

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18日)

○ 樋口龍馬委員長

お疲れさまです。

本日は、傍聴1名、インターンの方がお入りになっておみえになります。

大四日市まつりも無事に終わったんですけれども、私も少しせきが出ましてどうかなと思っておったんですが、来週出張もあるので、昨日、これはいかんなと思って病院へ行ってきたら陰性でございました。問題なかったです。ちょっとせき風邪、夏風邪がはやっていますので、皆さんも気をつけていただきたいなというふうに思います。

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。

インターネット中継を開始してください。

前回請求のございました資料について、冒頭説明を受けたいと思います。

説明いただきます方は挙手をお願いいたします。

○ 橋本都市計画課計画GL

都市計画課の橋本です。よろしく申し上げます。

前回、8月4日の特別委員会において追加資料の請求がございましたので、説明させていただきます。

資料については、タブレットの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、その中の会議資料一覧、002追加請求資料になります。よろしいですか。

私からは、1から3までの項目について説明させていただきます。

資料の表紙をめくっていただいて、13分の1ページをご覧ください。

資料左側は、前回の委員会資料、JR四日市駅における貨物列車の運行状況でありまして、右側に前回の委員会においてご質問いただいた内容を記載しております。なお、ご質問いただいた内容については、改めてJR貨物にヒアリングを行っておりますが、お盆の期間であったため、対応可能な範囲で回答をいただいております。

最初に、主に取り扱われている荷物の詳細を説明させていただきます。

石油は、輸送された原油を製油所でガソリン、灯油、軽油、LPガスに精製しまして、主に長野県、南松本のほうの油槽所のほうへ輸送しております。

セメントは、いなべ市の藤原町で生産されたセメントを J R 四日市駅で三岐鉄道から荷受けいたしましたして、四日市港方面のセメント関連企業に輸送しております。

合成ゴムは、石油化学関連企業から、紙製品については、パルプ製品関連企業から輸送されておりました。

J R 四日市駅で取り扱うコンテナの主な荷物については、化学工業品などが駅に輸送され、ホンダ関連の自動車部品、野菜や果物などの青果を駅から発送しているということでありました。

次に、平成20年度と令和2年度と比較して、貨物列車の運行本数が減少している要因につきまして、J R 貨物からは、貨物線の維持管理費が高騰しており、さらにトラック輸送にかかるコストが安くなったことを受けて、一部の列車輸送をトラック輸送へ転換したことが運行本数減少の主な要因になっているとのことでありました。

続いて、貨物列車の運行本数の減少に対して、輸送量が増加している要因につきまは、貨物列車の運行本数の減少の要因については、先ほどご説明した内容となりますが、輸送量の増加については、貨物車両を牽引する機関車について、車両の入替えを行ったことによる輸送能力の向上が輸送量増加につながっているとのことでありました。

16両を基本編成とする中で、さらに輸送効率を向上させるため、総量を調整し、空車の状態を減らすような対策が、輸送量が増加している状況でも運行本数の減便を可能とすることにつながっているのではないかと考えられますので、この点については、現在 J R 貨物に確認中であります。

追加資料、J R 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。

続きまして、現在の資料の13分の1ページの左側の航空写真の中央部分にあります臨港線での旅客列車運行について説明させていただきます。

資料は13分の2ページ、臨港線を活用した旅客列車の運行についてをご覧ください。

委員からは、四日市港方面に向かう臨港線で旅客輸送が可能であるか、法的なことも踏まえてご質問がありましたので、説明させていただきます。

一つ目として、鉄道による旅客輸送をする鉄道事業の法的な位置づけとしましては、鉄道事業法に基づく事業であることが前提となります。そのため、J R 貨物が所有する臨港線を利用して、仮に J R 東海が旅客列車を運行するといたしますと、J R 東海が鉄道事業法に基づく第二種鉄道事業の許可を取得することで、旅客列車の運行が可能となります。この第二種鉄道事業とは、他の者が敷設した鉄道線路を使用して、鉄道による旅客または

貨物の輸送を行う事業を示します。なお、第二種鉄道事業に対して、第一種鉄道事業は、自ら敷設した鉄道線路を使用して、鉄道による旅客または貨物の輸送を行う事業を示します。

二つ目として、臨港線で旅客列車を運行するために必要な鉄道施設の整備について、J R貨物にヒアリングを行いました。

ヒアリングでは、乗降用のプラットホームや自動列車停車装置、A T Sを新たに整備する必要があり、また、運行状況によっては、手動踏切を自動化するなどの整備も必要になってくるとのことでありました。

以上のことを踏まえて、臨港線で旅客列車を運行することは可能ではありますが、新たな鉄道敷設の整備費用や、旅客列車の運行をどこが担うかなど、実装に向けた課題があります。

三つ目に、企業専用線で旅客列車を運行している事例として委員長からご紹介がありました、秋田県の秋田港クルーズ列車について説明させていただきます。

事例となります秋田港は、古くから日本海における海上の要所として発展してきており、昭和26年に重要港湾に指定されております。秋田港では、エネルギー産業や木材に関する貨物などを主に取り扱っており、近年は外国貿易のコンテナ船やクルーズ船が寄港する港となっております。

資料の位置図をご覧ください。

こちらの位置図は、秋田港クルーズ列車を整備した際、国土交通省がプレスリリースした資料になります。

以前はクルーズ船の乗船客が県内観光をするためには、位置図の左にあります秋田港から、最寄り駅となる、位置図の右側にありますJ R奥羽本線、土崎駅まではバスが主な移動交通手段となっていました。しかし、秋田県内のバスの保有件数が少ないため、特に夏の秋田竿燈まつりの期間にはバスが不足していたことから、港から駅までの二次交通の拡充が課題となっていました。

そこで、県内観光振興を目的とし二次交通を拡充するため、秋田県がJ R東日本に、J R貨物が所有する奥羽線貨物支線、土崎駅から秋田港駅までの1.8kmの区間への旅客列車の乗り入れを要請しまして、平成29年度に、旅客列車のトライアル運行を実施しました。平成30年度からは、秋田港クルーズ列車として本格的に運用を開始しまして、4月から11月の期間に、クルーズ船の寄港に合わせて臨時列車として運行しております。

初年度の平成30年度は12日間運行し、4813人の利用があり、翌年度の令和元年度には、同期間で18日間運行し、5485人の利用があったということです。令和2年度、令和3年度は新型コロナウイルスの関係で運休しておりましたが、今年度より運行を開始しているそうです。

今回、旅客列車の乗り入れのために整備した秋田港駅のプラットフォームや自動列車停止装置などについては、JR東日本が整備主体として実施しており、整備費用については、国の補助事業、国際クルーズ旅客受入機能高度化事業を活用して3分の1の補助を受けております。

列車運行に関わる保守点検費用については秋田県が45%、秋田市が10%、JR東日本が45%を負担しております。列車の運行費につきましてはJR東日本が100%負担しており、運賃については片道200円となっております。

今回説明させていただきました内容については、秋田県やJR東日本にヒアリングを行い、資料を作成しております。

追加資料、臨港線を活用した旅客列車の運行についての説明は以上となります。

続きまして、13分の3ページの3、JR貨物ヤード移転計画（河原田駅）の経緯についてをご覧ください。

こちらは、過去にJR四日市駅の貨物ヤードの移転先として、河原田駅を検討した際の資料となります。

河原田駅については、下の位置図にあります河原田駅東側で朱書きのエリアが移転候補地となっております。

河原田駅への移転計画の経緯につきまして、年度ごとに説明いたします。

平成3年度では、国道23号からのアクセスも容易であるなどの理由で、霞ヶ浦地区——羽津古新田になります——ここを候補地として貨物ヤードの移転を検討しておりました。しかし、同年度に、JR関西本線の複線化について地元と協議した際に、貨物ヤード移転に対する反対意見があり、市としては用地取得が難航すると判断しまして、平成4年6月定例会月議会において、河原田駅を新しい移転候補地として進めることを報告しました。

当時、河原田地区において、貨物ヤード移転に関する地元説明会を行った際に、地元から事業協力の意思が示されたため、円滑な事業用地の取得が見込めることや、移転を契機に周辺の広域な土地を活用し、物流、生産施設を多く立地できるなど、周辺地域全体に及ぼす効果が期待できることから、河原田駅を新しい移転候補地としました。しかしながら、

河原田駅の移転先変更について、ＪＲ貨物から、名古屋からの輸送が多い中、ＪＲ四日市駅から南へ駅が移転することで輸送距離が長くなり運賃が上がるため、荷主の列車輸送の見直しを懸念する意見や、ＪＲ四日市駅から河原田駅までの企業専用線の整備の問題提起がありました。

また、国や県からは、ＪＲ四日市駅から企業専用線が追加されることにより、当時進めていたＪＲ四日市駅の連続立体交差化において、高架橋の幅員が広くなることから不経済となるため、連続立体交差事業として採択することが難しいとの意思が示されました。そのため、平成５年９月定例会議会において、移転候補地を再検討することを報告しました。

その後、ＪＲ貨物に助言を得ながら調査を行い、周辺の土地利用、鉄道接続などの条件を検討した上で、改めて霞ヶ浦地区を移転候補地として、翌年の平成６年６月定例会議会において、その旨を報告しております。以降、平成２０年のＪＲ四日市貨物駅移転事業の中止に至ります。

追加資料、ＪＲ貨物ヤード移転計画（河原田駅）の経緯についての説明は以上となります。

私からの説明は以上となります。

#### ○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

都市計画課公共交通推進室の藤田です。よろしくお願いいたします。

私からは、４と５の二つの項目の資料について説明させていただきます。

最初に、４、ＪＲ関西本線の複線化について説明させていただきます。

委員からは、ＪＲ関西本線の複線化に関する検討資料について、追加資料の請求がありました。

複線化の検討を実施した資料を確認したところ、本市で検討した資料は見当たりませんでしたが、要望活動として、三重県鉄道網整備促進期成同盟会や関西本線整備・利用促進連盟において、ＪＲ東海に対し、単線区間の複線化を継続して要望しております。

１３分の４ページをご覧ください。

参考資料となりますが、複線化の現状として、ＪＲ関西本線全線における複線化区間、単線区間について示した図となります。駅名を四角で囲んであり、駅間につきましては、凡例のとおり、複線化区間を２本線で、単線区間を１本線で表しております。また、複線化区間につきましては、複線化工事完了年を記載しており、四日市市区域におきましては、

昭和47年に朝日－富田間、昭和48年に南四日市－河原田間、平成5年には富田浜－四日市間の複線化がそれぞれ完了しております。

次に、13分の5ページをご覧ください。

四日市市区域における複線化区間について、航空写真に落としたものとなります。市内の駅の位置を黄色の丸印で表記し、複線化区間を赤線、単線区間を黒線で表しております。

追加資料4、JR関西本線の複線化についての説明は以上となります。

続きまして、5、自動運転の産業への活用や交通不便地域の事例について説明させていただきます。

13分の6ページをご覧ください。

まずは、産業への活用事例についてご紹介いたします。

①施設内における自動運転技術の活用についてです。貨物搬送の事例として、羽田空港の制限区域では、ANAと豊田自動織機が、令和3年3月29日から4月2日の5日間、空港等で手荷物や貨物を収容した荷車やコンテナ等を牽引する車両である、新開発の自動運転トローイングトラクターによる貨物搬送を想定した実証実験を実施いたしました。

自動運転バスの事例としましては、羽田空港に隣接する大規模複合施設、羽田イノベーションシティで、羽田みらい開発株式会社が令和2年9月18日から、自動運転バス、ナビヤアルマの定常運行を行っております。

13分の7ページをご覧ください。

次に、②駐車場における自動運転技術の活用についてです。千葉県印旛郡の国内商業施設では、三菱重工業株式会社と三菱重工機械システム株式会社が、令和4年6月13日から7月1日まで、車両搬送用AGVロボットを用いた自動バレーパーキングの実証実験を実施いたしました。バレーパーキングというのは、ホテルや施設などのエントランスで車両をお預かりして係員がお客様の代わりに駐車場へ入出庫するサービスでありまして、これを自動化した事例となります。

13分の8ページをご覧ください。

次に、③高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行技術についてです。経済産業省、国土交通省では、新東名高速道路の一部区間において、令和3年2月に後続車運転席を無人とした状態での後続車無人隊列走行を実現しました。

次に、④自動配送ロボについてです。海外では非対面、非接触での配送ニーズが急増しており、ロボットによる自動配送の実用化に向けた検討、社会実装が進展しております。

国内におきましても、ドライバーの高齢化等により、物流業界の省力化、省人化が急務となっているほか、感染症予防の観点から配送ニーズが急増しており、多くの民間事業者が実験を行っております。

13分の9ページをご覧ください。

続いては、交通不便地域の事例についてご紹介いたします。

茨城県境町の事例です。境町は鉄道がなく公共交通が脆弱であり、高齢化が進む中で交通弱者を救済するために、令和2年11月から生活路線バスとして定時・定路線で運行を開始しました。自治体が自動運転バスを公道で定常運行するのは国内で初めての事例となります。

車両は、バス型のタイプのナビヤアルマで、運行区間は2路線ありまして、運行時間は午前7時40分から午後4時まで、利用料金が無料となっております。

13分の10ページをご覧ください。

次に、福井県永平寺町の事例です。人口が減少し移動手段が限られる過疎地において、住民の利便性を向上するために導入され、令和3年3月に国内で初めて遠隔監視・操作型の自動運行装置、レベル3として認可を受けました。車両に搭載された自動運転装置は、自動車歩行者専用道に設置された磁気誘導線上を走行し、歩行者、自転車及び障害物等の検知をして対応するものとなっております。

こちらは、車両としては小型カートタイプでありまして、2kmの運行区間を、運行時間午前10時から午後3時、これは休日のみの運行となっております。利用料金は、大人100円で、中学生以下50円ということとなっております。

私からの説明は以上となります。

## ○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。よろしくお願いいたします。

続いて、13分の11ページから、大学設置の他事例というところで、近年設置されました三つのパターン別で大学をご紹介させていただきます。

まず、一つ目が新設の市立の大学になります。三条市立大学、こちらは新潟県三条市、銀食器で有名な燕市の横の三条市にございます。育成する人材像としては、創造性豊かなテクノロジストを育成するということで、学部は、令和3年4月に設置されまして、工学部の1学部というところで、入学定員80名に対して、今1年生が82名というところでご



ざいます。今2年目というところですね。

2番目の経緯ですが、こちらは平成27年、三条市の総合計画において、高等教育機関の設置または誘致に取り組むというところが言及され、ここからスタートしたというところでは。令和元年、令和2年と、文部科学省、新潟県への手続を経て、令和3年4月、三条市立大学が開学いたしました。

3番が令和3年度の決算状況というところでは。こちらで詳細は申しませんが、収入の網かけのところがあります。運営費交付金、こちらに自治体からの運営費が大学への収入として入っておるというところで、予算額が5億3000万円余というところになっております。あと、その他、下に補助金がありますが、これも詳細はあれですが、県なり市なりから補助金が入っておるというところがございます。

4番、建設費、これは三重県の資料からの抜粋になりますが、建設費81.3億円というところがございます。

続いて、13分の12ページをよろしくお願いいたします。

こちらは私立の大学を公立化した事例になります。公立大学法人福知山公立大学、これは京都府福知山市にございます。育成する人材像、こちらは地域に根差し、世界を視野に活躍するグローバルリストとしております。こちらは学部が2学部ございます。地域経営学部、こちらが2学科ございまして、今、学生数が466名、令和2年4月に新しく設置されました情報学部、こちらが今、学生数が313名というところで、今現在、令和4年5月で学生数が779名となっております。

こちらの公立化の経緯でございますが、2番でございます。平成26年6月、市民団体より、もともとあった成美大学、こちらの公立化の要望書が提出され、さらに要望書の署名4万件が提出されたと。こちらから公立化の動きがあつて、平成27年、京都府、文部科学省の手続を経て、平成28年4月より福知山公立大学が開学いたしました。

3番の令和3年度の決算状況ですが、運営費交付金、こちらが令和3年度、約4億7800万円の予算となっております。

最後になります。

13分の13ページをお願いいたします。

こちらは県立大学の事例になります。公立大学法人富山県立大学というところで、キャンパスが二つありまして、富山県の射水市と富山市にそれぞれ工学部と看護学部があります。育成する人材像は記載のとおりでございます。工学部のほうは合計1483名と、看護

学科については480名というところで、令和4年5月1日現在、約2000人の学生さんがいるというところでは。

経緯につきましては、平成2年4月に富山県立大学として開学しまして、平成27年から公立大学法人としての富山県立大学となっております。

3番に決算状況がございます。こちら、運営費交付金、令和3年度ですが、予算額として27億円余が予算として上がっておるというところがございます。

説明は以上になります。

#### ○ 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。

それでは、まず、この追加の資料についての質疑を受けたいと思います。

一括してお受けをいたしますので、質疑のあります方は挙手にてお願いをいたします。

#### ○ 加納康樹委員

数点、簡単に確認をさせていただきます。

まず、13分の1ページの、貨物列車の運行状況の(3)のところなんですけど、説明の前にお盆休みがどうのこうのと予防線を張られていたので別にいいんですけど、確認をしたいのは、(3)のまず最初のぼつのところ、輸送能力の向上が図られたというのは、これはJR貨物の見解であって、二つ目のぼつの最終のところ、可能になったと思われるというのは、これは公共交通推進室の推論という読み方でいいですか。

#### ○ 橋本都市計画課計画GL

都市計画課、橋本です。

委員おっしゃったとおり、1番目がJRのほうに確認して、機関車の入替えによって能力が上がったということは確認しております。2ぼち目が、最終的にこういった結果につながるのではないかとこのところの想定になります。

以上です。

#### ○ 加納康樹委員

分かりました。また引き続き、ヒアリングの結果は聞けるものだと思っておきます。

次は、13分の3のところ、これはちょっと資料訂正要求になるんですけど、どちらかというと議会事務局側に聞くのかもしれませんが、平成4年度、平成5年度、平成6年度のところで、各6月定例会議会という表記になっているんですが、当時こんな言い方はしていなかったの、6月定例会とか9月定例会とかに修正すべきかと思うんですが、どっちに言ったらいいでしょう。

○ 樋口龍馬委員長

それについて、事務局、今すぐ答えられますか。

○ 小林議会事務局主事

この当時は、加納委員がおっしゃるとおり、通年議会導入前ですので、正しくは、恐らく6月定例会とか、そういった言い方が正確なものになるかと思っておりますので、すみません、ちょっとこちらもしっかりチェックしておりました。

○ 樋口龍馬委員長

では、整理をして、修正をしてください。

○ 加納康樹委員

3点目、これはちょっと教えてほしいんですけど、13分の10のところ、永平寺町さんの説明のところの3行目のところに、ご説明もあったんですけど、自転車歩行者専用道に設置された磁気誘導線上をとあるんですけど、自転車歩行者専用道の上をナンバープレートをつけた車が走っていいという理屈を教えてください。

○ 樋口龍馬委員長

藤田室長かな、それとも橋本グループリーダー、どちらになりますか。

不明であれば、次回調べるといふ答弁もありかと思っております。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

国のほうから特別に許可をされたというふうに認識しております。

○ 加納康樹委員

特区的なものですか。

次回で結構です。

○ 樋口龍馬委員長

では、次回までにきちんと確認していただきたいと思います。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

すみません、また確認させていただきます。

○ 樋口龍馬委員長

では、ほかの方。

○ 三木 隆委員

資料、ありがとうございました。

13分の5ページの複線化の部分なんですけど、これ、JRに聞かないと分からん話か分からないですけど、四日市駅から南四日市駅と、富田浜駅から富田駅間が単線区間なんですよ。これを今後複線化する予定があるのかなのかというのは分かりますでしょうか。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

要望はしておりますけれども、これが実際に複線化するという具体的な話は聞いてはおりません。

○ 三木 隆委員

この南四日市駅から河原田駅が複線化になっておるということは、何かメリッ的なものではないのかなという気がするんですけど、南四日市駅から河原田駅って、そうそうあんまり使われないうような気がするんですけどね。その辺はJRに聞いて、また教えてください。

○ 樋口龍馬委員長

確認をお願いしたいと思いますが、藤田室長、できますか。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

これ、昭和48年ですので、国鉄時代の複線化工事にはなるとは思うんですけども、一度ちょっと確認はしてみます。

○ 樋口龍馬委員長

今後の複線化の見通しについてと、優先的に南四日市―河原田間を複線化した経緯が分かるようであれば、それを調べていただきたいということであります。

では、ほかの方。

○ 荻須智之委員

詳細な資料、ありがとうございました。

大学についてのことですので、13分の11ページの三條市立大学が新設、その次のページは私立からの公立化、これは全国でたくさん、もう経営が成り立たなくなりつつある大学を公立化して、地域に大学を残そうという例だと思います。それから、県立大学の例ということで、当然県立は立派な国立大学に負けないぐらいの生徒数もいて、予算も1桁多いということで非常に分かりやすい資料だと思います。

それで、四日市市がどれでいくのかというのはまだ決まっていないとは思いますが、新設にして100人程度の学生にしても、年間5億円、10億円近いお金がかかってくると、イニシャルコストで80億円もかかっているというようなことですが、その決意がおりかなということ、場所は提供しますから、あとは大学にやってくださいというのでは多分来ないと思うんですね。ですので、その辺りのお考えがどうかという点と、果たして、今もう大学って減らしていく傾向にあるんですけども、これは、新設は難しかろうなど。であれば、移っていただくという前回のお話の中に戻るんですが、その中に市内の大学の学部を整えて、変えるなりして増設するなりしてというのはやはり難しいのかなと。なるべくなら市内にある私立大学も残したほうが良いと思っているので、この2点について、お考えがあればと思うんですが。

しっかりした戦略がないと大学運営って非常に難しいと思うんですね。それで、名古屋が近過ぎる、三重大学へ行くのも名古屋の大学へ行くのもあんまり時間が変わらない位

置であれば、やっぱり中途半端になってしまうかなというところもあって、個人的には当然大学があってもらったほうがいいんですけどね。国立大学なんかが移ってきてくれるというのだったら一番いいんですけど、このスペースではどうかなと。

前回、自治会との話合いで断られたと言っていたのは、学部内を割ってというのは絶対ないということだったんですね。学部全部で引っ越しというのが可能であれば、このスペースではちょっと小さいんじゃないかなということで、それについて、もっと丘陵地帯のように広いところもありますので、そこをお考えになったりすることもあるのかなと、それが三つ目なんですけど、お伺いしたいです。

## ○ 矢澤政策推進課長

政策推進課の矢澤です。

まず、委員からもあったように、あらゆる可能性というところで、具体的にまだコストの試算も含めた検討には入っていない状況でございます。実際JRの四日市駅というところの、どれぐらい面積が使えるかという部分も、これから設計に入っていくところがございますので、その点から物理的に無理な部分というのは排除されていくかなとは思っております。

あと、2点目、大学を全国的には減らす傾向というところで、最近の新聞でもございましたが、定員が5割に至っていないところはもう学部の新設であったり増やすというのは認めないと、文部科学省の方針もあります。一方で、デジタルとか脱炭素、理工系の人材というのはこれから活躍が求められるというところで、こちらも最近報道には出ておったんですが、国のほうで基金を設けて、そういった大学を設置する場合の補助というの、市立大学、公立大学というのを念頭に国も考えておるというところもございます。こういった動きもキャッチしながら、まずは、ちょっと前回からあまり進展していなくて恐縮ですが、あらゆる可能性を今探っておるというところがございます。

一方、委員からもご指摘のあった、名古屋から近いというところはおっしゃるとおりでございます。逆にこれをメリットというところで、駅直結の大学というところで、愛知県内、特に名古屋圏の大学という可能性も探ってまいりたいなというふうには思っております。

以上でございます。

## ○ 荻須智之委員

ありがとうございます。

コスト計算等はまだまだ先だということですね。確かにもう大学が増えていくのは難しいということは、もう分かっていたいただいているということは理解しました。

それから、デジタル人材の育成ということですと、市内にも専門学校的なのがありますよね。それを大学化していく、それと、前に言いました工業高校の専攻科なんですけど、これに対して、もうちょっとIT系の学科を高校から増やしていくということも考えてもらってもいいと思うんです、県に働きかけてもらって。デジタル系でしたら大きい装置というのは大型計算機しか要らないし、恐らく名古屋大学のコンピューターをシェアリングすることになると思うんですよね、この地区でしたら。であればスペース的に可能かなというふうには感じました。

それから、駅近の校舎ということでは、確かに名古屋のJRの旧操車場に愛知大学とかいろいろ戻ってきていますので、その一部が四日市にサテライトということもあるかなという感じに受け取らせてもらってもいいんですね、それだけちょっと確認させてください。駅に近いのがメリットというのは、そういう大学群で駅周辺とか都市部に戻ってくる大学の一部をここへ来てもらったというふうなお考えなんですかね。

## ○ 矢澤政策推進課長

そこはそれに限ったわけではなくて、その可能性も一つあるのと、逆に学生がやっぱり通いやすいというところがあります。駅近に戻っている都心回帰の傾向もありますが、まだ愛知県、岐阜県で通いにくいところに通っている学生さんもいらっしゃると思いますので。それから、名古屋駅、すぐに四日市駅というところで、そういった学生さんも寄っていただけるような大学も想定にあるというところでございます。

## ○ 荻須智之委員

了解しました。以前、もう40年前にたくさん郊外へ出た大学は、通っている学生がバイトも何もないということで困っていたのが我々の世代なんです、実は。ですので、それに失敗したということで、こういう中心部に戻ってきたということはいいことやなと思いますので、了解しました。ありがとうございます。

○ 笹岡秀太郎委員

資料、ありがとうございました。

13分の1か、臨港線の画像に赤線で引いていただいています。四日市駅から四日市港方面に1本、臨港線という格好で行って、塩浜方面に1本行っている。これも臨港線でいいの。両方合わせて、全部が臨港線というイメージでいいですか。

○ 橋本都市計画課計画GL

こちらの南側に行く部分についても含めて臨港線という形になります。

○ 笹岡秀太郎委員

そうすると、次ページの事例を見ると、県のほうがかなり力を入れて、45%、運行に係る保守点検費とか、あるいは高度化事業で国が3分の1を負担したり、国、県がかなり力を入れて、これを旅客事業としてやっているよと、こういう資料をいただいているのかなと思うんですけども、そうすると、県なり国なりがやっぱりある程度ここを、例えば旅客にするというイメージですと、ウエートが高くなってくるわけやね。これは四日市としては、例えばやけど、国、県に働きかけるという気はないんやろうか。

○ 橋本都市計画課計画GL

こちらについては、今進められておる、みなとまちづくりプランと関連するような話にもなってますので、今後、港のほうと連携して、最終的に新しい交通移動手段として検討していく際には、そういった国、県へのまた働きかけをしながら検討してまいりたいなと思っております。

○ 笹岡秀太郎委員

いろんな条件をクリアしていかなあかんやろうけど、例えばこれ、JR四日市駅から四日市港方面へ出る臨港線の踏切の数って幾つぐらいあるの。

多分、分からんかも分からんで、また後日でもいいんですけど。その数が分からんと、どれだけ投資してもらわなあかんとかということになってくるし、今現状、運行しておるときに踏切の遮断する仕方、これは自動化じゃなくて人がやっているの。



○ 橋本都市計画課計画GL

踏切につきましては、今手動で行っておるという形で聞いております。

○ 笹岡秀太郎委員

そうすると、これもかなりの経費がかかるわけやな。市でやりなといっても難しい話やろうけど。いずれにしてもその辺の踏切等の数、それから、例えば自動列車停止装置、この整備をしようと思うと、例えば臨港線にそういうものをハードとしてつけていくの、それとも列車につけるの。踏切ですか。踏切というか、線路につけるんですか。

○ 橋本都市計画課計画GL

こちらの自動列車停止装置につきましては、線路の部分と列車の部分には設置するというものになります。

○ 笹岡秀太郎委員

両方に感知させるんですか。

○ 橋本都市計画課計画GL

はい。お互いで感知するというところになります。

○ 笹岡秀太郎委員

分かりました。先進事例もあることですから、例えばこれをもしも旅客として活用していった場合、どれぐらいの経費がかかるかという、そんな試算というのはしたことありますか。

○ 橋本都市計画課計画GL

そちらについて、過去にそういった試算をしたかというのはちょっと把握しておりませんので、確認した上で、もしあれば、また資料のほうは準備させていただきます。

○ 笹岡秀太郎委員

これ、委員長が示していただいた秋田港のクルーズ列車、これは現実今でもやっている

の。

○ 樋口龍馬委員長

私が行ったときはやっぴまして、非常に好評だというふうに市の当局の方は言っぴまえました。

○ 笹岡秀太郎委員

一度このクルーズ列車も先例としてちょっと一遍調べていただい、どれぐらいの規模が要るものかというのは一度探っぴまいたきたいなと思ひます。

これを見ていると、特に法的な何か規制とか、そういうのはないような気もするので、案外取り組む事例としては行ける可能性もあるのかなという気がするので、ぜひ一度探っぴまてみてください。

それと、クルーズ船って四日市に泊まっているけど、こっちの四日市港のほうに入っぴまてくるんやね、クルーズ船は。

○ 樋口龍馬委員長

規模の小さいものはそうなるというふうに認識をしておるんですが、これについて、詳細なところを答えられる方、おみえになりますか。ちょっと浅いんですよ、千歳はね。

○ 矢澤政策推進課長

四日市みなとまちづくりプランで、第1埠頭と周辺地区再生プロジェクトというのが計画構想でありまして、パース図では旅客船が来るような絵はできておるんですが、実際、今、委員長おっしゃっぴまっていたように、水深が浅いというところがありますので、本当にそこまでやろうと思ひると、しゅんせつ土とか水深をどうするかという、そういったところも含めて考えていかなきゃいけないのかなというところござひます。

○ 笹岡秀太郎委員

霞ヶ浦地区と四日市地区の、要するに仕分をやったのが2年ぐらひ前かな。その折には水深の対応というものが何も議論されやなんだの。客船をこっちへやろうとしたときに、大きな船は入れずに、中型船なり小型船を誘致すると、こういうイメージなのか。

○ 矢澤政策推進課長

今現状は、大きな船は四日市地区には難しいという整理でございます。

○ 笹岡秀太郎委員

そうすると、大型船の場合だけは霞ヶ浦地区へやるの。使い分けをするわけ。

○ 矢澤政策推進課長

船の種類によって使い分けていくということになります。

○ 笹岡秀太郎委員

分かりました。取りあえず、今言った資料をまた、慌てませんので、先進事例でどれぐらいかかったのかというのをよろしくお願いします。

○ 樋口龍馬委員長

あと、船を回さなあかんのですよね。回さなあかんもんで、その長さもあつたと思うので、その辺りも触れるようにしておいてください。

では、ほかの方、おみえになりましたら。

○ 早川新平委員

議論が物すごい広くなって、大学から貨物ヤードからというところがあるので、それに倣っていくと13分の3の、JRの貨物ヤード移転計画の経緯をここに記載してもらってあるんやけれども、もう30年ぐらい前の平成3年度、霞ヶ浦のときには、当初、地元の反対があったから河原田へ行ったという経緯が書いてもらってあるんやけど、根本になるJRさんのほうが、河原田では採算とかいろんな部分で、距離的なものもということになって、また前回の新道の踏切の時間が長いからというところになると、もしできるのであれば、貨物ヤードは羽津古新田が一番ええのかなというのは大体総論では決まったような形なんやけど、JRさんというのは、根本的にこれに対しては前向きなのかどうなのか、感触というのはどうでしたか。

## ○ 伊藤（勝）都市整備部理事

都市整備部理事の伊藤でございます。

当時のJR四日市駅周辺活性化事業の鉄道の高架事業のほうにつきまして、貨物ヤードのほうを市として平成6年に霞ヶ浦、羽津古新田のほうへ移転するというところで検討を始めたというところが今までの経緯としてあるんですけれども、そこで問題になったというのが、まずJR東海側からすると、古新田に貨物ヤードが行った場合に、例えば臨港線の貨物を今の貨物ヤード、四日市駅の貨物ヤードから古新田に持っていくときに、通常であれば、線路をちょっと思い出してほしいんですけれども、東側に名古屋から四日市へ来る下り線、西側に四日市から名古屋へ行く上り線の2本の線路が、今説明したように複線化として、四日市―富田浜間はあると。その線路を、要するに貨物ヤードから一旦下り線を横断して上り線、西側の線に入って、古新田に行った場合には、西側の線路から東側の線路をまたいで古新田の貨物ヤードに入るということで、もともと今の四日市駅の場合ですと、1回横断する、要は1回下り線を阻害するという行為であったのが、貨物ヤードを移転することによって、そこからまた古新田の貨物ヤードから名古屋へ行くときにまた横断すると、これで合計3回横断をするということになりまして、これがJR東海、旅客側からすると、旅客列車の運行を阻害するので避けてほしいと。

じゃ、どうすればいいんだということ、ここにも出てきていましたけど、企業専用線ですね、あくまで貨物専用の線をもう一本引いてはどうかということ、今説明しました西の上り線、東の下り線、その一つ南側、海側にもう一つ線路を設ければ、3本ということで、東側、海側に貨物専用の線路を引けば横断せず、旅客側としては、旅客列車を阻害することがないのでそういうふうにしてほしいということで検討を始めた。

そうした場合に、逆に企業専用線を引くことによって、貨物側が鉄道線路を所有するというので、その維持管理費用がかなり膨大になるということで、貨物列車側と旅客側、要はJR東海、JR貨物側で当時なかなか折り合いがつかないということの中で、それぞれ平成14年の頃、四日市市のほうでは市町村の合併であるとか、財政もなかなかよい状況ではなかったということで一旦休止したという中で、私ども、平成20年に再度それを検討させてもらった中で、費用対効果の関係でさすがにやはり難しいというような経緯であったということでございます。

## ○ 早川新平委員

ありがとうございます。

そうすると、13分の4ページで、富田浜―四日市間の複線化完了というのは平成5年になっていますよね。それから、その横の南四日市と河原田は昭和48年に複線化完了になっているというところは、これは当初、南四日市―河原田のところというのは、そういうことも含めて河原田のほうに貨物ヤード、そういうものの布石があったということなのかな。

現実、今説明してもらったので、どれだけ四日市が言ってもJRさんが動いてくれなきゃ何もできないというのは現実としてあって、そうすると、そこから波及するいろんな問題というのが四日市市民にとっては大きな問題として出てきている。そうすると、根本から協力していただかなければ、どれだけここで小手先の話をしておっても解決できないんやわな、遠ぼえしているみたいなもんで。であるならば、現実的にどこができて何ができないかというところ、それから、それは全部あくまでも金銭的なもんやと思うんやけど、用地であれば努力すれば、行政側が、羽津古新田であろうが残りの土地を全部市のものにしても、できるにしても、根本の世帯主さんのJRさんが動いてくれなきゃ何もできないということになってくるよね。

だから、そのこのところというのは、現場の最前線でやってもらっている職員の皆様ってどういうふうに感じているかって、そこだけ聞かせてください。そこから一回聞いておかんと、どれだけ言うておっても意見ばかりで何の解決もできないというところ。だから、ここさえクリアすれば一歩前へ進めますよということが分からないと、僕らが言うていても、不平不満を言うておるだけで、こうすればいいよねということで、それこそ本当に時間の無駄であって、一の矢が無理なら二の矢、三の矢って考えれるんやけれども、相手があることなんで、相手の本気度というのかな、そのこのところは皆さんのほうが最前線の方は分かっていると思うので、そこだけちょっと教えていただきたい。

#### ○ 樋口龍馬委員長

これは部長答弁を求めましょうか。

#### ○ 伴都市整備部長

JR側の意気込みというか、今の考えというところのご質問かと思えますけど、貨物ヤード移転の件に関しまして、正直言いまして、今時点でそういうお話をJRとしておるかという、先ほどもありますように、平成20年ですか、事業を中止ということで判断いた

しましたので、それ以降、改めて貨物ヤードを古新田であれ移転するというふうなところでのお話というのは、JRとはしてございませんので、今時点でJR側がそのことに対してどういう意思でおるか、思いでおるかというところの確認もしてございません。

#### ○ 早川新平委員

ありがとうございます。

部長も現状で明確な答弁って非常に難しいことやろうで、明確なことやなしに、JRさんは、現状であろうがこれが一番安上がりやから、現状のまま押し切りたいんやけれども、それに付随する四日市市民というのが、開かずの踏切とか、そこで困っているわけや。そうしたら行政側としては、先方さんにこういう譲歩はできるから何とか考えてくれやんかというアクションを起こさないと、JRさんというのは絶対やってくれないので。じゃ、どこができて何ができないかというところを整理していかんと、JRさんは、踏切がどれだけ閉じていても今のままでやっていきたいなという気があるのであれば、それに対して、市民が非常に困っているところがあるのであれば、これは行政の責任でもあるし、だからどういう形で解決していくかということはまず考えていかなきゃいかんかなというのは非常に感じます。

#### ○ 伴都市整備部長

今一つの例と思いますけど、踏切のお話を出していただきましたので、踏切のところの、ある一定時間かなりそこで止められる時間があるということで、その解決策としましては、この特別委員会の最初の回のほうでもお話しさせてもらいましたけど、例えば鉄道側を高架にするとか、踏切を改良するというのではなく、道路のほうを上へ上げるという形で、道路を、踏切を介さず上を越えていくというふうな、一つそういう道路を造っていくという考えをしてございますし、あと一つとしましては、この中央通りの整備の中で、人の自由通路というのを設けまして、港側へ移動するという一方で、これも踏切を介さずに自由通路で港側に移動できるということで、次の手というか別の手として、車、人のほうが上を渡るということで今考えてございます。

#### ○ 早川新平委員

最後にします。

今、部長が、伴さんのほうから、一つの施策としてこういうふうを考えてみるということを発表してもらったので、であるならば、それが具体的に、近隣の住民の方たちとの話し合いも当然要るやろうし、高架でいくということになると、近鉄富田駅の時なんかでも最初は高架にしようと言っていたのが、今度は地元がそんなのしてもらおうと通過道路になるからという賛否のものが出てくるので、そこはそこで一つのまた問題が出てくる場所があるので、総論は賛成やけど、各論はという問題が出てくることで、具体的に一つずつ問題解決をしていかないかんといいところがあるので、そのところは、時系列にどういう形で、年度を決めて、15年先になるのか10年先かという具体的な対策をやっぱり考えていただきたいと思います。

以上です。

#### ○ 伴都市整備部長

2点、今、代替案というか案をお話しさせていただきました。歩行者の自由通路で港側に渡るということに関しましては、この中央通りの整備に引き続いてやっていきたいという中で、今もう既に、まだ協議には至っていないんですけど、JR東海、JR貨物側とはお話しはもう開始してございます。道路のほうを高架にして車も上を渡るということに関しましては、今のところ、柳通り、国道164号、あの通りを少し検討の路線として上げてございますので、その路線で高架化するとどういうふうな形になるのかという検討は、これは市のほうで今やっておると。

その検討の結論がおおむね出てからではないんですけど、もう少し内部で検討を進めていく中で、ある時点で当然、鉄道事業者、あるいは国道の管理者というところとの協議を開始したいというところで、まだ外向きに協議というのは開始してございませんが、そういう車の渡る道路ということに関しましてはそういう状態でございます。

#### ○ 笹岡秀太郎委員

ちょっと早川委員に関連するんやけど、朝日－富田間は複線化して、富田－富田浜間が複線化されていない。これ、実は、うちの森 康哲議員が、富田浜駅を古新田に移してもらおうと乗降客が増えるんじゃないのと、もうそのとおりにかなと思っておるんですけど、ネックが実はあって、富田－富田浜間に国道1号が高架で通っていますよね。あそこを併せて開発せんと複線化ができやんと言っているんですよ。ですから、南四日市－河原田間を複線化

したのは、実はそういう意味じゃなくて、ネック箇所があるから富田ー富田浜が進まないというのは理事者も聞いておるんじゃない、これ。

#### ○ 伴都市整備部長

恐らくおっしゃっていただきますのが国道1号の鉄道を越えておる高架橋のところだと思います。いろいろこれ、以前、昔から、ここの部分がネックじゃないかとか、いや、行けるんじゃないかというお話は確かに出てございます。そういう中で、ちょっと具体の検討をして、最終的な答えではないかも分かりませんが、基本的に用地幅ですとか構造的なところでネックにはなっていないというところは確認しておりますというか、伺っておりますでございます。

#### ○ 笹岡秀太郎委員

どうしてもそういう駅を移転させることについてのネックは何があるのかといたら、これだというふうなことを国はおっしゃっていたので、ひょっとしたらそういうこともあるのかなと思って、あれですけど。

それは一つ置いておいて、現状の今ある貨物ヤード駅、あそこはやはりそのまま活用していかとどうもあかんのやろうかと、いろんな面で見るとね。そうすると、例えば首都圏にあるように地下駅にしてしまって、地下駅と言ったらおかしいけど、ちょっと高層にして、その上部活用というのは法律的に難しいんやろうか。あの上に柱を造って、上に空間をつくって、例えば大学誘致をするんやったら運動場を造るとか、そのようなことは技術的には無理なんやろうかね。

#### ○ 伴都市整備部長

こういうケースも具体的に検討、確認したわけではございませんが、事例としまして、例えばバスタ新宿って、あれ、鉄道線の上に人工地盤的に造られておりますので、それが旅客だけでなく貨物の上というのも可能か不可能かというところも可能だと思っております。

#### ○ 笹岡秀太郎委員

高架は諦めたんやで、国もちょっと目を開いて、あの上を活用させてよって、上手に市長が言いに行つて、それで、何かそんな案も一つのあれと違うかな、自由通路を造るのも



確かにいいけど、それなら一体化した、例えば道路もできるかも分らんし、というのをまた考えてみてください。

## ○ 荻須智之委員

ありがとうございます。

以前、貨物は、前もお話ししましたが、富田駅、四日市駅で一般貨物の引取りができたんですけど、もうやめてしまったんですね。時代に合わなくなってきたというのは、名古屋から集めてきた貨車は一旦稲沢の操車場に集めて、こちら向きの列車の貨物数がそろったらというので、不定期で来るんですよ。いつ来るか分かんないって、そんな昔はのんきなことやっていたんです。それに豆なんかを入れておくともう傷んでしまうという時代になってしましまして、もう合わない。それと、結局トラック貨物輸送が増えたもので鉄道輸送が減っていった。けど、アメリカは、やっぱりエコやということもあって、カーボンニュートラルに向けて、列車にコンテナを積んで配送して、最後はトラックが届けるというので、うちも今、北海道の荷物は5tコンテナで来るんですよ。あれ、三つ載るんですね、1両に。これ、すごくエネルギー効率がいいので、JRがそれをもう一回真面目に取り組む気で、その集配箇所としては、やはり四日市と少なくとも津市の高茶屋とか、県内に二、三か所は要と思うんですけど、していく気がないのか。カーボンニュートラルに向けてJRは何もやっていないということになるんですけど、この貨物について、そういうのであれば、この操車場は絶対要るんですわ。潰せないんです。

その辺りも一緒にお話ししていただけないかなと思ひまして、30年も40年も先のことを今話しているという中では、今現状の考えでいけば、当然もう効率化ということで、トラックからまた列車に戻すことも考えていかなあかんと思うんですけど、どうでしょうか。そのお考えがあればと思うんですけど。

## ○ 伴都市整備部長

JR貨物とは自由通路の件でいろいろお話をさせていただいております。その中でも今の貨物ヤード、例えば自由通路を渡すにも、橋脚を造ったりという必要があるんで、例えば用地的に減らすことができますかみたいなお話もさせていただいたりしているんですけど、やはり今、エコというところもありますのか、結構貨物量というのは減っていないというところもあるようで、将来的にどういう動向で動くかというところの確認はできてい

ないんですけど、現状としては減っていくという判断はしていないと思われまして、現に減っていないようなことで、今あるヤードは一定フルに活用されているというのは確認させていただいております。

#### ○ 萩須智之委員

であれば、この移すという計画自体が根本的に見直しという感じになるんですけども、移した後の土地利用が今もう先が見えていて、どこぞのショッピングモールが来たりとか大マンション群ができるという絵が描けているのなら別なんですけど、先ほど笹岡委員が言われたように、上下の空間を使ってということは非常に斬新でいいお考えだと思うんですけども、残す前提に戻ることはあるんですか、どうなんでしょうか。

#### ○ 伴都市整備部長

以前には移すという計画がございましたが、それはある時期に中止ということで、今としては残すということで、残すという判断をしましたから、そこをじゃ、どう渡ろうかというところで、例えば自由通路をつけたいという今考えでおりますし、あと、このJR周辺でどこか、何がしかを造りたい、大学の話もそうなんですけど、そこを造るのも、例えばヤードを移してそこに造るのではなく、駅舎周辺でそういうものができないかという検討を進めていますので、あくまでも今は、ヤードが今のところに残っておるという前提でいろいろな計画は進めております。

#### ○ 萩須智之委員

結構です。ありがとうございます。

#### ○ 三木 隆委員

僕、ちょっと誤解しておったんですけど、複線化。早川委員もちょっと勘違いされている部分がありますもんで、思い出す限り、単純な複線化じゃなくて、僕、思い出したのは、やっぱり南四日市駅からコンビナートの引込線があるんですよ。今、思い出したんですけど、それを含めて複線と呼んでおるんじゃないかなと。だから、要は単線を邪魔しないために、コンビナートに入るのを複線化と言うておると思うんですよ。そこがこの四日市駅近辺の複線化というのは単線じゃなくて、その引込線も含めて複線化と言うんじゃないか

と、今、思い出しましたので、そこら辺もまた一つ確認してください。

#### ○ 伴都市整備部長

おっしゃられますように、南四日市駅付近のことはそういうこともあるかと思えますし、あと、四日市―富田浜間のところにつきましては、当然複線化されているんですけど、例えばそこが複線であることによって、ダイヤを組むときにそこで上下線の行き違いができる。その前後が単線であっても、一つそういうところがあればそこでの行き違いができるということで、ダイヤ編成上も有利になるというところで、完全に全てが複線化されていなくても、メリットといえはそういうところにもあろうかと思えます。

#### ○ 三木 隆委員

それも含めて、もっと正確な話ができるようにしておいてください。

#### ○ 山口智也副委員長

資料の確認だけさせてください。

大学誘致のところですけども、荻須委員が前々からご指摘されているように、非常にハードルの高い話であることは間違いないと思っています。そういった中で、今日も公立の資料をそろえていただいていますけれども、一つは公立化、また公立というところが、可能性としてはそこなのかなというふうに個人的には今思っているんですけども、三つ、資料を準備いただきました。

その中で、それぞれ三つの決算状況の中で、説明の中で運営費交付金のところはちょっとさらっと説明されていまして、もうちょっと分かれば教えていただきたいんですが、運営費交付金、自治体からという何か説明があったかと思うんですけども、出どころはどこなのかというのをもう少し詳しく教えていただければと思います。

#### ○ 矢澤政策推進課長

ちょっと詳細にまだひもといているわけではございませんので、先ほど申したとおり、三条市立大学であれば大学運営というところが三条市になってきます。そこで、大学に入っている運営費交付金というところですので、恐らく三条市から入っているものと思われるというところでは。

○ 山口智也副委員長

三条市からということになると、その下の補助金は普通に考えれば三条市からかなというふうに思うんですけども、そこが重なるんですけども、運営費交付金というのは国からとかではないんですか。

○ 荒木政策推進部長

まず、上段の運営費交付金でございますが、これは三条市から出ているということでございます。ただし、委員おっしゃっていただいたように、この金額に関しましては各市同等なんですけど、議員説明会的时候会に話もありましたが、国の地方交付税の算定において、これだけの金額は、通常これだけの学生でしたら必要ですよという算定式がございます。それに基づいて交付されると。当然三条市の場合は、交付税でその分が入ってくるということになってございます。

それと、2段目の補助金でございますが、これは地域づくり、三条市の独自の、例えば人材育成事業とか、そういう事業をやってもらったら授業費補助として出すと。あるいは、国から補助事業を受けて出すという類いのものがございます。あくまでも事業費補助がこの補助金、運営費補助が運営費交付金というふうに理解していただければと思います。

○ 山口智也副委員長

分かりました。運営費については、地方交付税で算定されたものが市を通してここに載っているという理解でよかったですね。

それと、三条市立大学の決算のところの寄附金収入とあるんですけども、寄附金というのはどういったものか、もしお分かりでしたら教えていただきたいんですが。

○ 矢澤政策推進課長

申し訳ございません。これの詳細はあれなんですけど、よくある、大学に対する企業からの寄附金であったり、寄附金に基づく口座というのが、三条市に限らず、そういった事例もありますので、一つはそういうことも考えられるのかなというところでございます。

○ 山口智也副委員長

分かりました。また詳細がもし分かりましたら教えていただければと思います。

三条市立大学の場合は、三条、燕という地域柄、物づくりというところだと思いますので、それに特化した大学ということになるかと思うんですけれども、そういった大学の考え方なのか、もしお分かりでしたら教えていただきたいんですけれども。

また、もし四日市というところにそういった大学ということを経済的に検討するとすれば、この四日市としての特色ある大学というところは、やっぱり今、考えとしてあるのかどうかというところ、お考えを教えていただければと思います。

#### ○ 矢澤政策推進課長

三条市は、今、副委員長おっしゃっていただきましたように、新潟県でも物づくりが盛んな土地柄というところもありまして、そういったところからやはり工学部というような流れになったというふうには聞いております。

一方、四日市市ですが、さきの商工会議所からの要望でも、産業都市である四日市というところを捉えて、そういった人材育成をする大学、地元の企業がまた学び直しもできるような大学というようなご要望もいただいております。こういったところも参考に、理工系というのも視野に今、検討しておるところでございます。

#### ○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

#### ○ 笹岡秀太郎委員

自動運転のほうの産業への活用事例という資料、ありがとうございました。

四日市は今、自動運転の流れは進んでいますけれども、産業への活用例というのは、今ここに見るようなものは、四日市としてはまだ何か事例としては考えていないんだろうと思うんですけど、何かそういうところというのは、視点としてはあるんですか、今の自動運転をより産業に活用していくみたいな視点の施策展開ってあるんですか。

#### ○ 伴都市整備部長

本市におきまして自動運転の社会実験ということで、これまで実験をさせていただいておりますけど、この実験自体も、自動運転導入検討会議、こういうところで実験を実施し

ておるといふ実態でございます。

この検討会議の中には、立ち上げた当初に、一つ、この自動運転、町なかでやる自動運転の話と、あとは港なんかで活用するA Iターミナルというんですか、そういう産業面での活用というところも視野に入れてということで、大きく2本柱で、検討会議で検討を進めていくとしてございます。

ただ、現状を見ますと、今はまだ町なかでの実験が先行してございますが、こういう検討会議の中でも、港はまた新たに新規事業が開始されましたので、こういう自動運転検討会議の中でもそういう産業面のお話もそういうところでまた、逆に産業側のほうからもお話が出てこようかと考えてございます。

#### ○ 笹岡秀太郎委員

ありがとうございます。

その辺のところをしっかりと議論も重ねていただいて、四日市でだからできるという技術活用というのが出てくると思うので、ぜひ間口を広げていただいて、施策展開していただければありがたいと思いますので、よろしく申し上げます。

以上です。

#### ○ 萩須智之委員

この自動運転なんですけど、ゆりかもめとかニュートラムって、もう既に何十年も前から軌道敷としては自動運転が成り立ってしまして、この踏切の問題なんですけど、これを自動化されるのであれば、もうA T Sを飛び越して自動運転にされたらどうなのかなというふうにも先ほどから思っているんですが、軌道敷を走る自動運転はもう既に技術として確立されていますので、その辺もお考えになっていただけたらどうかなと思うんです。ただ、需要があんまりないですから、ふだん、難しいかなと思うんですが、臨海部に住居が増えたらということも考えると可能性が出てくるかなと思うんですが、どうでしょうか。

#### ○ 樋口龍馬委員長

可能性として検討したことがあるのか、今後検討する余地があるのか。

#### ○ 伴都市整備部長

軌道敷の事例でございますが、結構高架式のものかなと思います。こういうものを検討したことあるのかといいますと、検討まで至ったことはないというふうに記憶してございます。

まずは、今実験しておりますが、一般道路での自動運転、これの導入というところを目指していきたいと考えてございます。

#### ○ 萩須智之委員

ありがとうございます。

もう今さらこれを高架にするという、莫大な建設費がかかることは要望しませんので、ありがとうございます。ただ、頭の中に置いておいていただければなと思います。ありがとうございます。

#### ○ 樋口龍馬委員長

他にございますか。

#### ○ 早川新平委員

資料13分の11を含めて、さっき、三条市立大学の件があったんだけど、いろんな考え方があって、新規の大学を誘致するという第一条件がここにあるんやわね、設置するとなると。だけど、これから少子化になっていって、現実、学生数が減ってきて、日本で一番最初の公私協力大学という四日市大学、この存在をやっぱりないがしろにはできないと思っているんです。そうすると、確かに四日市の現状とすれば、理系の大学は欲しいんだけど、四日市大学の衰退というか、学生数から見れば、一番多いとき2700名ぐらいの学生数がいて、今、800名台で3分の1じゃないですか。そのところで大学を新たに誘致して、全国で初めての公私協力大学の四日市大学の存在というのもどういうふうな位置づけを持ってみえるのかというのを、ほったらかしに私はできないと思うんだけど、それがもしお考えがあるんやったら教えてください。

#### ○ 荒木政策推進部長

政策推進部、荒木でございます。

当然、委員おっしゃっていただいたように、昭和60年代から公私協力方式で総合政策学

部を設置、まずはしたということで、今までの経緯については委員もおっしゃっていただいとおりでございます。私どももないがしろにするというような思いは決してございません。したがって、四日市大学、ひいては暁学園さんのほうでございますが、こちらに関しましても、私どもの思いというものを先日お伝えしたと。向こうのご意見も今後伺いながら進めていくというふうに、議員説明会でもご説明申し上げましたし、それを年内を目途に、ある一定、暁学園さんに限らず、あらゆる可能性についてご意見を拝聴していくということでございます。

以上でございます。

### ○ 早川新平委員

最後にします。

今、部長のほうから、四日市大学の立ち位置というのと、それから学生数が減ってきた、40年近くになるのかな、昭和60年代ぐらいにできたときやから。そうすると、公私協力大学ってめちゃめちゃ格好よかったけれども、四日市市と暁学園で四日市大学を設立した。あのときはまだ確かに人口が増えているときやと思っているので、だけど、これが今まで日本が経験したことのないような減少化に入っていく時代において、そこが今、荒木部長に言ってもらったように、ないがしろにする気もないし、だから、そうであれば、パイが減っているところにどういうふうにやっていくかって行政が一番やっぱり苦手なところ、採算ベースというところね。あくまでも、先ほども皆さん質問されておったけれども、交付金なり補助金というのはもともと当てにするほうが間違いやと私は思っているので、そこをやっぱり考えてもらわないと、また新たな、例えば企業さんがこういう学生が欲しいんやという強い要望があるのであれば、また独自の新しい道もあると思うから、いろんな部分で考えていただきたいと思っています。

以上です。

### ○ 笹岡秀太郎委員

関連です。

四日市大学との話合いが行われたって、いついっかに行って、誰が参加してどういう内容の話をされたの。



○ 荒木政策推進部長

ちょっと資料を今出します、すみません。

去る7月19日、暁学園さんの理事、それと、随行ということなんですけど、事務長の方とお見えになりまして、私ども市側としては、市の意向を伝えるということから、市長、館副市長、それと私ということで、3人でお伝え、説明を行わせていただきました。

以上でございます。

○ 笹岡秀太郎委員

詳細はなかなか言えない部分があるかも分らんけど、何をメインにお話をされたの。

○ 荒木政策推進部長

議員説明会でもご説明させていただきましたが、JR四日市駅の周辺整備の立地適正化計画に基づいて、公共施設を造っていきたいというようなことの一つとして、大学の誘致について、あるいは設置について、今検討を始めたいということでご説明を申し上げました。

○ 笹岡秀太郎委員

これもなかなか難しいんやけど、ウエルカムでしたか。

○ 荒木政策推進部長

そのときの暁学園さんの反応に関しましては、やはり早川委員もおっしゃっていただいたように、今、四日市大学というのは、経営的に赤字が出ておるとかそんなのじゃなしに、学生数が減ってきておる現状がございまして、なかなか思うような運営ができていないという思いがある中で、立地的に少し立地条件が悪いということもおっしゃってみえまして、こちらやったらいいわね、学生は集まりやすいわねといった意見はございましたけど、そのほかの意見に関しましては、お二人の方からは何も聞かれませんでした。感想めいたことでお伺いをしました。

○ 笹岡秀太郎委員

これぐらいしておきます。またゆっくりと。

○ 樋口龍馬委員長

公立誘致だとか新設大学だとかという話は可能性の一つであって、現行の四日市市内にあるような私立であったり、他県の私立であったりといった誘致、ないしは公立の学部的な誘致だとかということも検討の中には入っているという理解でいいですよ。そこだけ、改めての確認を。

○ 荒木政策推進部長

おっしゃっていただいたように、あらゆる可能性を今検討しておるということでございまして、既存の大学の、例えば移転であったり、拡充であったり、それが私立であろうが国立も視野に入っていますし、県立については新しく設置というようなあらゆる可能性について検討させていただいております。

以上でございます。

○ 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

今、樋口委員長がおっしゃったとおりやと私は思っている。というのは、新たによりも、これから少子化になっていくのに、パイを争うよりは現実的に何が一番早くできるか、それはやっぱりウィン・ウインの形であって、四日市大学さんもそういう形で前向きな意見をいただいたのであれば、現実を考えていかなあかんかなと思う。

○ 荒木政策推進部長

ちょっと誤解を与えておるような発言で申し訳なかったんですが、今、前向きな意見と申しましょか、感想めいたことで、そこに大学があれば学生はよく集まるわねという感想をおっしゃっておただけで、前向きとか後ろ向きとか、ここに移転してくれというような問いに対してそういうような返事があったというわけではございませんもんで、くれぐれもちょうと誤解のないように、その辺は向こうの暁学園さんの問題でございますもん

で、私ども、まだ確認を、年内を目途に取りに行くということでございますもんで、よろしく願いいたします。

○ 早川新平委員

よく分かりました。

○ 樋口龍馬委員長

時間のほうも大分たってきました。まだございますでしょうか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

ないようですので、昨日、ちょっと一例まで。午後1時9分頃、柳通りを通っておったんですけど、踏切が5分ぐらい遮断していました。5分ぐらい遮断して、カンカンの音が止まって、しゅっと開いてきたんです。緊急車両が来ました。そのまままた閉まっていったんですわ、1台も車は進まずで。あれというのは、1回途切れたからノーカウントになっておるのかなという、1台も通らずまた遮断されるという状況があったということだけ、情報まででございます。

では、休憩させていただきます。午後3時10分再開です。

その後、休憩再開後は議員間討議に入ってまいりますので、よろしくお願い致します。

休憩いたします。

14 : 57 休憩

---

15 : 10 再開

○ 樋口龍馬委員長

それでは、会議を再開いたします。

伊藤昌志委員におかれましては、少し体調不良ということで、中座をする機会が増える可能性があるのでは、会派控え室での視聴をさせていただきたいという申出がありましたので、

これを認めました。

それでは、ただいまよりは2項目に移ってまいりたいと思います。

理事者の皆さんにおかれましては、議論の中身を確認していただくという意味で着座をさせていただいておりますが、質疑をとうとうとするというためにいただくというよりは確認でございますので、場合によっては理事者のほうから、認識についての——私たちにに対する質疑ではないですけども——発言を認め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。

それでは、事項書に従いまして、移っていきます。

本日、これまでの調査を通じて明らかになった現状の課題、課題解決に向けた手法や考え方、そして目指すべき将来都市像などについて、議員間討議を行います。

事項書に論点を三つ示させていただいておりますので、1項目ずつ進めてまいりたいというふうに思います。

まず、現状の課題について、ご意見ございましたら挙手にて発言を願います。

## ○ 三木 隆委員

資料にもありましたんですけど、笹岡委員から、四日市市の交通不便地域、ここらの部分を今後どうしていこうかという部分ですね。バスタができて、停留所の利便性は上がったけど、バス自体の利便性は、僕は上がっていないと思うんですよ。そのバスの利便性が、これも民間に委託しているもので、自分らの意見がどこまで通るかという部分と、それを補う最寄りの駅なりなんなりというのを、この茨城県の事例、こういうのを参考にして検討したらどうかなというふうに思います。

## ○ 樋口龍馬委員長

バスタの整備が、最大限効果が上がるようにしていかなければならないんだという点ですね。

ほかの方、いかがでしょうか。

いろいろ議論していただいておりますので、この間の中で皆さんの言葉も拾わせてもらいながら、我々のほうで集約を図っていきます。改めてこういったところに着目をしてという部分があれば発言をいただきたいと思います。

## ○ 井上 進委員

三木委員が言われるのももっともやと。確かに我々のところも結局、公共交通はバスしかないようなところ、そのバスも1日5本ではなかなかこれ、卵が先か鶏が先かという部分もあるんですけれども、やはり高齢者が動けるようなまちにしていかなとあかんという部分を私は思っていますので、そういった部分で、今、私たちのところ、こにゅうどうライナーを入れてもらって何とか動いておるような状況なんですけど、やはりお年寄りがなかなか乗ってくれやんという部分も実際あるんですよ。だから、うちのおふくろ、正直85歳まで車を運転していましたので、非常にそういった部分は、これをしっかりしていけないといけない部分やと思います。

また、四日市の商店街自体も人がなかなか集まってこんもんで、シャッター街がかなり増えておる。その辺をやっぱり解消していくような方策というか、人が集まれるまちというのをつくらんとあかんとは思いますが、どうしていいのかというのは私さっぱり、頭の中にそれを描いておるわけではないんですけど、何とかしたいよねという、そういう思いで今おるんですが、そういった部分も検討してくべきかなというふうに考えております。

## ○ 樋口龍馬委員長

多分、これ、理事者のほうに確認なんですけど、商店街のシャッター率ってすごく今低いと思うんですよ、私の認識だと。ただ、飲食にすごく偏っておる関係で、昼中にシャッターが下りているという状況、夜になるとぱっとそれが開いてきてというので、店舗の稼働率としてはいいというような状況になっているので、今のお話だと日中に商店街に人が集まるような工夫が必要であるということですね。そのように整理させていただきます。

他にございますでしょうか。

## ○ 三木 隆委員

ちょっとさっきの話に補足しまして、現状という部分で、例えば私たちの地域から四日市商業、四中工、メリノールに通う高校生たちは、一旦富田駅まで出て、富田駅から四日市駅まで行って、四日市駅からバスで各高校の近辺まで行くと、かなり交通費がかかりますわね。だから、みんなやっぱり自転車通学に切り替えてバス離れしていくと。その乗らないという部分で、もう民間の費用対効果が出ないという部分で、北側ですか、山沿い

側、いわゆる高校が建ち並ぶ山沿い側の路線というんですか、横に走るような路線って1本もないわけなんですか。それと、自転車でというときも、今度は道路整備が、国道365号を多分子供らは使うと思うんだけど、民家がないもんで街灯もない、路肩も悪いということで、いろいろ僕も相談されるんですけど、なかなかそこら辺が難しい話で、どうしたものかなというふうな現状を考えています。

以上です。

## ○ 早川新平委員

今、三木さんと井上さんがおっしゃったような西部の南北路線、沿岸部であれば近鉄さんもあるし、国道1号があって、西部のほうやったら行かない。四日市として3路線、補助金を出してバスに走ってもらっていますやんか。三岐鉄道さんが1路線と、それから高花平磯津線が三重交通さんかな、もう一個は、坂部団地から向こうで、3路線で5000万円ぐらい払うておるよな、確か。1路線千五、六百万円払うとらへん、払うておるよね。これ、いつまで続けるのかなと、行政側からはね。だけど、利用者側から見たら、そんなことは知ったことやなしに、この補助があればまだ本数は5本とか4本とか少なくとも、走っているわけや。それが適材適所でいっているかっていうところ、今四日市はまだ払えるから、二、三年前も三岐鉄道さんも少し値段を上げてくれというてもできなかったから、5便を4便に、天カ須賀、山城へ行くというのは1路線減ったよな。だから、そういったやつは、行政側はどれだけやるのか、それを利用される市民の方は、どこをどういうふうにしてもらえれば利用が、今お二人の意見からあったような利用時間帯、特に学生とか会社へ行っている方は朝夕がやっぱり欲しいんやろうし、昼間は高齢者の方が足がなければ、そこもやっぱりやりたい。現状として、補助金を出すほうと、いやいやもらって走らせておる企業さんとの、そこのかみ合わせというのがやっぱり一番大事になってくるのかなと思うておるのやな。

だから、現状の課題といたら、もっと出さな走らせてもらえませんかという行政側と、もっと頂かん走らせれませんかという企業さん側との兼ね合いというのを、現状がどこまでこれ、この状況が続けていくとかね。それから、コミュニティバスなんか走っているところもありますやんか。だから、そここのところの兼ね合いをどういうふうに考えていけるのかなというのが僕は現状の課題だというふうに物すごく思っているわけ。

だから、井上さんでも85歳まで高齢者の方が運転しておったというのは、これは必要や

からそうするわけで、でないとも移動手段がないからというところのことを行政としてはどういうふうに考えてみえるのかというのは、物すごく感じるんやけど、現役の世代やからそんなこと、大体自動車があるから気にはならんけど、そういうのが、免許証を返納したらもうどうしようもないので、そこのところはやっぱり我が事として考えていってもらわんと難しいかなというのがあるんやわな、人ごとではなしに。

だから、現状の課題というのが、行政の課題と市民の課題というのがやっぱり相反するところがあるので、そこをどういうふうにマッチングさせるかということが一番大事やというふうに思います。

### ○ 樋口龍馬委員長

学生及び高齢者をターゲットとする公共交通政策自体に課題があるのではないかとというふうに整理をさせていただきたいと思います。

他にございますでしょうか。

### ○ 荻須智之委員

何でバスに乗らんのかというのをいろいろ考えてきて、ある結論に至ったんですが、軽自動車の維持費が安過ぎるんです。富山市のLRTを見に行ったときに、実は富山県は自動車の普及率、軽も入れて日本一なんです。冬は雨と雪ばかりなんでということを知っていて、結局LRTも苦戦する羽目になっていたんですが、日本は自動車産業育成のために軽自動車というカテゴリーをつくりましたが、もう今やその当時の普通自動車よりも軽自動車が大きくて出力もあって、しかし、税金は何千円という状態が続いている。これをもし行政側が税金を上げて、それでもらった重量税なり自動車税みたいな形でいいと思うんですが、それを公共交通機関に補助金として出して、100円乗り放題とか、そういうふうになれば自然と車から乗換えが進む。車を手放したからその人たちに乗ってもらうというのは、これは考え方が間違っていると思うんです。現役世代も通学通勤にもっとバスを使うべきなんで、その視点が抜けているからいつまでたっても公共交通機関には人は乗りません。

ですから、40年前にソ連の衛星国だった国々なんか、大体20円とか30円で乗り放題やったんですね。それは社会主義国家のいいところだったんですけども、シンガポールもカローラ1台1000万円ぐらいに取得費用を上げているから、車を買わずに公共交通機関に乗

っている。

だから、行政が何かできるとすれば税金を上乗せするんですが、それを議員が言い出すと、次、議員を落ちてしまうので進まないという事例もあります。けれども、あまりにも車が、道路という社会インフラを使って専有面積が以前の普通車と変わらないというのにもかかわらず、軽自動車という恩恵を皆が受けているという状況が続く限り、公共交通は永遠に浮かばれませんということは結論づけましたので、それを長い目で見ていくのであれば、何かしら行政からの補助金を、今、バス運行会社、先ほどから補助金を出してということをお早川委員が言われてみえていましたので、もっとがばっと出さないと、本数も増えない、安くないとやっぱり乗らない。代わりに車を維持するのは大変やなというふうなことで、一家に1台、2台あったときに比べて、今、1人1台ですから、ぜいたく過ぎませんかということも考えていくべきだと思いますけれども、そういう視点を持っていただけたらなと思って発言しました。

#### ○ 樋口龍馬委員長

今、2ぽつの部分にも入り込んできています。課題を提案することと、それ以上の提案というのが表裏一体でございますので、整理をかけてお話ししていただければ、2ぽつに触れていただいても結構ですので、このまま進行していきたいと思います。

ですので、課題を挙げていただくということと、こういうふうにしたらどうだろうという解決策を併せて、今の荻須委員のように披露していただけて結構ですという整理をしたいと思います。

他にございますでしょうか。

#### ○ 加納康樹委員

ちょっとどういうふうにししゃべるのがいいのかなというところなんですけど、今回私たちがこの特別委員会で議論しているのは、メインは中央通りの再編、そして、そこに図書館もくつつくし、JR四日市駅の活性化というのもくつつくし、そこにバスタも来るしという、この辺をメインで話をしていると思っています。

実は個人的には、さっきJRのところでも部長とかもありましたけど、港とのタッチに関して、人がどうのこうのというのがあったんですが、完全に一つ抜け落ちているところがあるとすると、課題として挙げるべきは中央通りで、そのど真ん中でバスタが来るのに、



実はそのバスタが国道23号もしくは国道477号バイパスとのタッチが悪い。これについての策というのが具体的に示されていないというところが、現状の議論しているところの課題かなというふうに思っています。

国道23号とのタッチに関しては、JRの高架はもう頓挫しているので難しいのかもしれませんが、でも、いかに国道23号に早く入れるのかというタッチを考えるべきですし、国道477号バイパスの部分は、どん詰まりになっているところの先線についての議論というのがずっと課題になっているけど、今回の中ではそこは出てこないというあたりが課題なのかなと思いつながら、バスタをつくるのだったらバスのアクセスだろうというところが抜け落ちているのかなという気がせんでもないと思いつながら議論しています。

○ 樋口龍馬委員長

バスタと幹線道路のタッチについてというところですね。

では、ほかにございますでしょうか。

○ 笹井絹予委員

このバスタなんですけれども、昔と比べると、やはり公共交通機関を使う人が減ってきて、私も昔は違う場所に住んでいて、自分の住んでいる家の前にバス停があつて、学校、通学するときはそのバスを使いながら乗っていて、今は昔と比べると本当に1時間の本数も減っているんですけど、これ、バスタをつくったときに、例えば本数を増やすような、こういうものをつくるということは増やす気があるということなんですか。

○ 樋口龍馬委員長

確認ですね。

○ 笹井絹予委員

はい。

○ 樋口龍馬委員長

現在の路線の本数が増える可能性はあるのかないのか、なかなか読みにくいところであると思いますが、どなたが答えられますかね。

○ 戸本市街地整備課長

市街地整備課、戸本でございます。

現時点の状況におきまして、将来的にバスタができてから路線バスがどれだけ増えるかというところは、現時点では増える見込みといたしますか、そういう協議とか、事業者さんからの申出とかがあるわけではございません。ただ、やはりこういったバスを集約するというところの中で、公共交通の結節点の利便性を高めるというのは一つの大きな目的でございますので、そういった利用促進が図られるような取組になるといいなというのが一つ、このバスタの目的でもございます。

あと、もう一点は高速バスでございます。今、高速の路線バスについても、四日市の、例えば市民公園の前から数台出ておったりとか、あと、ユラックスでしたかね、そちらのほうからも出ておるようなところがございます。こういったバスが、ぜひこのバスタのところに入ってくるというようなところも期待するところでもございますし、そのプラスアルファでほかのところと、全国のバスタと将来的にはつながるというような格好もこのプロジェクトの一つの大事な目的でございますので、そういうことになって、公共交通プラス都市間の移動というようなところも、バスタを介して人が動くようになると非常にいいのかなというふうに考えております。

以上でございます。

○ 樋口龍馬委員長

今の説明の中にあっただのは、ユーユー・カイカンですね、ユラックスじゃなくてね、ユーユー・カイカンになろうかと思えます。

○ 笹井絹予委員

それからバスタなんですけど、やはり高齢者は今、免許証を持っているので、車社会、四日市もなっていますが、なかなか返そうとしないし、公共交通を使ってもらおうと思うとやはり免許証を返納してもらわんと、なかなか使う機会というのが増えないかなと思うんですけど、その辺どうなんでしょうか、返納率というか、四日市は。

○ 樋口龍馬委員長

免許の返納率、ちょっと質疑のほうに偏ってきていますので、免許の返納率を上げていかなければならないという問題提起にとどめていただいたらどうかなと思います。

その上で、もし笹井委員が、免許の返納率上げるためにこうしたほうが良いと思うよということがあればご披瀝いただいたら、2ぽつの部分で書かせていただきますので、いかがでしょうか。

○ 笹井絹予委員

返納せいと言ってもなかなか今の時点では皆さん、車が便利だと思っていますので、ただ、こういうのを使っていこうと思うと、やはり返納率を上げないと難しいかなと思うんですけど、その辺はどう考えているのかなと思うんですけど。

○ 樋口龍馬委員長

じゃ、返納率と公共交通の利用の相関性を行政として認めているかどうかという点についてお尋ねをしたいと、確認させていただきたいと思います。

○ 藤田都市計画課公共交通推進室長

公共交通推進室の藤田です。

確かに高齢者の運転免許の返納率が上がることで、そこの方たちの移動手段ということでの公共交通の部分を充実させていかなあかんというところはそのとおりだと思います。

○ 笹井絹予委員

返納率を上げたほうがやはり使ってもらえるんじゃないかなと、そう思ったので、意見としてなんですけど。なかなか難しいと思いますし、今、皆さん、車が便利なので使っていると、自分の親もそうですけれども、そういう返納率を上げるほうがこういうのを使ってもらえるんじゃないかなと思ったので、意見として述べさせていただきました。

○ 樋口龍馬委員長

課題としては、公共交通の利用率が低いですよ。それに対する課題解決として、免許の返納率を上げるといいよということで整理をさせていただきたいと思います。

## ○ 井上 進委員

関連した話をちょっとさせていただきたいと思うんですけども、今、免許返納したとき、三重交通が半額補助か何かをやっているかと思うんですよ。ただ、それぐらいしか、四日市としては補助的な部分が生まれていないと思うんですけども、やはりその辺、例えば利用者をもっと増やそうと思うと、三重交通だけに頼るのではなしに、市としてちょっと考えていく部分も必要かなと私は考えるんです。それで、その中で、例えばバスの補助も、三重交通にプラスアルファで出せるような形とか、あるいは今、デマンドタクシーなんかでも、高齢者一律の料金という形の補助になっている部分を、返納者に対してもう少し上乘せするなり、一時的な部分、ずっとというわけにもいかないかと思うんですけど、返納した時点での利用料金の上限をちょっと広げてみるとか、そういったことも一つの方法かなというふうには考えるんですが、そういった部分もいいのかと思っております。

## ○ 樋口龍馬委員長

返納に対するインセンティブを政策としてつけていくということですね。

他にございますでしょうか。

## ○ 笹岡秀太郎委員

この幾つかの項目を見てみると、例えば現状の課題といたら、課題を洗い出しても財源はどうするのという議論が出てくるよね。例えば、手法や考え方についても、じゃ、財源はどうか。目指すべき都市像、立派なもんを書いても、じゃ、財源はと、やっぱり一番は財源じゃないのと。そうすると、四日市は産業に力をつけてあげて、そこら辺りから活力を生んでもらって、四日市全体に潤いが行くみたいな仕掛けが要ると、それから、やっぱり県、国とどう対峙していくか。あるいは予算のつけ方、つけたいなと思えるような施策展開、そういうところをどう工夫していくかというあたりは、やはり大事なのかなという思いがするので、例えば、これは理事者だけに任すんじゃなくて議員間でもできることもあるんだろうし、市民とともに考えることもあるのかも分らんので、そういう仕組みというのを考えていかんと、夢に終わってしまいそうやなというふうなことで、やはり財源確保に向けて、産業を生み、活力をつけて、そして市民生活が豊かになっていくという大目標を一つ置いた施策展開というのが大事なのかな。

そうすると、例えば産業が元気になれば、元気になった余力でやらせてくださいみたい

な企業が出てきたり、そういう誘導をしてもいいわね。そうすると税の優遇制度もあります。そういういろんな何か仕組み、仕掛けというのかな、その辺りはやっぱりしっかりと議論していかんと、四日市の発展はないのかなという気がしますわね。

どう思います、山口さん。

#### ○ 山口智也副委員長

おっしゃるとおりで、やっぱり経済界もしっかり巻き込んで——僕、ちょっと今、自分の考えを整理しておったもので、笹岡先生の内容がしっかりまだかみ砕けていないところがあるんですけども——とにかく財源がやっぱりしっかりないといけないというのはもうそのとおりだと思いますし、あと、行政だけでやっていこうとするのは限界があるし、うまくいかないでしょうし、今の中心市街地の大規模な整備の大事なタイミングの中で、港の動きも大学の動きも、いずれも経済界も声を上げつつある中で、財源の話と、そして、官民一体となった議論というのがしっかり議論されていかなければいけないと思っています。

#### ○ 笹岡秀太郎委員

多分そういう仕掛けが必要なんじゃないかなと思う。例えば、せつかくある四日市大学の学生との関わり合いとか、あるいは商工会議所ともっと関わったり、様々な手法が考えられるので、そういう仕掛けをつくっていかんと、先には進まんなど。そういう仕掛けをどう行政側がうまくリードして、我々がサポートしていくかという仕組みが大事なかなと。

#### ○ 山口智也副委員長

昨日もニュースだったか、何かのメディアで見たんですけども、今、カーボンニュートラルの議論の中で、四日市の経済界の、いろんな経済界、それぞれやっぱり企業なので、企業だけでなかなか、企業同士がなかなか情報共有というのは難しいところもあったけれども、行政が間に入って、市長を中心に、そういった中にしっかり入りながら情報共有をする中で、一つの方向性を行政と企業で作り出してきているというそういう流れ、非常に重要だという、そういった報道もありましたので、まさに、このカーボンニュートラルだけではなくて、今言いました港、大学とかという話も同じように、やっぱり行政がしっかり間に入って、巻き込みながら議論していただきたいなというふうに期待をしています。

○ 笹岡秀太郎委員

一つの起爆剤として、行政が何か一つきちんと示して、例えば、各地区でもそれが議論できるような道筋とか、せっかく四日市って貴重な財産である地区市民センターという拠点があるやないですか。そういうところの拠点でも、地域のまちづくりはしっかり語ってくれても四日市全体のまちづくりを語る場はあんまりないような気がします。そういう仕掛けも行政側、議会側もしていくということが大事だと。

以上です。

○ 樋口龍馬委員長

議会主導という部分と、行政が物事をやったり、会議体をつくったり、有識者を集めたりというのはよくある手法ですし、ただ、そのときに結構どの会議を見ても同じ顔ぶれというのはよくある話で、そういう点でいうと、議会主導で何か市民と一緒にというのも、この特別委員会の枠組みがあるので、今後の運営の中でも可能かもしれませんし、また、次年度以降に預けていくという中で盛り込むこともできるのかなと、今の討議を聞きながら感じたところであります。

他にございますでしょうか。

なかなか課題っていっぱい今までも出してきましたし、重複する部分もあって、皆さん出しにくいところもあるのかなと思うので、先ほど冒頭に申し上げたように、今までの議論の中からも課題は抽出させていただいて、次回にまとめていきたいと思います。

この1ぽつ、2ぽつについては、この程度でよろしいでしょうか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、3ぽつの将来都市像についてなんですが、これ、今ぱつと言える方っておみえになりますかね。今までのキーワードから拾い上げて、次回ちょっとこんなふうな議論があったよというのを整理させていただくというふうに一度預からせてもらうか、その中で、こういうことを今まで言ってこなかったけど加えたいとか、今までの議論の中でも特にパワーワードとしてこれを入れていきたいということがあれば、その部分をセンテンスでい

いので挙げていただいても思うんですが、いかがでしょう。1回預かりましょうか。

### ○ 早川新平委員

委員長おっしゃった目指す将来都市像、これ物すごい広くて、例えば今日話題になっておった、例えば交通網はこうあればいいよねとか、具体的にやらんと、あまりにも広過ぎて、例えば、先ほどのバスとか、免許証の返納の話を考えておったんやけど、僕ら、鹿児島へ行ったときって、朝バスが何社かぐらいで、物すごい多いんやわな。もう多かったですよ、何でか知らんけど。だから、何かあるのかなというふうに、おぼろげながら思っておるので、だから、そのバスが安いのかなんか知らんけど、そういった意味のところというのは、先行事例として、どれだけ行政ができるのか、補助金があるのかどうかということも踏まえて、具体的にやってもらわんと、将来都市像という、むちゃ広がり過ぎるので、交通分野とか、そういうふうに分けてもらったほうがやりやすいのと違うかなと思うけどな。

### ○ 樋口龍馬委員長

現行計画の中で様々ビジョンを定めていただいている計画が前々回の中でありました。それと照らし合わせながら、皆さんの出していただいた意見を当てはめていくというか、もう実際に四日市だと取り組んでいる部分もあると思うんです。取り組んでいる部分に対して、不足があったりだとか、こういう視点が必要じゃないかというところの追加が我々のほうで起こってきてもいいのかなというふうに考えるところであります。

将来都市像という部分でいうと、キーワードで出てきているのは公共交通を通じて社会的な弱者、学生であったり高齢者であったり、しっかりとした公共交通を全市的に担保していく必要があるんじゃないかという話が今日中心的に行われましたし、やはり産業が、商業がしっかりしていないと四日市の財源が成り立たないのではないかというようなお話もございました。

カーボンニュートラルというキーワードも出てきております。

それから、もう一つ挙がってきたのが、四日市港という歴史的なものから、港というものは外せないよねという話なんかも過去の議論の中で出てきております。

そういうところを今、早川委員の言われたように、少しターゲットを絞りながら、現行計画と照らし合わせるようなまとめ方をさせていただいて、それを次回の議論のたたき台

にさせてもらうというふうな進行の仕方ではよろしいかと思うんですが、よろしゅうございませうか。いやいや、こういうふうに進めよという部分があればそのようにさせていただきますが、よろしいですか。

(異議なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、一旦そのように預からせていただいて、正副のほうで整理をさせていただきたいと思えます。

では、本日は大分、午後3時半までというふうに会議システムの中で上げさせていただいた関係上、皆様のご都合もあるというふうに聞いておりますので、本日の議論についてはこの程度にとどめていきたいというふうに考えております。

その他の事項であります。

新たな日程として、11月11日もしくは11月14日、いずれも13時30分から予定をさせていただきたいというふうに、皆様のお手元の事項書のほうにも入れさせていただいておるんですが、日程的に皆さんいかがでしょうか。11日もしくは14日と。皆さん、会派会議があるよということであれば、月曜日が多いですね、皆さんね。なので、月曜日に置かせていただくというのも一つかなというふうにも思いますし、11日、議会的な日程は何も入っていないようでございます。14日も入っていないんですが、いかがでしょう。

(発言する者あり)

○ 樋口龍馬委員長

では、11月11日にさせていただきますでしょうか。

(異議なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、11月11日の13時30分ということで、ご予約をお願いいたします。

今後の日程は、以前、示させていただきました10月6日、10月27日ということで、期間



的には少し空きますが、私たちとしても少し整理をさせていただきたいというところで、あと、本日、追加資料等もございました。これらの準備をいただくとともに、追加資料の説明についてもそのときに求めていきたいと思ひますし、資料についての質疑もそのときに行っていきたいと思ひます。

改めまして、皆さんの中で、いや、これはできれば集中的にちょっと調査したいよねというところがあれば今言っただくと、それに向けて少し課題整理をさせていただいて、10月6日の前半部分なりに充てさせていただきたいなというふうに思ひんですが、皆さん、いかがでしょう。ここ、ちょっと集中的に調査したいというのであれば。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

特段、今ご意見がないようでしたら、議論の中でここを集中的にやっておいたほうが今後やりやすいなというふうに、正副で整理させてもらって、調査項目として入れさせていただく可能性を残しながらという形も取れますが。

(異議なし)

○ 樋口龍馬委員長

では、そのように一任をいただきたいと思います。

10月6日の事項につきましては、整い次第、皆様のお手元に配信をさせていただきたいと思ひますので、10月6日、よろしくお願ひをいたします。

その他ございますでしょうか。

(なし)

○ 樋口龍馬委員長

ないようでしたら本日はこの程度にとどめさせていただきたいと思ひます。お疲れさまでした。

1 5 : 4 4 閉議