

四日市市の将来都市像に関する
調査特別委員会

(令和4年8月4日)

○ 樋口龍馬委員長

定刻より少し前ですが、皆様おそろいのようなので、会議を始めたいと思います。

ただいまより四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会を開会いたします。

本日なんです、夕方、執行部におきまして別の用件が、会議を設定する以前より入っておりました。したがって、前回と同様、2時間程度、これを一つのめどとした委員会とさせていただきたいと思いますので、進行にはご協力をお願いいたします。

それでは、四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会を開会いたします。ネット中継を開始してください。

では、調査に入ります前に、前回、委員会で請求のありました資料について提出をいただきましたので、資料の説明を求めます。

○ 鈴木都市計画課長

都市計画課長の鈴木です。よろしくお願いします。

それでは、前回7月21日の委員会において、JR四日市駅における貨物列車の運行状況に関する追加資料の請求がございましたので、追加資料の説明のほうをさせていただきます。

資料につきましては、モアノートの今日の会議、四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会から、会議資料一覧の中の003追加資料（貨物列車の運行状況）というファイルを開けてください。よろしいでしょうか。

それでは、資料の表紙のところをめくっていただきまして、1分の1をご覧ください。

こちらは、JR四日市駅から各企業へ向かう貨物列車の運行ルートを航空写真に落とししたものとなります。運行ルートを朱書きのラインで示しております。各企業への貨物列車の運行状況として、運行本数と荷物について、JR貨物にヒアリングを行い、その結果について、左上にございます凡例のとおり、表記をしております。

凡例についてですが、左側には貨物列車の運行先が表記してあり、右側上段には、1日当たりの貨物列車の運行本数で、左側の青色が平成20年、右側の赤色が令和2年となります。後ほど説明します貨物輸送量における最新の情報が令和2年度であるため、運行本数も同様に令和2年のものを表記しております。また、貨物列車の運行本数は往復の本数を

示しておりますが、上りと下りが同数であるため、一つの表記としております。

次に、表の下段には運搬する荷物を表記しております。平成21年度のJR四日市駅周辺活性化事業調査特別委員会において、平成20年の貨物列車の運行本数を報告しており、そのときの運行本数に対する令和2年の運行本数を見ますと、まず、名古屋方面からの荷物としては石油、セメント、コンテナであり、運行本数については、石油が平成20年の7本に対して、令和2年は4本となり、3本の減便となっております。また、セメントが6本に對しまして5本となり、1本の減便、コンテナが4本に対して3本となり、1本の減便となっております。コスモ石油基地への石油が輸送され、運行本数については、平成20年の7本に対して、令和2年は6本となり、1本の減便となっております。また、四日市港方面へはセメント関連企業へセメントが輸送され、運行本数については、平成20年の6本に対して、令和2年は5本となり、1本の減便となっております。また、塩浜方面へは、石油精製企業への石油が輸送され、運行本数については、平成20年の7本に対して、令和2年は5本となり、2本の減便となっております。南四日市方面へは、平成20年の時点では、石油化学関連企業からコンテナで合成ゴムの輸送を1本、パルプ製品関連企業からコンテナで紙の輸送を1本運行していましたが、令和2年にはその取引が終了していたことから、運行本数はゼロとなっております。

なお、最新の令和4年の運行本数についてもJR貨物にヒアリングを行ったところ、令和2年と同じであることを確認しております。また、令和2年の運行本数が平成20年から減少している理由につきまして、JR貨物にヒアリングを行ったところ、輸送方法を列車からトラックへ転換したため、南四日市方面と塩浜方面の企業の運行が取りやめになったことを確認しております。それ以外の減便については明確な理由は分かりませんでした。輸送の効率化が図られた結果、減便したと考えられるとの回答でございました。

JR四日市駅から貨物列車の運行状況について説明しましたが、貨物の輸送量についても資料がありますので、併せて説明をさせていただきます。

ページ右下にあります表をご覧ください。

こちらの表は、三重県統計書に記載されておりますJR四日市駅の貨物輸送量について、平成20年度と令和2年度——これは公表されている現時点での最新公表値となりますが——における貨物の1日当たりの発送量と到着量を比較したものとなります。なお、発送量は原材料を加工したものの量であり、到着量は主に加工前の原材料の量となります。

平成20年度と令和2年度で輸送量を比較すると、発送量については約500t、到着量に

については約370 t 増加しております。貨物列車の運行状況としては、運行本数は減少しておりますが、輸送量は増加している状況となっております。貨物列車の本数が減る中で輸送量が増えているのであれば、1回の輸送量を増すために貨物列車の車両編成が長くなると推測され、貨物列車の車両編成に変更があるかについてもJR貨物にヒアリングを行いました。ヒアリングでは、1回の貨物輸送に係る貨物列車の車両編成については、JR関西本線は一部単線の区間があることから、駅のホームで旅客列車と対向するために、ホーム内に列車が収まる16両編成が限度であることから、平成20年以前から16両編成は変わっていないと。また、貨物列車の車両編成については、その日の積荷の量によって変更するものではなく、行き先で荷を積むために、仮に空であっても16両編成を基本に運行しているとのことでありました。運行本数が減っている中で輸送量が増加している理由としては、16両編成の中で効率的に積荷を輸送できていると推測されます。

追加資料、JR四日市駅における貨物列車の運行状況についての説明は以上となります。

○ 樋口龍馬委員長

ご説明はお聞き及びのとおりでございます。

この点につきまして、ご質問等ございましたら、まず集めたいと思いますが。

○ 笹岡秀太郎委員

資料ありがとうございました。よく分かる資料で、ありがとうございます。

JRのほうで幾つかのヒアリングもしていただいたという報告がありましたので、一応報告をいただきましたけど、一度それ、ペーパーに落としていただいて、当初の平成20年度との差をペーパーで見たいなと思いますので。これは慌てませんので、恐らく何かに落とし込んであると思いますので、また追加資料で申し訳ないんですけど、お願いしたいと思います。

それと、これ、本数が減って、報告のとおり、貨物の効率化が図られたんやろうなという気はするんやけれども、これが今後どういうふうな傾向をたどっていくのかというあたりのヒアリングはされましたか。例えばもっと効率化されると本数がもっと減らせるんだとか、その辺のあたりを教えてください。

○ 鈴木都市計画課長

ヒアリングの際に、将来の今お尋ねいただいた点については、具体的にはお尋ねはしていないんですけれども、ヒアリングの中で、貨物を引っ張る機関車といいますか、そういったものの能力が上がっているとか、そのような話は聞いておるんですが、ちょっと直接の答えにはなっておりませんが、将来の見込みについては、具体的にはちょっとお尋ねをしていないというのが現状でございます。

○ 笹岡秀太郎委員

ありがとうございます。

これ、全く貨物とは話は離れてしまいますが、随分以前に、この臨港線を人が乗れるような路線にすると面白いねという話をしたことがあるんですけど、これ、法律的な位置づけというか、何か臨港線は貨物でなきゃいけないというような、そういう決めというか法律があるんですか。例えば、JR四日市駅から自由通路を造って港へつなごうという計画があるけど、臨港線がもしも人が乗れるような路線であれば、そんなことは可能かなという気がして。もう随分以前に一度、一般質問でしたのかな、ちょっと覚えがないんですけど、そのときたしか人は乗れないというようなお返事をいただいたかなという記憶があるんですけど。

○ 伴都市整備部長

JR貨物のこの線のほうに人輸送で使えるかということですけど、ちょっと記憶の中で確認させていただいたところではございませんので、改めて確認させていただきまして、先ほどの資料と併せて、またご報告させていただきたいと思います。

○ 笹岡秀太郎委員

よろしくをお願いします。

それと、貨物の質と言いますか、内容ですね、石油とかセメントとか、あるいはコンテナ。もう少し詳しい、石油でも何の石油なのか、例えば発送と到着では、原材料と違う形として出てくのかなと思うんですけど、細かくは言いませんけれども、具体的に大きなものというのはどういうものがあるのか、また知りたいんですが。

○ 鈴木都市計画課長

まず、石油のところにつきましては、原油から精製をするということですので、ガソリンであるとか重油、軽油、そういったものに、行きは原油で、帰りがガソリン等になっているということです。それから、あと、ちょっとコンテナも何便かあったと思うんですが、コンテナの具体的な中身を併せて確認させていただいておるんですけども、ヒアリングのときにお聞きしたのは車両部品、これは主にホンダ関連というふうに聞いておりますけれども、それとあと、青果——果物ですかね——であるとか、あと、ほかのマテリアル、原料のものというようなことを聞いております。これは到着のほうの主なコンテナです。発送のほうのコンテナについては化学工業品というふうに聞いております。

○ 笹岡秀太郎委員

ありがとうございます。

それで、以前、これを高架にしようとしたときに、JRの貨物ヤードを羽津古新田へという話で、そんなときもありましたよね。それが頓挫して、JRの貨物ヤード、あのままずっとあるわけやけど、何かもう少し、例えばもう少しコンビナート寄りに貨物ヤードを造るとか、そういう何か代替案というのは行政として考えなかったんですか、当時。その辺を知りたいんですね。

○ 伊藤（勝）都市整備部理事

基本的には貨物ヤードを羽津古新田という形で決めさせてはいただいているんですけども、そこへ決める過程におきまして、河原田のほうで検討したというような経緯はございました。

○ 笹岡秀太郎委員

それが流れたということは何かの要因があったんだろうと思うので、その当時、河原田でどういう計画があったのか、また教えていただければ。

○ 樋口龍馬委員長

よろしいですか。

以前、私、秋田市を視察させてもらったときに、秋田市がクルーズ船用に、貨物の鉄道を使ってクルーズ船で到着した客を限定的に運んだというのを視察してきたことがあるん

ですよ。法的に不可能ということではないと思いますので、その事例も調べてもらえば多分すぐ出てくるとと思いますので、一回調べていただければなと思います。

今、笹岡委員から求められた種々の資料についてなんですが、準備できるかどうかの確認を取りたいと思います。時間については限定的に限ったものではないというお声でありましたが、準備ができるかどうかについて、鈴木課長かな、お願いします。

○ 鈴木都市計画課長

ちょっと確認ですけれども、この平成20年度とか令和2年度の内訳みたいな意味合いでしょうか。本日お示しさせていただいた資料の、よりちょっと深いところということで、細かいところという意味でしょうか。

○ 笹岡秀太郎委員

そんな詳しいところまで求めていませんので、概要が分かるような資料でいいですよ。

それと、河原田は、これって議会でもまれたの。当時覚えていないけど、早川さん、覚えておる。

(発言する者あり)

○ 伊藤（勝）都市整備部理事

一時中止をするということで、平成20年10月31日に議員説明会をさせていただいた折に、当時のJR周辺活性化事業の経緯というものをつけさせていただいています。それによりますけど、私どももちょっと入っていない段階なんですけれども、議会のほうには、河原田地区を移転先に絞り込み、地元と協議をする旨を開始したというのが平成4年頃にあったりはしますので、当時どのようなことがあったかというところまで私のほうでは調べていませんが、そういうような状況で議会のほうには報告をしているような状況となっています。

○ 笹岡秀太郎委員

平成4年というとなかなか資料も残っていないかも分らんけど、どういう意図で立案されて、それが流れて、どういうふうな経緯があったのかだけ、ちょっとまた、慌てませ

るので、資料をお願いします。

以上です。

○ 伊藤（勝）都市整備部理事

またその経緯を含めてつけさせていただいて、深くその下まで、どこまで探れるかはちよつと今ご答弁しかねるところがあるんですけども、分かる範囲でご提出させていただきたいと思います。

○ 鈴木都市計画課長

追加資料のほうにつきましては、本日説明をさせていただいた部分、それから、ちよつとやり取りとかもさせていただいてお答えさせていただいた部分も含めて、改めてちよつと整理をしまして、多分数日のうちには皆さんのほうにお出しできるかと思います。

○ 樋口龍馬委員長

よろしくをお願いします。

それでは、ほかにございます方。

○ 加納康樹委員

ご説明はいただいたんですが、改めてですけど、運行本数が、ですから3割ぐらい減って、なんだけど貨物輸送量は2割ぐらい増える、行って来いでいくと輸送効率が1.5倍ぐらいになっておるんですけど、そんなに効率が上がっているというところをもうちよつと私たち素人に分かるようにご説明いただけるとありがたいんですが。

○ 鈴木都市計画課長

先ほどご説明をさせていただいた程度のことしか、ちよつと私ども現時点でつかめておりませんので、本数が減ったけど量が増えているというあたりを、ちよつと改めてJR貨物のほうにも再ヒアリングをさせていただきたいなというふうに思っております。

○ 加納康樹委員

ぜひお願いします。いいことなんですけど、16両編成が変わらずで、効率が1.5倍にな

るって、それはすばらしいことなんですけど、ちょっと理解に苦しむので、例えばJR四日市駅の貨物輸送量の中に、それこそそこでフィーダーしたトラックの分が入っているんじゃないかとか、何かうがった見方もできなくはないので、分かるようにお願いします。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 早川新平委員

資料、ありがとうございました。

ここで、僕、前回も含めてやけど、一番問題になっておるのは、あそこの諏訪新道のところの、貨車の入替えで長時間踏切がストップしておるとというのが一番のネックなのかなと思っているんです。もしそれ、違うんやったら違いますと言ってもらったらいいやけど。この16両編成で運行しておる分に関しては、物すごく効率的になっているのでいいんだけど、現実として今の問題になっておる諏訪新道の踏切がどれくらい、時間帯、何時から何時やと貨車の入替えで長時間、何分ぐらいという、その表というものはあるのかな。現実把握されているのかな。

○ 橋本都市計画課計画GL

都市計画課の橋本です。

以前、平成21年度に踏切の遮断時間の調査をしたときには、今おっしゃっておられるのは浜田の踏切かと思うんですけども、こちらについては、大体1回当たりの閉鎖時間が2.2分という形で調査の結果が出ております。

以上になります。

○ 早川新平委員

平成21年に調査をしてもらっているって分かっているんだけど、平均やから、一番長いときと、それから短いときというのが当然あるわけで、長いときのところで大渋滞が起って、現実には国道1号近くまで行っているという、そういうところが問題だと思っているので、もし分かるんやったら、最長どれだけ、それが何時、例えば夜の10時半とか、貨車の入替えの時間って結構決まっているところがあると思うんやけど、そういうところが

分かったら教えていただきたい。

理由というのは、16両編成ということで努力もしてもらっているのですが、これを止めるわけには絶対いかへん。ただ、そこの入替え、車みたいにうまくいかないのです、16両にするにはどれをどこ方向やというので連結するところで時間がかかると私は思っているのですが、そのヤードをほかのところへ造れば、そこのところがスムーズに、踏切の渋滞が解消されると思うので、今ちょっとお伺いしたんですけど、最長やとどれだけかをちょっと教えてください。

○ 橋本都市計画課計画GL

以前の調査では、浜田踏切なんですけれども、午前中であると大体午前10時から11時のときに一つ、420秒ほど、7分ほどの閉鎖が調査として確認されておると。夕方の15時から16時についても1本、約500秒、8分数十秒ということで、長いところが確認されておるという結果が得られております。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

何かこの前の説明では、貨物の時間はあまり決まっていなくて、日々の運行状況に合わせて入替えているという話だったように記憶をしていますが、今、早川委員が言われたみたいに、一定、貨物の入替え時間って決まっているんですかね。どちらですか。

○ 橋本都市計画課計画GL

一定ではないという形では伺っておるんですけれども、これはすみません、あくまでもちょっと調査した日に限った結果かと思っておりますので、という形になります。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

今度長いときがあったら僕も計測してみます。

○ 早川新平委員

もう切りがないので最後にしますが、富田の八幡踏切、あそこにはちゃんと踏切のと

ころに、夜の22時から何分ぐらいは入替えがっていうのがあるんです。確かにその時間、僕ら、そこを通らないので、現実何分かは知らないんです。だから、そのところで、例えば8分という。前回のときに消防とか救急車が今までそこで引っかかったことがないというのは、引っかかったことがないのが事実であれば物すごい運がよかったと思うし、7分も8分も止められているようなところは事前に分かっておるんだったら迂回もできる、緊急措置的にね。だから、そのところを、やっぱり事実を把握せんと、その入替えのところは、例えばヤードとか、そういうものを解消できるとか、いろんな方法があるので、原因を正直に実際把握せんと対応策というのは取れないんだらうなというふうな、これは意見です。

以上。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

ないようでしたら、次の、もともと予定をしておりましたみなとまちづくりプランについてに入っていきたいと思います。

○ 矢澤政策推進課長

政策推進課長の矢澤です。よろしくお願いたします。

資料のほうですが、戻っていただきまして、002資料（みなとまちづくりプラン（基本構想）について）をお開きください。

表紙をめくっていただいて、もう一つ、6分の3からよろしくお願いたします。

こちら、令和3年11月に産学官の協議会をもって策定されたプランになります。

まず、はじめにで、ちょっと経緯をご紹介させていただきます。

特に四日市港、霞ヶ浦地区において、輸送船舶の大型化、取扱い貨物の多様化、コンテナ化への対応というところで、周辺道路の整備も進んでいると。取り扱う貨物量は伸びており、霞ヶ浦地区が物流の中心となってきました。

一方、四日市港発祥の地である四日市地区、こちらは潮吹き防波堤であったり、末広橋梁、千歳運河など歴史的な資源があり、かつ中心市街地から近いというところもありまして、従来の物流機能に加えまして、市民、県民が憩い、にぎわう交流拠点としての活用が求められております。

こういった中、四日市商工会議所並びに民間さん、企業さんが中心となっております四日市港利用促進協議会、こちらが呼びかけ人となり、令和2年6月、官民一体となって四日市みなとまちづくり協議会を設立し、四日市地区の活性化に向けた将来像を描くみなとまちづくりプラン基本構想の策定に着手しました。

こちらのプランでは、四日市地区の将来像として、「モノ・ヒトがともに集う 出会い・憩い・賑わいのみなとまち～新たなよっかいち庭浦～」――これ、ぼうらと読みます――を掲げ、千歳運河のにぎわい創出プロジェクトであったり、第1埠頭の周辺整備プロジェクトをはじめとします六つのプロジェクトと二つの継続的な取組を取りまとめたところでございます。

右側になります。みなとまちづくりの協議会の委員さんということで、会長は四日市商工会議所会頭、副会長は四日市港利用促進協議会の理事、以下、四日市港管理組合、四日市港湾事務所が入っておるといふところなんです。

その下の、こちらがプランの素案づくりの組織になりますが、みなとまちづくりプラン検討委員会というところで、委員長に四日市大学の鶴田先生、以下、岡山大学の先生と産学官というところの方が委員として参画されております。

続いて、4ページをよろしくお願ひいたします。

ちょっとイメージ図のところも多いんですが、四日市みなとまちづくりプラン基本構想の概要でございます。

まず、左側、大きく青で囲ってあるところですが、こちらは将来像ですね、「モノ・ヒトがともに集う 出会い・憩い・賑わいのみなとまち～新たなよっかいち庭浦の実現～」というところでございます。

ここで出てまいります庭浦という言葉ですが、下のほうに※1であります、よっかいち庭浦という言葉ですが、1473年の外宮庁の宣案に記載された港名というところで、当時、既に4のつく日に定期市が開催されており、その外港として物流、人流の要衝としての活況を呈したというところから、よっかいち庭浦という言葉をもた新たに使わせていただいたというところなんです。

上に戻っていきまして、4点、将来像の四つのイメージというところです。

まず、「都市とみなとをつなぐ」。四日市地区は、海と陸の結節点として、物、人が外部との交流を図る港湾空間であると。地区内に広がる資源と背後の中心市街地との連携、ネットワークの強化を図ることで、交流人口の増加、観光振興に資する港町となる。

続いて、「交流と賑わいの創出」。平日は住民同士の交流の場を創出する、休日は周辺地域から人が集まるにぎわいの場として、水面を生かした非日常を味わう空間をつくる、こういったことで多世代に愛される港町になると。

続いて、「古き良きものと新しいものの融合」。四日市地区に点在する歴史・文化遺産、景観などを保存、活用するとともに、千歳運河沿い、第1埠頭を中心に、新たな文化、芸術、活動の拠点となる新しいものを整備すると。これらを共存、融合することで、多くの人が楽しめる港町となると。

最後に、「物流と人流の共存」です。四日市地区の発展を支えてきた物流機能を残した物の交流ゾーン、こちらに人の交流ゾーンを整備すると。人が行き交い、物が集まり、様々な活動が活発に行われる港町になるといったところが将来像のイメージでございます。

これを実現させるための五つの戦略が下にございます。

「歴史・文化」の観点、「交流・賑わい」の観点、「ゲートウェイ」、旅のゲートウェイとの関係、「まちとの連携」、アクセスですね、もちろん大事な「安心・安全」と、こういったところを戦略に掲げております。

右上が大体イメージを落としたところになります。ちょっと分かりにくいですが、一番右上の赤いところが第1埠頭のところになりまして、こちらが賑わいの拠点というところで、下の小さい賑わい拠点が千歳運河というところがございます。紫のモノの交流ゾーンというのは、従前からの物流エリアと、こちらもやっていくというところです。すみません、赤の小さいところは、旧の四日市港庁舎、みなと公園のところですが、失礼しました。

千歳運河のほうがこの青い点々の矢印のところ、左上のほうの赤い丸、こちらが潮吹き防波堤、稲葉翁記念公園、プロムナードが位置するところがございます。これを黄色い導線で結びながらJR四日市駅、中心市街地にもつなげていこうというのが大まかな構想になってまいります。

めくっていただきまして、5ページです。

先ほど申し上げました六つのプロジェクトと、二つの継続的な取組というところで、一つ目、大きな、千歳運河賑わい創造プロジェクト。千歳運河沿いを物流のための運河から

にぎわいの空間としての運河に再生すると。短中期的にはイベントの実施によってにぎわいをつくり出す。運河沿いのプロムナード整備を継続して進めていき、長期的にはにぎわいの拠点の場を整備するというところで、これ、下がイメージ図となっております。左側が末広の物揚げ場で、右側が千歳の物揚げ場で、今、こちらが護岸の整備が実際されておるというところで、上のほうの橋梁が末広橋梁となっております。

右側の第1埠頭及び周辺地区再生プロジェクト。こちら、老朽化した第1埠頭エリアを海辺のにぎわい拠点として再生する、港町のにぎわい、交流、観光機能を持った土地利用を図るというところで、左側の四角くなっているところは第1埠頭を緑地として整備したイメージでございます。客船のようなものがある右側が第2埠頭のところをイメージしております。

さらに下のほう、みなとまちめぐりルート整備プロジェクト。こちらは、歩行者、自転車が港町を楽しく安全に回遊するルートを整備してまいります。

公園再生プロジェクト。公園の既存ストックを生かして、市民の交流の場としての緑地空間として再生するというところなんです。

安心・安全プロジェクト。こちらは、既存道路や施設について対策、検討を行いまして、さらには第1埠頭の用途転換、これが上の第1埠頭再生プロジェクトがかなった後になりますが、用途転換に伴う避難計画の見直しも行うと。

下のみなとアクセス向上プロジェクトは、中心市街地からこういったところへのアクセスの向上を行うというところなんです。

あと、二つの継続的な取組というところで、みなとまちづくり推進体制構築と持続的なエリアマネジメントの推進と。みなとまちづくりを計画的に実施していく体制を構築し、持続的な運営を行うエリアマネジメントの推進を行うと、図っていくと。

最後、みなとまちづくりイベント・企画、情報発信と。クルーズ寄港時のイベント、四日市港線を生かしたイベント、みなとまつりなどを定期的を実施して、交流人口を図っていくというところなんです。

6分の6ページでございます。今後の取組方針というところなんです。

このようなプランを策定したところですが、まずは、3年、5年単位で実現すべき目標を掲げ、イベント等の取組を実施しながら、ハード整備、ソフト対策の実現可能性を把握すると。先ほど申し上げました六つのプロジェクトの実現に向けた施策の深度化、見直しを図り、段階的にみなとまちづくりを推進するというところなんです。

実現に向けた課題が下にあります。

まずは、みなとまちづくりを継続的に検討、実施する体制構築と長期的な運営と。推進する体制を構築する必要があるというところです。

二つ目には、多くの関係者の協力と連携の強化と。港湾地区には、それぞれ地権者、物流業者等、多くの関係者が存在しております。こういったみなとまちづくりに対する、まずは理解、協力を得る必要があります。

3番目が財源の確保。こういったみなとまちづくりに必要となるソフト、ハードの事業をするためには多くの資金が必要となってまいります。

4番目、施設整備に関する調査、検討。四日市地区の、先ほど申した第1埠頭のような港湾施設はかなり老朽化しております。これら既存ストックの有効活用、新設に関する技術的手法、それに係る整備コスト、様々な調査、検討も必要となってまいります。

5点目、民間進出を促すための支援スキームの構築。みなとまちづくりに参画する事業者を支援するスキームの構築も必要になってまいります。

6番目、取組を継続する担い手の発掘とイベント企画の継続的な実施。これら、みなとまちづくりを推進していくための地域の中での積極的な関わり、活動してくれる担い手も必要になってまいります。

最後、プランの柔軟な見直しというところで、港湾を取り巻く環境、社会経済情勢の変化があっても物流機能、人流機能というのが共存でき、四日市港が競争力を持った港としてあり続けるために、プランというのにも必要に応じて柔軟に見直していくことも必要であるというところでございます。

最後、今後の実施体制というところで、右側になります。

みなとまちづくり推進委員会というのを昨年つくりまして、これが実際の実施体制というところです。さらに、この下には三つの分科会が設置されまして、具体的に今活動を始めたところでございます。

分科会1、2、3とありますが、一つ目は第1埠頭再生分科会と申しまして、主にここは港湾事業者様が入っている分科会というところです。二つ目の分科会は、千歳運河にぎわい創造分科会と申しまして、観光協会さんをトップに、学識の方、企業の方が参画されております。分科会の三つ目が四日市地区周辺活性化分科会と申しまして、こちらにも学識の方、産学の関係者が入って活動が始まったというところでございます。

今後の取組内容ですが、継続的な取組を推進する体制づくりというところで、先ほど申

上げましたみなとまちづくり推進委員会、こちらを昨年12月に設置しまして、分科会も、年が替わりまして、令和4年2月から設置して活動を開始したところです。

2点目がみなとまちづくりに向けた機運醸成というところで、みなとまちづくりに向けた活動状況の情報発信というところで、このプランの公表とともに、ホームページ、間もなく、今週来週のうちには、協議会としてホームページを開設する予定です。あとは各種にぎわいづくりのイベントの企画、実施というところでございます。

3点目、千歳運河プロジェクトの推進のための検討と。こちらは、まず社会実験の企画、実施というところで、新たな活用というところで水面活用イベントというのも今検討しておるところでございます。あとは、具体的にこちらが絵にあったような夜景クルーズの発着場所として使えるのかどうか、こういった検討も進める必要がございます。

4点目、みなとまちめぐりルートの整備プロジェクト・公園再生プロジェクトの詳細検討というところで、こちらも公園空間の活用方法の検討であったり、既存の案内板の更新、新設位置の整理、見直し、さらには、まちめぐりイベントの検討、実施もしてまいります。

最後になりますが、5点目、第1埠頭及び周辺地区再生プロジェクトの推進のための検討というところで、特に第1埠頭を活用されております港湾関係者の理解が必要ですので、協議の継続というところと、関係企業との対話の継続といったところを進めてまいります。

以上、こちらが昨年11月にまとめられました、四日市みなとまちづくりプランの概要となっております。説明は以上です。

○ 樋口龍馬委員長

ありがとうございます。

ご説明はお聞き及びのとおりでございます。

みなとまちづくりプランにつきまして、ご質問ございます方、挙手にて発言をお願いいたします。

○ 加納康樹委員

別にご説明いただいたことに特段はないんですけど、今回の特別委員会に出してきたのは、何でわざわざ概要版のほうを抜いてきたんでしょうか。本編を抜いたところで倍ぐらいになるだけじゃないですか。今どきペーパーレスなので、本冊のほうから説明してもらってもよかったのに何で概要から説明したのかがよく分からなくてずっと聞いていたんで

すけど。

○ 矢澤政策推進課長

加納委員のご指摘もあれなんですけど、一番説明していて、端的にお伝えしたいところを概要版と本冊からちょっと今回再編させていただいたというところで、特には意図はないんですが、あまり多いのはいかがかと思って整理した結果が今回の資料というところですよ。

○ 加納康樹委員

ちゃんとした基本構想でも、たしか11ページ、そんなものですよ。だから、こっちのほうが、今ネットから引っ張って見ているんですけど、これから説明してくれたほうが分かりやすいのになと思いつながりながら聞いていましたというだけです。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 笹井絹予委員

このみなとまちづくりって、何かにぎわいとか書いてあるんですけど、つくれるんでしょうか。

○ 矢澤政策推進課長

つくるために、まず、この構想というのを産学官の協議会でつくったところですので、正直パース図というのは、実現というのはまだやっていかないと分からないというところもあります。そのために、まずはにぎわいというところもございますし、港湾事業者様、まだご利用いただいている土地利用というところもありますので、まず、そういった関係者の皆さんの理解を得ながら、先ほど申し上げましたが、水面を活用したイベントというのは、新しく秋に、スタンドアップパドルというような、今までにない港の活用の方策も今協議会で検討しておるというところで、ちょっと今までと違う、同じようなことをやっていますというところもございますので、協議会で知恵を出しながら、新しいにぎわ

いというのを検討しておるところでございます。

○ 笹井絹予委員

ありがとうございます。

今までに何かこれとは別でそういういろんなイベントをして、港で、何かそういう模範例みたいなものがあるんでしょうか。

○ 矢澤政策推進課長

四日市港管理組合のほうで、大四日市まつりに合わせて四日市港まつり、今年度も開催しますが、こういったものは毎年やっておったり、鉄道事業者さんと協力してまち歩きイベントというところはやっておりますが、どうしても今まではその日限りのイベントというところに終始しておったかなというのがありますので、今回は、まずは新しいイベントをしながら、その中で課題を見つけていながらハード整備、これならできるところ、関係者の協力が得られるというところを探りながら、要は長くできるようなものを探っていきたいというところでございます。

○ 笹井絹予委員

ありがとうございます。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 荻須智之委員

ちょうど港で、これ、やめましょうという一般質問をしてしまったところなんですけど、どうしても港って産業車両が行き交っているところで、千歳地区はもう駐車場が造れない。ということは公共交通機関に頼らなアカンので、あそこへ一番行きやすいのは船なんです。船なら早いんですけど、何ともしようがないなど。

それで、さっき笹岡委員が言われたように、貨物用の線路が使えたら確かにいいと思うんですけど、恐らく非常に乗り心地が悪いんやと思いますけれども、それでも何とかそういうものができたとしても、港ってすごく危なくて、例えば神戸港で学生のバイトがもや

いの綱の近くにおったら、もやいのロープが切れて、それが飛んできて即死したというようなことがあって。港って、私は子供の頃から出入りしているもんで危ないところやなという印象があって、果たして産業関係の港湾従事者の仕事をされる方にとって、観光客とか物見遊山の人が入ってくるということがプラスになるのかなと思って、それは港で聞いてみたら確かにそうやというようなこともあったんですが、そこへわざわざ、この一番奥の千歳をにぎわい創出というのであれば、よっぽど漁港としての役割を終えた——富洲原港になっていますけど——旧富洲原漁港から富双公園のあたりというほうが、ここは富洲原駅からも富田駅からも近いですし、車のアクセスもいいし、車のさばきもできると思うんですけど。富洲原港内には民間のマリーナもあったりということであると、人流を創生していくのはすごく、ここに比べれば現実的かなと思うので、どうして千歳にこだわられるのかが理解できないので、そういうことも聞いたんですが。

確かに旧港の灯台や潮吹き堤防はいいんですけども、潮吹き堤防ももはや半分陸地になっていて、実際の役目を果たしていない。これは見るのにはいいんですけども、そこへわざわざ行っていただくというのは難しい。それと、稲葉三右衛門記念公園の模型も長いこと壊れていて、よく直せって言われたんですが、これは直していただいてありがたいんですけども、あそこへも自転車か歩きでないと行けないわけですよ。ですから、あそこへ船で行ってポンツーンに止めさせてもらって、そういう来た人に会うと、どうやって来たらええんやということをよう言われて、その辺について、アクセスの方法も一緒に考えていらっしゃるのかなというのが。まさに貨物路線を使うというのは一番いいとは思いますが。

1号岸壁のあたりに、イタリア村は名古屋で3年で潰れましたけど、そのようなお店をやって、じゃ、酒を飲んで帰れるのかということもあって、その辺、一緒に公共交通機関も形成されるのかどうか、そういう計画も入っているのかということで、ちょっとお考えを聞きたいんですけど。

○ 矢澤政策推進課長

確かにパース図にあるというのは、大分先の、何十年も先のイメージというところもあるかも分かりません。今との間のギャップというのはこれからやっぱり埋めていかなきゃいけないのかなというところはあります。そもそもこの地を人と物の交流というところも、最初の、はじめのところにありましたが、中心市街地に近いというところと物流のメイン

が霞に移ったというところ、四日市地区には歴史的なものがあるという、この既存のストックを活用しながら新たな流れをつくっていこうというところが協議会のスタートであるというところがございます。

委員おっしゃるように、まだ物流も動いているというところもありますので、当然アクセスの問題というのも課題として認識しております。これが道路として整備していくのか、次世代モビリティというのも検討しながらやっていくのか、これはまさに今から検討していくというところがございます。

○ 萩須智之委員

ありがとうございます。

確かに歴史的ストックという言葉が使われたと思いますけど、相生地区からの運河とか、今までもう既にたくさんお金をかけていただいて、立派な橋を造ったりしてもらっているんですが、それにしても、今、人口重心が羽津のあたりに来ているので、中心市街地に近いとはいえ、人間はあんまり住んでいないんですよ、こっちのほうは。それもちょっと考慮していただけたらなと思いました。

逆に、富洲原港というのは生かしていこうというお考えは全くないのかなと。もう漁船は3隻しかないんですよ。若い漁師さん1人だけなので、もう本当にこの先どうかなという状況でも——既に富洲原漁港ではなくなっているんですよ——こっちについては、もう全然そういうお考えがないのかだけ、最後確認させていただきたいんですが。

○ 荒木政策推進部長

政策推進部、荒木でございます。

漁港につきましては、管轄が商工農水部になりますが、私が聞いておる範囲内でお答えさせていただきます。

漁港については、委員おっしゃっていただいたように、楠漁港をはじめ、結構担い手不足というのに陥ってきて、あるいは合同の漁港としてできやんかとか、そういう再編計画の検討も、地元の漁師の方々と始めたというのが、楠地区の漁港についてはそういう例もございます。富洲原漁港と富田漁港についてはそういった話は聞いてございませんもんで、このまま使い続けるものというふうな認識でございます。

○ 荻須智之委員

最後に確認です。富洲原漁協というのは、四日市磯津漁協の富洲原支部ってなっているんですね、富田もそうですよね。ですので、もう漁業従事者のほうがそういうふうさま変わりをしてきているというのに合わせて、その次は、やっぱり何十年も先って、先ほど言われたので、考えていただくべきかなとは思いますが。このままいくと、もう取れるものはなくなります。去年の12月、一般質問した状況がどんどん進んでいて、除草剤、農薬の濃度がどんどん上がるにつれて、もうシャコ、エビはゼロです。今年特にゼロです。ヨシエビとガザミは種苗放流しているから何とか取れていますけど、あれ、放流しなかったとしたらほぼゼロですから。ですので、もうコウナゴもいないということで、本来この地区の漁師さんが取っていた魚、もうほとんど駄目になっていると。悲しいかな富洲原漁協の方や富田漁協の方はサワラとかハマチをよう取らんですよね。サワラは増えているんですけど。そういうような形でもうミスマッチも起きてきているので、その先を考えてあげないといけないかなとも思います。これで終わります。

○ 早川新平委員

今、荻須委員からちょっともうそれでいってしまったんやけど、まちづくりプランって、千歳地区と、これ、田中市長のとくに、文化元年というのをうたわれて、千歳を観光のほうで、実働は霞のほうやと。こちらで倉庫群とかいう部分があったというあれがあって、これが脈々とまた受け継がれているのかどうかというのをちょっと教えてほしいんだけど。その発想でこういうプランが今またクローズアップされてきたのか、そこだけちょっと教えてください。

○ 矢澤政策推進課長

このプラン、市も参画しておりますが、産業界の皆さんからというところがあります。千歳運河のほうにパース図でありましたけど、クルーズの発着船をイメージしたものがありますので、今行われております夜景クルーズが始まったというところの流れというところも、このプランにはつながっているのかなというところではございます。

○ 早川新平委員

ありがとうございます。

これも七、八年前か、田中市長のとくにある議員さんが、潮吹き堤防のモニュメント、あそこ、たまに僕、行くんやけど、壊れているときが非常に多いのと、まず駐車場がない。これはもう行政が知っているんで、にぎわいと言うんやったら、にぎわいというのは何かといたら人が集まるんだよな。だから、先ほどちょっとその交通手段、まだそこまでいっていないと思うんだけど、立派なものもできたとしても、そこへ行く交通手段、人があって初めてその地域がにぎわうって、あくまでも人が中心なので、それさえももう10年近く、あそこ、何も駐車場、改善されてへんのやわな。だから、その目先で、たまに小学生が社会見学か何かでバスで来ているんやろうけど、バスを遠いところに置いて歩いて来ている。

だから、その在り方、そういったものを考慮すると、一つずつぽつんぽつんとつくっても、そこへアクセスする交通手段、先ほど言ってみえた。そこはやっぱり人を媒体としなきゃいかんのと、それから、プロムナードで人の交流ゾーン、すごく堤防の外側って広くきれいにしてもらってあるわ。だから、そうやけど、そこへ行く手段もないというところが、10年以上、私、議員になってからでも放置されているというかな。だから、そのところをやっぱり改善して行って、みんながいいなと、たまに撮り鉄とか、跳ね上げ橋でも、趣味の方は撮っているけど。

だから、そういった部分のところを、せっかく文化遺産というのが、日本で1か所の跳ね上げ橋があるんやで、それをクローズアップしてやっていくとか、そういったところのある文化遺産というものをもっと考えて行って、やってからでも私は遅くないと思うの。アドバルーンをでかく上げるのではなしに、そこへ行く交通手段。先ほど荻須委員も言った、どうやって行くのという話で、このところ、人ありきというところが、何か立派なものをつくったんやけど、そこへ行くところがなければ、昔のハウステンボスみたいなもんで。だから、そのところをやっぱり考えてもらわんと、根底は人間やというところがちょっと抜けていると、何をつくっても頭でっかちになるというのを物すごく危惧しているんやけど。そういうところは、今、計画途中かも知れんけど、矢澤さん、何かあったら一言だけ欲しいな、人に対してのアクセス方法。

○ 矢澤政策推進課長

早川委員のご意見、ごもっともというところがございます。やはり歩くにはちょっと遠いというところがあります。ただ、実際駐車場を整備する用地がないというところもある

ので、要は土地を持って活用していただいている港湾事業者さんのご理解も要るかなというところもあります。そのためには、今の単発的なイベントとか、今まで従来どおりの情報発信ではなかなか難しいというところもありますので、今そこを協議会としても、四日市港管理組合としてもにぎわいをつくりながら、人がやっぱりここに寄っていきたいというのを今まで以上につくり出して、関係者のご理解もいただきながら、それだったら駐車場として提供できるよとか、そういった、時間はかかるようですが、まずはちょっとそこから辺から始めていきたいというところがございます。

○ 笹岡秀太郎委員

私は、四日市はもうずっと未来永劫、港を中心としたまちづくりというのはメインテーマにしとかなど思っているのね。というのは、私は物すごく楽しみにしておるんですけど、我々も手伝えることがあったら一生懸命やりたいなという思いで見せてもらっておるんだけど。

庭浦という言葉が私、非常に興味があったのね。ところが、四日市の市民に庭浦というのがどれだけ定着したやろうという気がして聞いても、何それという人が多いやね。行政側で庭浦というせっかくいいワードを出したのに、何で定着せんやろうって私は思っておるんやけど、定着していますか。

○ 矢澤政策推進課長

正直申しますと、私も今回これで初めて知ったというところもでございます。今、協議会のメンバーでは、やっぱり庭浦という言葉を中心に、庭浦ミーティングという言葉で、ミーティングというのは単に会議じゃなくて、ここに集って新しい交流をつくっていこうという、庭浦ミーティングというところで、ちょっとこれをキーワードに協議会、いろんな関係者がおりますので、やっていこうというところで、正直、すみません、私も勉強不足で今回初めて知ったところでございます。

○ 笹岡秀太郎委員

せっかく私、いいワードやと思っておるもので、何とかいい工夫をしてもらって。

あと、もう一つは、先ほども出たけど、やっぱり四日市は港を中心としてまちづくりを進めていくというのは財源にも影響するんやな。特に港を中心としたまちづくりをしてい

こう、港というワードやと国も金を出してくれやすいわね。例えば、いなばポートラインを南進させるとか、してもらおうとか、四日市ではできへんのやで。だから、そういうイメージで、国が金を投入しやすい仕掛けというのも行政側として働きかけていくというのも大事なかなという思いがするんですね。その辺のもう少し財源の裏づけもつけていけるような視点が欲しいなと思うんですけど、どうですか。

○ 矢澤政策推進課長

このプランも必要に応じて経済情勢とか社会状況に応じて見直すというところもあります。現在、将来の今パースができたところですので、やっていく中でもうちょっと具体的な課題とか、特にハードの課題とかが出てくる中で、うまく国のメニューも引っ張っていけるような、メンバーには四日市港湾事務所さんも入っておりますので、うまくそういったところの知恵も借りながら進めていきたいと思っております。

○ 笹岡秀太郎委員

ありがとうございます。

それと、もう一つは、四日市は港と言ったけど、環境もやっぱりもう少しテーマに出でこないといかんなと思っているので、例えば四日市港の水質なり環境が改善されたそういうものをもう少し市民に出していくとか、要はそれが見える化させるとか。例えば、四日市の海岸線を市民から遠ざけてしまったんやから、せめて四日市港に、例えば水生生物が見れる水族館みたいなのがあったとか、そういう夢のある何かをつくっていくと、もう少し面白いイメージに膨らんでくるのかなと思っているんですけど、どうでしょうね。

○ 矢澤政策推進課長

ありがとうございます。

水面を活用したイベントというところで、まずはイベントからではございますが、イベントをやるに当たって、実際水質を検査してみると全然問題ないよというところでしたので、こういったイベントを通じて、きれいな安心して寄れるところだよというところからまず周知していきたいなと思っております。

○ 笹岡秀太郎委員

市制何周年かのときに、あそこの、納屋小学校の跡。

○ 樋口龍馬委員長

なやプラザ。

○ 笹岡秀太郎委員

あそこでやった水族館が大好評やったやないですか。多くの市民が寄って、なおかつ有料でも来ましたよね、あれ。そのぐらいやはり四日市の市民って、水辺に飢えている、水にはやはり、四日市には四日市港があって海岸線があったんだというノスタルジーもあるので、もう少しその辺も生かしてもええんかなと思うし、やっぱり産業と、それから港で、海岸線が多かったんやから、せめて市民にそういう潤いを与えるような施策展開をしていく。その辺は、やはり行政責任としてあるんやないかと思うんですよね、どうですか。

○ 荒木政策推進部長

おっしゃっていただいたように、委員のおっしゃっていることについては、私どものほうも強く感じておるところでございまして、一貫して総合計画の中でも港を中心としたまちづくりに取り組んでおると。今回についても、やはり私ども、近鉄四日市駅周辺ということで再整備を始めてございますが、これと連動した形で、このみなとまちづくりプラン、先ほどからアクセスというようなことも出てございますが、その辺も含めまして、中心部と市街地と、市民の方に少しでも港を近くに感じてほしいという思いもございまして、みなとまちづくりプランと今の近鉄四日市駅周辺の計画とも連動させるような格好で動かしていきたいという思いでやっていこうということでございます。

以上でございます。

○ 笹岡秀太郎委員

最後にしますが、このプランを見ておると、臨港線の活用が出てこんよね。せっかく物流が中心街とつないでいるんやから、臨港線の物流機能ももう少し市民に理解していただけるような仕掛けみたいなものを活用していくというのを、ぜひ庭浦ミーティングでやっていただくとありがたいなと思うので、お願いしたいと思います。

以上です。

○ 山口智也副委員長

笹岡委員の話を聞かせていただいている、まさに僕もそのとおりでなというふうに思って聞かせていただいていた。私も母親が富田の出身でして、昔あそこに浜がありまして、あそこでよく遊んだと。本当に今のコンビナートの姿からは想像がなかなかできないんですけれども、四日市もそういうところが一部ありますけれども、素晴らしいところやったんやなって。今の時代の子供たちにもそういった環境というのも、ぜひ海辺に親しむ、そういった四日市の市民であってほしいなと思うんですけれども、なかなか僕ら、四日市港って素晴らしい港なんですけれども、それを四日市市民、ほとんどの市民がなかなかそこを日頃触れ合う機会がないということで、今回のこのまちづくりプランもぜひ、できるできないというのはその都度、やはり判断をしながら、あると思うんですけれども、ただ、やはり将来像に向かって議論をしていかなければならないなというふうには思っております。

ちょっと1点だけ質問させていただきたいんですけれども、先ほども荒木部長のほうから、近鉄四日市駅、JR四日市駅の整備と、港の今後の整備と連動させていくんやというお話をいただいておりますけれども、資料の5ページの、今回新たにスタートした四日市みなとまちづくり協議会の下にぶら下がる、みなとまちづくり推進委員会というところで、今後3年程度の取組内容というのが、①から⑤まで書かれております。当然ながら四日市のエリアの中の話の話をテーマとして取り扱っていくということで、この内容を見るとあるんですけれども、先ほど部長が言っていた、近鉄四日市駅、この中心市街地との連動、つながり、一体として考えていくというところで、しっかりその情報共有といいますか、この推進委員会の中でもそこら辺はしっかりやっていくのかというところ、その点だけ確認させていただきたいと思います。

○ 荒木政策推進部長

おっしゃっていただいたように、情報交換、情報を密にしていくと、連携を密にしていくということについては、非常に重要な視点だというふうに思っております。きちっと推進協議会の分科会に至るところまで情報共有のほうをしていきたいというふうに考えています。

○ 山口智也副委員長

今回の、この今のタイミングというのは本当に大事なタイミングだと思っていて、なかなかこんなタイミングってないのかなと思っています。今後50年、100年をハード的にも決定づけていくようなタイミングという中で、特に産業界、昨日の大学誘致の話もしかりなんですけど、産業界もしっかり声を上げていただいている、このみなとまちづくりプランも商工会議所のほうで主導していただいている、この産業の動きもある中で、行政だけが勝手にわあわあ言うておる、議会だけがわあわあ言うておるといふんじゃなくて、一体として動きがあるというところをしっかりと捉えていく、そのチャンスをつかんでいくということが大事なのかなと思います。

繰り返しますけれども、できるできないはあると思います。こんなすばらしい絵を見て、こんなのできへんやろうって思うのが普通ですし、だけど、やっぱり議論をしっかり重ねながらそこで取捨選択をしていくということが僕は大事なのかなと思います。それが四日市の将来都市像というところを議論していく上で大事なのかなというふうには感じております。すみません、長くなりました。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

○ 笹井絹予委員

先ほど笹岡委員も言われたんですけど、単発的なものとか、ちょっとしたちやちいものだと、なかなかその場で終わってしまって後々リポートがないとは思っていますので、水族館もそうですし、私もせっかくするのであればアウトレットみたいな、ああいうのもあると、ジャズドリームなんかも、ああいう感じのものとか、そういうアウトレットなんかがあるといいのと違うかなという、これは私の思いだけなんですけど、一応意見として。

○ 樋口龍馬委員長

コメントを求めますか。意見でよろしいですか、コメントを求めますか。

○ 笹井絹予委員

コメントは、意見として覚えておいてもらったらいいです。意見を言ってもらえるんだ

ったら言ってください。

○ 樋口龍馬委員長

じゃ、コメントを求めるといふことで。

○ 矢澤政策推進課長

ありがとうございます。

なかなかハード整備、いきなりそこへ行こうと思うと、今まで同様、大変なところがございます。先ほどから申しておりますが、イベント、にぎわいというところをつくりながら、駐車場、そういったところから積み重ねながら、最終ゴールというところを実現に向けてやっていきたいと思っております。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

○ 萩須智之委員

先ほどスタンドアップパドルとかって、特にサップのことですよ。あれ、港に浮かべるんですかね。どこでやられるかということと、あれ、もし航路に入ってきていただくちょっとやばいなど。というのは、富洲原運河でもウェイクボードをやっている連中がいて、もう説明するのが本当に大変なので、どうお考えかだけ。

○ 矢澤政策推進課長

実はこの5月に実験で、我々協議会でちょっと実験的にさせていただきました。そのときも巡回船もしながら、ちゃんとエリアを決めて、納屋緑地から、そちらから運河のほうに出て、潮吹き防波堤のところまでちょっと実験的にやってみて、次は、秋の10月半ばのイベント、そこでちょっと一般の方を入れて、まずは関係者じゃなく、一般の方を入れてできるかというところからやっていきたいと思っております。それで、定着するようであれば、うまく横につなげていくというところでございます。

○ 萩須智之委員

モーターボートをその間遮断できるといいんですけど、恐らく事故間違いないなと思って。海上保安部が聞いたらびっくりという話なので、それだけちょっと言わせていただいております。ありがとうございます。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

おおむね1時間経過いたしましたので、ここで休憩を取りたいと思います。

ここで、次は、昨日説明を受けました議員説明会の内容についての質疑を受けていきたいというふうに考えておりました、理事者の入替えがございます。ほかに本当にもうございませぬか。ここで戻ってもらうことができなくなる部分も出てまいりますので。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、私のほうから一言。本日まさに、現在JR四日市駅まで進められている整備計画等が、この先のみなとまちづくりにつながってくるんだよということであつたり、そもそもにぎわいの創出ということが可能なのかであつたり、港というものとまちづくりというものをずっと絡めていく必要があるような話なんだと。この特別委員会の中ではこういった議論が進められていくということが非常に重要だなというふうに考えておるところでございますので、今後も併せて、計画の中が、一つ一つの計画で完結するのではなくて、この計画が次にどのようにつながっていくんだというところにも視点を置きながら皆さんで議論いただければなというふうに感じたところであります。

それでは、休憩に入りたいと思います。こちらの部屋の時計の午後2時50分を再開いたしましたして、理事者の入替えもでございます。再開後は、先ほど申し上げましたとおり、昨日の議員説明会における説明について、今回は説明を理事者のほうから行わずに、昨日既を受けておりますので、いきなり質疑へと入ってまいりますのでよろしく申し上げます。

休憩いたします。

14 : 39 休憩

14 : 49 再開

○ 樋口龍馬委員長

それでは、会議を再開いたします。

昨日執り行われました議員説明会について、JR四日市駅前への大学設置の検討について、新図書館整備に向けた検討・協議について、近鉄四日市駅周辺等整備事業の状況について、こちら3点の議員説明会の内容のものを皆様のお手元、モアノートのほうには参考資料としてアップロードさせていただいております。昨日確認をしたとおりのものがございますので、この3点につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、挙手にて発言をお願いいたします。

○ 加納康樹委員

昨日は昨日で、今日は四日市市の将来都市像に関する調査特別委員会なので、JR四日市駅前への大学ということと、新図書館の整備、そして、どちらかというが一番形が見えているのは近鉄四日市駅周辺の整備事業についてなんですけど、大きく言ってこの三つの事業を、今この瞬間、行政の皆さんとしては、タイムスケジュール的にというのか、空間的にどう融合させて、一つ一つがぼつぼつなのか、ちゃんとまとまって一気に四日市というまちの魅力が上がる算段なのかとか、三つまとめる形での計画というのか、そういうことをお示しいただきたいと思います。

○ 樋口龍馬委員長

どちらが。

○ 伴都市整備部長

都市整備部、伴でございます。

スケジュール感のところですが、全てを網羅してございませんが、例えば013の昨日の

資料ですが、近鉄四日市駅周辺等整備事業の状況についてというところの10分の7をご覧いただけたらと思います。よろしいでしょうか。

こちらは、近鉄四日市駅周辺等整備事業、これとバスタの事業、スマート化というところも挙げてございますが、このスケジュール感のところの資料になります。

この近鉄四日市駅周辺等整備事業につきましては、事業当初よりリニアの品川―名古屋間の供用開始、2027年というところに一つ目標を置いてございます。この2027年の目標というところにおきましては、当初、近鉄四日市駅周辺の整備の構想、基本構想をつくりましたが、近鉄四日市駅周辺の乗り継ぎ環境の整備並びにJRの駅前広場の整備というところをまず構想で掲げて、これを2027年までに整備をしたいというところで、この事業が基になりまして、その後、中央通り、近鉄四日市駅西付近からJRまでの間の整備、あわせてJRからの自由通路で港へ向いてのというところとか、あと、最近におきましては、JR四日市駅周辺の整備というところも頭出しをしてきたところでございます。

スケジュール感につきましては、まずは2027年という一つの目標を置きまして、ここで最初事業を起こしました、近鉄四日市駅周辺とJR四日市駅前の乗り継ぎ環境整備、交通ターミナルの整備、ここを一つ、2027年という目標で整備を進めていきたいと思っております。その中で、あわせましてその間の中央通りの整備ですとか、港へ向けての自由通路の整備というところをその中で引き続き進めていくという、そういうスケジュールで今のところ考えてございます。

○ 荒木政策推進部長

先ほど都市整備部長のスケジュール感に合わせまして、私ども、まず、新図書館でございますが、こちらについては2027年、こちらを目途に整備を進めるというような目標を立ててございます。

それと大学の立地でございますが、昨日も少し答弁させていただきましたが、今、伴部長のほうから説明させていただきましたように、JR四日市駅周辺、この資料で申しますと、公的施設の立地検討とございます。ここに入れていくべく、我々としては進めておると。したがって、この駅周辺再開発というのをスケジュールに合わせて取り組んでいきたいと、かように思っております。

以上でございます。

○ 加納康樹委員

まず、これ、ちょっと昨日けちをつけようと思って、ですけど、昨日あえて発言しなかったんですけど、今、伴部長からあったからいいんですが、10分の7のページのところを見ると、このペーパーだけを見ると、リニア中央新幹線開通とだけあって、2027年という文字を消しやがったのでこのやろうと思っていたんですが、そうではないということは、これ、確認ですね、改めてですけど。

○ 伴都市整備部長

特に意図するところはございませんが、リニア中央新幹線の東京一名古屋間の開通につきましては、今いろいろなお話が出ておるといところがございます。一つの目標としてこの開通までにとというのは変わりませんし、当初はこれが2027年には開通目標ということで置かれていましたので、2027年というところの一つの目標というのは、今は変えてございません。

○ 加納康樹委員

ぜひ2027年目標でやってほしいんですが、ただ、じゃ、トータル的に都市像というところでまた戻ると、荒木部長のところ、やっぱりどうしても引っかかってくるのが大学誘致云々というところ、それもこの中の、昨日説明してもらった図面にあるけど、あの図面だけを見るとJRの駅舎を活用してみたいな、そんなような図を見せられると、これが2027年とずれてしまうのはちょっとおかしいよなとも思わなくはないんですが、大学誘致、高等教育機関、何でもいいんですが、やはりそれも現時点で若干見えにくいけど、あくまでこの時点では2027年目途でJR駅舎も考えているということなんですか。

○ 荒木政策推進部長

私ども、2027年という目標には置いてございますが、このJR四日市駅周辺、これの駅周辺の再開発、これと連動してやっていきますもんで、これも2027年ということであれば、私どもも2027年ということ目標を置いていこうというふうに考えています。

○ 加納康樹委員

くどういようですが、じゃ、JRの周辺の分が2027年ということであればというので2027

年なんですよ、都市整備部長。

○ 伴都市整備部長

交通機能のところ、ターミナル機能のところは2027年という目標を当初から置いてございますので、特にJR部分側で言いますと、JRの駅前広場、これは2027年までにつくり上げたいというところで、駅前広場をつくるとなれば、当然、今想定絵のように、駅舎周辺に何がしかの建物を建てようと思いますと、駅前広場に影響してございますので、こういうところの建物の規模感、位置感、敷地の範囲ですとか、そういうところは決めて、広場の整備は2027年までにしたいというところで、この建物を併せて2027年までにというところはちょっと厳しいかなと思ってございますが、そういう中で、港を向いての自由通路につきましては、一定設計、協議等、これから進めていくという中で、これの完成も2027年ということではありませんが、駅前広場整備の中でこの自由通路の検討というところは並行して進めていきます。

以上です。

○ 加納康樹委員

この辺までにしておきたいと思えます。思うところの最低限の言質は取れたのかなと思えますが、ぜひ、こちらとしても協力したいと思えますので頑張ってください。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

確認ですが、別にJR駅舎じゃないんですよ、いじるのは。JR駅舎の周辺に公共物を建てるというイメージですか。

○ 伴都市整備部長

まだ具体のところ、どういう形でというのは決めてございません。その中で、駅舎を残した形のままで、その周辺に建てるという案もあると思えますし、案の中の一つとしては、駅舎を触るというところも案の一つとしてつくるのかなとは思っておりますが、まだこれはこちら側の整理の中でございまして、具体の協議にまだ入ってございませんし、これまでのJR等との意見交換の中でも、いろんなパターンを市側で作成させていただいた上で、

また意見交換をといるところになっていますので、まだ今現時点で駅舎を触るとか触らない、それを含めるんだというところは決めたものではございません。

○ 樋口龍馬委員長

了解しました。

他にございますでしょうか。

○ 萩須智之委員

三つほどちょっと確認させていただきたいんですが、スケートボードパークが整備されるということで非常にありがたいんですが、あれ、めちゃくちゃやかましいんですけどいいのかなというのと、コンクリートじゃない材質とかがあれば多少は和らぐのかなと、樹脂製のもあると聞いています。それと、屋根はないのかなということで、これ、もう雨1粒でも降るとできなくなりますので、それを1点と、それから、ちょっと見落としていたので確認させていただきたいんですけど、現バスターミナルはどうなっていくのかなと。お願いなんですけど、この先は自動運転とかよく言っているんですけど、自動運転の車は何億円ってするので個人は所有できませんので、恐らくデマンドタクシーかバスみたいな形での供用が、今実験する車がまさにそのような乗り合い用に向けた車なんですけど、あれをターミナルに残しておいてほしいんです。今のバスタはそういう小さい車は想定していらっやらないので、一昔前の発想なんですね。ですので、何十年先をというのであれば、もう自動運転車が何台か走るような時代になってくるので、あと25年って聞いていますけど。それで、今のバスターミナルの扱いはどうか。固まっていないのなら、もう広場でいいですから残しておいてほしいなと思いましたが、三つ目が、JR四日市駅って切符を買いに行かれますか。昼間6人ぐらいいつも並んでいるんですよね。何で自動券売機があるのに並ぶのかというと、五所川原までとかいうとっぱいルートがあって、そこに駅員2名しかいないんですよ、切符切りの人と含めて。だから、いかにJRがもうやる気がないかということなんですけど、このやる気のないJRが果たして駅舎についての話に乗って見えるんかというのは、もう疑問ではようがないんですが、どんな感触かと、この3点伺います。

○ 戸本市街地整備課長

市街地整備課、戸本でございます。

それでは、1点目のスケボーのところでございます。まず、今、今度の社会実験をさせていただくという中で、スケートボードのパークを造るということで昨日ご説明させていただいたところでございます。本設の整備ということは当然まだ決定はしていないという状況の中で、スケートボードの影響などをこの社会実験を通じて十分に見極めた上で、次のステップ、どうなるかというところを検討していきたいというふうに考えてございます。

昨日、加納委員のほうからもご質問いただいた中で、現場はちょっと今、仮囲いというような格好で昨日設置がされておりますので、もう社会実験の準備に着々と入っていくというような今の状況でございます。

続きまして、現在のバスターミナルがどうなるかというところでございますが、基本的にバス乗り場、バスの乗降につきましては、いわゆるバスタのほうに集約をされるということでございます。現在、まず南の広場につきましては、この再編の中で、基本的には一般の送迎車、こういったものをまとめて確保するような広場に再編をする計画でございます。あと、西の広場につきましては、交通機能といたしましてはタクシーが入ってくるというような格好になってございます。

参考ではございますが、当然バスターミナル、バスタでございますけれども、やはり将来の交通、新たな次世代モビリティというところも当然視野に検討は進めていかなあかんというふうに考えているところでございます。例えばですけれども、もしかしたらこの社会実験で今使っておるようなナビヤアルマみたいなこういった車両も将来的に運行が進むのであれば、そこで展開ができるような格好で対応していくものなのかなと、今そのように考えているところでございます。

続きまして、JRさんのご意向でございます。JR東海様につきましては、この中央通りの再編に当たって、いろいろ会議体にも参画いただいております。私のほうもいろいろJRさんのほうとはこの会議、検討、計画づくりをするためにいろいろ意見交換なりをさせていただいております。感覚的にはJRさんのほうが大きく投資をすると、そういったようなところはちょっとない感じは受けておりますが、計画に対して、このまちづくりに対して非常に協力的に意見交換をしていただいております。そういうような状況であると認識しております。

以上でございます。

○ 樋口龍馬委員長

自動運転のバスは路線バスというふうに認めて、バスタの中に入れ込むことができるんですか。それとも自動運転のバスは、当面発着については考えていないということですか、そこだけ改めて。

○ 戸本市街地整備課長

当然路線バス、要は今の形ではない自動運転みたいな路線バスも、将来的に、法的に入ることは当然認められておるものというところでございます。今の中で具体的にもう導入が決まっておるわけではございませんもので、そこは現時点で入るといような話ではございませんが、法的には別に問題ないのかなというふうに考えています。

○ 樋口龍馬委員長

自動運転については2027年という縛りは何もなくて、社会実験にとどまっているものであるけれども、実際に運行されるようになれば路線バスという扱いになるので、バスタの中に発着所が設けられるという理解でよろしいですか。

○ 戸本市街地整備課長

運行には、路線バスとして走るためには当然いろいろな認可とかそういった手続が必要になりますが、そういったものがクリアされた暁には、そういった路線バスは入ることができるということでございます。

○ 荻須智之委員

ナイスアシストでよく分かりました。ありがとうございます。

そういう聞き方ですね。路線バスとしてバスタも使えるかということであれば、バスタ側でも乗り降りが可能だということでも理解できました。結局はタクシー乗り場が広がるという感じで、あそこに何か建つということになれば、自由度は保てるかなと。というのは、将来何が建つか分からないところというのはあったほうがいいと思うんですよ、ここの隣の土地とか。それは余裕を持っていただいたほうがいいなと思ったので確認させていただきました。

それから、スケートボードについては、これをやって好評であれば進めるというふうに解釈していいのでしょうか。どうでしょうか。

○ 戸本市街地整備課長

好評と申しますか、当然好評というところもあろうかなと思いますが、周辺の影響というのは非常に注視していかなあかんのかなというように考えております。そういったものがクリアできるのであれば、十分に設置をしていくということもあり得るかなというふうに考えております。

○ 萩須智之委員

そういう点では社会実験をしていただくというのは周辺の騒音に対する反応とかを見るのに、これは本当に実利的な実験かなと思いました。というのは、今もう市内で、あっちこっちで路上でやっているんですね、子供たちが。これはやっぱりやめよとなかなか言いにくいし、何せオリンピック種目ですから、国体種目になるような状態でございますので、ぜひともそういう練習場所というのを造って行ってあげたらいいかなと。

ですので、JR側でもいいと思うんです。子供は自転車でそっちへ行くとしますので、そっちはまだ比較的騒音に対する許容度が高いような気もするんですが、逆に商業施設が近いほうがいいんじゃないということが今回分かれば、そういうふうにしてもらったらいいかなと思いますので、どこに置くかということも考慮に入れて実験をやっていただければなと思いました。

最後のJRさんは、こうやって思っておいてください。旧国鉄債務は清算事業団が結局精算し切れずに放り出して、国へ20兆円近い金を戻して、国が借金として払っている。今でも1兆円ぐらいを毎年返して、6000億円ぐらいが金利でというので、国民1人1万円ぐらい毎年返しているような感じで、JRの会社の方たちはもうそれを忘れたような感じなんですけど、もうちょっと一般の市民、国民に対して申し訳ないなというような気持ちの態度を持ってもらってもいいのかなと。あまりにもつれないじゃないかと。だって富田駅も無人なんですよ、もう。非常に使いにくいということも言っていた方がいいので、もうちょっと強気で当たっていただきたいと思います。要望です。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。

○ 笹岡秀太郎委員

荻須さんの意見に関連するんやけど、2027年のキーワードやけど、名古屋駅が在来線と新幹線をクロスさせて、30m下で駅ができるんやね。駅舎というか、上につながっている部分というのは、当然JRの在来線、新幹線。近鉄は大分遠くなるんやわね。当然ながら在来線の利益を上げていこうと思うと、それを活用していくというのがJRの考え方だと思うんだけど、そういうのは行政側に何の示しもない。例えば、2027年に向けてちょっとJRももうけませというので、四日市も協力してくれぐらいのアクションはないの。

○ 伴都市整備部長

2027年のリニア開通に合わせてJRの意気込みというか、そういうところはないのかというお話ですけど、現時点でJR独自でどうするというお話は聞こえてこないですが、先ほどの繰り返しですけど、私どもの整備に対してのところでの協力というのは強い意思で示していただいております。

○ 笹岡秀太郎委員

今の計画を見ておると、JRを利用したほうが本当に便利になんやろうな、リニアを活用していこうと思うと。そうすると、近鉄も活用していくけれども、JRも活用していくという人がたくさん増えてくると思うんです。そういうのをちょっと頭の中に入れたまちづくりというのをしていかなと、やはりJRとの話合いにも多くが出てくる可能性も出てくるので、しっかりその辺、念頭に置いて進めていただければというふうに思いますので、よろしくをお願いします。もう特に要りません。

○ 樋口龍馬委員長

分かりました。

他にございますでしょうか。

○ 加納康樹委員

再びなんですけど、荻須委員のほうから自動運転、バスとかのところのお話が出たので、若干ずれるかもしれないんですが、お話をしたいと思います。

何かというと、私、おとついで東京に行ってマクニカさんの展示会に行ってきました。もしかしてこの中に行かれた方がいれば感想も聞きたいんですが、それで、展示会へ行くと四日市での実験をした、そのときの映像とかもめっちゃ紹介されていて、そうかそうかこんな感じなんだよねということで感心もしてきましたし、担当の方としゃべると、私としては、逆に行政側がどんなふうですかというのを聞きつつも、議員の立場なので何か文句はありませんかみたいな話を聞いたんですけど、そうしたら逆に、マクニカさんのほうとしては、いえいえ、もう全然、四日市さんがこういうふうにされたいというオーダーもどんどん言っていただければ、もうそれにうちとしては合わせるだけです、遠慮なく何でもおっしゃっていただきたいみたいな、そんな感じだったんですが、その辺の進展具合はどうか、もしくは、皆さんの中でおとついで行かれて、何ぞの担当があった方があれば感想も聞きたいなということです。

○ 樋口龍馬委員長

どなたが。

○ 伴都市整備部長

マクニカさんとの連携というところでございますが、連携協定を結ばせていただいて、今度の9月が協定後の初の実験になるんですが、これまでの2回の実験もマクニカさんに協力いただいてやってございますし、その中でいろいろ課題も見えてくるところもございます。それはシステムのところで、逆にマクニカさんがつかまれる課題的なところもございますし、町なかの移動というところでは、私どもが思ういろんな思いというところもございますので、そういうところは、実験に向けていろいろ準備段階のところから協力的にさせていただいておりますので、今回の実験も3週間強ということで、長期間の実験になるというところで、どういう走らせ方がいいとか、ルートについてですとか、その運用の仕方等も非常に熱心に、こちらの意見に対しても応答していただいておりますので、協定を結んだ一つの成果でもあると思いますし、協力体制がしっかりできておると認識しております。

○ 加納康樹委員

先ほど述べたとおりですけど、マクニカさんとしてもこの四日市とというのをちゃんとPRしながら事業もされているなどというのは実感をしてきましたので、部長おっしゃっていただいたとおりで、今後ぜひ、いいように使われるのも大事かもしれませんが、先ほども言ったとおりで、いろんなオーダーを出して、よりよい形をオーダーすれば多分それに応えようと先方は努力すると思うので、自動運転云々というところの成功も祈念をしております。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。ございませんか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

ないようでしたら、今日はここまでということになるんですが、次回は、理事者の方には若干の傍聴を求めて、基本的には委員間での討議、協議という形で考えております。ここまでの材料を基に、委員会としてどういうふうに四日市の将来都市像というのを描いていくか、例えば今日で言うと、笹岡委員のほうから、四日市港、港というものを一つの軸にしたというようなお話をいただいたり、そこに対してどうやってアクセスをしていくんだという将来的なことであったり、航路のところに入ってくるような部分に対して、遊泳的なことを認めていいのかなんていうことも懸念をされました。

そういったことが一貫通貫でできるようなものをどうやって捉えていきましょうねというような話に次回なってこようかと思えます。その議論に当たりまして、必要な資料等があればここで求めていただいて、ご用意はいただきながら、資料についての説明だけその際にしていただいて、若干の質疑ということも認めていきたいなというふうに思っておりますが、次回の協議に当たっては、もともと理事者の方たちに対する予定の押さええというのを明確にしておりませんでしたので、参加できる理事者には限りがあるということはお理解いただいた上で、資料の請求があれば認めていきたいと思えます。

資料の請求、ございます方。

○ 笹岡秀太郎委員

自動運転の資料でもいいの。

○ 樋口龍馬委員長

どうぞ。

○ 笹岡秀太郎委員

自動運転、進めていただいています、加納委員も行かれたということですが、論点の産業への活性化、どうつないでいくかというあたりも一つの大きな目玉かなと。海外を見ると、例えば車の輸出に、人が車まで乗せて運搬していますやんか、あれ、全て自動運転でやっているところがあったり、あるいは日本でもそうですけど、遠いところで交通不便な方のところにだけ、例えば湯の山線とつなぐ、短い通路だけど自動運転でつなげるとか、あるいはバス停とつなぐ、そういうのを先行的にやっているまちもありますやんか。その辺の資料、それと、今言った産業への活用、やっているところの資料等があればいただければと思います。

ちなみに四日市港からホンダの車を運んでいますやんか。人がいないんですって、運ぶ人。一度首を切ったから。じゃ、どうするのと言ったら、自動運転を活用していこうかなんていうことをちらりと聞いたりしてましたので、実際に海外ではもうやっているそうです、という資料がもしあれば。

○ 樋口龍馬委員長

この資料について、準備可能でございましょうか。あるものないものを精査してもらえば。

○ 伴都市整備部長

自動運転の産業への活用ですとか不便地域での利用、活用というところの他市の事例ということでよろしいですね。当然私どもで事例はございませんが、まだそこへ至っての計画というのもございませんので、他市での事例を集めさせていただくというところで用意させていただきます。

○ 萩須智之委員

昨日さんざん大学の悪口を言わせてもらったんですが、もう長くなるのでやめたんですけど、この近くですと豊橋技術科学大学とか、岡崎研究所ってあるんですね、生理学のほうで、ノーベル賞学者も出ていますけど。そういう大学院大学とか、絞り込まないと、このスペースでというのはもうどだい無理ですし、そういうのでどこか脈のありそうなところとか、モデルにしたいところというのがあったのかなというので、一番いいのは沖縄科学技術大学院大学ですか、OISTというやつですかね。そういうのが、何かモデルがないことには、声をかけても来ないし、言いましたように、三重大もあのスペースに分けてというのはもうあり得ないということを言われていますので、どういふもくろみを持ってみえるのかな、何かそんなような資料になるものがあつたらいただきたいんですけど、ありますか。

○ 荒木政策推進部長

昨日もご説明申し上げましたけれども、私どもとしては、あらゆる手法について検討させていただくという時期でございますもんで、委員おっしゃられた、ある一定絞り込んだ格好での先進地事例とかということについては、まだ絞り込んでございませんもんで、その辺の資料については、ちょっとご用意するのは難しいかなと。

ただ、委員昨日もおっしゃっていただいていたのですが、最近ここ数年の間に開学した大学、その辺のデータについては先進地事例ということでご紹介できるかなというふうに考えますが、いかがでしょうか。

○ 萩須智之委員

それで結構ですし、運営予算、どれぐらい自治体が負担しているとか、理想は、授業料をただにすれば優秀なのが来ます。教授も高給を払ってということになれば。でもそれを皆けちったり、高い授業料にしてとかってやるもんで、結局運営がえらくなってということで、そうすると、お金がないと。どこへしわ寄せが行くんやといたら、学生は何もできないんですよ、研究費がないから。そんな悲劇をつくりたくないもんで、やめておいたら。国立大学はずっとそれで苦しんでいるんですわ。だから、ノーベル賞を例に出したのは、それだけの能力があるのにまともな研究ができていないです、日本の大学は。だから、それを飛び越すんやったら毎年100億円、市が出すよという、腹をくくってくれるん

やったらええなと思うんですが、どんなぐらい出せるんでしょうね。というのも、何かもくろみがあればということなんですけど、誘致してただというわけにいかないと思うんですけど、どうなんでしょうか。

○ 荒木政策推進部長

端的に申し上げますと、今現在そこまでの試算には至ってございません。と申しますのは、例えば設置、誘致する大学のスタイルによっても変わってくると思います。どういった形で設置していくのか、あるいは昨日市長が冒頭で思いも述べてみえましたが、例えばコンソーシアム、九州でされておるような、ああいう形になるのか、あるいは国立大学の移転ないし誘致に成功できるのか、県立大学なのか、あるいは市立大学なのか、私立大学なのかというようなパターンによっても市の財政負担というのは変わってこようかと思えますので、今現在のところ、そのような試算というのはしてございません。

○ 荻須智之委員

資料請求です。ここままで結構ですので、何かそういうので数字も入ったような例があればお願いしたいと思います。

以上です。ありがとうございます。

○ 樋口龍馬委員長

他にございますでしょうか。ございませんか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、私のほうから1点、可能であれば、JRの関西本線の複線化に係る検討、今、複線化に至っていませんので、複線化に係る検討というのを以前していただいたものがあると思います。焼き直しの資料で結構でございますので、こちらは参考の資料として添付をいただきたいと思います。

これについては、説明は特に私は必要でないんですが、皆さんの手元にあると、先ほど言われたJRの活用というところと複線化というのは非常に大きな話だというふうに私は

捉えていますので、そのあたりの資料をお願いしたいと思います。準備できますでしょうか。

○ 伴都市整備部長

このときのこの資料やって浮かぶものがございませんので、すみません、ちょっとお時間いただきまして調べさせていただきたいと思います。また委員長のほうに報告させていただきます。

○ 樋口龍馬委員長

よろしくをお願いします。ありがとうございます。

ほか、ございませんか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

ないようですので、本日はこの程度とさせていただきたいと思います。皆さん、お疲れさまでございました。

次回の日程の確認でございます。

8月18日木曜日午後1時30分より、その次が10月6日木曜日午後1時30分より、10月27日木曜日午後1時30分よりという日程を前回確認させていただいてございますので、よろしく願いをいたします。これ以降の日程につきましては、委員会の進捗を見ながら要に応じて設定したいと思いますので、よろしく願いをいたします。

それでは、本日の会議、以上とさせていただきます。お疲れさまでした。

15：22 閉議