

～～～～～～～～～～～～～～～～

午前 10 時 00 分 開議

○岡田議長 これより本日の会議を開きます。

この際、御報告申し上げます。

本日の会議に説明のため出席を求めた者の職氏名は、報告書のとおり御了承願います。

なお、本日の議事日程は、配付しております日程書のとおり行いたいと思います。

～～～～～～～～～～～～～～～～

第 1 市政一般に対する質問

○岡田議長 それでは、日程第 1、市政一般に対する質問を行います。

順次、発言を許します。

初めに、松田議員。

〔松田議員質問席へ〕

○松田議員 皆様、おはようございます。松田真哉です。

さて、4 月には本市の将来を決める 8 年ぶりの市長選挙が行われる公算が高くなっています。我々市民は何をもって判断すればよいのでしょうか。私は 8 年前の選挙戦で大きな争点であった米子駅南北自由通路事業の効果がどうだったのか、これを我々市民が判断していくこと、それは避けられないと考えます。今日はこの米子駅南北自由通路の事業がどうだったのか、効果について質問をしてまいります。

8 年前の選挙では、米子駅の南北自由通路事業が最大の争点でした。かかったお金は、つまり税金は約 76 億円、そのうち約半

分はＪＲへの補償金です。そもそもＪＲ駅ビルの耐震の補強を進めなければならないということが事業の始まりでした。振り返ると、議論が始まった平成２５年、ＪＲ側の試算では事業費は４０億円でした。それが５０億円になり、６０億円になり、６３億円になり、最終的に７６億円の跳ね上がりしました。まさしく米子市の一大事業となりました。

どのくらいの金額なのでしょう。例えば今年度の米子市の子どもの教育に関わるお金、教育費、１年間の教育費の予算は６８億円です。それを上回るような金額だった。この効果はどうだったんだろうか。事業は工事をして終わりではありません。しかし、残念ながら今年１月には、駅ビルのテナント６つのうちの２つが早くも撤退してしまった、閉店してしまった。まだできて２年もたっていないうちにお店が２店舗も閉まってしまう、６店舗のうちの２店舗が閉まってしまう。令和６年３月の議会の私の質問で、市長は駅のお店の売上状況がよいと聞いていると答弁をされていました。それから１年もたっていません。私は閉店するに至るには、駅ににぎわいが生まれていない、集客がない、だから、売上げが伸びない、だから、利益が当然残らない、もうからない、だから、閉店するに至った、そう分析するのが妥当だと考えます。多額の税金を投じたけれど、にぎわいは生まれていない。

乗車人数も判断する一つの目安、推移どうなのか。コロナ前の令和元年の１日の平均乗車人数は３,５３５人、それに対して令和５年は３,１０６人。せっかく大きな税金を投資したのに、コロナ前にはまだ戻っていない、そのような状況です。

ここで伺います。開通から約１年半経過しましたが、駅ビルの

状況や乗車人数、市民からの意見などを踏まえて、自由通路事業の効果を現時点で市はどのようなふうに分析して評価していますか伺います。

○岡田議長 伊達都市整備部長。

○伊達都市整備部長 米子駅南北自由通路等整備事業により新たな駅南側からのアクセスが可能になりまして、米子駅の交通結節点としての機能が強化されまして、米子駅周辺の利便性や歩行者の回遊性が向上したと判断しております。駅の南側にお住まいの方を中心に便利になったという声や、駅周辺の事業者からも今後のにぎわいに期待する声をいただいているところでございます。がいなロード自体が、その眺望や地域の特徴を生かしたデザインによりまして市民や観光客に親しまれる空間として利用されておりまして、利用された方からは、鉄道のまち米子を感じることが出来る眺望や温かみのある空間であるといった声をいただいております。

また、米子駅におけるＪＲ乗降客数も好調であると伺っておりまして、シャミネ米子につきましても利用者から要望の高い業態のテナントを選定し、このたび新たな店舗が開店したことでさらなる売上げを期待していると伺っているところでございます。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 乗降客数が順調ということですけど、具体的な数字というのは確認されてるんでしょうか。

○岡田議長 伊達都市整備部長。

○伊達都市整備部長 現在ちょっと具体的な数字っていうのは確

認はしておりませんが、コロナ前、乗降客7,100人というところをございまして、来年度、4月からの年度になりますけれども、そこで改めて乗降客数の調査に入るということで、今考えておるところでございます。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 議会で述べられるのは、きちんと数字を確認してから答弁をしていただきたいと思います。

今市の評価では、大変よかったという声が大変多い。順調だ、果たしてそうでしょうか。市民はそう思ってるんだろうか。駅ビルテナント6つのうち2つが早くも撤退してしまった。この結果は、駅への投資の効果を示しているのではないのでしょうか。駅76億円かけて税金で投資したけれど、現段階で結果はその程度であった。言ってみれば残念な状況、これでも南北自由通路は成功したんだと言えるんだろうか。私はそうは思いません。実際に多くの市民の皆様からも同様の意見を伺います。市の評価、見解と随分違いますが、冷静に考えれば判断できるのではないのでしょうか。

次に、令和6年3月議会での私の質問でこう伺いました。伊木市長が8年前、選挙のときに、米子駅の南北自由通路の開通によって年間2億円の固定資産税の増加が見込めるんだと訴えられておられる。それで私は2億円の増加する見通しが立ったんですかと令和6年3月の議会で質問をいたしました。それに対して市長の答弁は、市長選のときに、当時無駄だ、無駄だと言う相手候補者がいたので、説明するロジックとして言っただけだ。市長選のときに、当時無駄だ、無駄だと相手候補者がいたんで、説明するために言っただと答弁をされました。私は驚くような答弁だな

と思いました。市長になる前のことだから、何を言っても責任はないのか。果たして市長を目指して市民に約束した言葉はそんなに軽いものでよいのでしょうか。しかも、公認会計士である伊木候補者の数字に対する言葉の責任は、私は大変重いと思う。期待を持って投票をした市民、年間２億円固定資産税が上がるんだと期待を持って投票をした市民は多いと思います。改めて市長には思い出していただきたい。２０１７年、平成２９年３月１４日、選挙前の市民団体との意見交換会の場でこう述べられてた。ＪＲが駅ビルを建てることで６０億円、当時はまだ６０億円でした、６０億で終わらない経済効果が大きいんだ。その後に駅ビルからの固定資産税収入が生まれる。南側に企業が誘致されて、そこから上がる固定資産税収入で回収できるんだ。２億円が駅ビルと南側で見込まれる想定なんだ。行政はＢバイＣ、これ費用対効果のことですが、ＢバイＣで見るが、我々民間は収支を見るから、見込まれないなら見合わせるべきだ、こうおっしゃっとられた。

ここで伺いたい。まずどのような数字の根拠をもってどういう計算をして、固定資産税が２億円上昇する、そのような発言をされたのか伺いたい。

○岡田議長　伊木市長。

○伊木市長　まず最初の質問の中で駅ビルからお店が撤退した話ばかりを出されますけれども、撤退された後すぐに新たな店舗が入居したということは、先ほど都市整備部長が申し上げたとおりでございますので、その点はミスリードされることないように、お気をつけいただきたいと思います。

そして固定資産税収入の件ですけれども、これは前回の答弁で

申し上げたとおりでもございますけれども、一つのロジックとして説明をしたというのは一つの事実でございます。大体２億円の増収ということを、１．４％税率で割り算したときに、それぐらいの投資はやっぱり呼び込めるんじゃないかという見込みを述べたわけでございます。このＪＲ米子駅の南北自由通路、がいなロードの建設を前後しまして、例えばＪＲ山陰支社さんは新たな支社ビルを建設をされました。そして新しい駅ビルも建っております。そして、今後の話にはなりますけれども、南口におきましては、今まさに誘致を行っていらっしゃるところでも、そのように聞いておりますし、それからこの一つの開業効果といいましょうか、北口近辺におきましては新たなお店の開業などもあるというふうに認識をしております。そしてさらに土地につきましてもようやくこの下げ止まりになる、なったかどうかちょっとまだ最終確認しておりませんが、土地の評価額というものについてもずっと下げ続けてきたわけですが、これも下げ止まり効果というものも出始めてるのかなということを考えますと、その七十数億投資をしたうちの、米子市の手出しが十数億なわけですが、それについては、固定資産税収入だけでもいずれ十分回収できるであろうということで話をしたわけでございます。そのためのロジック、ロジックといいましょうか、計算式、前提を当てはめた上での計算式であったということを改めて説明をしたいと思います。

○岡田議長　松田議員。

○松田議員　２億円という数字はやはり大きいなと、私は、感覚です。年間の固定資産税、令和４年度を見ると４３億円、これで

年間 2 億円が上がるという数字はとても実現ができる数字ではないと私は感覚的に思います。

米子市に南北通路事業や駅周辺の道路の整備で具体的な目標何ですかと伺うと、大体目標値、今決まってるものは、新店舗を 1 店舗を出すんだ、歩行者の通行量を現状維持することが目標だと市は今まで答弁されています。店舗が僅か 1 店舗、歩行者は現状維持するだけでは、投じた税金に対する効果、あまりにも低いんじゃないでしょうか。例えば以前、駅と庁舎、道の駅などが一体となって開発された岩手県紫波町では、土地の価格は 10 年連続上昇しました。同じく以前紹介させていただいた市営住宅と公園やカフェなどが一体開発された大阪・大東市では、土地の価格は事業開始前に比べて 125% になった。

南北自由通路は 76 億円の投資、私は当時の伊木候補者が訴えられていた、伊木市長がおっしゃった固定資産税が上がるというのは重要な視点だと思うんです。固定資産税の増加を狙う。ただ、この 2 億円という数字、あまり根拠がないところで言われたのであれば、私は市民を裏切ったことになるのではないかと思います。市民に対するこの 2 億円という数字を当然追いかけるべきではないかと思いますが、改めてこの固定資産税増加についてのお考え、伊木市長の考えを示していただきたい。

○岡田議長 伊木市長。

○伊木市長 これ先ほど述べたとおりでございます。それぐらいの増収効果は狙えるのではないかとということでお話をしたものであり、ある前提を用いて試算したわけでございます。先ほど申し上げたとおり、既にその前後、南北自由通路を設置する前後にこ

のいろんな開業効果というものは生まれております。駅ビルの新築もそうですけども、その前には支社ビルも新たな建築がございました。今後南口にもそうした誘致案件があるやに聞いておりますし、今後の展開の中で十分増収というものは確保できるだろうというふうな見込みは持っております。

これ他のいろんな、南北一体化を果たした山陰線の各主要駅の状況を見ましても、即時出てる駅は一つありません。やっぱりあの鳥取駅でさえも開業当初、開業というか、あそこは高架にしたわけですけども、高架にした当初、しばらくは南側についてはなかなか新たな投資案件がなかったけれども、今や南口につきましては本当にオフィスビルですとか一部官庁もあったりだとか、南口のない鳥取駅なんて考えられないぐらい今は発展をしておりますけども、やはりこれどこの駅でもそうですけども、長い目で見てしっかりと投資効果は出していくものだということ、それはお約束したいというふうに思います。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 投資効果をお約束したいということ、大体市長のイメージでどのぐらいのスパンをもってこの固定資産税収入が目に見えて上がるような動きが出てくるというような仄聞されてるんでしょうか。

○岡田議長 伊木市長。

○伊木市長 先ほども申し上げてるように、既に投資案件1つつ上がってきてるわけですね。そうしたものについては、建物についても新たな固定資産税収入っていうのは入ってきているはずでありますし、また土地につきましても評価額が下げ止まるだ

けでも大きな効果があり得るだろうというふうに思いますし、これから地価が上昇するのかどうか、そこまでは分かりませんが、上昇傾向を示せばその分増収ということにはなっていくと思っております。

どれくらいの期間かと言われると、他の駅の状況を見ますと、かなり長い期間を私は考えてはおりますけれども、少なくともこの一、二年ですぐに投資効果が上がるなどということは話しておりませんし、今でもそういうふうには思っております。もちろんこれはできるだけ早く、そうした効果はもたらしつつ、市の発展につなげていかなければという思いは持っております。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 2億円ということを選挙のときに言っとられました。我々議員もこの固定資産税収入がどれぐらい上がっていくのか、2億円上がっていくのか、いつになったら上がるのか、これはしっかりチェックをしていきたいと思えます。

次の質問に入ります。南北自由通路事業を振り返ると、事業費が63億円から76億円に上昇したときに、なぜか費用便益1.04から1.59、0.55ポイント上昇しました。費用便益とは、費用に対する効果のことです。事業の実施に要する費用に対してその事業がどれぐらい社会的に得られる便益、便利で利益であることが、どれぐらい生まれるか、それを見るもの、1より大きければ費やした費用よりも効果が大きいということ。通常コストが上昇すると費用便益というものは上昇するものではない、下がるのが一般的です。だけど、このとき通常ではあり得ないんですが、費用便益というのと一緒に、コストも上がったけど、同時に上が

りました。それはどういう要因があって上昇したんでしょうか。

○岡田議長 伊達都市整備部長。

○伊達都市整備部長 費用便益比、いわゆるBバイCの上昇についてのお尋ねでございます。事業費63億円の時点では、BバイCが1.0以上となっていたため、交通渋滞解消などの便益は入れておりませんでした。76億円への事業費の増額に伴い、周辺道路渋滞緩和の便益効果を追加分析したところ、費用便益比、BバイCが上昇したということでございます。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 南北自由通路事業の投資の大きな目的は渋滞の緩和、これも大きな狙いの一つだったということが確認できました。駅への投資の目的は渋滞緩和も大きなポイントだった。このことを踏まえながら、次の質問に入りたいと思います。

次の項目、駅前通り3車線化について議論をしてみたいです。

米子停車場線、通称駅前通りは県の管理の道路です。駅から医大を抜けて、境港に向かう主要な道路、この道路です。駅があって、医大があって、イオンがあって、コンベンションセンター、文化ホールがあって、市役所はこちら。そして境港に向かっていくこの主要な道路、メイン通り。この道路は現在4車線ですが、道路を1車線潰して3車線にすることが本市の提案で検討されている。この駅前通りの3車線化についてどのような経緯で検討に至ったのか伺います。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 経過でございますが、まず令和5年3月、米子駅周辺活性化連携会議、これは本市とともに県、JR、米子

商工会議所が参画してる会議でございますが、その席上におきまして、米子商工会議所の青年部がまずは考えを示されました。その後、駅前通りウォーカブル推進計画に係る提言書として正式に米子市に提案をいただいたものでございます。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 どういう構想なんでしょうか。もう少し具体的にお願いします。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 青年部からの御提言の内容につきましては、大きく3点ございました。1つが、このがいなロードの開通を契機といたしまして、米子駅周辺など人と車に優しいウォーカブル空間の実現が必要であるということ、2点目が、駅前通りを歩行者利便増進道路、いわゆるほこみちでございますが、ほこみち指定を行いまして、ウォーカブルで新たな価値を創造する空間とすること、そして3点目、その方策といたしまして、車道の3車線化ですとか、あるいは歩道の拡張を行い、車にも利用しやすい、人中心の空間へと再構築すること、以上、3点が提言の内容でございました。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 当時、私もこの連携会議を傍聴していた記憶があります。米子市と県とJR、商工会議所のメンバーによって連携会議開かれていた。私もその中で商工会議所の青年部の皆さんが、恐らく経営者、経営に関わるような方が多いはずなのにおかしな提案をされるなと思ったんです。そんなことしたら、税金がどれぐらいかかるんだろうか。渋滞の問題とか考えてるんだろうか。

率直に言って無責任な御提案をされるなと私思ったんです。ただ、あくまでも提案ですから、さすがに米子市が早急に進めることはないだろうと思っていたんです。しかし、早速、今年度実証実験に至られた。驚きました、正直。実証実験について確認していきます。どのような実証実験だったんでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 今年度行いました実証実験の内容でございますが、駅前通り、これは県道の米子停車場線でございます、この歩行空間の拡大に向けまして、一部区間の車道区間を活用いたしまして実証実験を行いました。

具体的な内容につきましては、実証期間は、11月の8日から10日の3日間。場所につきましては、駅前通りのツブブロックを活用いたしました。実施内容といたしましては、大きく3点であります。居心地のいい滞留空間の創出ということで、デッキですとか人工芝、テーブル、椅子、ベンチなど準備をいたしました。2点目といたしましては、様々な催し、飲食の出店ですとかライブなどを行いました。さらに、3点目としては、効果検証のための調査などを行ったところであります。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 予算はこれ、どれぐらいかかりましたでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 これは今年度の当初予算でお認めいただいた予算でございますが、委託費として2,300万円余でございます。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 実証実験2,300万円使っています。今後どのように進めるつもりでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 今年度につきましては、道路空間を活用したにぎわい創出の可能性、一通り確認をさせていただきました。できますれば、今年度の結果を踏まえまして、来年度につきましては、まだ予算提案には至ってないところではございますが、実験の期間ですとかあるいは区間を拡大することなどしながら、よりその常態化に近い、恒常化に近い形でさらに実証実験を行わせていただきたいというふうに考えてございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 さらに進めると言われましたが、もう少し具体的に今年度どのような実証実験をするか確認させてください。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 来年度でよろしいですか。

(「来年度。」と松田議員)

○佐々木総合政策部長 来年度につきましては、今申し上げたとおりでございます。今回一定の区間、かつ非常に短期間での実施でございました。しかも、土日ということもありましたので、例えば平日も使いながらまとまった期間、あるいは区間を延ばしてどのような交通量の動きになっていくのか、その辺りもよく分析をしたいと思っております。そのような形で実証実験を検討をしている段階でございます。以上であります。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 もし実証実験するとなると、どれぐらいの予算を見

込んどられますか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 これはまだ検討中でございますので、具体的な額はお示しできる状況ではございませんが、今年度が2,300万円余でございましたので、それに相当する額になろうかと考えてございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 いろいろ今後のスケジュール、資料なんかを見ると、実証実験をした中、してその後に計画の策定というような作業も予定されています。この計画策定についてももう少し何か、どういう内容なのか伺いたいんですが。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 計画策定といいますのは、私どもまずは市民の皆様方に駅前通り、あるいは駅周辺がどのようなイメージになるのかといったものをお示しをしながら進めていくのが適当ではないかというふうに考えております。そのために、例えば駅周辺の歩き方だとか、楽しみ方、さらには、駅前通りの在り方など整理をさせていただいて様々な意見交換、あるいは協議などに活用させていただければというふうに現段階では考えてございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 これ計画策定の段階ではやはり計画策定に対してもまた費用がかかってくるという認識なんですが、どのぐらいその辺りのコストって見込んどられますか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 これはもうやり方によってなかなか、様々でございます。何かに委託するとなりますと、それなりのコストもかかりますし、あるいは自前でやるということになれば、人件費ということになりますので、現段階では確定的なちょっと申し上げられません。以上でございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 恐らく計画策定となっても、100万円、数千万円、そのぐらいの単位がかかるのではないかと想定されます。実際にこれ、4車線を3車線にした場合に建設費用、工事費用、これ、どれぐらいかかるのでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 3車線化も含めた歩行空間拡大ということになりますと、いろんな可能性があろうかと思います。現段階では今道路管理者の県の皆さんとともにこういった手法が可能なのか検討している段階でございますので、現時点でどれぐらいということはちょっとお示しができる段階ではございません。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 全く金額のめどっていうのも立たないんですか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 冒頭申し上げましたとおり、いろんな可能性がございます。例えば歩道を拡幅するという方法もあれば、車道の一部境界を設けるとか、いろんな構造を考えていかなければ整備コストというのは出てまいりません。ですが、今の段階では、どういう手法が適当なのかというところは道路管理者の県とは協議してる段階でございますので、かなり振れ幅も出てくると

思いますので、確定的には現段階で申し上げられない、そういう趣旨でございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 金額、なかなか今の段階では分からないということなんですが、例えば現在工事をされてます米子駅南側の米子駅目久美町線道路整備の予算見させていただくと、約5億円でした、5億円。駅前通りはこの米子駅目久美町線の大体長さ2倍ぐらいです。単純に倍にすれば10億円程度じゃないかな、これぐらいかかるおそれがあるんじゃないかなということは積算ができるんじゃないかと思うんです。駅前通りの歩道、私そんなに狭いという印象はない、十分じゃないかなと思うんです。車の交通量も大変多い。人口は減少してきてもう無駄遣いできない、そういう時代になぜお金をかけて交通量の多い車道を狭くするのか、私には必要性が理解できません。

結論から私言いますと、これ私、否、ストップだと思うんです。これ以上進めるのは反対です。主な理由は3点あります。まず渋滞の問題、2点目が防災の問題、そして3点目は行われた実証実験の市民の声です。この3点から、私はストップするべきだと考えます。

まず私が否とする理由、渋滞の問題です。先ほど渋滞緩和については、南北自由通路事業の目的の一つであったことが確認できました。対象の駅前通り、道路交通法を見ると、駅前通り、第四種一級に当たって、1万2,000台の車の交通量がある場合は4車線が妥当だ、そういう認識ですが、駅前通りの交通量、今何台ですか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 直近の調査でございますが、国のほうで令和3年交通センサスを行ってございます、その結果によりまして、1日当たり24時間の交通量が1万6,112台となっております。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 1万6,112台、先ほど言いました1万2,000台以上あるんじゃないですか。これでは当然できないんじゃないですか。南北自由通路で大きな税金を投じて、渋滞解消の便益を狙って、今度は渋滞を生み出すようなことに税金を投じることになるんじゃないですか。これ矛盾してるんじゃないですか。つじつまが合わないんじゃないですか。これ渋滞がひどくなるということが大きな問題だと思いますが、どういうふうに解消していくお考えですか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 交通量の問題、道路構造令も含めてこの辺りの課題認識としては、県とも今既に共有をしております。様々な協議を行っている段階であります。一つの方方向性として、これは県との話の中でも出てございますが、例えば今公共交通の利用促進を行ってございます。今回の実証事業でも、来訪された方約1,000人いらっしゃいました。アンケート取りますと、かなりの方がやはりバスで来られた、その日は無料バスデーっていうことも行ってたんですが、そういった形で車を使わずに来られたということもございました。またもう1点といたしましては、駅前通りと並走してございます市道末広通りもございま

す。こういった道路にも交通を分散化させるような仕掛けですか、そういったものも必要ではないか、この辺りは県とも論点としては共有をしているところであります。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 実証実験ではその末広通りの渋滞ってどれぐらいの渋滞が発生していたんですか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 これについてはまだ調査中でございます。現段階で把握しておりますのは駅前通りだけでございます。最終的に委託事業者のほうでどのような形で報告をいただくかになりますが、今話をしておりますのは、D S ・ I N S I G H T など活用してどのような流動だったのか、この辺りは推計ができないかという話をさせていただいてるところであります。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 せっかく2,400万円もかけるんだったら、当然末広通りあたりの渋滞のチェックというのはすべきだったと思いますよ。私は次の実証実験に移る前に、幾ら県道といっても、米子市がもっと具体的な渋滞緩和策を検討した上でテーブルにのせていくべきだと思います。令和6年12月の県議会でも、ある議員さんが県道である駅前通りの3車線化の見解について平井知事に質問をされました。これに対して平井知事は、誠実に地元と協議するとはされましたが、ただ、あそこの交通量は非常に大きくて、1万6,000台の交通量が確認されている。この道路を仮に3車線化するとなると、その交通量をどこでどうさばくのが課題だと、こういう答弁をされています。真つ当な意見だと思います。

交通渋滞の問題、大変大きいと思う。

次に否とする理由は、防災の問題です。対象の道路は、県の緊急輸送道路ネットワーク計画の上で第2次緊急輸送路となっていますが、これどういう役割ですか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 緊急輸送道路でございますが、これは地震防災対策特別措置法に基づきまして県が定めるものとされてございます。定義としては、災害直後から避難、救助はじめ物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線であり、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路というふうに定義づけられてございます。区分としては、1次から3次までございます。1次が最も基幹的な道路でございますが、この辺りでは国道9号ですとか、主要地方道米子境港線などが該当いたします。また、駅前通りは第2次として指定をされてございますが、第1次ネットワークを補完する道路と位置づけられてございます。以上であります。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 災害が起こったときの重要な、命を守るような道路ということです。これ3車線化にした場合にどういうふうにその安全性、命を守ることに対処していかれるんでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 まず、緊急輸送道路の選定要件についてでございますが、これは国の要件などにも車線の数ですとか、車線幅というのは規定はされていないところでございます。しかしながら、災害時の避難救助をはじめといたしました応急活動のた

めに、緊急車両の通行を確保すべき道路としての役割がある、そういうことを踏まえながら、今後駅前通りの歩行空間の拡大に関しての検討を進めることが必要であるというふうに考えてございます。引き続き県とともにこういった方策があるのか、これよく協議をしてまいりたいと考えてございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 しっかり検討していただいて、次の質問、次の項目というか、次の問題です。また、今度原発事故がもし発生した場合の避難計画の中では駅前通り、どういう位置づけなんでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 原発事故の避難計画においての位置づけでございますが、原発の事故の発生を想定をいたしました避難計画といたしまして、本県、そして本市におきまして広域住民避難計画が作成されてございます。この計画におきまして、島根原発で事故が発生した場合、国道431号、そして主要地方道米子境港線などとともにこの駅前通りがUPZ外への避難経路として現在設定をされているところであります。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 これは3車線化にした場合にどのような問題点、どういうふうに対処されていく予定なんですか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 避難経路のまず位置づけでございますが、原子力災害時の避難計画におきまして、これは避難経路、車線数等の条件、まず規格の関係でいいますと、条件などはございませ

ん。また、運用に関しましては、渋滞、被害状況などの現場状況を踏まえて適切に迂回路を設定をするということが位置づけられているところでございます。なお、駅前通りは御承知のとおり、基幹道路と接続する幹線としての役割がございます。このような役割を踏まえながら、先ほど申し上げましたとおり、道路管理者ではございます鳥取県とどのような対応可能なのか、これは引き続き協議を続けてまいりたいと考えてございます。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 改めて、ちょっとパネルで確認しますが、駅前通り、緊急輸送道路であって、原子力の際の避難路である。そして1日の交通量は1万6,000台を超えるかなりの交通量がある、そして医大が近くにあります。ここまで救急車も通るでしょう。そして境港に続く主要な道路。もし原発の事故が起こった場合は、避難をする重要な道路ということです。対象の道路は命を守る道路です。にぎわいと命とどっちが大切か、考えなくても私は分かると思います。

令和6年8月1日の米子駅周辺活性化連携会議でも県はこのように意見をされてた。駅前通りの整備について今後も実証実験があり、全面的に協力する方針ではあるが、その進め方には意見をさせていただきたい。駅前通りは災害時の緊急輸送路であり、原子力災害時には避難路となる。整備にはその議論を避けては通れない。技術的にはハードルが高いのは現実だ。技術的にはハードルが高いのが現実だと述べられている。真っ当な意見だと思います。このような意見を考えると、事業の蓋然性、実現可能性というのは大変低い。今の現状、ハードルが高いって県が言ったら

れますから、ほぼない状態なんじゃないか。いかがでしょうか、市長。蓋然性、実現可能性あると思いますか。

○岡田議長 伊木市長。

○伊木市長 今全国的にというか、むしろ早くは世界的になんですけれども、都市の中心市街地により一層、人が歩けるような空間を設けていこうという大きな流れがございます。これは20世紀のモータリゼーションの進展のし過ぎの一つの揺り戻しといいましょうか、反省といいましょうか、本来道路、道というのは人が歩く、かつて米子駅の前も、昔の写真を見ますとたくさんの人が駅からわあとなだれ出るように人波ができてた時期があったわけですが、今は本当に車がメインの通りになっているということでございまして、こうした反省というものが全国各地でも、むしろ世界では先に動いているわけでございます。そうした中で例えば中堅どころの都市でも、大きなところでいけば京都市のようなところでも、ちょっと通り名、具体的に忘れてしまいましたけども、非常にメイン通りの一つを減車、車線を減らして歩ける空間にしたところ、当初は反対もあったようですけれども、今は非常に多くの皆さんの、市民の理解を得て、非常にいい通りになったというふうに聞いておりますし、例えば松山市でもこのようなことをやりました。そういう意味では実現可能性が今ないと言われましたけど、これはあるんですね、十分あるんですね。だから、実証実験に向かっているというところなんです。

もう一つは、これ松田議員の話聞いてると、何か道路を全部止めてしまうかのような話にも聞こえるんですけども、あくまでも4車線を3車線にしてみるということで、右折レーンは適切に残

しながら、できる限り渋滞が発生しにくいような道路づくりも検討できないかというところで話をしているところでございます。もちろんここは県道でありますので、鳥取県さんの御意見がこれは絶対だと私たちは思っております。そこで我々として、あくまでお願いベースなんですけども、他の都市のまちづくり、道路づくりなどを参考にしながら、中心市街地にいかに人が歩ける空間、スペースを設けていくのかということのために、これぐらいのことはできるのではないかとこのところで、我々も話を進めているところでございます。確かに実証実験にも、先ほど部長が答弁したようなコストがかかります。そうしたものも、将来的にこうしたまちの可能性を広げていくために私は必要だと思って議会にお諮りをしたものでございます。したがって、コストがかかるから無駄だみたいな言い方はちょっとやめていただきたいと思いますし、このにぎわいをいかに作り出していくかということについて反対ばかりされてるような気がするんですけども、やはり何か対案といいましょうかね、じゃあ、どうすべきなのかというのもやっぱり話をされるべきじゃないかなと思います。以前ちょっとチラシを入れてらっしゃいまして、何か駅からばあっとペDESTリアンデッキを四方向まで全部敷いてみたいな絵が描いてありましたけども、例えばああいうことをされれば、もうこんなコストじゃ済みませんからね。ですから、やっぱりそこは費用対効果をきちっと我々も見極めながら、できる限り必要最小限のコストで大きな効果を生むような事業を日々考えながら、そしてもちろん議員の皆様にもいろいろと御相談をしながら、最終的には予算を上程し、どうですかという形でお諮りをしていきたいという

ふうに思っておりますので、その辺はよろしくをお願いをしたいというふうに思います。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 私は県の意見を聞くと、実現可能性は現在では低い、技術的なハードルが高いのは現実だと言っておられます。私は今現在では実現の可能性、先ほどあると言われましたが、もっと代案を市も考えて、どうやって渋滞緩和していくか、避難路どうするかというのを考えていただいた上で次のステップに進めるべきじゃないかと思うんです。

否とする理由を3つ目言います。これ市民の意見です。実証実験の結果、2,400万円を支払って、実証実験をしてアンケートを取っておられます。私は自由記述の部分が市民の意見で最も重要だと考えます。拝見しましたが、手放しで次の実証実験に進めるような内容ではないと考えます。市はこのアンケート、この自由記述の部分、どういうふうに分析、評価されてますでしょうか。

○岡田議長 佐々木総合政策部長。

○佐々木総合政策部長 自由記述もそうでございますが、その前に、いわゆるどう思ったか、全体の印象のアンケートも併せて行っておりまして、そのアンケートの結果によりますと、多くの方が非常によかったないしはよかったという御意見を寄せられているところでございます。一方で、自由記載につきましては、多くの方からも御意見が寄せられているところでございますが、比率的には好意的な意見が多いのではないかなというふうには、感覚としては思っているところでございます。ただ、一方で、交通安全の問題、今回車道とこのブロックが近接をしてたということでの

ちょっと怖いなというようなお声があったりですとか、あるいは公共トイレの誘導がちょっと不十分ではなかったかと、そのほか交通渋滞の懸念とかも含めて、それぞれのお立場からの懸念も寄せられたというふうに認識をしてございます。できますれば、来年度からの実証実験でもこういった課題を一つ一つクリアをしていけたらというふうに考えてございます。以上です。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 自由記述については、手元に資料を頂いております。もちろん好意的な意見、いい取組だなと意見もあります。しかし、自由記述の部分を見させていただくと、とても、そのような心配のお声、この事業に対する心配のお声とか、反対の意見というのもあります。

読みます。例えばとにかく車線を減らすことは、車の渋滞が慢性化するからやめてもらいたい。はっきり言って迷惑。何をやっても一過性で終わるとか、ほかの実証実験の物まねみたいな企画はやめて、米子を理解している実験をしてほしいとか、歩く目的や魅力が感じられないと道を広げても人は来ないと思った。駅前通りではなくイオンの前を歩行者天国にしたほうが効果が高いのではないかと。車道を潰して歩道を広げようなんてふだん駅前を利用しない人の考えだ。まだほかにもあります。駅前通りではなく白鳥の噴水の広場、恐らくこれ文化ホールの前の広場だと思いますが、とかでやればいい。車道に店を出すのは邪魔でしようがない。メイン通りを通行しにくくする必要はない。隣接する通行量の少ない道路ですればよいのでは。いい話を全く聞かないのでやめてほしい。こういう意見もありました。今回イベント開催時に

通りましたが、非常に安全性が低かった。酔った方や、イベントが両側にあるため、渡りたい方がブースよりはみ出し、信号待ちあるいは信号無視が多く、運転手としてとても危険を感じました。E R 車など緊急時の対応として、道路の両端によけて通路の確保を安全にできるのかどうか不安を強く感じました。まだほかにもあります。もちろんいい意見もありますよ、でもこういう意見多いんです。市長、これアンケート見られましたか。

○岡田議長 伊木市長。

○伊木市長 その課題についていただいた意見は見ておりますし、ただ、松田議員、今課題の部分だけ抜かれましたけども、好意的な意見が多かったということは付言しておきたいというふうに思います。

やっぱりこの実証実験をしていく大きな意味は、車社会からの少しでも、何ていうんですかね、脱却という言い方はちょっと無理だとは思いますが、もう少し中心市街地ぐらいは人々が歩いて集える場所っていうのが増えてよいのではないかという、一つの提言も含めた我々の案なんですよね。だから、それがどれだけ市民に受け入れられるかというのは、これは我々ももっともっと説明責任を尽くしていかなければいけないというふうに思っていますけれども、ちょっと先ほども少し申し上げたように、道路という空間を車優先の場所だけではなくって、やはり歩行者ももっともっと歩きやすく、楽しく歩けるような場所にしていくということは、これは世界のトレンドなんです。ですから、可能性がないとかっていう話ではなくって、よいものは米子も取り入れていくという考え方の中でできることをやっていこうという発

想であります。したがって、今の地域社会における社会常識からすれば、渋滞緩和というのが最も道路にとって一番大事なテーマなのかもしれませんが、車の方は、言ってみれば迂回することも可能なわけでありまして、歩く方にもう少し配慮した道づくり、道路づくりということをこれからはやっていかなければいけないと思ってます。実はこれは中心市街地だけでなく、子どもたちの交通安全というの考えたときに、歩道のない市道ってすごく多いんですよ。白線1本で児童や生徒さんたちが歩いてる姿を見て、やっぱりこれは何とかしたいという思いを持っております。もちろんこれは、それこそ多大な費用がかかりますから、すぐにはできませんけれども、一つ一つできるところから、歩行者に安全でかつ楽しく歩ける、そういう空間を増やしていくということは、一つのテーマとしてこれからも考えていきたいというふうに思っております。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 私はやはりこれだけ見させていただいた中では、マイナスの意見も大変多かった、この段階で次のステップに進むのは、私はやっていく前提ありきの判断じゃないかなと思います。

次のパネルを御覧いただきたい。先ほど市長、代案はどうなんだということ言われたので、代案を示していきたいと思います。スペインのバルセロナでは、スーパーストリック計画というものが進められている。スーパーストリックとは、交差点や車道という車のための空間を、人、歩行者のためのパブリックスペース、公共の場として置き換えていく計画。どのような場所をつくれればいいんだろうか、デザインをどうしていくんだろうかっていうことは、

プロセスで近隣住民や地元商店などが参加していく。一見すると3車線化に似てるんじゃないかと思われるかもしれませんが、全く異なるのは、見ていただきたいんですが、通常、従来の道路はそれぞれが孤立しています、役割は一つしかない。それをブロック、400メートル間隔で、ブロック全体で考えていく。車の流れはどうしたらいいんだ、どう迂回させるのか、歩行者どうすればいいのか、どうすれば生活に支障がないのか、歩行者の安全性をどういうふうに優先していけばいいのか、複数の道の役割をそれぞれ孤立じゃなくて全体で考えていく、そういうようなことが行われています。

この駅前通り3車線化を進めるのであれば、このバルセロナのように、周辺全体でどういうふうに迂回させていくのか、これをまずきっちり考えてから、次の実証実験のテーブルにのせるべきではないかと思う、そう言ってるんです。県の意見からは、現時点ではハードルは高い、実現の可能性低いといっている。次の実証実験に進めば、コンサルにまたお金を払うだけじゃないですか。どうですか。税金でもうけさせて終わるだけじゃないですか。来年度このままいけば、実証実験に、また計画策定で数千万払うかもしれないではなくて、きちんとかいいう代案を考えられてから、そして進めるべきだと思います。これが代案。いいですか。渋滞の問題、防災、命の問題、どうやって確保するか、そして市民の意見により、この事業、3車線化は実証実験に進むのは、この代案をきっちり、どうやって迂回させるのかを確定してから実証実験に進めるべきだと思いますが、市長、どうでしょうか。

○岡田議長 伊木市長。

○伊木市長　もちろん最初の、昨年の11月の実証実験で得た様々な課題、これについてはどうやって解消していくのか、それを見極めながら進めていく、これは当然のことでございます。それと、もう一つ、佐々木部長からも答弁ありましたけども、前は2日ないし2.5日ぐらいの期間でやりましたけども、多少長い期間で実証実験をやって、本当に曜日とかあるいはお天気とか、そういったもので渋滞がどうなるのかということをもう少ししっかりと把握しなければいけないというふうに思ってますので、そのための実証実験でもあるというところでもございます。この間の11月の実証実験のときには目立った渋滞発生がありませんでしたので、本当にそうなのかというところもやっぱり確認をしていきたいというふうに思っております。

そのバルセロナの例を出していただきましたので、そういった外国には例があるということも一つ参考にしたいというふうに思います。バルセロナなんかは、例えばランブラス通りといいまして、駅からこの非常に目抜き通り、ここは道路の真ん中に歩道を造ってるんですね。道路のど真ん中を歩道にして、本当にここに大道芸人たちがいっぱいあったり、屋台が出たりとか非常に楽しい。しかも、両サイドは当然、これも歩道があってというふうに、完全にあのまちの中心市街地の一番目抜き通りのところは、歩行者中心になっていたというのを私も覚えてるんですけども。そういうふうに、もう特にヨーロッパ、非常に進んでまして、中心市街地をいかに歩ける空間にするのか、楽しめる空間にするのかというところをやってらっしゃいますので、そういったことは念頭に置きつつも、米子のまちでやるわけですから、こういうふうに

米子のまちがブロックになってるわけでもありませんので、米子のまちの条件を基にどうやったらできるのか、これはしっかり考えていきたいというふうに思います。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 市長の歩いて楽しいまちづくりの政策によって、最初に、冒頭で質問した駅の南北自由通路76億円投じました。しかし、すぐに店舗2店舗は閉店した。今、また新しい店が入っておられるかもしれませんが、閉店してしまった。そしてさらに3車線化となれば、また税金が投入されるんです。実証実験だけでも何千万、国や県の補助などがあるかもしれないが、私は、財源はあくまでも私たち市民の税金です、お金。交通渋滞、緊急輸送の問題、命の問題もある。市民アンケートも、先ほど紹介させていただいたようなマイナスな意見が多いのに、駅前通りの3車線化、今進めるべきではないと考えます。それよりも、市民の皆様の声を伺うと、特に郊外の方から、南北通路や駅周辺の道路に市はお金をかけられて、歩け歩けと言われるけど、じゃあ、どうやってそこまで行ったらいいんだ、そこまでどうやって行けばいいんだ。まずはどうやって駅前まで行けばいいんだって、そういう声大きいんです。過度に車に依存するなと市は言うけれども、そうしないと生活ができないんだ。そういう声、大変大きいんです。そのような状況なのに、駅前の歩道を広げれば市民が歩くだろうとは私は思わない。行政が市民をコントロールするんじゃなくて、市民が望んでいることにもっとお金を使っていたきたい。もっと優先すべきは、公共交通を充実させて駅と郊外をつなげることではないでしょうか。改めて、こう考えると、今実証実験の段階

に移る時点ではないと思いますが、市長、どうでしょうか、一回ストップされませんか、実証実験する前に代案を考えて。

○岡田議長 伊木市長。

○伊木市長 代案って、私たちが案を出してるので、代案を出すのは松田議員じゃないかなというふうに思うんですけども、まずちょっと言葉を正確に言っていただきたいんですけども、過度に車に依存するななどと市からは言っておりません。今の状態を少しでも緩和をしたいというふうに言ってるだけでありまして、これはまさに、例えば高齢期に入られて免許を返納されたいという方が、返納した後にどうやって移動すればいいのかということで、なかなか公共交通が十分発展していない地域ですと免許の返納もままならないという現実がありますので、これからのまちづくりというのは、できるだけ車に依存し過ぎない社会にしていかなければいけないなというところで、今、まずは米子駅を改修し、そしてそこからいろんな地域に延びているバス路線、こうしたものを、利便性を強化しながら、例えば今弓浜地区においてはよねぎーバスの実証実験やっておりますけれども、そうした郊外の交通政策も今まさに手がけているところであります。したがって、この実証実験というものは、あくまで我々の提案に基づいて、議会の皆様の御意見も聞きつつ、予算については、これはまさに議員の皆様がお決めいただくことでもありますので、どうですかということとは常に皆様方にお諮りしつつ、そして課題を見つけては解消しつつ、こうした方向性、大きな世界の潮流、こうしたものに我々米子市もしっかり乗っていければなというところで、これからも考え続けて、そして提案し続けていきたいというふうに思っ

ております。

○岡田議長 松田議員。

○松田議員 もう私は一回ストップするべきだと思います。先ほど郊外の公共交通の話出ましたが、やっこの段階に来て、実証実験をされるんです。２期目の終わりになるときにやっどスタートされたような形です。市民はそう思ってる。市民が本当に何を望んでいるのかっていうのもう一度冷静に考えていただいて、今後の事業を進めていただきたい。私としては、あくまでもこの駅前通りの３車線化は一旦ストップ、市民もそう思っていると思います。

今日はこの質問、これで終わります。ありがとうございました。

（拍手）