

都市・環境常任委員会

(令和3年7月26日)

○ 竹野兼主委員長

それでは、インターネット中継を開始していただきたいと思います。

ただいまから都市・環境常任委員会を開催いたします。

委員の皆様は、大変暑い中、本日の委員会にご出席賜り、誠にありがとうございます。改めましてお礼を申し上げたいと思います。

なお、インターネット中継につきましては、マスクをしているという状況もありまして、マイクに近づいての発言にご協力をいただきますよう、まずお願いをしたいと思います。

そして、本日の予定ですが、休会中の所管事務調査としまして、本市の道路整備についてを取り扱っていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、所管事務調査、まず、都市整備部長の稲垣部長よりご挨拶をお願いいたします。

○ 稲垣都市整備部長

暑い中、皆さん、ありがとうございます。

今回、所管事務調査で四日市の道路整備について、こういった項目を取り上げていただきました。四日市の道路ですけれども、広域的な道路網、これは非常に整備が進んでまいりました。新名神高速道路の開通以後で、今度は東海環状自動車道が令和8年に全線開通をする。さらに北勢バイパスですけれども、これも国道477号バイパスまで令和6年度に接続するということで開通見通しが出ております。

こうした中で、四日市の交通事情というのは大きく変わってくるということで、今回の中では、令和3年3月に策定しました道路整備の方針、この方針につきましては、議員説明会等で説明をさせていただきながらやってまいりましたけれども、その後、この方針に基づいているいろいろ進みつつある部分もございますので、そういったあたりをいろいろご紹介をさせていただいた上で様々な意見をいただければというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○ 竹野兼主委員長

ありがとうございます。

それでは、本市の道路整備についての説明をお願いいたします。

## ○ 伊藤（準）都市整備部参事兼都市計画課長

都市計画課の伊藤でございます。よろしくお願いをいたします。

私からは、先ほどご紹介いただきました本市の道路整備についてご説明をさせていただきます。

まず、タブレットの会議用システムに配信してございます、今日の会議、都市・環境常任委員会、01所管事務調査、都市整備部をお願いいたします。

今回の説明では、お手元に紙ベースで資料もお配りさせていただいておりますので、タブレットと併せてご覧いただきますようお願いをいたします。

本市では、令和3年3月に道路整備の方針を策定したところでございますが、今回の資料は、この策定に至るまでの経緯、そして、その道路整備の方針の内容について説明をさせていただきます。

資料3ページをお願いいたします。

ここでは、道路整備の方針の策定の経緯をご説明いたします。

本市では、国道1号や国道23号を中心とする南北交通の渋滞緩和が重要な課題となっていたことから、平成初期から海蔵地区市民センターの南側で三滝川に向かって位置する赤堀山城線、北星高校の東側で南に向かって山手中学校西側を通る阿倉川西富田線、図書館前から笹川通りに向かって位置する堀木日永線などを集中的に整備しました。

一方で、三重県では、平成10年に県管理道路の整備水準の向上などを目的に策定した道路整備10箇年戦略を社会情勢の変化や財政状況などに対応するため見直しを行い、平成15年に新道路整備戦略を公表いたしました。

これに合わせ、本市におきましても、北勢バイパスの整備見込みや市内の渋滞状況を踏まえ、平成16年12月に四日市市道路整備計画を策定し、幹線道路の整備を進めてきました。

資料中段の表には、この道路整備計画に位置づけた路線の整備状況を示しております。

資料4ページは、路線の位置図となっております。委員にお配りしましたお手元の資料では1枚目をご覧ください。

この路線位置図では、黒色の実線が整備済みを、赤色の実線が事業中、緑色の点線は未整備の路線を示しており、吹き出し線の番号の路線名は左下の表をご覧ください。

なお、この路線位置図は、道路整備計画策定時の状況を示しておりますので、新名神高速道路や国道477号バイパス、北勢バイパスの市道日永八郷線までの区間は点線で未整備での表示となっております。

資料3ページに戻っていただき、中段の表をご覧ください。

道路整備計画に位置づけた路線の整備状況であります。計画策定時に事業中でありました番号1番の千歳町小生線と、2番の山村平津線、前期着手の垂坂1号線と環状1号線は整備が完了しており、7番の四日市関ヶ原線は近鉄線連続立体交差事業の関連として部分的に整備が完了しております。

次に、現在事業中の路線としましては、5番の千歳町小生線において、渋滞対策や歩行者の安全対策として市道堀木日永線の東側から西浦通りに向かって現道拡幅による4車線化の整備を進めております。そのほか、6番の小杉新町2号線、11番の泊小古曾線、12番の富田富田一色線につきましても現在整備を進めております。また、14番の三重橋垂坂線は、高浜昌栄線から国道23号までの区間の整備であります。現在、国道23号との接続形式などについて国や警察などと協議を進めているところでございます。

このように幹線道路の整備を進めている中、平成31年度には新名神高速道路が開通し、令和8年には東海環状自動車道が全線開通する見通しとなるなど、本市に係る広域幹線道路のネットワークは飛躍的に向上することとなります。さらに、これらの幹線道路とつながる北勢バイパスや国道477号バイパスの4車線化の完成が目前に迫っております。

こうしたことから、このような状況を踏まえ、効果的な市内の道路ネットワーク構築に向け、四日市市道路整備計画に代わる今後の幹線道路の整備の考え方を示すものとして道路整備の方針を策定いたしました。

なお、この道路整備の方針は、令和元年8月の議員説明会において検討状況を、また、令和3年3月には都市・環境常任委員会の協議会で説明を行わせていただき、令和3年3月に策定をいたしました。

資料5ページ、道路整備の方針についてをご覧ください。

目的でございますが、先ほど道路整備の方針の策定経緯の中で説明をさせていただきましたが、本市を取り巻く広域幹線道路ネットワークが飛躍的に向上することとなる中で効果的な市内の道路ネットワーク構築に向けた整備の考え方を示すものであります。

次に、市内の道路混雑状況であります。ここでは、方針を定める前にまずは本市の幹線道路における混雑状況を把握する必要があることから、ETC2.0車載器を搭載しまし

た車両の位置や速度などの走行履歴情報であるプローブデータを活用し、平日の朝と夕方の交通量がピークとなる時間帯において一般的に混雑の指標となる速度が20km以下となっている区間の確認を行いました。

その結果、混雑が発生している箇所をハイテク工業団地周辺、中心部周辺、臨海部の南北交通と大きく三つのエリアで分類をしております。主な混雑箇所につきましては、資料8ページ、お手元の資料では別紙1の市内の道路混雑状況と併せてご覧ください。

別紙1では、図面右下の凡例にありますように、朝のピーク時の混雑箇所を緑色の矢印、夕方のピーク時の混雑箇所をオレンジ色の矢印、朝と夕方どちらも混雑する箇所を赤色の矢印で示しており、矢印の長さで混雑の範囲を示しております。

大きく緑色の丸で着色しておりますハイテク工業団地周辺では、環状1号線、上海老茂福線、四日市多度線、富田駅周辺の四日市鈴鹿環状線といった県道や市道日永八郷線では、北勢バイパスとの交差点付近において混雑が見られました。

次に、赤色の丸で着色しております中心部周辺におきましては、国道365号、国道164号のJR関西線の踏切周辺、また、国道477号バイパスの環状1号線との交差点や久保田橋周辺といった県管理国道、市道では、日永八郷線や千歳町小生線、阿倉川西富田線と赤堀山城線の交差点などで混雑が見られました。

紫色の臨海部の南北交通では、国道1号の日永5丁目南交差点や金場町交差点、羽津町交差点で混雑をしており、さらに、国道23号はほぼ全線で混雑が見られる結果となりました。

資料5ページへお戻りください。

次に、広域幹線道路の整備に伴う影響でございますが、先ほどは現在の混雑状況についてご説明させていただきましたが、道路整備の方針を検討するために、この混雑状況が将来的にどう変化するかを整理いたしました。ここでは、平成22年度の道路交通センサデータを基に、北勢バイパスが国道477号バイパスまで完成した場合の将来交通の推計を行いました。

その結果をまとめたのが資料9ページ、お手元の資料では別紙2の広域幹線道路の整備に伴う影響となります。

この図は、先ほどの別紙1、市内の道路混雑状況に将来の推計結果を重ねたものであり、現在の交通量より2割以上交通量が増加する予測となった箇所を赤色のぼかしで表示しており、逆に2割以上交通量が減少する予測となった箇所を青色のぼかしで表示しておりま

す。

具体的には、緑色のハイテク工業団地周辺における将来の交通状況としましては、赤色のぼかし箇所になりますが、日永八郷線や垂坂平津線、県道四日市鈴鹿環状線の富田駅周辺などにおいて、さらに交通量が増加する予測となりました。

また、中心部周辺におきましては、図面中ほどになりますが、三つの交差点が近接しており、現状でも混雑が発生しております久保田橋の周辺や国道477号バイパス、市内の南北移動によく活用されている日永八郷線で交通量の増加する予測となりました。

資料5ページの航空写真では、久保田橋周辺の現在と将来の交通量を示したものですが、国道477号バイパスでは、現在1日当たりの交通量1万5000台が1万8500台と23%増加する結果となっております。また、久保田橋では1万3400台から2万3800台と77%増加し、西新地久保田線や日永八郷線では交通量が約30%増加する予測となっております。

一方で、赤堀山城線や国道365号、西新地久保田線から国道164号、千歳町小生線といったところでは交通量が減少する予測となりました。

なお、国道477号バイパスと環状1号線、赤堀山城線と阿倉川西富田線、千歳町小生線と赤堀山城線の交差点は現在改良を進めておりますので、今後、混雑の緩和が期待されます。

続いて、臨海部の南北交通におきましては、北勢バイパスの開通による交通量の転換から、国道1号及び23号の北部の地域においては交通量が減少する予測となっているものの、こちらにつきましては、そもそもの交通量の容量が不足をしているため、将来的にもその容量超過が解消されない予測から現在の混雑箇所が将来的にも混雑すると予測されます。

次に、資料6ページの道路整備の基本方針をご覧ください。

先ほどご説明させていただきました市内の道路混雑状況及び広域幹線道路の整備に伴う影響を踏まえ、ここでは道路整備の基本方針、整備対象路線、今後の整備の考え方について整理をいたしました。

ここからは資料10ページ、お手元の別紙3の今後の整備対象路線及び交差点を併せてご覧ください。

まず、道路整備の基本方針としましては、大きく三つの観点から整理をいたしました。

1点目の広域幹線道路とのネットワーク構築では、インターへのアクセス強化や防災力の強化に向け、西新地久保田線から4車線化が進む国道477号バイパスへの直結や、国道164号のJR関西本線踏切部での課題解消に向けた改良案の検討、大量の南北交通を負担

している日永八郷線では、西新地久保田線から千歳町小生線までの4車線化の検討などを行うとともに事業化に向け関係機関と協議を行います。

2点目は、市内中心部への通過交通流入の抑制として、中心市街地を迂回する環状ネットワークの構築や、臨海部の南北交通の分散を図るため、効果の高い千歳町小生線や三重橋垂坂線といった都市計画道路の整備に取り組みます。

3点目は、通勤などピーク時の交通集中対策として、ハイテク工業団地周辺や臨海部の南北交通における混雑交差点などで関係機関と連携し改良を進めてまいります。

次に、資料7ページでは今後の整備の考え方を整理いたしました。

先ほどの基本方針に記載しております路線図等につきましては、いずれも整備効果が高い路線ではありますが、事業主体の違いや整備手法、用地の確保、事業費の確保など様々な要件があり、一度に整備を進めることは現実的に難しい状況にあります。また、路線によっては単独で整備してしまうことで、かえって混雑を発生させてしまう路線もあることから、効率的に整備を進めるため、整備の進め方を整理いたしました。

まず、4車線化が進む国道477号との交通を円滑化するため、国道477号バイパスとアクセスする新たな道路や国道164号踏切部、日永八郷線の国道477号との交差点付近について事業化に向けた整備案の検討や関係機関との協議に着手いたします。

また、これらの検討に併せ、市内中心部への通過交通流入を抑制するため、千歳町小生線の先線の整備案の検討に着手いたします。

なお、四日市中央線につきましては、日永八郷線と千歳町小生線が一定整備された段階でなければ市内への通過交通を呼び込むこととなるため、日永八郷線と千歳町小生線が一定整備された段階で検討に着手いたします。

一方で、国道1号や国道23号の臨海部の南北交通の分散を図るため、三重橋垂坂線では、先ほどもご説明させていただきましたが、現在、国道23号との接続協議を進めており、引き続き計画案の策定に取り組んでまいります。

また、金場新正線につきましては、三重橋垂坂線が整備されなければ並行路線としての機能を発揮しないため、三重橋垂坂線が一定整備された段階で検討に着手いたします。

そのほかの県道につきましては、必要な整備、改良を関係機関へ要望してまいります。

また、混雑交差点につきましては、県、国、その他関係機関と協議を行い、整備が可能となったものから順次事業化を図ってまいります。

これらの道路整備を進めるに当たりましては、現在、三重橋垂坂線では関係機関との協

議を進めているほか、国道1号と霞ヶ浦垂坂線の羽津町交差点では、国道1号の交差点改良に併せ、市道側の交差点改良に向け事業着手を行っております。

そのほかにも、資料10ページの中ほどで赤丸を連ねたインターへのアクセス強化と示してあります国道477号バイパスとアクセスする新たな道路や国道164号のJR関西本線の踏切部での課題解消におきましては、三重県と事業化に向け協議に入っており、また、7月9日に開催されました四日市市選出の県議会議員との市政懇談会では事業化への要望も行ってまいります。

そのほか、近鉄富田駅周辺の県道四日市鈴鹿環状線では、交通量の増加や、今年から近鉄富田駅から四日市大学までの区間で連節バスが運行されること、駅周辺では大規模なマンション建設により将来人口増加が想定されることなどから、三重県に対し、安全性の確保について必要な整備や改良の要望を行っております。

また、現在整備中であります阿倉川西富田線と赤堀山城線との交差点改良後、その先南側にあります国道365号と阿倉川野田線との野田二丁目東交差点で渋滞が想定されることから、この交差点改良につきましても三重県と協議に着手しているところでございます。

今後も関係機関との協議も進めながら、この道路整備の基本方針に沿って道路整備に取り組んでまいりますので、よろしく願いをいたします。

本市の道路整備についての説明は以上でございます。

#### ○ 竹野兼主委員長

説明はお聞き及びのとおりです。

これより質疑に入ります。

ご質疑のある委員の方は挙手にてご発言をお願いいたします。

#### ○ 諸岡 覚委員

どこかのページに渋滞の交通量の減少云々、赤堀山城線とか国道365号とか書いてありましたけど、今から30年間ぐらいの間に国内の人口がぐっと減っていきますよね。いろんな予測によると、人口が減ってくると車も当然減ってくるといことなんだけれども、その辺の考慮というのはどこかに入れてあるんですか。全般的なことですけれども。

#### ○ 伊藤（準）都市整備部参事兼都市計画課長



今、人口減少というところで諸岡委員からご質問をいただきました。

私どもも、この計画とは別でございますが、立地適正化計画を策定したときに将来人口等も推計した資料を使ってございます。

確かに、令和27年には平成27年に対しますと人口が大体91%程度まで減少してくるといような結果にもなっておりますが、今現在の道路整備の方針につきましては、将来的な人口減少というよりも今の現状、あるいは、先ほどご説明しました北勢バイパスの国道477号バイパスへの接続に対する状況の把握というところで検討してございますので、将来的な人口減少というところまでの考慮というところは今のところ考えてございません。

### ○ 諸岡 覚委員

悩ましい問題やなと思うんですけど、例えば、私も朝に使うもので、久保田の渋滞というのは本当にひどい。多くの方が困っておるわけなんですよね。よう分かるんやけれども、道路に限らずインフラ整備全般に言えることで、人口が一番多いときのピークに合わせてインフラを整備して、これから最終的に人口8000万人まで落ちるとい予測だけど、8000万人で1億3000万人分のインフラを支えていかなあかんとなるとどうしようもないというのも一つの予測であるわけですよ。

道路もこれからいろんな整備をしていくと、整備すればメンテナンスにお金がかかって、維持費にもお金がかかって、それを、今の人数ならやっていけるけれども、8000万人のときにそれができるのか、かなり負担も多くなってくるわけで、今ある渋滞を解消するのは重要なんだけど、30年、もう一つ言うと50年先を見越したときに将来への負担をつくっていくだけでも言えるわけで、その辺の見通しというか、どこかで割り切って、これ以上はもうやらんでおこうというラインも多分つくらなあかんのですね、きっと。そういうことは行政としては言えやんのか。どうなんですかね。

### ○ 稲垣都市整備部長

まず、過去に道路整備計画というものをつくって道路整備をやってまいりました。これは非常に時間がかかって、まだ全部終わっていないという状況で今回この方針を出すという形に至ったわけではあるんですけども、今回重視したのは、比較の見通せる近未来、その中での問題に対処しようというのを目的に据えさせていただきました。それとともに、道路の整備の中であまり多くの道路を今回入れ込んでいないといったところがあって、

これは人口が減ったとしても、例えば、国道23号の渋滞であるとか、そういったものは課題としてやはり残るわけです。それを補うということでちゃんと使っていただけるようなもの。それと広域幹線道路も、これが整備をされていきますので、そういった意味で将来的な産業の骨格、こういう形になるもの、そういったものはしっかりとつくっていこうという形の整理をしたというふうに考えております。

特に道路は広くないと困る部分も出てきまして、例えば、高速道路で今いろいろ議論されているのは自動運転で、片側の車線を全部1車線使ってトラックにつけて走らそうみたいな議論があるんですけど、一定のスペックがないと産業技術としてはなかなか使ってもらえないと。

そういったところで、今回、国道477号の先線のところ、これは具体的には柳通りに直結していこうということで、これで4車線のネットワークができますので、そういった部分について将来性のあるところ、そういったことを十分に注視しながら路線の選定をしたということでございます。

それと、かなり今までの計画と違って、ビッグデータが使えた、プローブデータが使えたということで、精緻にシミュレーションができたといったところもありますので、そういった意味では、過去の計画よりは一段深い解析ができたというふうに認識をしております。

以上です。

#### ○ 諸岡 覚委員

それは、そういうソフトみたいなものを何か導入したんですか。

#### ○ 戸本都市計画課計画グループリーダー

都市計画課の戸本と申します。よろしくお願いたします。

先ほど国土交通省のほうから、ETC2.0の整備に伴って、そのデータを国土交通省自体が吸い上げておるといものがございまして、それを初めてご提供いただいて、そういったシミュレーションできるデータをいただけたということが非常に大きかったのかなというふうに考えております。

以上です。

○ 竹野兼主委員長

他にご質疑ございましたら。

○ 笹井絹予委員

資料の5ページなんですけど、下のほうの広域幹線道路の整備に伴う影響というところなんですけど、平成22年度道路交通センサデータを基にと書いてあるんですけど、これ、10年ぐらい前のデータになると思うんですけど、もうちょっと最新のデータというのはなかったんでしょうか。

○ 伊藤（準）都市整備部参事兼都市計画課長

都市計画課の伊藤でございます。

笹井委員からは道路センサデータの件でご質問をいただきました。

今、この道路交通センサ、最新は平成27年というのがございます。ただ、このセンサを基に交通量の配分手法といういろいろ考え方を示したものが、実際、平成22年のデータが、これが平成30年にやっと公表されたというところで、この道路整備方針を策定するに当たっては、この平成22年のデータが最新のものだという判断をしてこの数字を使っております。

○ 笹井絹予委員

分かりました、ありがとうございます。

○ 竹野兼主委員長

他にご質疑ございますでしょうか。

○ 荒木美幸委員

よろしく申し上げます。1点だけ教えてください。

5ページの、今、資料を拝見しています。

ハイテク工業団地の周辺ということで、先ほどの伊藤課長の説明でも2割ほど交通量が増加するというところで、5ページの左側の一番下にもそういった内容が書かれているかと思えます。

今建設中の新しい棟を建設するのが何年で、それを見越して2割増なのか、あるいは、それも含めてもう少し違う要素もあつての2割増なのか、その辺の状況って教えていただいでよろしいですか。

#### ○ 戸本都市計画課計画グループリーダー

都市計画課、戸本でございます。

委員ご指摘のハイテク工業団地の増設がこの推計に関係するかというようなところでございますが、こちらはあくまでも道路がある程度、北勢バイパスが国道477号までタッチしたら交通量の流れがどうなるかと、そういうような観点からの分析結果というようなことになってございます。

#### ○ 荒木美幸委員

そうすると、ハイテク工業団地に新しい棟が竣工して、当然社員もかなりの数の方がその周辺道路を利用するという、その辺の分析というのはここには入らないという理解でよろしいですよ、そうすると。今の話では。

#### ○ 稲垣都市整備部長

ハイテク工業団地の第7棟ですね。第7棟自体の計画でどれだけ増えて交通がどうやって増えるか、ここがまずはっきりしていないというところがあるので、正直ここについては、これから多分交通は一旦増える可能性は非常に高いというふうに認識をしております、そのためにもこの周辺の道路の特に交差点を中心とした整備、これは重要な課題になっているという認識ではございます。

ただ、その中で、現実にキオクシアさんのほうでも新たな従業員の方をできるだけ公共交通が使えるように沿線に住まわせていただいたり、今回三岐バスさんのほうと、先ほど少しありましたけど連節バスを出したりとか、そういった動きもありますので、それは並行してやっていかなければならない課題というふうに認識をしております。

それと、ここについては、まず北勢バイパスが非常に強い動線の一つに将来的になります。これは今暫定の形で国道477号にタッチをするという段階で、間もなくそこからの北勢バイパスの南進について議会の皆様にもいいお知らせができるのではないかなというふうに思っているんですけども、その折には、既に開通している部分を国に働きかけてい

く、そういった必要もあるというふうには認識をしているところです。

ただ、今そういう、先ほど少し言いましたけど、国道477号からの南進がございますので、そういったものの整理がついた折には、その辺りの働きかけ、これは議会の皆様にもご協力をいただきながら進めてまいりたいと、このように思っております。以上です。

#### ○ 荒木美幸委員

分かりました、ありがとうございます。

なぜこの質問をしたかといいますと、今の大きなこの道路の計画とは少し外れるかもしれないんですが、やはり当該地域の近くの方々の懸念は、大きな棟ができて、社員の方たちが、今、公共交通というお話をされましたけれども、今、不動産会社も非常に小まめに回っていて、空いている土地を探しているんですね。それはなぜかという、従業員のためのいわゆる住まいを確保する、そういう活動を不動産会社が頻繁にされるんです。当然、その土地を持っていらっしゃる方々はそういったところに提供していくと、そういう本当に細かい道のところから、いわゆる富田山城線のところに出ていく車というのは非常に多くて、いろいろな裏道を使って出ていくという状況があって、すごくやはりその辺の危険度といいますか、県道8号などもすごく車が多いんですけれども、懸念をされていますので、もちろん今お話があったように、そういったことも緩和するために大きなこの流れをつくっていらっしゃるのだということとはよく分かっておりますので、そうした地元の方々はそういったすごくご不安を持っていらっしゃるというのだけお伝えさせていただきます。時々いただくお声なもので。

#### ○ 竹野兼主委員長

他にご質疑ございますか。

#### ○ 川村幸康委員

今までのやつで未整備、未着手のところはどういうふうな整備の仕方になったのか、都市計画決定道路については。これからやっていくという考え方は示してもらったんだけど、今までの計画に対する一定の説明は要るよね。未整備のところと、あとは都市計画決定道路、こういう状況になってきたのでどうするかという判断は要るのと違うかなと思うけど。

## ○ 伴都市整備部理事

これまでの計画の中でというところで、大きく2点のお話かと思うんですけど、一つは過去にございました道路整備計画、これでの未整備のところの整理というところと、あと都市計画道路のお話というところかと思いますが、まず過去の道路整備計画のところ、資料の3ページにございますように、整備状況の中で未整備というところが確かに数か所ございます。この中の未整備という路線の大半が今回の方針の中でも、若干の場所とか区間は入れ替わっているところのございますが、今回の方針の中でもこの意味合いの道路というのはうたっておるという状況にございます。というところが道路整備計画の中での未整備のところの対応というところで、当時、計画を策定して整備が必要だというところを今回の説明のようにいろいろ検証した中でも、やはり同様の意味合いの道路は必要だということで、今回の方針の中でも、まず大半、ほとんどを位置づけたところにございます。

それと、あと都市計画道路のお話で、これも長期未着手のところがあるがというところのご質問かと思うんですが、都市計画道路につきましても、過去に、10年は経ちませんが、7年、8年ぐらい前に一度、長期未着手の路線の見直しというのをさせてもらいました。そういう中で、やはり当初計画した道路の中でネットワークを考えていくところで、その時点で未着手だから、長期触っていないから都市計画決定上消せるという路線はございせんでした。

ただ、今回、もうしばらく長い目で見ていくと、将来的に代替機能を有する道路ができたのであれば、その区間の都市計画決定を消すとか、そういうところはあり得るのかなとは思っております。

例えば、今回のご説明の千歳町小生線、これは整備計画でも上がってしまして、今回の方針でも上げておるんですけど、今の都市計画決定のラインをそのまま整備するのがいいのか、鉄道とか旧東海道との交差もありますので、どういうルートで整備していくのがいいかというところもございますので、そういうところで整備の仕方、整備するルートによっては今の決定のところを消せる、位置を変えれるみたいなことは可能かと思しますので、ずっと計画を残すのではなくて、代替の道路ができてくればそういうところの見直しというのはあり得ると考えております。

## ○ 川村幸康委員

例えば、4ページのところの未整備の何か所、七、八か所ある部分は、今回の計画部分

をそのまま残してやっていくということでもいいんですか。

## ○ 伴都市整備部理事

4 ページの未整備、緑の点線で示してございますが、この中で、例えば、一番下、11番、泊小古曾線ですが、赤色で事業中の区間がございます。

その先、これ、現道のないところに道路をつけていくという、緑の点々で大体のルート  
のイメージを示してございますが、この間は未整備とさせてもらっておりますが、例えば、  
先ほども申し上げた千歳町小生線のように、現道を改良することによってもう少し流れを  
よくできないかとか、そういうことも考えていくという必要もあると思っておりますので、  
そういう意味で事業を別途やっていきたいと考えております。

それと、あと、8番のところが、こちらが笹川通りと国道1号の交差点のところなんです  
が、道路整備計画の中では、笹川通りのほうを立体的に国道1号の上を飛ばして、例え  
ば、乗用車程度はここを立体交差で、平面じゃなくて越えていけるということも考えても  
いいんじゃないかというふうに計画に上げてございましたが、これは事業化に向けて現地  
調査等をしましたが、なかなか現地の用地等、物理的な要因もございまして、事業化には  
至ってございません。

そういう中で、整備はそういう状況にあるんですが、ここの交差点の渋滞の原因とな  
ると、やはり国道1号の渋滞が大きく影響しておるという中で、ハード整備ではないん  
ですが、例えば、国道1号側の信号の制御、これの見直しによって数年前よりかは若干流れも  
よくなったのかなと考えております。

そういう中で、ハード整備とソフト整備を併せながら、そういう解消に向けて進めてき  
ておるというところで、一旦制約もある中で8番は事業化に至ってございませんが、やめ  
るだけではなく、そういうソフトも交えていろいろな対策は考えていきたいと思ってお  
ります。

## ○ 川村幸康委員

行政が出した計画というのは結構変化してきたけど、それだけは生き残って、不都合も  
あったり、いろんな縛られることもあると思うんだよね。だから、計画をつくるときに、  
今までつくっておったけど、50年、30年もしじっていないのに今から進むと思えやんとい  
うのはみんな分かっておるわけで、そうしたら、それよりもこっちの道はどうですかとい

う道を探るようなやり方をする必要があるかなと思う。周知してあるものでさ、これ。私は日永のあれなんて難しいなと思っておるんやわ、当然な。そうすると、それをいつまでも縛られて置いておくよりは、もっと違うものでやるとか、あと考えられるのは、お金が要ることになるで、財源の壁があるんやで、その壁との知恵の絞り方と思うと、何十年もやっても進まなんだものはやっぱり、行政側が1回出したんやで、あなたらしか権限がないでな、やめるといのは。議会がやれ、議会がやるなどは言えやん権限やわな、これ。行政がやると言っておるんやで。だけど、お金もかかるし、こうやって変わってきたので、この計画は中止しますけど、その分、このお金をこっちに使うともう少し効果がありますよとかいうやつをやるスタイルは要ると違うのかなと思うと、今、伴さんからの返事やと、今まで計画しておったものは、ある程度何らかの形で不満が出ないように手を替え品を替えやっていますという話よりも、私はどちらかという、手を替え品を替えてもええで、あかんもんはあかんもんでぱっと見切りをつけて、その代わりこっちをやったらもっといいですよというようなものをきちんと説明していくべきかなと思う。今までは上塗りに上塗りして、やっておらんとおらずずっと上塗っておるもんで、何となく全体で見ているとバランスが悪いなとか思うところがあるで。そこはもう誰かが判断をせなあかんと違うのかなと思うんやけど。

だから、例えば、今、荒木委員が言われる、日常の通勤のための四日市市民の不便なことからさ、それから、四日市が誘致をして産業施策として税収も伸ばそうとしてやったときに、前もっての準備が足らなんだで引き延ばすものまでいろんなのがあやん。そこら考えないといけないなとは思うで。だから、産業誘致してきたらやっぱり人口も増えて、それはええことにつながるんやったら、それをどうやって都市計画するかという部分をもう少しセットでやらないと。そんなにお金があるわけじゃないから、これ、全部やってほしいというのは議会の要望やわ、それは。お金が湧いてくるなら。

だけど、今までの整備計画はもうずっと私が議員になる前から出ておるやつがずっと何もいじらないでずっと残っておるやん。だから、やっぱりどこかで誰かの時代に消去しないと。このままやり続けても道路整備は……。市民も分からないと思うんやな。日永の人なんかは思っておるで、あれが立体交差になるって、いまだに。現実的には思っていないやろうけど。私らは、日永の立体交差は無理やろうと言っておったのにさ。いや、やりますと言っておったで。昔の矢田部長なんかは。書いておっても無駄じゃないかと俺が言ったら、いやいや、あれはやりますと言っておったでさ。そうやろう。行政上は言わざるを



得ないやろう。やるのかと言ったらやりませんとは言えないだろう、計画したんやで。だけど、それはあくまで計画で、議員が4年で1期で替わっていくのと一緒やでさ。職員も部長が替わったら変えていくぐらいの気持ちでやったほうがええと思う。悪いのは引き継いだらあかんわ。

## ○ 稲垣都市整備部長

今年で定年を迎える部長でございます。

まず、今回の道路整備の方針というのは、道路整備計画という言い方にしませんでした。これは方向性を出した上で整備の内容を議会に諮って、その上でお金をつけていただいて整備していくと、こういう一定のコントロールの下でやっていこうということでありました。これに伴いまして、過去につくった道路整備計画は廃止という扱いにさせていただきました。

ただ、議員からご指摘されている根底のところには都市計画道路という、そういう道路があるというふうに思っています。この長期未整備の都市計画道路、これをどうしていくかというのはなかなかの問題でございまして、まずは道路をなくしていくためには、将来的な交通量に対して、不要であったりとか、そういったものがちゃんと整理をされて初めて消せるという形になってまいります。

その中で、以前に検証したときも今後は人口が減少していくということで交通量が減るという、そういったことで検討して、今の段階ではなかなか消せない。そういった結論に至ったといったこととさせていただきます。

ただ、今回の道路整備の方針については、都市計画道路の整備ということだけでなく、まずは今、渋滞しているところの近未来の交通量を予測して、最も効くところに持っていくと。そういう形で整備の方針をつくらせていただきました。

ちなみに、従前の道路整備計画と変わっていた部分をもう少し、先ほど理事から説明がありましたけど、詳しくお話をさせていただきますと、例えば、4ページを見ていただきますと、一番南の部分から11番のところの一部事業中で残り未整備、これ、先ほども話題になりましたけれども、ここにつきましては、この西側、これで環状1号線、笹川通りの真ん中を抜けていく道路ですね。これが県道三畑四日市線に、これは県がつけていくということがもう明らかになっております。それで一定量が補えるということで、この点線の部分は廃止しても差し支えないと、そういった考えでございます。

また、国道1号と子西小林線、8番ですね。立体交差で先ほど話題になったやつですけども、これについては、先ほど理事のほうからもありましたけれども、交通制御でかなり改善がされております。特に笹川通り側の渋滞、これはかなり改善をされています。

前はこういうビッグデータがなかったものですから、なかなか減少を精緻につかめなかったんですけども、今回はその中で特に交差点改良等で問題になっているところを精緻にあぶり出して、そこに向かってターゲットを絞ったということで、これは廃止させていただいて違う交差点の改良を行うと、そういった整理をさせていただいております。

一方、中心部でインターへのアクセス強化ということなんですけれども、これは4ページでいきますと10番、9番、それと15番、この辺りが関連しますけれども、これを整備するよりも4車線化で整備がされてくる国道477号バイパス、こういったところの完成がこれは令和4年という形で来ていますので、それを柳通りを4車線で直結するというところに付け替えることでより一層の効果があると、こんな分析をさせていただいたところがございます。

そういう形でいろいろ分析をさせていただいて、まずは方針として定めさせていただいたということがございますので、一旦この道路整備計画は廃止をする。その上で、進めていった道路、この交通がどれぐらいに流れていくかといったところが出てきますと、その実例を基に都市計画道路の改めての見直し、これをいずれする時期が来るぞというふうに思っております。

前が7年前ぐらいですから、できれば10年後とか15年後とかそれぐらいにはまた見直しをしていくことになるんだろうというふうに認識をしていますので、これは在任中には消すことができませんでしたがけれども、多分、後輩がしっかりとやっていただけることというふうに認識をしております。

## ○ 川村幸康委員

だから、こういう方針でやっていきますよという方針は見えるんですけど、具体的なものをどうやってデータを集めたり、交通量もこれぐらい変わってこうなるからこうなりますよというような数値をやっぱりきちっとセットで出してもらおうと、この道路はもう要らないんじゃないのとか、この都市計画道路ももう要らないんじゃないのという話にはなるのかなと思うので。やっぱり何となくお金の壁とか予算の壁でできないという話よりは、行政側が言いやすいのは、そういう現実には車が通ったりなんかする頻度に応じてこういうデ

一タが出てきたので、そうしたら、ここはもう前は必要な形やったけど要らないというようなものをやるべきで。例えば、今やと大分形が見えてきたけど、イオン四日市尾平店の西側の交差点改良、あんなの私は当初から言っておったやん、混むであれはもう先にしなよと言っておったのにせんだよな。高くついたわな。だけど、あの後、先がどうなるのかなとは思っておる。都市計画決定道路はあるわけや。だけど、家がむちゃくちゃ建っておるわけや。恐ろしいほど行政が許可しておるわけやろう、もう。現実には不可能やん。そうしたら、尾平西の交差点改良した後に、あの都市計画決定道路、どっちのほうに向けていくのか、動き方を。この委員会におる中で都市計画決定道路をできるとっておる人はいるか、あの道路。あんたらと一緒にの部署で許可を出しておるのやで、家を建てるのも。難しいやろう。そうしたら、やっぱりあれはもう廃止するなり変更してさ、どっちに振り分けていくのかというのを考えたほうがええのと違うのかなと思っ、極端なことを言うとな。

それはやっぱり早期にやらんと。あんなものができたら、またその向こう側で渋滞するぜ。突っ込み合いしたり、四日市商業高等学校の辺りも。こっちに流れるのが渋滞しないから、普通のシンプルな交差点なのでいいんやけど、そうやけど、渋滞するよ、あれ。それはやっぱりそれも読み込んでやるというやり方が要ると違うかな。

今、ビッグデータと言うけど、全て正しいかどうかよう分からん、信用するしかないで。それをもってやっぱりきちっと議会でも説明してさ。前やと、何となく鳥の目で見ると、この道路はこうやって通したらええなという程度やったところからいくと、今はもうちょっとデータもあって根拠もあるやろうで、それでやっぱり出してくる必要があるのかなと思っ。

あとは、これは笑われるか分からんけど、長い目を見たときに、今のはやりのSDGsも含めて、ありようは多分変わるのかなと思うと、大動脈と枝と毛細血管をどうやって見るのかというやり方をきちっとするべきかなと思っ。特に公共交通機関はやっぱりどういうやり方をして、バスレーンを造って、バスに乗ってもらうような公共交通機関を道路政策の中で守っていくようなことをするのが市役所の仕事かなと思っ、今はバスも一緒にレーンを走って渋滞するで乗らただけで、バスのほうが自家用車より早く着くというのなら通勤に使うやろうで、どっちもええやろうで。そういうことは少しやっぱり政策的に考えるべきかなと。今諦めておるやろう、市の職員さんも。諦めてないか。一遍、全員が都市整備部はバスで通勤するとかにしてさ。嫌がるやろう、あんたらも。やってみるか

ということなんや。うんとは言えないでしょ、やりにくいと思うんやわ。だけど、一遍やってみて、それで早かったら多分意識が変わってくる、そういうことも変わり出すのかなと思うので、やらなあかんと思うんやわ。特に公共交通機関を残すというやり方は、道路政策の中に要るのかなと思って。長い目を見たときにね。私らが年を取ったときに、多分自動運転をやるというのは、なかなか難しいなと思って。それよりも、駅まで行けたり、病院まで行けたりとかするようなことがある程度公共交通機関で守られておるとい街がいいのかなと思うので。もっと高齢化するやろうで、そのときに道路政策としてそういう残し方を、それも鉄道と絡めた残し方を行政がつくり出していくという感じかな。そういう方針もやっぱりその中には入れるべきかなと思っているけど。ちょっとそれは何も書いてないでさ。できたら、そういう整備方針はどこか1本そういうのが入っておくと全然違う見方ができるで。そのために駅前を変えるわけやろう、バスステーションを集めて、いろいろ賛否両論はあるけど。それやったらやっぱり、バスのあれ、何ていうのかな。バスタか。バスタ計画にちなんだ方針の中でバス路線ができたとき、バスを優先するだとか、そういうのを。

それから、どこかがやっておったよね。4人ぐらい乗っておると優先レーンがあるとかさ。現実的でないのかどうか分からんけど、やっておるところがあるで。一遍まねしてはみるべきかなと私は思っておるけどな。特に通勤のときにやるべきかなと思うんやけど。

以上です。

#### ○ 稲垣都市整備部長

ありがとうございます。

まず、公共交通に関して、都市整備部の職員はみんなバスでというようなことがあったんですけども、まず都市計画課の職員をとってみると、圧倒的に公共交通を利用する職員が多いです。

#### ○ 川村幸康委員

そうなの。

#### ○ 稲垣都市整備部長

はい。これは8割ぐらいいっていると思いますけれども。

○ 川村幸康委員

すごいな。

○ 稲垣都市整備部長

公共交通に携わるということで、これは意識が圧倒的に変わりますので、私も都市計画課に入って以来、ずっと公共交通で通っていますので。そうしないと、なかなか状況が分からないということもあって、実は意外とバスって遅くないなというのが私の感想です。私は国道1号を走ってきますけれども、決してマイカーに劣ることはないという認識をしております。ですから、やっぱりまず乗ってもらわなきゃいけないなということを切に感じているというところが一つあります。

それと、バスを優先していくような話。これについては、今、中心部でバスタの議論をやっているんですが、そこの中でも様々な議論をしております。今、バスロケーションシステムで着く時間が分かるんですね。ただ、到着する時間が分からないので、例えば、道路のところにセンサーを置いて渋滞状況をつかんで到着時間を推計するみたいな、そういう未来志向のものが将来入れられるような形にしようというような、そういった議論というのは、当然その中でやっています。

それと、今回ここで提案させていただいているインターのアクセス道路。これについては、中心部の中心市街地の中央通りを歩行者中心の道路に変えていきますので、そのバイパス機能、これは千歳町小生線もそうですけれども、町なかに車を流入させないための道路、これが必要になるという認識をしています。こういったものがしっかりと将来的には郊外部に向けた公共交通の動線になると、そういったイメージの下にこういった方針を打ち出させていただいているということですので。

計画の中に入れるべきだという話を今いただいたんですけれども、道路整備の方針という形なので、ここの中だけじゃなくて交通政策全般みたいなところがあると思いますので、これについては都市総合交通戦略、これはもともとはあすなろう鉄道を発端につくってやってきたところがあるんですけれども、そろそろこの見直しの時期に入ってきますので、そういった中で全体のものが示せるようなことについてしっかりと検討させていただきなというふうに思いました。本当にありがとうございます。

○ 竹野兼主委員長

よろしいでしょうか。

他にご質疑ございますか。

よろしいでしょうか。

○ 川村幸康委員

そうすると、例えば、今、稲垣部長が言われたみたいに、インターアクセスへの強化っていうと、赤丸でだらだらと丸を打ってある交差点改良をすると、ここは結局、この道路は混まないようになるということか。ここに丸がふってあるけれども。

○ 稲垣都市整備部長

詳細についてはこれから検討しなければならないのですがということを前提としてお聞きください。

5 ページをご覧ください。

5 ページの右側の写真のところに、国道477号バイパスから久保田橋、これをクランクで曲がって流れる路線があります。その中で、久保田橋の現在が1万3400台、これは2万3800台ということで、ここに物すごく車が集中する形になります。正直このままではもたないなというふうに我々は認識をしております、イメージとしては、国道477号バイパスを西新地久保田線のほうに要は上げて行って川をまたいで直結させる、そういうイメージを持っています。

一方で、日永八郷線から久保田橋経由で北側に向かう道路、これを立体交差の形でできないかと、そういった形のイメージを持っております、具体的な線形とか、これについても一応検討に入っています。その上で、三重県とこれを何とか県のほうで事業化できないかみたいなどの協議、こういったことを今開始していると。そういった状況でございます。

以上です。

○ 川村幸康委員

相当な予算になるね、きっと。

○ 稲垣都市整備部長

予算をいけば相当な予算になると思います。効果としては絶大かなというふうに思っております。そういった意味の中で、市だけでやるということではなくて、県さんの力も借りられないかといったところで、三重県のほうも、これは県の思いがどうかは別として、国道477号バイパスが終わってくると、四日市管内の大きい事業がなくなってくるので、ぜひ次のものとしてこれに取り組んでもらいたいなど、そういう思いでいろいろ相談をさせていただいておると、そんな状況でございます。

○ 竹野兼主委員長

他にご質疑ございますでしょうか。他にご質疑もないようですので、本件はこの程度とさせていただいてよろしいでしょうか。

○ 川村幸康委員

そうすると、今、基本方針を定めたけど、個別の具体的なこの方針に基づいてのやつはまたおいおい出してくるということ。それか、何かきちっとしたまとまったものが出てくるのか。いつ出てくるの、これ。

○ 稲垣都市整備部長

まず、この方針に基づいて、7ページをご覧ください。

7ページの中で、まず事業化を目指して取り組む路線というのを挙げてございます。その中で、事業化ということで、例えば、千歳町小生線の交差点改良の費用を認めていただいている、三重橋垂坂線についてもまずは設計の費用、これを認めていただいているというようなことですので、基本的には、事業化できるということになれば予算を上げさせていただいた中で説明をさせていただきたいというふうに思っております。

また、交差点の改良、これについては随時やるという整理でございます。状況が整ったものから随時着手をしていくという位置づけになってございますので、これも状況が整ってくれば予算のところ議論をさせていただくという形でございます。

ただ、金場新正線、四日市中央線はひっついてくる道路がまだできてきませんので、その後の議論になると、そういった順番ですので、順を追いながら、要は予算までやらせていただくと。

逆に、道路整備の方針について、進捗状況みたいなものをこういった形で説明させていただく機会、これを委員会の中でも持たせていただければというふうに思っております。

以上です。

#### ○ 川村幸康委員

できれば、やっぱりある程度日時を決めてやるべきかなと思うんやけど、方針ではなくて。方針は立てたんやけどいつですかと言ったら分かりませんというよりは、せめて、事業化を目指して取り組む路線となっているけど、事業決定して計画をやっていくということでやらないと、なかなかエネルギーがなくなるのではないか。こうやって書いてありますわと、例えば議員が、そうしたら、これ、早うせんかと言って、いや、方針を上げてありますでという話ではなくて、やっぱり限られた予算を、財政経営部とも相談しやなあかんのやったら、ほかの予算取りとの関係でいくと、これ、きちっとそれを上げていかんとできへんやろう。予算折衝せなあかんのに。

#### ○ 稲垣都市整備部長

結局は推進計画に乗っけてやっていくというような位置づけができますので、そういったところでの目標管理は形としてできていくという形でございますので。ただ、セットにしていないと分かりにくい部分もあるかと思っておりますので、そういったものについては、毎年一度、委員会のほうでこういう状況ですといったことの説明をさせていただこうかなというふうに思います。

#### ○ 川村幸康委員

全部、協議に着手する、検討に着手するなんだよな。方針やでそういう書き方になるのか分からんけど、順次事業化を図るとか。もうちょっと何か手の引かかるようなものが要るわな。これやと、全部聞かれたとしても、着手するらしいぜの話の世界だけであって。方針は立てられるんやわ。だけど、やっていくことが難しいんやで、この書きぶりだと、議会にも、これであんたらが多分住民説明へ行ったら、議会はこれで承諾していますで、あんたらも承諾せいという話になるかと思うと、いや、俺は絶対これはやっぱり何か、期限か何かきちんと具体策をとるべきやわ。これは何も、誰も見たって納得しないのではないか。この委員会でもこれで承認ということで、説明は聞いたけど、いつするのやといっ



たら返事がないのでは、ちょっと味がないで。

総合計画じゃなくて、総合計画の推進計画の中でと言っておるけど、推進計画ってローリングもかけておるんやったら、毎年毎年やっていくわけやろう。そうしたら、せめて一つでもしていきなさいという話でいくと、方針を立てたんやったら、どれをするのという話でしょう。やっぱりそれは、推進計画に乗せていくというなら、これは今年度の予算にローリングをかけて乗せますとか、そういうことになっていかんと進まないんじゃないか。

それか、日常の市民が困っておるような道路、そんなのやったらするのかさ。これやと全然、着手するんやけど、いつと言われた場合にどう答えるの、あんたら。

#### ○ 稲垣都市整備部長

まず今回、この整備の方針ですけれども、今後10年間の中で広域幹線道路がかなり整備されていきますので、それを目途に整備をしていくものということで、そういう意味では、例えば、大きい道路もあるので、ちょっと欲張った計画になっていますけれども、おおむね10年を目途に何らかの形で実体化をしていくと、そういうことでつくったものであります。

そういったことからいいますと、基本的には全て着手をしていくと、そういう方針で考えたものでございますので、それにつきましては、しっかりと予算づけをお願いしながら進めてまいると、そういうふうに考えてございます。

#### ○ 川村幸康委員

すると、10年間でこれは全て着手していくということでええんやね。10年間でできるとは思わんけれども、一番最初のやつ、10年後に着手してはあかんで。せめて来年からでも一つずつ着手していかなと話にならんで。

#### ○ 稲垣都市整備部長

そういう思いでいろいろ関係機関と協議はしてございます。基本的に全てのものについて10年間で着手をしていこうと、そういう意気込みでこれはつくっておりますので、その中で実体化できるように頑張ってまいります。

#### ○ 川村幸康委員

いや、稲垣部長は勇退されるということやで、言っただけでなく、後輩らにしっかりと伝えておいて。後輩の誰かは応えやなあかんわ。申し受けされて。そうしたら、また何年で辞めていきますと言うのと違うやろうな。

## ○ 伴都市整備部理事

ご質問、ご意見の中でせめて一つでもというお話がございました。今回挙げさせていただいている路線の中でも、もう既に事業化の一手手前まで来ている路線もございますので、何がしか来年度には事業化というところもございますし、継続事業的にやっていく路線もございます。ただ、説明にもありましたが、三重橋垂坂線と金場新正線のように、まず受け持つ道路のほうの整備ができないとどうしても着手できないというところもございますので、そこはきちっと順序を守ってになります。基本的には部長が申し上げましたように10年間を目途にというところで挙げさせていただいている路線は、着手に向けて進めていきたいと考えております。

## ○ 川村幸康委員

稲垣部長が言われたように、10年で全て着手はしていくという話であれば、これは何年後、これは何年後ぐらいの分かりやすいものをつくってほしいな。

もう一つ言うと、これは無理というのは無理で上げなきゃいけない。また前と一緒にのような繰り返しはしたらあかんわ。都市計画道路と一緒に。無理やけれども上げておくという。多分、7ページにあるのでも難しいなと思うのもあれば、書いただけやなというのも見え隠れするでさ。それはやっぱり精査して。部長が言ったことを基本に、ある程度10年で着手するというのは、10年後に着手しておらんやないかというやつがあったらあかんわけやでな。これも重たい答弁なんやに。そういう意味からいくと、1個でもしてくれさと言ったのに伴さんは、何かしらはもう着手できておるし、しておるやつはあると。そんな言い方はあるにはあるけど、そうではなくて、俺が言っておるのは。ある程度行政が、市民も含めて議会にもこういうお金でこういう使い方をすると、ある程度道路計画が進んでいきますよというのが一つでも分かるように、行政側はきちっと責任を持って、俺らが赤ペンを持ってこうやってここをつくれとやってやる権限はないわけやで、あなたらが持っておるわけやで、それは。それは、議会にも説明ができて、市民にも説明ができるようなものをつくってくるわけやでさ。それがこれと今日言っておるわけやでな。10年間

で、これ、全部着手していくというんやったら、そういうのをある程度、期日をきちっと決めてさ、もう一遍委員会に示してよ、ある程度。やりますとか、着手するだけではなくて。

### ○ 竹野兼主委員長

今、原課のほうで言われるみたいな、期限みたいなものところではなかなか出せない状況にはあるのかもしれませんが、今、川村委員が言われる市民目線で本当に必要なもの、そして必要でないものというのをしっかりと行政としては、積み上げていっていただくことは重要やという思いを委員のほうから指摘されておりますので、その点を心にしっかりと持ちながら対応していただきたいなというふうに思います。

今、改めて、そうしたら、いついつまでにとというのができるのかと言われると、今すぐには答えられないかもしれませんが、今、川村委員が言われた意見の部分をしっかり心の底に持って実施していただくようなことをお願いしておきたいと思いますが、そんなような形で……。

### ○ 川村幸康委員

委員長いいですか。委員長が言うように、すぐに出せというのは無理かも分からんけど、次の委員会までには示してよ。それぐらいまでには示せるようにはしておいてほしい。

なぜかという、やっぱり道路整備というのはどこかかしこでやられておるわけで、大きな動脈やら四日市に影響するような道路計画を方針として立てたのであれば、その方針は私らも含めて市民も知るべきやし。そうすると日常の細かな道路整備も、そこをそうやってやっていくんやったらこっちのほうがあえかなとか、そういう整備は大なり小なり変わるわけやで。行政だけが持っておってやっていくという話ではなくて、広くそれはみんなに出したらやらざるを得ないし、していくという約束にもなるでな。だから、都市計画道路のよかったところはそういうことやったなとは思っておるの、俺は。だけれども、いつの間にかできやんようになってしまう都市計画道路やと無用の長物になってもうたわけや。結局、家がたくさん建ってきて、全然機能せんようになったわけやろう、行政計画が。昔なら行政計画を立てたらそれは何年後までにはやらなければならなかったし、立ち退きも含めてやってきたけど、この時代になってくるとそうはいかんようになってきたわけやんか。そうしたら、行政だけで持っておる道路情報は、立てたのならすぐにみんなに、市

民に知らせたりする中でやっていかんとあかんのと違うのかなと思うんやけどな。それがやっぱり求められておると思うので、それは生桑の向こうの県の都市計画道路でも事実上無理やもんね、あれ。皆さんも思っているやろう、あれ。あれだけ、例えば、イオン四日市尾平店のところからの都市計画道路も無理やもん。そういうことはもう絶対これからはなしに。だから、そのためには、着手するとかいう言い方ではなくて、ある程度予算とあれとを投入して、こういう線でいきますということだけはやっぱり明確に言う、情報を出すということがものすごく道路行政に私は要るなと思っておるんやけど。私の考え方、おかしいのかな。やっぱりそれは行政だけで情報は持つておるんやという話なの。

だから、私はそこが、議会も含めて委員会も追求していかんと、また前みたいな都市計画無決定道路になるでさ。法律的には立ち退きも含めてできるような法律やろう、あれ、位置づけは。行政は法にのっとって普通にやっていくのなら淡々とできるわけやけど、なかなか難しいということなのかな、その法はあっても。方針で緩やかにしたのか知らんけど、その方針はやっぱり出すべきやけど、出したらあかんというのはここだけの話であるの。出せやんの。

## ○ 稲垣都市整備部長

少し、まず、従来の都市計画決定の道路は、ここに道路を造るという計画ありきで、その幅員とかで計画を打ってきたというのがありますよね。それで、まず都市計画決定の道路、これは過去の都市計画をやっていく上である程度必要な道路は入れていけ、こういった国の指導があったというふうに認識をしております。

実際の整備に当たっては、国道の部分でも計画決定されたとおりに整備していなかったりとかいろいろな問題があるということについては、これは都市計画道路の見直しを一度やろうということで、私も一度トライをしましたので、そういうことについては十分な認識をまずしているということでございます。

今回の道路整備の方針なんですけれども、まずは計画を決めていく、どういう道路を造っていくか決めていく、その基のところの方針を出させていただきました。中にはもう既に着手している部分もありますので、そういったものも包含していますけれども。そういう意味では、新たな道路を造っていくにしても、インターとのアクセス強化ですね、例えば。それにしても、これから調査、設計をして、これが一番合理的でやれるだろうといったものをつくった上で事業化をしていくと。そういうステップを踏んでいくということ

です。

そのときに、場合によっては都市計画決定という手法を使うかもしれませんが、それは。それは国からの予算の確保であったりということで、要は少なくとも過去のものではなくこれから計画決定をしていくもの、これについては、もう実際にやることは前提で計画を決定していくという形になります。その上で整備をしてくると、その道路で代替の機能が果たされることで要らなくなる都市計画決定の道路というのが出てくることになると思います。それについては、この整備に併せて計画を廃止していくことが可能になるんだらうというふうに考えておりますので、そこはそういう整理をしていくことになるということでご理解を賜りたいと思います。

まず、いつやっていくんだということをはっきりするべきだという、そういったご意見をいただいたんですけれども、それについては、まず今の現状、それぞれの路線について今こういう取組をしていますということについて議会の皆さんに見ていただけるような、そういった資料をもって説明させていただくような場、それを持たせていただきたいなというふうに思っています。

以上です。

## ○ 川村幸康委員

都市計画決定の一番のあれは計画だけであって時期が不明確やったというのが一番の弱点やったのかなと思っていますわ。だから、私は道路計画に時期はやっぱり入れるべきやと思っている。だから、一緒にはならんけど、リニアでもあれ、今、静岡のところが大変やけどな。決定したけれども、ああやって、そういうことも起こるわけやろう、決めてあっても。

だから、方針を立てるだけではなくて、やっぱりこういう大きなことをやっていくのであれば、都市計画決定をしないとイケないと思う。そうしないと後ろ盾は、国の補助も含めていろんなことができないと思うので。そうすると、そのときに決定を打つだけじゃなくて時期も打たんと、セットで。打ったけれどもやれなかったやつがようけあるんやでき。せめて前と一緒にようなミスはせんようにやるべきかなと思うんやけど。

だから、私は、それはあなたらだけで情報を持って秘匿しておくわけではなくて、委員会にきちっと報告義務があるなと思っておるもんで。そうしたら議会もそれは共有できるでな。そうしたら予算もつけなきゃなとなるし。それは前もって、きちっと期日も含めて

この方針を立てたんやったら、この方針の考え方の下でこういう道路決定をします、都市計画決定もそこを視野に入れてやっていきますという話かなと。それを委員会で報告してください。私の要求はそういうことです。

### ○ 竹野兼主委員長

川村委員の言われる意味、お話の部分のところについては、委員会のほうとしてもそのような状況ではあるなというふうには私らも思うわけですけど、今日、いろいろデータを含めた中で、理事者のほうも県、国の予算の部分のところとの兼ね合いもあって、それをどういう形で示すのかという話になると、そうしたら次の委員会のところで出せよと言われてもなかなか出せないのが現状かなと思っています。

そこで、この前、正副の打合せのところでお話しさせていただいたんですが、この2年間で、この道路計画、ちょっとやっていけたらいいよねという話をさせてもらっていたんですが、国、そして、また、県の調整を考えてみると、今、現状を今日、委員の皆さんには知っていただいた状況でもあり、2年間続けて、この道路の部分のところについては何か変更があったり、それから、先ほどお話があったみたいに、方向性がしっかり決まった時点の報告をしっかりとさせていただくというのが今の都市・環境常任委員会のところでベストの状況ではないかなというふうに少し考えたところなんですけど、委員の皆さんにおかれまして、もしその状況で了解がいただければ。先ほども、何度も言いますが、川村委員から、市民の視点から見て、一体いつになったらこの道路ができるんやとかというのは、本当に市民の皆さんは待ち望んでいられるのに実際にはできていない状況。そうしたら、それを当然、我々委員としては、いつできる、少しでも進んでおるのかと言われたときに答えられない現状をどういう形でという話をしていくと、なかなか今の現状をどうすればいいのかなというのが見えないところもあるんですが……。

### ○ 川村幸康委員

委員長、だから、私は委員会の権限としては、行政にやっぱりそれは求めていかないのと出てこないから私は求める。委員会としては求めやなあかんと思っておるんやわ。今までは都市計画決定してあるからいいだろうと思うところが議会はあるって、決定道路なんやで決定はしておるけど、地権者や住民の賛同が得られやんで仕方ないなという話やったんやけど、そうすると、初めからそれは都市計画決定を打って議会も認めたんだけど、きち

っと追求もせんだし、詳細に見ておると、そんなところに計画決定の道路をしたってなかなか難しいやないかと議会が指摘したらよかったんだけど、それをせんだもので残ってきた部分もあるとすると、やっぱり行政がこういう、だから、道路整備計画ではなくて方針を出してきたのか知らんけど、考え方を。その考え方に基づく道路整備計画というのはやっぱりつくらんとあかんし、それは私らが要求しないとどんなものか分からんけど、議会には皆さん、考え方だけ示したんですわ、方針と。あとは私らのほうの中でやりますわという話は、ちょっと違うよねと思うので、やっぱりそれに合った考え方に基づいた道路計画をある程度、実現達成可能なものを出してくるのを委員会としては求めないと。それで予算審査もするし、日々の道路の修繕なり道路改良なんかも求めていくわけやでさ。

例えば、今やっておる山手中学校からこっちへ来ておる交差点改良、この間入札した。あれでもある程度市民も求めておったし、現実的にすごい渋滞やで修正しなければいけないと判断して、気づいてやり出したわけやろう、予算をかけて。

それと一緒にようなことやで、やっぱり委員会でその審査をするんやで、私は求めるべきかなと思って。出してきたやつだけ議会がのんでいくという話ではなくて、ある程度、こんな考え方で出したんだな、10年間でこれに着手するのがどこどこをどうやっていくかというのを求めやんと出てこないのと違うかなと思う。

## ○ 竹野兼主委員長

今日の資料の中には、計画を一旦廃止しという文言、令和3年の3月で廃止した、その廃止したばかりですぐのところに委員会のほうに明確に何か見せられるようなものはひよっとしたらないかもしれませんが、ただ、今言われるみたいところでいうと、委員会ごとに調査というよりは報告をしていただくというのがまずは重要で、その報告に対しての質疑というのはやっていきたいと思うところはあるんですが、その部分以上のものはなかなか難しいかなというふうに私は思うところなんです、川村委員、その報告をまず受けていきながら前へ進めていこうというような形でいかがですかね。

## ○ 川村幸康委員

賛成とか反対とかということではなくて、委員会としてのチェックとしてどうするかということかなと思っておって。例えば、俺は廃止したと知らんだで。例えば、末永の野田橋から15番に延ばしたほうが渋滞緩和するのかなと俺は思っておったでな、一般論とし

て。そのほうがお金もそんなにかからんと済むのかなと思っておったりもしておったで、向こうを向いて抜いていくほうが。という意見もあるわけや。けど、それを一方的に廃止するわけやろう。だけど、さっきは何か知らん、ううんと言って、それよりも、9、10、15は廃止して、未整備の部分を。もうそれはやめてこっちをやっていくんやというんやったらよっぽど説明が要るし。私からすると、この15番なんかはやったほうが費用はかからないと思うんやけどな。だけど、それがビッグデータではあまり意味がないと出てきたなら、それは示してほしいし、例えば。

だから、最初に聞いたのが、この緑色をどうするのと言ったら、むにゅむにゅと伴さんが、やめるわけではないけど何かでやってみたいな言い方をしたし、稲垣さんは、例えば、9、10、15は要らんのやみたいな話をし出したでさ。そうしたら、それはそれなりに要らんという、整備すると今まで言っておったのに対して、どういうことで要らないのかという説明はないでさ。だから、そういうのはきちっと私らは求めていかないと。考え方の方針が出てきて、最後の10か所ぐらいのやつは全部着手を10年間でしていくというのであれば、それはこういうことでやっていくんやというのはきちっと示してもらわんと。そういうのを要求しておるの、私は。意味、分かるやろう。

○ 竹野兼主委員長

それができるかという。

○ 川村幸康委員

いやいや、そうやけど、例えば、9、10、15は要らないというんやと、何で要らないのかって分からんもん、俺。

(発言する者あり)

○ 川村幸康委員

いや、けど、9、10、15は要らんのやろう、これ。例えば、今、稲垣さんが言ったのでいくとな。それやでと、言うたでとって、どうという話じゃないけど、例えばの話やに。

○ 竹野兼主委員長



廃止する、継続するというその理由の部分のところはと今言われておったけど、そんな……。

#### ○ 川村幸康委員

何でそんな9、10、15を廃止するのかなと思って。9、10はなかなか本当に難しいなどは思っておるよ。でも、15ぐらいはできるのと違うかなと思ったので。この野田橋から混むところを真っすぐすとんと行くぐらいやろう。向こうの道路につながっていくやろう、あれ、立体交差したところへ。向こうの霞のコンビナートのほうへ抜けていくのは結構通るかなと思ったりもすると、15番ぐらいはあってもええのと違うかなと思って。

私も委員会が違ったときは、一方的で、こんな令和3年の3月に廃止したって、これは見落としておったでさ。15番が特に要らないと。さっき聞いた、未整備やけど、むにゅむにゅむにゅっと言っておったでさ。もう一遍、再度要求したら、やるのかなと思って。

#### ○ 竹野兼主委員長

これは前回の委員会のところで説明されて、改めて新しく委員会メンバーが替わったので、そのところの説明をしていただいているところではあるんですが、その辺についても含めて。

#### ○ 伴都市整備部理事

今、この計画を示せというお話の中での一つの例として15番のお話もいただきました。重ねての回答になるかも分かりませんが、道路整備計画で今回15番を含めてほかのところも挙げてございますが、それぞれどういう機能を持たす道路なのかというところで、当然費用面のこともありますが、その機能を果たすのにどの路線に落とすのがいいかという検討をする中で、今回、部長からもありましたように、西新地久保田線というほうが有効ではないかと、効果を見ると有効ではないかというところでそれを判断させていただいたところでございます。

それと、委員のほうから計画を示せというお話をいただいております。部長からもありましたが、それぞれの検討状況というところのお示しになろうかとは思いますが、あるところでの検討状況のお示しであったり、事業の計画みたいなお示しのさせてもらい方というのは、この路線の中にも、例えば、市だけではなくて、国、県なりに申し入れるという

ところもございますので、そこも含めて、いつ、どこを手がけるというのは、読みにくいところがございますので、推進計画期間中というのがいいのかも分かりませんが、ある事業計画をお示ししながら進めていくというぐらいでお示しをさせていただきたいとは思いますが。

#### ○ 川村幸康委員

見解の相違やな。

最後にします。国や県とはそれは調整していただかなあかんやろうし、重要なことやと思うんやけど、行政の上の機関との調整も必要やろうけど、我々にもきちっと行政側は方針を示したんやったら、次にその計画を示して、事業を実現していくための説明が要ることになるわけやで、それはやっぱりきちっと計画が要るわけやで。急遽決まった、こうですわとか、ああですわという話とは違うで、それに対してやっぱり我々にきちっとその説明をするということは要るわけやでさ。その求め方が、あなたらの考え方では私らとは違うのかなと思ってさ。

従来ならきちっと計画を出してきておったでしょう。例えば、何回か都市計画道路でできていないやつを見直して委員会で閉会中の調査でしたときに、もうずっと繰り返しの議論をしておるやん、こういうような議論をな。そのたびに課題やねということで済ましてきておったけど、今回は少し方針を立てて、その都度でやっていくのなら、一遍きちっとクリアして、やっていくならやっていくというやつを私らに一遍示してくれ、できるやつをな。できない整備計画ではなくて、やれる整備計画をやっぱり出すべきかなと。それがこの最後のページというなら、そのページを、こういうやり方じゃなくて、着手するとか整備するという話じゃなくて、期限とあれとをつけてある程度やらんと全く分からん。

#### ○ 伴都市整備部理事

他機関、国、県が絡むところでお示しできないところもあろうかと思いますが、当然、事業化していくに当たっては、一定のいつから事業化を図るものだということ等を含めて、あと、どういうふうな進め方をするという事業の内容の説明と併せまして、決まったものからご説明させてもらおうという形でさせていただきたいと思います。

#### ○ 竹野兼主委員長

この色つきの部分のところについて、ピンク色の部分のところは今事業が進んでいて、その後の部分のところの青いところが進んでいこうと考えているという話でしたっけ。

## ○ 稲垣都市整備部長

まず、10ページ、別紙3で、これは今後整備していこうと、そういう対象路線なんですけれども、例えば、これ、説明でもありましたけれども、まず国道23号からの三重橋垂坂線、これは実際に国道23号へのタッチ、そういった図面を入れて国と協議をしております。そういった意味では、ある意味設計に入っていますので事業には一定着手をしているような路線でございます。こういうものについては、どんな形態の道路になるか、検討状況で若干変わるところは出てくるかもしれませんが、比較的分かりやすいものが出せるのかなと。

ただ、そこから続く金場新正線、これは都市計画決定されている道路ですけれども、その後の整備になっていくという形でございますので、今の段階で事業をいつからといっためどは立っていないという形になります。

一方で、羽津町の交差点とかこういったところも、これは用地の確保等も要ということで、地元にも相談に入っているということで一定の方向性みたいなものが出てきているところで、間もなくこんな形の整備をやりますという形が出せるという形になると思います。

千歳町小生線につきましては、今、日永八郷線からの4車線での赤堀山城線へのタッチのところは工事をしていますので、そこから国道1号、この先線については、これはどういうルートでいくかということ、これは内部で検討して、その路線をどういう形に持っていくかという検討を今やっていると、そういう状況でございますので、確定した形での計画がなかなか出しにくいと、そういった形で、それぞれ状況が違っているということがございます。

そうした中で、こういったところの問題解消をやっていくことを前提としてどういう進捗状況になるか、そういったところの説明、詳しく出せるものはある程度詳しく出していくと、そういう形での情報提供をさせていただくという形であればできるのかなというふうに思っておりますけれども、そういった中で、当然予算をつけていただかないとこれは進んでまいりませんので、そういった形で議会のほうに報告をさせていただけることを考えてまいりたいというふうに思います。

以上です。

○ 竹野兼主委員長

川村委員、よろしいか。

○ 川村幸康委員

もう押し問答やでええわ。押し問答というか、言っておることが何か、俺、かみ合っていないのかなと思って。私が行政に対して考え方が違っておるのかなと思って。行政って、例えば、道路計画を出すと、ここをこうやってやりたいという事業を出してくるに当たって、できる、できやんの前に、道路計画やもんで難しいよね、長いし、大きいし。それは計画を打って初めてばんとロケットを打ち上げて、それに対して個別に具体的なやつを、地権者の同意なんかも必要なものもあれば、いろいろとの調整をしながらやっていくというのに進んでいって道路を完成させていくものやと思っておると、今日説明いただいたような方針の下にやっていく計画のあれは何なんやと聞いておるだけが、さっきも言われるように、今の、さっき説明したみたいな、7ページにあるようなものを含めて、これをこうやって方針に沿って、この事業化を目指していくからこうやって、その事業を目指していくスケジュールを私らに出してくれさというのが普通と思っておるんやけど、いやいや、それは出せやんのやみたいな話やで、何でかなと思って。何か私が言っておるのがちよっとおかしいのかなと思って。

○ 伴都市整備部理事

スケジュールという中で、例えば、これで挙げさせていただいた路線の中で順序的などころがお示しできたり、あとは、長期的なところでの事業期間をお示ししようと思いますと、道路整備計画のときでもないんですが、事業費の担保がその先までないという中で、なかなか事業期間ですとか、そういうところの設定ができないというところがございませので、ある程度短期的な、例えば、推進計画の3か年ずつみたいな形で事業計画としてお示しするというのは当然させてもらうんですが、これを、お示しした全部の路線を、それを何年から何年間でというお示しは現時点ではちょっと難しいと考えています。

○ 川村幸康委員

方針に沿ってやっていきますと説明を受けたわけやけど、現時点で難しいんやったら、

結局はないに等しいわな。ゼロには何掛けてもゼロ。例えば、北勢バイパスなんか、もう随分前にああやって決定されて打ってきて、国から予算が下りてくるごとに、お金ごとに工期を決めて着手してきたわね。大なり小なり道路計画ってそういうことなんやろう。そうすると、例えば、この整備に応じて、道路整備の方針の考え方に基づいて着手すると、こんなのをしていく、こんなのをしていくといったら、大体の整備着手の方針なり計画があつて、あとは予算との折衝で許せば、例えば、国道477号にアクセスする新たな道路に着手する、国道164号をするとか、日永八郷線をするとか、千歳町小生線をするとか、三重橋垂坂線をやっていくというのが計画に出されて、それに対してこれだけやりたいでとか、こっちのほうが先に地権者同意が得られるでこの予算は欲しいんですわとか、そういうことがないと進まんやろうと思って、俺は。それで財政経営部と折衝して、それを均等化するなり、全体のほかの部署との調整を兼ねて、これだけの予算でこれだけつけて、財政経営部も認めてきたもので、あとは皆さんが議会で議案として上程させて、このお金を使いますということになるんやろうと思っておるもので。

そうすると、それは前までやと、都市計画道路含め、こういう整備状況があつて、計画があつて、皆さん、それに基づいてやってきましたよとって議会上げてやってきおったんやな。今回は方針に変えましたというのは、極端なことを言うと、皆さんの頭の中にはあるけど、その具体的な青写真は私らには全く見えないわけやな。これをこれだけの期間中に計画を打ってこうやって造るというのも。それは行政計画としてありかなと思つてさ。いや、違うやろうと。やっぱりそれはきちっと私らにも示して、こうやっていきますというので、予算も財政経営部と折衝してつけてやっていくということと俺は思つておるんやわ、行政の道路計画は。そこが今日はないでさ。考え方ってそんな、考え方に基づくそういう具体的な方針は何やと聞いておるだけでき。

○ 竹野兼主委員長

お金が先か……。

○ 川村幸康委員

いや、でも、計画を立てやな、何でもええでお金をくれとは言いに行けやんもん。

○ 竹野兼主委員長

それはそうなんですよね。

○ 川村幸康委員

ジュースを買うのか、ウーロン茶を買うのか言わないとお金をくれへんのと一緒に、飲物って言ってもくれへんで。

○ 竹野兼主委員長

決定したいんやけどという部分のところで今言う……。

○ 川村幸康委員

いや、この国道477号バイパスアクセスに関する新たな道路の予算を整備する計画をこうやって立てているから欲しいというならそうなると思うんやね。それは、何年後から着手して決定をやっていくといたら、財政経営部もその算段はするけれども、方針と着手するというだけを書いておいて、私らに今、示されただけでいくと、何とって。これで本当に皆さん、分かっているのかなと思うけどな。これで議会がいいですよ、この方針でと言ったけど、具体的なことを聞いたのといたら聞いていないわけやでき。いや、それは行政に任してやりなよという話ではないなと思う。そこは、疑ってはいないんやけど、何か俺の考え方が違っておるのなら注意してほしいし、いや、それは決まってから出すでええんやみたいな話なのか。

○ 稲垣都市整備部長

まず、今回の方針ですけれども、一応、都市計画道路とかも入っているんですが、特にバイパスにアクセスする新たな道路、こういったものについてはどういう整備をするかということで、これをこれから固めていかなければいけないという道路になります。なかなか今の段階で事業費を割り出すのが非常に難しい、そういう道路であります。一方で、三重橋垂坂線とかはある程度事業費も読めているというか、そういう道路もあります、今の段階で。

そういった意味では、一定のこれをやりたくてこれだけの事業費がかかるのでという計画をつくる前の段階で方針を示させていただいたという形でご理解いただいたほうがいいかなというふうになんかちょっとお聞きして思いました。その中で、今後、形が決まってい

ますよね。そうすると総事業費がこれぐらいになる。そこから先については、例えば、県とか市の分担もありますから、そういったところでどういう事業になるかというのが固まってくることになりましてけれども、その時点で必要なこういった整備をやるのにこういう予算が必要ですよというものをどこかのタイミングでご提示させていただくということの必要性というのは私も認識をしておりますので、そういった形で出させていただくのかなというふうに少し議員の意見に対して思っていたところでありまして。

特に7ページの部分でいきますと、まずは事業を固めるということで、三重橋垂坂線は、これは古新田の部分があって、土地を確保していますので、ある程度絵が固まっています。千歳町小生線は、今、現道の拡幅で交差点改良みたいに持っていっています。それを使ってどんな絵が描けるか、元の都市計画道路も当然ありますので、そういった中でどういう形にやっていくかと、これは今検討をさせておる段階です。これをまたどこかの段階でこういう形でいきますよということ、それで皆さんのほうにご説明をさせていただくという形になるのかなというふうに思っていますので、むしろ決まっていたところを明らかにしながら、その進行状況みたいなものを皆さんにご提示させていただくという形になるのかなと。

単純に言いますと、事業化を目指して取り組む路線、これについては、法線の検討なりなんりのところに着手しています。ですから、まずは、都市計画道路的な幹線道路としては、この4本といたしますか、3本といたしますか、これをまずは取り組んでいる状況ですよということで、これははっきりしたところからまたある程度分かったところで、どの部分でこれぐらいの事業規模で事業期間はこれぐらいになるというようなところをお示しさせていただくのかなと。

右側の整備進捗というのは、これは左側の整備が進まないと効果が出ませんので、その後になりますので、これがすぐに出てくるというのはなかなか出せないのかなという形でございます。

一方で、真ん中にあるのは、これ、県道なので、県が言うことを聞いてくれるかどうかですから、県がはっきりしない限りははっきりしないわけです。一番下の交差点については、これも県が絡んでいる交差点もあるんですけども、いろいろな協議をしている部分もありますので、こういう形の交差点改良を考えていますという形で出せる部分が徐々に出てくるというふうに思っています。

それを形が整ってきたものから順次パッケージとして皆さんに情報提供をさせていただ

いて予算をお願いしていくと、こんな形で進めてまいりたいというふうに思っていますので、そういったところでの説明についてはしっかりまた委員会等の中でさせていただこうというふうに思っていますので、ご理解を賜りたいというふうに思っています。

○ 竹野兼主委員長

いかがでしょうか。

○ 川村幸康委員

稲垣さんの言っておることもよう分かっておるの、俺。分かっておって、あえて言うのは、今までの行政スタイルとそれは違うよねということ言っておるんや。今までやってら、計画があってやってきておったわな。そこが違うなと思っておるだけで。言っておることは分かるよ。だから、私はもっと早くに計画を先に打ち出せたという話なんですよ、予算を見るとな。

○ 竹野兼主委員長

いろいろと思いの部分のところでは重なっているところもあると思いますし、今言われたみたいに、令和3年の3月、今年の3月の時点で計画が一旦廃止になっていたという部分のところもあって、それを取捨選択しながら、どの部分のところが効果があるのかというのをやっとな、今日の報告の中にはビッグデータなどいろんな様々なデータを初めて用意ができることによって、さらに検討を進めて、よりよい道路環境をつくっていかうとする原課のほうの考え方を示していただいた。ただ、それはもっとはっきりとさせるべきだという委員の意見はありましたけど、今、現実に県、国の状況も含めて、なかなかしっかりとした実施の計画というものが今のところは少し出せる状況ではないというふうに言ってもらったというか、そういう状況かなと思っています。

ただ、今日、お話しさせてもらったように、今後これは重要な問題でもあるということ、その方向性が少しでも前へ進んだ場合の報告をしっかりといただくということぜひ原課のほうにはお願いして、委員会の部分としてはまとめられたらなと思うんですけど、川村委員、いかがでしょう。

○ 川村幸康委員



委員長が言うのでいいですけど、やっぱり道路はすっとできへんでというのがあったでな、俺は。だから、やっぱり計画的に箱物と違って、道路はすっとできへんで、やっぱり道路計画ってきちっとつくって、市民にも議会にも周知しながらやっていくべきものかなと思っておるもので。それでないと、なかなか進まんよな。

以上です。

○ 竹野兼主委員長

今日の休会中の調査の部分のところでは、委員の皆さん全員、川村委員と同じ思いの中で、あの道路がいかに市民の利便性を確保できるかということで、しっかりとした支援をもって対応していただいことをお願いしたいと思います。

他にご質疑ございますか。

(なし)

○ 竹野兼主委員長

他にご質疑もないようですので、この件についてはこの程度とさせていただきます。

理事者、ご苦労さまでした。退席をお願いします。

インターネット中継を止めてください。

○ 川村幸康委員

前からこんなのやったの、道路計画って。俺、違ったような気がするんやけどな。

○ 竹野兼主委員長

僕も久しぶりにここへ来たので。

○ 川村幸康委員

道路計画って、都市計画道路にしろ、例えば、10本の道路計画なんかやと、これは何年から何年でこれだけやって、道路計画で整備していきますと。その中で地権者との交渉が遅れておるで、ここはできませんのやわとかいう話はよく聞いたけど。今日のやと、こっちにフリーハンドだけで、内部で着手しますと宣言だけしておいて、できやんのやとか、

着手中やで、検討中やでという話の世界だけで、いつにやると言ってしまうと、それは何か……。

○ 竹野兼主委員長

実際にここの延長の部分のところについても結局うまく土地の購入ができなんだでというのでずっと止まったままで……。

○ 川村幸康委員

上がってしまったであかんというのはあったと思うよ。

○ 竹野兼主委員長

川村委員が言われたみたいに、ずっと、これ、都市計画道路の計画決定されておるんやで何で進めないんだという部分のところは僕らもあるよねと。

○ 川村幸康委員

というかね、例えば、私、議員になって7期やけど、その前の3年ぐらいのときに西郵便局の問題ぐらいからおかしくなったんや、都市計画道路というのは。郵便局の跡地が坪100万円以上で売れて、あれによって北勢バイパス、今の国道477号が、一遍に尾平町のところが、初めは10万円ぐらいだったのが、田んぼが、20万円ぐらいで最低でも買ってもらわんととかいってつり上がったんだわ。だんだんだんだんといったもので、私の地元、菅原町ぐらいのときは、東名阪自動車道から向こうが坪100万円を買っておって、何で俺らのところは11万円や8万円やという話になったんやわな。そのときにダブっておったもので、名古屋から20分か30分で行くようなところのすぐのところやったら坪100万円でも安い。名古屋はそのとき300万円しておった。あれから、都市計画道路を打ったけれども、地権者交渉が合わんようになったんやわね。四日市商業高等学校の前の都市計画道路もずらずらずらっと住宅が建ったのはこの二、三十年なんやわな、あれ。

だから、都市計画道路を打ったりなんかして、道路行政を先に公表するというのは、立ち退きも含めてどいてよという話なんやさ。今回なんかでも北勢バイパスで小生町のところに一軒家を新しく建てさせておるんやわな、市は。反対派には。最近やで、それをやったの。この間の選挙期間中ぐらいに建てておって、これ、北勢バイパスが通るところやん

って言うたけど、いや、反対派のやからやわと言っておったけど、それ、行政は許可するんやわな。だけど、どいてくれといたら立ち退きはせなあかんのやけど。だから、そういうことがあるで、先に計画はやっぱり俺は打っておかんと、やるんやったら。これ、着手すると言っておるけど、自分らの内部で秘匿をすると、結局できやんことが多くなるんやわな、今度逆に。匂いを嗅ぎつけるで、道路を造ろうとすると。拡幅も含めて。土地を買うで、みんな。だから違うなど。だから、私らに、委員会に知らすことによって外に出るけど、都市計画決定を打てたと私は思っておるの。

#### ○ 竹野兼主委員長

都市計画決定を打つことによって、都市計画の、例えば、家を建てるという部分のところについては、そこは打ってあるで簡単には建てられやんのやみたいな規制をつくったらどうやという……。

#### ○ 川村幸康委員

いやいや、今もあるんですよ、それは。だけど、建ててもうたら勝ちやというところの文化を生んでしまったところはあるけど、四日市市は。よそはそんなのはさせていないんやわな。都市計画決定を打ってあるでもう許可せんと言って、鈴鹿市やあっちのほうのずっとバイパスなんかできているところは出してへんのやわ。ところが、四日市はそれでも建てさせておるんやな、北勢バイパスもできるのにさ、小生町のところに。新品の家が建っておるんやもん、2年前に。俺、びっくりしたんやもん。あれ、これ、道路計画があるところやと思って。でも、建てさせるんやわ、四日市市は。

#### ○ 竹野兼主委員長

そののところについては、また正副の打合せのところで、こういう意見があったんやけど、どうなってるんだというのを確認しながら。

#### ○ 川村幸康委員

せめても、委員会では基本方針は言いましたやんかと。ただ、道路計画は出していないのは、別の見方をすると、計画を出すとそんなことをされるでと彼らは言いたいんやろうと思うけど、それは違うなど思っておるで。どっちが先かの話やろうけど。道路を造るの

やったら、やっぱり都市計画決定をしないとできないと思っておるで。それが古い考え方なのか分からんけどな。

## ○ 竹野兼主委員長

今日のその話の部分のところを、どのような考え方をしておるのかも含めてまた、申し訳ない、その他の部分のところになると思うんですけど、6月定例月議会の部分のところでは、これ、2年間委員会があるので1年ぐらいは道路計画をやっていこうという話をしていたんですけど、今言う、今日みたいな話のところ、提案とか意見を出しようが今のところないのかなと。先ほど言ったみたいに、しっかりと少しでも進んだ報告をしてもらいながら、今言われたみたいに、行政側からすれば、この方向がある程度固まってきたら財源の部分のところ当然、議会のほうの予算として認めてほしいという状況もあるので、そういう時点の部分のところについては休会中の調査をやっていきたいなと。それで、今回この道路の部分のところについては、内容を一旦腹のところ、落とし込んでもらえたと思っていますので、それにあわせて、今言われておった部分の意見も自分なりに少し考えて報告を聞いてもらいながら、この調査の部分のところについての継続は一旦ここでとどめたいと思っています。

また8月の定例月議会のときについては、改めて休会中の調査の提案を皆さんからぜひしていただきたいなと思っていますし、また正副のほうでも考えておきますので、ぜひご協力をいただきたいと思います。

あと、今年度の行政視察と管内視察を全くやれていないんですけど、去年は、NTNなんかの民間の企業のところに、行政視察として県内のところには行かれたという話も聞いているんですが、この部分のところについても、次の定例月議会のときに、管内視察で、例えば、こここのところを見に行きたいというご意見があったら提案をしていただきたい。それと、三重県内の部分のところ、視察してみたいんやという何かがあれば、こちらもまた正副でも考えさせてもらいますけど、ぜひ考えておいていただきたいなというふうに思うんですけど、よろしいでしょうか。

## ○ 川村幸康委員

コロナ禍やで、やっぱり私はよそへ行ったりなんかするのは控えたほうがええと思う。市中感染が多いし、無症状の人が多から身近に迫ってきておるような私は危機感を実は

持っているんですよ。だから、コロナ禍でやっぱりリモートするか何かそういうことのほうが私はいいと思っています、正直言うと。

○ 竹野兼主委員長

分かりました。あくまで一つの意見という形。それか8月のところ。

○ 荒木美幸委員

今、川村委員がおっしゃったリモートということで、例えば、三重県内だったらどの市町村がリモートでの視察を受け入れてもらえるのか。会派で視察をしたときに、やはり一つのテーマで話をしても、うちはやりませんとか、うちは何とかやりますとか、うちは積極的にやりますとか、いろんな温度がありましたので。そういった部分も少し市町村の状況で、そういった視察を受け入れていただけるのかどうかというのも少しリサーチをしていただけると。

○ 竹野兼主委員長

分かりました。今の話のところでいうと、都市・環境常任委員会として、これは少し話をするべきじゃないかというその題材がないとなかなか駄目だと思うので、正副のほうで一度そういうリモートができる部分のところがあるか、ないか。あくまで行政視察というのは先進的な内容の部分のところでない、やっても、こんなことではやるだけ無駄やったやないかという話では駄目だと思いますので、ちょっと調査をさせていただくということでご理解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)

○ 竹野兼主委員長

では、そのような形で今後、8月定例会議会に向けて進めさせていただきますので、よろしくをお願いします。

それと、今回、決算ですので、委員会の聞き取りは実施する方向で考えておりますので、皆さん、8月23日の月曜日が委員会聞き取りの日程になっておりますので、予定をしていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 竹野兼主委員長

では、そのような形でお願いします。

本日はご苦労さまでした。ありがとうございました。

15 : 27 閉議