事業に、考え方として入っているものなのか。

○ 山口智也委員長

ちょっと理事者に確認してもらったほうがいいと思います。

○ 伊藤（準）道路整備課長

今、自転車走行するところの青いラインというの、これは今市内で引いておるラインのことではなくてですか。

（「通学路の安全対策に含まれておるかということ」と呼ぶ者あり）

○ 伊藤（準）道路整備課長

済みません。

今、全てプログラムの中でそれが上がっているかどうかというのは、ちょっと今確認はしていませんけれども、上がってこればそういった対応も必要かと思います。

今あるかどうかはこの段階ではちょっと確認はしていません。

○ 稲垣都市整備部長

ちょっと補足させてください。

まず、この通学路交通安全対策ですけれども、これ、交通安全プログラムということで、学校を通じて、ここが通学時に危険ですと、そういった箇所が上がってまいります。

そうした中で、例えば、私どもであれば、道路の安全対策をすることで安全にしていくと、今回、ライン、カラー舗装が多いんですけれども、例えば、転落防止柵をつけていく、そんなケースも実はございます。

一方で、通学路を変えることで安全確保はできるということになれば通学路を変えると、そういった対策もございます。

要は、ハード、ソフトの全体でどういう対策をするかと、それでできる対策が固まったところからやっていくと。それに対しては国の補助がいただけるという形の中でやっておりますので、そういう中で、今回は通学路の中で、歩行者が歩くところを明示することで、

車からの視認性をよくして安全性を確保するという対策をやらせていただいているということですので、そういう各々の対策によっていろんな種類の対策が行われるということですのでご理解賜りたいというふうに思っております。

○ 伊藤嗣也委員

ちょっと私、勘違いしておったかわからんですけど、部長のご答弁で、要は通学路の安全に関してさまざまなご提案はなされて、そのおっしゃった会議体で議論がなされるということで、自転車の青もそういうのに出てきて必要であれば入るし、要はいろんなことが含まれるということですのでよろしいわけですね。ありがとうございました。

○ 山口智也委員長

他にございますでしょうか。

○ 加納康樹委員

済みません、今の話を整理するために私も確認をしておきたいんですけど、では、常磐中学校の前の自転車レーンのようなもの、あれは何で施工されたんですたっけ。

○ 山口都市計画課事業調整監

都市計画課、山口です。

あれは、地元から、たしか平成22年とかに要望があって、常磐中学校と常磐西小学校があって、中学生は自転車、小学生は徒歩だということで、歩道で交錯するという話があって、当時、自転車レーンの予算はとってあったんですがやるところがなかなか見つからなくて、地元へ出しにいったら1回試験的でもいいもので、そこに引いてくれということで引かせてもらった経緯があります。

ただ、あれは試験的に青に塗ったという形になってございます。

○ 加納康樹委員

なので、この交通安全対策どうのこうのとは別物。

○ 山口都市計画課事業調整監

別物です。その前、安全プログラムできる前に取り組んでいた自転車レーンという形で、試行錯誤して、場所を探したというところでございます。

○ 山口智也委員長

その他はございますでしょうか。

○ 小林博次委員

森委員からブロック塀についてあったけど、従来、市のほうから提案されている補助基準は金額が少な過ぎて、こんなに少ないんやったらやめやというのがあると思うんやけど、その辺はどんなふうにつかんでいるのか、どうしようとしているのか。

それから、ブロック塀が、単純にブロック塀でなくて、住宅か物置かの一部と重なっている、こういうところについてはほったらかしにしてあるんやけど、極めて危ないところもあるわけやわな。大きな地震が揺ったら必ず壊れそうなところもあるので、そういうところの扱いについて何か物差しは考えられているのか、全然考えていないのか、その辺だけちょっと聞かせてください。

○ 嶋田建築指導課長

建築指導課の嶋田と申します。

まず、1点、余りにも補助金が少な過ぎてやめられる方とおっしゃられたんですけど、どうしても工事費が高くて、そういった場合も、確かにあるかと思えますけれども、実際にそれで工事を取りやめられたという方というのはちょっと把握をしておりません。

要は工事費が安くなれば当然その分その差は縮まるわけですので、例えば違う業者に見積もりをとっていただくとかアドバイスをさせていただいております。

それと、2点目の、前回の議会でもお話しさせていただきましたけど、建物の一部になっているというような部分ですが、これはブロック塀、建物に限らず、私ども市民の方等から情報提供いただきましたら、速やかに現場調査を行いまして、必要に応じて維持保全の指導文書のほうを送らせていただいております。

その中に、一部、差しかけの上に乗っかっているようなケースの場合は、屋根を外せばブロック塀になりますので、そういった場合にはブロック塀の補助の案内も同封するなどして、また、個別に面談してご説明をさせていただくなどして、安全対策のほうには取り

組んでおります。

以上でございます。

○ 小林博次委員

質問に答えてくれるとありがたいんですけど、ともかく補助金をもらえばそれでやるわという人たちはそれでいい。でも、塀が長かったり、補助金が少なかったりで、ようできないというのが存在するわけで、そういうのは、今の答弁でいくと実態はつかんでいないということやわな。

だから、やっぱり実態つかんでもらって大きいほうがもっと危ないので、だから、どうしても対策しておいてもらう必要がある。

それから、言えば調査するというけど、言うたってちょっとやらへんやん。本人にその気がないんやから、やらへんわけやね。だったら、撤去命令出すとか、何かやらなあかんやろう。対応しておるの、していないやろう。

だから、やっぱり危ないと思ったら最初是要請やわな、撤去してくださいという要請があかんだら、これ人命がかかるわけやな。だから、きちっとせんとあかんと思うな。

阪神・淡路の地震の後で、通学路のブロック塀で、無鉄筋で1 mを超える部分は全部1 m以下にきなさいということで撤去させたと思っておるんやけど、それでも、今の補助をつくったその地震で、またこんだけ。もう前回のときに済んでいたの違うのかなというふうに思っていたのに件数が上がっておるので、やっぱりきちっと全体が把握されてなかった、そんなことが実態かなと。

だから、補助くれと言ってきたから、それで補助金を出すという、そういう行政姿勢やと人の命は守れやんので、やっぱり全体にきちっと把握して、自治会と協力して、撤去すべきはやっぱり撤去させる。

道沿いにあるやつと道からちょっとへこんでおるやつもあるわけ。明らかに危ないなと思ったって、生垣があるともう全然言わん。でも、いざというとき、生垣越えてこけてきたらどうするのかなと、こんなようなことなんかも思ったりするので、やっぱりきちっと対応をすべきやと思うんやけど、してくれるのかな。

話はどうでもええので、やってくれるかどうか。

○ 山口智也委員長

今の、どっちかという待ちの状態なわけですよね。そこをどう踏み込んでいけるかというところだと思うんですけども。

○ 嶋田建築指導課長

済みません、建築指導課、嶋田と申します。

先ほども申し上げましたけれども、やはり情報提供いただいた物件に関してはきっちり指導もさせていただいておりますし、1回に限らず、定期的なパトロールを行うことで、そして、何年もかかることもあるんですけども、最終的に解体に至ったというケースもございますので、引き続き粘り強く対応はしてまいりたいというふうに思っております。

当然のことながら、また、いろんな法の制度もございますので、必要に応じてそういった制度も活用していくことも検討してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○ 小林博次委員

あんたら、そんな暇あるのか、定期的に点検して歩くほど。もっと別の仕事せえよ。

ただ、問題提起されたら、やっぱりきちっと追跡調査して、危ないから撤去させるということが、これ防災対策上も絶対必要なことなんやわな。

必要なら条例整備してきちっと対応する、こういうことまでいこうとすると、全体の実態を把握せんと、どうしていいのかわかりませんやん。

やっぱり、まず状況を把握して、どれぐらい壊れたか、あとどれぐらい残っているのか。残ったとすると金がないのか、あるいは何が理由なのかということ含めてきちっとお願いからやがて撤去命令、代執行ぐらいまでやれるようなこと考えていかんと、人の命を全然守れん。

これ、危機管理に任しておったら全然だめなんや。全然危機意識があらへんのやもん。

あんた方が危機意識持てとか言わんけど、だけど、少なくともやっぱりプロなんやから、そういうのをきちっと把握して、市民の皆さんから申し出があったら、もう確実にやるというようなことをしていかにと、何年たってもあきませんやん。

だから、そういうこともあって要望しておきますけどきちっと対応してください。

以上。

○ 伊藤嗣也委員

関連で。

小林委員のほうから、本当に人の命にかかわる問題でもっと厳しく取り組んでくださいということやったと思うんですけども、27ページの(4)の絵なんですけど、60cm残してもええんですよねこれ。

これ、敷地の地面の高さから、G Lから60cm残してええと。なら、その隣の道路が1 mも2 mも低いところあるんやけど、それから見たらこれ、鉄筋も入っておらへんブロックで、基礎かてええ加減なやつやったら、これ危ないん違うかな。60cm残してもええという根拠がようわからないんやけど。

自分ところの土地の高さからしか考えていない。道路を子供たちが通った、あるいは人が通ったりして危ないから、これ、撤去しておるのに、1 mも2 mも低いところあるわけですよね。それが全くこれから見るとわからない。

○ 嶋田建築指導課長

建築指導課、嶋田と申します。

こちらの60cmの定めた経緯ですけれども、当然、配筋がされているというのは大前提ですけれども、もしなければ、それは基本的には撤去をしてくださいという形では促しております。

あと、これ、段差があるケースのことを想定しておりますので、基本的に、この基礎の部分というのがおおむね30cmから40cmぐらいというような高さであると。その上に60cmのものが配筋され残ったとしても、大体高さ1 mぐらいになりますので、そうすると、小学生の子とかでも頭に直撃するようなことはないのかなというようなところで、こういった形でも決めさせていただきました。

○ 伊藤嗣也委員

その配筋があるないというのは、どうやって、それは自主的に届けるのか、ようわかりませんが、私が申し上げておるのは、このような撤去をせないかんようなブロック塀というのは、経年劣化も進んでおるし、配筋が入っておってもブロックそのもののセメントの劣化等が起こっておる状況だと思うんですね。

したがって、基礎もどんなっておるかわかりませんが、劣化が起こっておる可能性があ

るし、もう既に傾いておるのも存在しておると思うんですね。

それが加味されていない、要は隣の道路の高さもこれ関係ないわけですね。そこを今、伺っておるんですよ。

だから、補助対象となるブロック塀はちゃんとしたブロック塀ではないと思うんですよ。危ないという前提が抜けておりませんかこの（４）の考え方。

○ 嶋田建築指導課長

建築指導課の嶋田と申します。

そこまで、個別に全てチェックができるものではないんですが、補助に当たっては、申請いただきますと、現地のほうは当然のことながら私どものほうで確認をさせていただきます。

そうした中で、一応、極力撤去をとということですがけれども、例えば、堅固なもの、本当に鉄筋も入ってそんな基礎もあるようなものまで、一番下まで撤去ということになりますと、非常に市民の皆様にも負担をかけてしまうというようなケースが非常に多いです。

例えば、明らかに基礎がないというようなケース、玉石積みの上に乗っかっているとか、そういったものに対しては当然のことながら指導もさせていただいておりますので、そのあたりはやはり我々も現地に行って確認をさせていただき、また所有者の方から申請いただいた際に、今後の安全対策のほうを、所有者の方がやはり主体的に安全対策を講じていただく必要がありますので、事故のないような形をこの際にとっていただくように、それは強く指導はさせていただいておりますので、そういった中で一定の安全確保は図れているというふうに私どものほうは認識はしております。

○ 伊藤嗣也委員

そうすると、80件、全部あんた現場行くのな。先ほども小林委員もそんな暇あったらほかの仕事せいとおっしゃったけど、現場へいちいちこれ見ておったら、補助金の交付目的とちょっとずれるんと違うかな。役所のあなた方、専門家がいちいちこんな現場行って、これは大丈夫や、これは危ないなんてやっておったら、だからこれ、どういうものを対象にしておるんだというのがちょっとずれておると思うんだわ、これ。

○ 嶋田建築指導課長

現場のほうへ伺わせていただきますのは、補助申請をいただいた際に現にそのブロック塀がそこに存在しておるかどうか、もう既に撤去されたものに対しましては補助もできませんので、現存確認、それと長さによって補助金の額が変わってまいりますので、そういった部分に申請内容と相違がないかどうかということ、要は予算、税金を使うわけですので、そのあたりはやはり厳しくチェックをする必要があるのかなというところで、長さを測らせていただいて、それで修正があれば申請者の方にお伝えして申請内容を変更していただく。その上で補助額を決めさせていただいておりますので、そういったことで現場のほうは伺わせていただいております。

○ 谷口周司副委員長

ちょっとよろしいですか。ちょっと確認、私もさせてもらって。

この4番、27ページの(4)番のところ、敷地の地面よりも60cmより未満の高さにする必要があるとありますけれども、そのケースによっては、例えば、しっかりしたものが中に入っていない場合であったり、非常に危険性の高いものについては、残すということではなく、指導もしっかりして、適切な形にもっていくということ、市としてもしっかり指導するという事なんでしょうか。

○ 嶋田建築指導課長

こちらに文書でも書かせていただいておりますように、原則はやはり全面撤去ということなんですからけれども、やはりどうしても一部、土どめのような形になっておったりとかするようなケースもございますし、それで、一応こういった基準は定めさせていただいております。

明らかに危険なものに対しては、それに関しては当然指導のほうさせていただいておりますので、そういった形でまた所有者の方にも安全確保、これに努めていただくようお願いはしております。

○ 伊藤嗣也委員

土どめにしておるって、余計悪いよね、これ、今の課長の。ブロック塀で土どめって、何かめちゃくちゃな話ですが、これ。

○ 嶋田建築指導課長

土どめといいますか、土がかぶってしまっていたりするケースというのは、やはり既存の部分ではあったりとかしまして、それでその立ち上がった部分……。

○ 川尻都市整備部理事

済みません。伊藤委員言われるように、ここの図面の（４）の敷地、地盤面の下、これは基礎です。ブロックがその基礎の上に乗っておるものが60cmということですので、きちんとした基礎があるという前提の上でブロックが残っておる場合60cmまではいいですよと言っておるのであって、それと、その前段で、先ほども言いましたが、４番は、もう原則、撤去です。原則、全て撤去なんです。

だから、本当にやむを得ない理由があって認めるかどうかの判断ができたときに、たまたま残ることがあるかもわかりませんが、原則撤去でございます。

○ 伊藤嗣也委員

それ、誰がジャッジするんですか。どういう基準で、誰がジャッジして、誰がそんな権限持っておるんですか。

○ 嶋田建築指導課長

その部分に関しましては、最終的には所有者の方の意向に沿うような形になっていますけれども、ただ、安全な形になるようにというところで指導はさせていただきます。

○ 伊藤嗣也委員

私は誰がジャッジするんだ、どういう基準でと聞いたけど、所有者なんでしょう、今の課長の答えやったら。

それやったら、所有者なんて素人さんですよ、素人さんが自らジャッジして60cm残したいからって、それで通っていくことじゃないですか。

○ 山口智也委員長

こういった事例は、これまであるんですか。

○ 嶋田建築指導課長

これは宅地地盤のほうから60cm以内のケースで処理をさせていただいているケースというのは、あるかないかと言われればあります。

それを完全に全く危険であるかどうかという部分に関しては、そこまでは我々もなかなか踏み込むことはできませんけれども、明らかなものに関しては、その部分に関しては一応指導のほうはさせていただいておりますので、そういった中で例えば、ここに書かせていただいたのは、基礎がある、通常はこういったケースなんですけれども、こういったものであれば、やはり地震の際でも、高さがあれば当然振れやすくなるんですけれども、2段程度であればそれほど大きな振れもないというようなことも考えられますので、そこで一応こういった形でやらせてもらっています。

○ 小林博次委員

ちょっと関連させてもらおうわ。

阪神・淡路の後に1mで無鉄筋のものは撤去してくださいというお願いをしたときに、1mでちょん切って残すより壊したほうが安いんやわな。だから、ほとんどが壊れておるはずで、残っていないんやわ。

だから、やっぱりもっとわかりやすい答弁をしてもらおうほうがええと思うんや。これが現実やでな。

残っているというのは、よほどの条件持ったときで、少々高くても残すということ。やったばかりで、手抜きで鉄筋入れてなかったというようなやつがひよとして残るかわらんけど、でも残したらあかんよな、無鉄筋なら。

以上。

○ 伊藤嗣也委員

私も小林先生言っていたので、それは同じなんですよ。要は、切ったら、そこを、またモルタルで仕上げやなあかん、雨が入ってきますよね。だから、そういうことまでやって60cm残すことがどうなのかと。下の基礎があつたらええと。基礎も先ほど申し上げたように経年劣化しておる場合もあるし、基礎の状態がどうやとわからんわけですよ。だから、隣の道路との高さの差があつて、60cm残しても道路が1m下にあつたら危ないわけで

すよ。

ですから、そういうことを踏まえると、非常に危ないので、先ほど小林委員おっしゃったようなことをやっぱり検討いただきたいということで、私は終わりたいと思います。

○ 山口智也委員長

そういったご意見ございましたので、しっかりまた判断いただいて、適切な対応、指導をしっかり入れていっていただくようお願いをいたします。

それでは、追加の部分で。

○ 井上 進委員

50ページからのイオンタウン泊への路線バスの乗り入れについて、これ、一番かかわってくるのは、私の地元のほうかなと思って、本当にありがたいことなので、それで小型化して内部駅へも乗り入れできればというふうに書いていただいておりますので、これぜひとも前向きに進めていただきたいとは思いますが、ただ、イオンタウンへ乗り入れたからもうそれで終わり、市の仕事終わったんやというような考え方をやってもらうと、今後また利用者の減少とか、またそういった部分もあろうかと思えます。

あすなろう鉄道にしても一緒なんですけれども、やはり継続して啓発活動というのも大事なと思いますので、そういった部分をしっかりとやっていただいて、公共交通の維持というのをぜひとも確保お願いしていただきたいと思えますので、そういった部分だけまずお願いしたい、それだけでございます。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

今、この路線の今後のところでいろいろ考えておるところなんですけど、ここにお示したように少し小型化して、駅にも乗り入れてという方向で考えてございます。

おっしゃられたように、もうこれをしたからずっとこのままということではございません。まだちょっと我々サイドでの話の段階なんですけど、まず、できましたら来年度こういう形に進めていきたいと。

それで、まずは今の路線を中心にバスの路線は考えるのかなとは思ってございます。ただ、その後、もし利用状況が余り変わらないという状況であれば、例えば、いろいろ今試験等もやっておりますデマンドをするですとか、そういうふうないろんな形式をその後展

開して行って、どのような形式がここに合うかというのをいろいろ模索をしていきたいと、段階的にいろいろある意味実験をしていきたいと考えてございます。

○ 井上 進委員

ありがとうございます。

やり方はいろいろあるかと思うんです。例えば地域によってはバス停なり駅の終着からでタクシーを待機させて、その時間にあわせて、乗客がいれば乗せていくというようなやり方。ただ、その先に路線がないから補助を出してやっておるところがあるんですけども、ほかのところへ行くんやったらそれはもう一般のタクシー料金と同じという形でやっておるところもありますので、いろんなやり方を模索して、地元としてもどんどん啓発はしていきたいと思っておりますので、また市のほうとしてもしっかりその辺をよろしくお願ひしたいと思ひます。ありがとうございます。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

他に追加部分でよろしいでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、追加部分は以上とさせていただきます。

引き続き、補正のところ、資料請求以外のところも含めてご質疑ありましたらお願いしたいと思います。

○ 森 康哲委員

中央緑地公園の新しく体育館やいろんな施設ができるので、駐車場の台数が多くなる、それによって、今現在でも国道1号の負荷をかけないように出る工夫をしないかというところだと思うんですけども、何年か前から議論している新正の駅から、北側からの橋を利用して出入りができないかというところの議論をしていたと思うんですが、その辺いかがでしょうか。

○ 山口智也委員長

それ、P a r k—P F Iに関連してという形ですか。

○ 森 康哲委員

P a r k—P F Iというよりは、さっきの資料にも戻るんですけど、そうですね、そこも関連しますね。

○ 山口智也委員長

補正予算の中での質疑ということでしょうか。

○ 森 康哲委員

そうですね。

○ 村田市街地整備・公園課長

今、中央緑地のほう、体育館等、運動施設、全部新しくなってきました。もとの第1体育館のところに大きな駐車場を整備させていただいておるところでございます。

私どもも、エントランスの部分にP a r k—P F I事業において、皆さんが集まっていただくような形を整備していきたいとは考えております。

今の公園的な考えといたしましては、あすなろう鉄道もありますし、新正駅もあります。それと、バスとかいろいろなものがありますので、その辺を利用させていただきたいということと、ご利用者のほうでその辺を考えていただきたいということで、現在、公園としましてはトリムとか歩く方もいろいろおりますので、今の段階では私どもとしてはご利用者のほうで考えていただいて、できるだけ混雑せん工夫をしていただきたいというふうには考えておるところでございます。

○ 森 康哲委員

全くだめやな。今現在でも国道1号へ出るときに、特に富田方面に右折をする路線は1カ所しかないわけですよ。入り口は2カ所あっても、出口は1カ所しかない。

それで、右折レーンを少し長くするようですが、それでは曲がれる台数をふやすことに

はならない、待っておる場所はできるけれども。大型車が対向でいる場合は、本当に1台、2台しか出ることができない場合もあるんですよね。国道1号が慢性的に渋滞していると、これ以上出せない。

ここのPFIで民間の事業者が運営される、出るときの安全性と入りやすさ出やすさというの、もう致命傷になるんですよ、こういう施設は特に。

何も入りづらい出づらいところに行こうと思わないですよ。特に民間事業者はそれを気にしますので、コンビニがいい例、よく交差点の一番出入りしやすいところによくコンビニをつくられるとか、それと同じように、やはり渋滞で慢性的に出入りがしづらいところは、いろいろな事業をしてもなかなかうまくいかないという事例があると思うので、この辺の考え方、やはりきちっと示すべきだと思うんですけれども、何も考えていないというのは、今まで何やっていたのかと、2年前からこれ議論しているじゃないですか。

○ 山口智也委員長

この件については、2日前でしたか、スポーツ・国体推進部のほうでも議論が森委員のほうからありまして、今おっしゃったように、国道1号への右折レーンについては少し長くする予定であると。それ以外についてはまた都市整備部とさまざま検討をしていくというようなご答弁があったかと思うんですけれども、都市整備部としては、森委員がおっしゃっているような、それ以外の出口というところの検討状況というか、それも特に何か検討状況を答えていただけるようなところというのはないのでしょうか。

○ 川尻都市整備部理事

都市整備部理事、川尻でございます。

都市整備部のほうでもこの中央緑地というのは自分たちが管理している公園でもございます。

そういう通常の利用の中については国道1号の今の状況で問題はないのかなと思って、ただし、たくさんの方が集まっていたときに渋滞しないのかというと、今、森委員が言ったように渋滞はあるわけですが、例えば国体に向けて、新正のほうから来るルートにつきましては、一部、道路の形状等の変更も計画しておりまして、具体的にいいますと、新正のあたりは車道を少し上げてマウンドアップの歩道になっておるんです。新正駅から来るルートで、歩道がマウンドアップ形式になってガードパイプみたいなものがあるとこ

ろについては、道路を上げてフラットにして歩行者が歩く空間を広くして新正駅から歩行者がスムーズに中央緑地へ歩けるような、そういう手だてもいたします。

それから、先ほど途中にありましたように、あすなろうの日永駅を中央緑地駅というような副題名をつけるようなことも今あすなろう鉄道に話し合っ、協議を申し入れているように、日永駅からの公共交通を利用していただくということもきちっとそういうこととした中で、そういう交通対策の一助になればというふうに考えておるといのが今の状況でございます。

○ 森 康哲委員

それであるなら、あすなろう鉄道の駅からの歩行者の動線の確保とともに、近鉄の新正駅からの歩行者の動線の安全対策、これは川がありますよね。天白川やったっけ、鹿化川やったっけ。

(「鹿化川」と呼ぶ者あり)

○ 森 康哲委員

鹿化川を渡る橋は、あれ市道ですよ。歩車分離がなされていないと。歩行者の動線の安全の確保ということであれば、横に歩行者の橋をかけるべきだと思います。

中途半端な整備をするのであれば歩行者が危険なことになってしまいますので、駅からおりて、そうやって歩道の安全対策をするのであれば、きちっと最後まで責任を持って整備をするべきだと思いますが、いかがでしょう。

○ 山口智也委員長

新正からずっと歩いてくると、最後は鹿化川を渡る橋がございますので、その部分では歩車分離、考えているのかという。

○ 伊藤（準）道路整備課長

今、森委員からは新正駅からの動線、歩行者の安全というところで、緑地公園へ向けての動線というところでご質問をいただきました。

今、ご説明ありましたとおり、まず新正駅から緑地公園へ向かっては歩道を少し広げれ

るような整備ができないか、今年度、現地測量、それと詳細設計を行っている最中でございます。

何とか整備ができるようであれば当然国体に間に合わすようにまでは頑張っていきたいと思っております。

今、委員がおっしゃられました鹿化川の上にかかっているこれ、緑地公園橋でございます。そこに行くまでは歩道があるけど橋は分離していないということですが、国体開催中、ここは車を通るというところでは私らは考えておりませんので、ここを歩行者の方が歩いていただくというふうに私らは考えておるところでございます。

○ 森 康哲委員

国体は起爆剤であって、その後ずっと市民が利用するわけで、市民が利用する中でも大きな大会が開催された場合は、車もそこを臨時的に通すことがあるよということだと思いますので、そうしたときにやはり歩車分離は必要になってくるんじゃないかと考えます。歩行者の安全を第一に考えるのであれば、やはりそういう対策をきちっとすべきじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。

あと、搬入口としてもあそこは使われるはずなんですね。いろいろ開催するに当たっての資機材を運んだりする搬入口とも使われるということなので、車両が全く通らないわけではないと。その中を縫って、歩行者がぞろぞろ歩くというイメージは危険になるかと思っておりますので、考え方を改めてください。

○ 川尻都市整備部理事

まず、基本的にはこの橋を一般車両と歩行者が同時に歩くというのは現時点では想定してございません。

今、搬入車両が入るというお話でしたので、搬入車両が入るのであれば、その搬入車には歩行者優先であるということを十分伝えるとか、場合によってはガードマンを立てるとか、そういう形で安全対策をきちっとやるという前提で歩行者に通っていただくということが大切だと思いますし、ただ、先ほど言われたように、中央緑地もリニューアルいたしました。その利用状況等は国体以降でも変わってこようかと思っておりますので、それは利用状況を見ながら、必要な対策が出てくればそのときにはきちっと考えさせていただきますが、現時点においては、この橋については、競技中については歩行者が専用で通るものという

認識で都市整備部は対応させていただいております。

○ 山口智也委員長

以前に、今すぐということではないけれども、冒頭、森委員からありましたように、現実問題、国道1号への右折については、市としても、あそこは渋滞があるというのは認識されているということで、橋の部分から車で抜けていく出口についても検討はしていくというような答弁が以前あったように思うんですけども、何か答弁聞いていると、今後も検討はないようなトーンで感じるんですが、そこら辺ちょっとはっきりご答弁いただければと思うんですが。

○ 稲垣都市整備部長

まず、車については駐車場が国道1号側に接道されている、そういう計画でございます。

この車が、今、議論に上っております橋のほうに出ていくということになれば園路を走るしかないということでございます。園路については、基本的には歩行者優先ということでございますので、そこを車を通すということについて、都市整備部としてそれを検討すると言ったことは一度もございません。

その中で、大会開催時等の非常に多い来客が想定されてといったことで、これは国体のほうでその必要性に応じて検討すると言ったということについては私も認識はしてございます。

ただ、その場合は、開催時点で全エリアのコントロール、それをきっちりと開催側でする前提でやっていただくということだというふうに認識をしております。

ですから、公園内の園路を車が通常走るといようなことをやろうということについては全く考えていないということでご理解賜りたいというふうに思います。

その中で、国道1号が渋滞をしているということについては、これはさきの答弁でも言いましたけれども、これは慢性的な渋滞状況にありますので、その車両交通というのは非常に厳しい状況にございます。

そういった中で、少しでも公共交通のほうに転換していただけるようにということで、新正からの歩道整備、これも進めるということにしましたし、日永駅からの歩道の整備、これも進めてきております。

さらに、あすなろう鉄道においても駅名を中央緑地公園駅という副名をつけるというよ

うな対策もしながら、これを国体開催前にやらないとなかなか効果が薄いと思いますので、それを早くやっていきたいということで進めているということでございますので、そこについてはご理解を賜りたいと思います。

ただ、そういう大きな大会を開催するという中での運用の中で、例えば、体育館の運営サイドのほうから、そういったときのためにということの要請を受けたということであれば、そのとき用の対策というのは、私どもはインフラ整備部隊ですので、実行部隊としてはその要請に応じて対応させていただこうと、こういう考えでございます。

以上です。

○ 森 康哲委員

全然話にならん。

そもそも国道1号の負荷はもうこれ以上かけられないということに反比例して、駐車場台数をふやすわけでしょう。入れるだけ入れて、出すときは今以上、これ以上何も手を加えないと、そんな話は通りませんよ。それなら前と同じぐらいの駐車場台数にきなさいよ。それなら話はわかる。

入れる車はたくさん入れておいて、出すときの工夫は何もしないと、安全対策をとらないと。電車で来てくださいと、そんな理由ないじゃないですか。電車で来てくださいというなら、駐車場台数減らしなさいよ。

○ 加納康樹委員

ちょっと本線からもうかなりかけ離れているので、ちょっと議論の場を変えるべきじゃないのかなと思うんですが。

○ 山口智也委員長

申しわけございません。

これはもう以前から議論もあるし、部長が今ご答弁いただきまして、私も少し認識が曖昧だったところは部長に対して申しわけないというふうに思いますが、一旦P a r k - P F Iの補正についてでございますので、この件はこの程度とさせていただきたいと思いますが、ただ、部長にわかっていただきたいのは、やはり今後、こういう国道1号への出口に関しては依然として課題残っているというのも現実だというふうに思いますので、また

今後の検討については、また余地を残していただいて、必要に応じて検討していただくというような思いがありますので、森委員の言われているところもごもっともだと思いますので、そのあたり、部長から最後一言いただければと思います。

○ 稲垣都市整備部長

まず、国道1号の渋滞状況、これが基本的には使用のネックになっているということに関しての状況というのは私もそれはそのとおりだというふうに認識をしております。

その中で、抜本的にすぐにこれが解決できるかというとなかなか難しいという状況にあるというのも理解しております。

その中で、例えば大きい大会が行われるときの中で、何かの工夫が要するという形であればそれに対応することについては、開催側の要請を聞いた上で私どもの部としても必要な対応はとらせていただきたい、このように思っております。

基本的に抜本的な国道1号の容量不足については、これは長くはなりますけれども、北勢バイパスの整備の促進等を含め、周辺の道路とか交通対策含めて、私どもも課題認識として取り組んでおりますし、今回、道路整備方針、これをつくっていく中でも少しでもそういうことにきくようにという形の中で対策を考えてまいりますので、そういった中で長期的なところは含めて努力はしてまいりたいと、このように思っております。

○ 山口智也委員長

森委員、一旦ちょっとPark-PFIというところで、この内容についてはこの程度とさせていただきたいと思いますので、ぜひご理解をいただければと思います。

○ 伊藤嗣也委員

バス利用環境改善整備事業でちょっとお聞きしたいのとお願いと申しますか要望ですが、市内のバス路線の維持や利用促進ですね、目的は。

それで、国道1号へ泊北バス停留所が移設するわけですがけれども、これ、乗り継ぎの拠点としてこれから力を入れていくのかなとは思いますが。結構なお金もかけるわけですけど、せっかくでしたらここで、例えばセントレアの空港へ行くバスへの乗り継ぎでも、どんな形でもいいんですけど、乗れるのか。四日市駅から京都へ行くバスも結構人乗っていますので。

今回のこの移設の具体的な中身がちょっとこの資料だけではわからないんですけれども、そういうことも将来的には可能になっていくようなことをお考えなのか、いやもうこれはもう全くそういう路線バスだけの、あくまでもというお考えなのか、その辺はどうなんでしょうか。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

今現在、この場所につきましては、おっしゃられるように、路線バス対応ということで考えてございます。

ただ、例えば近くでは日永カヨーのところがツアーバスの拠点になっていたりということもございますし、今回、ここを第1号のCT化ということで今考えてございますが、そのほかにもこういうところは展開していきたいと考えていますので、そういうところは、当然事業者の判断もあろうかと思っておりますので、どういうところでどういうものをするのか今おっしゃられたようなところも含めて話はしてまいりたいと考えております。

今はイオンさんでお話しさせてもらっていますけど、コミュニティターミナルを考える中では商業施設であったり、そういうところでないところであったりということも検討してまいりますので、ここらはもう当然事業者のご理解をいただけるところはということが前提でございます。

○ 伊藤嗣也委員

例えば、南のエリアの人がセントレアへバスで行くのに新正のところでも結構不便なんですね。家族の人に送っていただいているという方が多いわけです。

それが、こういったところで南のエリアの方がバスに乗れるようになってきたりするといったと思って伺ったわけです。

ですから、今回のすぐではなくて将来的に、当然イオンタウンさん、並びに三重交通さんと話をさせていただいて、そういうふうなご検討をしていただくといいのかなというふうに思いますので、要望よろしくお願いします。

○ 山口智也委員長

他にございますでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、他にございませんので、質疑はこの程度とさせていただきます。

それでは、討論に移らせていただきます。

討論がありましたら、ご発言願います。

(なし)

○ 山口智也委員長

ございませんので、採決に移らせていただきます。

議案第23号令和元年度四日市市一般会計補正予算（第4号）、第1条歳入歳出予算の補正、歳出第8款土木費、第1項土木管理費、第2項道路橋梁費、第3項交通安全対策費、第6項都市計画費、第2条債務負担行為の補正（関係部分）につきまして、原案のとおり決することにご異議ございませんか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ご異議なしと認め、本件は可決すべきものと決しました。

[以下の経過により、議案第23号 令和元年度四日市市一般会計補正予算（第4号）、第1条歳入歳出予算の補正、歳出第8款土木費、第1項土木管理費、第2項道路橋梁費、第3項交通安全対策費、第6項都市計画費、第2条債務負担行為の補正（関係部分）について、採決の結果、別段異議なく可決すべきものと決する。]

○ 山口智也委員長

次に、全体会送りに確認をさせていただきます。

全体会へ送る事項はございますか。

(なし)

○ 山口智也委員長

ございませんので、なしとさせていただきます。

議案第34号 四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について

議案第46号 市道路線の認定について

○ 山口智也委員長

それでは、これよりは都市・環境常任委員会として、議案第34号四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について、議案第46号市道路線の認定についての審査を行ってまいります。

それでは、議案34号と議案46号について、質疑がございましたらお願いいたします。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、特にごございませんので、討論はございますか。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、採決に移らせていただきます。

議案第34号四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について、議案第46号市道路線の認定について、原案のとおり決することにご異議ございませんか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

ご異議なしと認めます。

[以下の経過により、議案第34号 四日市市建築基準法等関係手数料条例の一部改正について、議案第46号 市道路線の認定について、採決の結果、別段異議なく可決すべきものと決する。]

○ 山口智也委員長

それでは、以上とさせていただきます。

今、4時過ぎですけれども、協議会は内容も幾つかありますので、来週の火曜日とさせていただきますと思います。

それでは、理事者の皆様、大変お世話になりました。また対応よろしく願いいたします。

委員の皆様、1点だけちょっと確認がございますので、もう少々お待ちください。

それでは、初日に皆さんに採決いただきました風致地区における太陽光発電の設置に対して慎重な意見を求める意見書につきまして、当委員会としまして決したわけでございますけれども、実は休憩中に皆さんにもお伝えしたかと思うんですけれども、休憩中の委員の方から、あれは基本的には請願は主語が市ということだったわけですが、議会としても県に対して同趣旨の内容の意見書を提出してはどうかとのご意見を頂戴し、皆様に確認をさせていただいたところです。

そこで、正副として意見書の案を作成させていただきましたので、事務局より朗読をしていただきます。特に請願との少し文言の修正が入ったところだけ、確認しながら、朗読をお願いしたいと思います。

○ 山口議会事務局主事

それでは、事務局より朗読をさせていただきます。

風致地区における太陽光発電の設置に対して慎重な対応を求める意見書案になります。

四日市市南部に位置する、こちら、請願の原文につけ加えさせていただいた一文になります。余郷風致地区は、多くの文化財や歴史的景観、里山の自然などが残るかけがえのない地域資源です。

昭和49年7月の大雨災害において、天白川、鹿化川流域が壊滅的な被害を受けたことを教訓に、森林が有する水源の涵養、災害の防止、環境の保全といった広域機能の重要性が

再認識され、昭和51年4月に三重県による風致地区の指定に至った経緯があります。

こうしたことから、地域住民はこの風致地区を緑地を守り、永久に開発されない聖域と認識してまいりましたが、四日市地風致地区内における建築等の規制に関する条例においては、緑地率などの一定の要件を満たせば森林伐採を伴う行為の許可を受けられることが実情です。

このたび、風致地区内で計画されている事業は、四日市市八王子町、こちらの四日市市もつけ加えさせていただいた一文になります。四日市市八王子町、室山町地内の森林を伐採し、4カ所に太陽光発電施設を設置しようとするものであり、総面積は2ha以上に及びます。

風致地区内でこうした大規模な森林伐採を伴う事業が進められることについて、地域住民は防災や景観、自然環境への影響、事業の途中放棄などのさまざまな面から強い不安を感じています。

また、4カ所の太陽光発電施設は、隣接または近接し、一体性が高いと考えられますが、これらの事業が分割して進められるようなことがあれば、本来必要とされる森林法に基づく雨水排水対策が講じられないことが懸念されます。

さらに、ここからが改めさせた一文になるんですが、一体開発が行われることになれば、原文では、これらの一部では、風致地区条例に基づく許可がなされればとなっておったんですが、市の条例に対して、今度は市議会として県へ意見書を提出するという事で、このような表現に変えさせていただいております。

今回示された計画以外の場所も含め、風致地区内で次々に森林伐採が進むことが想定され、風致地区指定当時の目的が失われるものと強く危惧しています。

つきましては、過去の風致地区指定に至った経緯と地域住民の強い不安の声をご理解の上、将来に禍根を残さぬためにも慎重な対応をとっていただきますよう、下記のとおり要望します。

1、大規模な森林開発においては、森林法に基づく森林地開発許可を要し、洪水調整池の設置などの雨水排水対策が求められることとなりますが、事業の分割などによりその対応を免れてしまう懸念があります。

よって、今回の余郷風致地区における太陽光発電施設設置に係る計画が部分的に進められようとした場合においても、全体計画の一体性を鑑み、適切な雨水排水対策が講じられるよう、慎重な対応をとること。こちらの最後の慎重な対応をとることというのも、原文

は、県への働きかけも含めた対応をすることとなっております、これは県議会に提出する意見書の文案として改めさせていただいております。

2、風致地区に指定された過去の経緯を十分踏まえ、地区の風致との著しい不調和が生じることのないよう、あらゆる対策を講じること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。

以上です。

○ 山口智也委員長

ということで、3カ所、4カ所ほど、細かいところの四日市市をつけたというのは2カ所、それから、市が、主語が少し変わった、少しその内容が変わったところは2カ所ということでございます。

こういった内容で意見書を正副として作成させていただきましたが、この内容でよろしいでしょうか。

○ 加納康樹委員

原文がそうになっているのでなんですけど、記から以下の1のところ、3行目、対応を免れられてしまう懸念がありますので、これ、ここだけですはやめてください。あるなのか、ありなのか。原文がそうになっているんですけど、意見書として出すからには、とめ方は合わせてください。

○ 山口智也委員長

ですます調ではなくて、懸念があるという。

○ 加納康樹委員

あるか、ありで、それはもうお任せします。

○ 山口智也委員長

わかりました。

懸念があり、そうさせていただきます。

ありがとうございました。

それ以外に修正するところはありませんでしょうか。

○ 小田あけみ委員

ちょっと原文から気にはなっていたんですけども、同じ記の下の1番の最後の文章、適切な雨水排水対策が講じられるよう、慎重な対応をとること。講じられるよう、対応をとることではだめなんですか。何か雨水排水対策が必ず講じられるようにしなさいというような強い言い方をしたほうが、もっと住民の方のは、雨水対策してくれたらやってもいいみたいに受け取れるような文書になっていたんですけども、もう、より強い表現にしたらどうかと。講じられるよう、対応をとること。これは言い過ぎなんですか。

○ 山口智也委員長

慎重なというのが要らないのじゃないかと。

○ 小田あけみ委員

慎重というのが、ちょっと相手にすき間を与えているような、雨水対策は絶対講じられないといけないという、そういう強い姿勢をあらわしたらどうかと思いました。

○ 小林博次委員

2では講じることになっているんやで、1番も最後は講じることのほうがええんと違う。

○ 山口智也委員長

雨水対策を講じることでもうとめてしまう。

○ 小林博次委員

下はそうなおるな。

○ 山口智也委員長

適切な雨水対策を講じることで。

○ 加納康樹委員

ここは、ですから、原文と比べると、合わせるために、慎重な対応をとることと、事務局、正副のほうで修正をしてもらっているんですが、この慎重な対応というのは意見書のタイトルと適合させているんじゃないですか。

○ 山口智也委員長

ということで、ここは、小田委員、もとのままでさせていただいてもよろしいでしょうか。

○ 小田あけみ委員

結構です。

○ 山口智也委員長

済みません、じゃ、ありがとうございます。

じゃ、この形で作成をさせていただいて、また、週明けに署名をしていただくようにいたします。じゃ、皆さん、きょうはありがとうございました。また火曜日、よろしくお願ひします。

16 : 15 閉議