

津市からの津商工会議所「令和3年度提案・要望書」回答

当会議所が、令和3年度の各部会等で意見を集約し、令和4年1月27日に津市へ提出いたしました「令和3年度提案・要望書」に対する回答が、令和4年3月31日付けでありましたので御報告いたします。なお、提案・要望内容が少しでも実現するよう今後も活動してまいりますので、実現に向けて会員の皆様の御意見及び御提案等がございましたら、Tel.059-228-9141 まで御連絡くださいますようお願いいたします。

1 産業振興及び雇用促進等について

(1) 労働力確保及び働き方改革実現のための継続的な契約発注について

昨今、建設業界は公共事業の減少等の厳しい受注環境の中、労働力確保及び働き方改革の実現が求められています。労働者の賃上げも要請されている中、労働環境の改善に向け努力しておりますが、事業運営に係る経費も嵩み、速やかな労働環境改善は難しい状況にあります。また、コロナ禍の外的要因もあり、負のスパイラルも続くことも予想されています。

このような情勢下では、公共事業が景気対策・雇用対策として政策的に活用されることと思われます。建設業界にとっては、大変ありがたいことです。

しかし、景気調整の政策では、また一気に調整や削減がされるのではないかと懸念されます。

民主党政権時の政策は、コンクリートから人への Manifesto を掲げ、公共事業を最盛期の約50%に削減されました。このことは、職能工が建設現場から工場へ、また他の職種へと労働者の移行により働き手が激減し、その後遺症は未だに尾を引いています。

建設業界としても人手不足解消のため、様々な努力をしておりますが難しい状況です。

就職する者にとって、企業を選ぶ要因の第一は、事業活動が安定して継続的にできる産業です。かつては建設業界もこのような位置付けでありました。災害等のリスク低減や民間投資を誘発し経済成長を支える基盤として社会資本整備があります。

社会資本整備を支える現場の人材の

確保・育成は必須であり、社会資本整備の実施及び担い手の確保・育成の観点から、先々が見通せるような安定的・持続的な公共投資の確保のための予算付け等について要望します。

【回答】

令和4年度の津市政のテーマを「夢を語り、挑む都市づくり」とし、その具体的な3つの戦略の1つとして、インフラ整備推進戦略を掲げており、市民生活や地域経済を支える基盤整備に向けて、津興橋の架け替えや大谷踏切の拡幅などの整備を進めることに加え、さらなる将来に向けた大門・丸ノ内地区や津駅周辺におけるまちづくりの未来図も描いていくこととしています。

【政策財務部】

市民生活や地域経済を支える基盤整備に向けてインフラ整備推進を市政において戦略として掲げているなかで、商業振興事業といたしまして、県外から津市内に本社本店のある企業等への就職活動を行った方に「津市ふるさと就職活動応援支援金」、市外から津市内に本社本店のある企業等へ就職を内定し移住を行った方に「津市ふるさと就職新生活応援支援金」、また三重県と協調し、就職に紐づけた関東圏からの移住を支援する「津市移住支援補助金」を設置し、就職を機に市内に在住することにより、市内労働力人口の増加、経済の活性化を促進し、人材の確保及び担い手の育成に繋げていきます。

「津市移住支援補助金」については、令和4年度から世帯で移住した場合18歳未満の帯同者に補助金の加算を行うこととし、世帯での移住に対して更なる支援を行います。

【商工観光部】

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた観光サービス業者等への支援について

新型コロナウイルス感染症の影響により、津市はもちろん三重県全域の観光客等が大幅に減少したことで、観光サービス事業者等は各種融資や助成金等を活用し、事業の継続や雇用維持のために最大限の努力をしています。しかしながら、三重とこわか国体・とこわか大会の中止も重なり、観光サービス事業者等の経営状況は極めて厳しく、広く旅行・観光需要が回復しない限り、事業継続が困難な状況下に置かれています。

このため、観光需要の早期回復を図り、消費喚起を促すため、津市においても独自の観光事業者及びサービス事業者に対する支援策を実施するよう要望します。

【回答】

本市では、令和2年度に国の持続化給付金の補完支援という位置付けで、津市独自の支援策として「事業継続支援金」により、月の売上減少率30%以上50%未満の事業者に対して、業界を問わず広く支援を実施しました。

令和3年度には、特にコロナ禍の影響を受けている飲食事業者等を対象とした「飲食事業者等事業継続支援金」、飲食・観光事業者等を対象とした「飲食・観光事業者等事業継続支援金」により、売上減少率50%以上の事業者に対して支援を行いました。

また、令和3年8月、9月の緊急事態宣言の発令に対応し、業界を問わず

「事業者緊急支援金」により、売上減少率30%以上50%未満の事業者に対して幅広い支援を実施しました。

令和4年の2月、3月のまん延防止等重点措置の発令に対しては、感染防止対策と社会経済活動の継続の両面が

求められる中で、感染防止対策についての県の認証基準である「あんしんみえりア」の認証を取得している飲食店・観光施設等に対して支援を行う「感染防止対策認証施設事業継続支援金」の実施をしています。

さらに、令和4年度から「あんしんみえりア」の認証取得を促進を図り、事業者の事業の継続を支えるため、「感染防止対策認証取得促進事業継続支援金」を開始します。

【商工観光部】

2 企業支援等について

(1) 新型コロナウイルス感染症関連資金の借換制度の創出への働きかけ及び保証料補給制度について

三重県新型コロナウイルス感染症対応資金は、令和3年3月31日をもって終了し、今後、同資金の返済を据置した事業者の返済が開始されようとしています。

一方で、当地域の小規模事業者の経営状況は、緊急事態宣言解除後、徐々に売上げが戻りつつあるものの、新しい生活様式に慣れた消費者のマインド、感染対策による客数の制限、機器調達が不安定のため積極的な営業活動ができないなど順調とはいえコロナ禍以前の経済情勢に戻るには程遠い状況にあり、同資金の返済原資を賄うだけの売上には回復していない現状です。

同資金の後継融資制度である伴走支援型特別保証制度やセーフティネット保証で借換は可能であるものの、同資金と比較して金利面等で不利となり、小規模事業者の負担増につながります。

つきましては、同資金の借換制度の創設を三重県に対して働きかけていただくことを要望します。

また、同制度が創設された際には、市内に主たる事業所又は営業所を有する小規模事業者が、小規模事業資金融資及び小規模借換資金融資を利用した場合に、負担する信用保証料を津市が補給する「津市小規模事業資金融資等に係る補給金」制度と同様に、信用保証料を補給する制度を適用するよう要望します。

(参考)

※ 三重県新型コロナウイルス感染症対応資金(令和2年5月1日運用開始)

1 対象者 セーフティネット保証

(保証4号・保証5号)、危機関連保証の認定を受けた中小企業・小規模企業

2 融資限度額 1事業者当たり最大6,000万円

3 融資期間 10年以内(据置期間5年以内を含む。)

4 融資利率 年率1.6%(一定の要件を満たす場合 当初3年間実質無利子)

5 保証料率 年率0.85%(一定の要件を満たす場合ゼロ又は1/2)

6 取扱期限 令和3年3月31日までに保証申込みを受け付けたもの

7 一定の要件

(1) 「保証料ゼロ、当初3年間無利子」が適用される場合

● 個人事業主…売上高等前年同月比▲5%以上

● 中小企業・小規模企業(個人事業主を除く。)…売上高等前年同月比▲15%以上

(2) 「保証料1/2減免」のみが適用される場合

● 中小企業・小規模企業(個人事業主を除く。)…売上高等前年同月比▲5%以上~▲15%未満

《回答》

本市では、小規模事業者の融資に係る支援策として、三重県の小規模事業資金融資要綱、及び小規模借換事業資金融資要綱に基づく融資を利用した事業者に対して、三重県信用保証協会の保証料補給制度を実施しています。

コロナ禍において、小規模事業者の厳しい経営状況につきましては、関連団体等からもお声を頂戴しておりますので、県とも共有してまいります。

また、県におきましてコロナ禍に対

応する新たな借換制度等の小規模事業者支援融資を創設された際には、津市としてあり方を検討してまいります。

【商工観光部】

(2) 新型コロナウイルス感染症に関する支援金等について

新型コロナの感染の拡大による営業自粛等により大きな影響を受けた事業者に対し一定の要件の下に、国にあっては一時支援金、月次支援金、三重県にあっては三重県地域経済応援支援金などを交付しています。

津市においても、津市飲食事業者等事業継続支援金、津市飲食・観光事業者等事業継続支援金及び津市事業者緊急支援金等の事業活動の維持及び継続のための交付がなされています。

しかしながら、新型コロナの長期化の影響等から、飲食業等の急激な回復も見込まれないことなどから厳しい経営状況が続くことが想定されます。

卸売業にあっては、一般的に売上高に占める仕入高の割合が大きいことから利益率は悪い等業種による特徴も考慮し、対象期間の延長及び売上減少の対象を30%以上とするなど、より利用しやすい要件に緩和するなどしながら、令和4年度におきましても、津市飲食事業者等事業継続支援金及び津市飲食・観光事業者等事業継続支援金の継続について要望します。

《回答》

本市では、令和2年度に国の持続化給付金の補完支援という位置付けで、津市独自の支援策として「事業継続支援金」により、月の売上減少率30%以上50%未満の事業者に対して、業界を問わず広く支援を実施しました。

令和3年度には、特にコロナ禍の影響を受けている飲食事業者等を対象と

した「飲食事業者等事業継続支援金」、飲食・観光事業者等を対象とした「飲食・観光事業者等事業継続支援金」により、売上減少率50%以上の事業者に対して支援を行いました。

また、令和3年8月、9月の緊急事態宣言の発令に対応し、業界を問わず「事業者緊急支援金」により、売上減少率30%以上50%未満の事業者に対して幅広い支援を実施しました。

令和4年の2月、3月のまん延防止等重点措置の発令に対しては、感染防止対策と社会経済活動の継続の両面が求められる中で、感染防止対策についての県の認証基準である「あんしんみえりあ」の認証を取得している飲食店・観光施設等に対して支援を行う「感染防止対策認証施設事業継続支援金」の実施を始めています。

さらに、令和4年度から「あんしんみえりあ」の認証取得促進を図り、事業者の事業の継続を支えるため、「感染防止対策認証取得促進事業継続支援金」を開始します。

【商工観光部】

(3) 市内業者への優先発注について

卸売業にあつては、調達販売機能、在庫調整機能、物流機能、情報伝達機能、金融機能及び危険負担機能等を有し、特に調達販売機能、在庫調整機能及び物流機能は、流通の効率化に大きく貢献し、社会的なコスト削減に大きな役割を果たしてきました。

しかしながら、昨今は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大きな打撃を受けており、加えて情報化社会への対応、人手不足の深刻化、物流コストの高騰、それら経済環境の変化に伴う合併・提携などによる合従連衡の動きにより、今後一層厳しくなることが予想されます。

津市においては、先ず津市内の本店業者から調達することを内容とした「津市物品購入等契約基準」を平成22年に定められ、物品の購入等については、市内本店業者を第1順位、市内支店等業者を第2順位、市外県内業者を第3順位及び県外業者を第4順位とし、業務委託については、平成26年

6月1日から市内本店業者を第1順位として選定いただいています。また同基準等に基づいて発注後業務が適正に行われるよう、内部の契約事務担当者に対し説明会を開催されるなど、努められておられますことに敬意を表します。

つきましては、引き続き物品の購入等や業務委託に関し「津市物品購入等契約基準」に則して市内業者へ優先して発注いただくとともに、従来以上に受注機会を確保されるよう要望します。

《回答》

市内業者への優先発注等につきましては、津市物品購入等契約基準に基づき、これまで、物品等の購入については、市内本店業者を第1順位、市内支店等業者を第2順位、県内業者を第3順位、県外業者を第4順位とし、予定価格に応じて定められた選定業者数を満たすまで市内本店業者から順に業者を選定しています。また、業務委託については、予定価格の上限を設けた上で、平成26年6月1日から建築物清掃、屋内清掃、警備（機械警備を除く。）及び人材派遣、平成30年6月1日から建築設備清掃及び貯水槽清掃を対象業種として市内本店業者を第1順位とし選定しており、その運用状況を検証しながら予定価格の上限の段階的な引き上げや対象業種を拡大し、市内本店業者の受注機会をより確保するよう取り組んでまいりました。

また、市内本店事業者の活用促進及び市民の雇用機会の確保等について充実を図ることを目的とし、平成27年4月1日以降に契約を締結する案件から、受注者への協力の依頼として、配慮依頼事項を定め、下請契約における市内業者の活用や市内業者からの資材や原材料の調達及び地元生産品の使用等についての促進に努めています。

今後につきましても、市内本店業者の重要性を認識の上、引き続き、同基準等に基づいて適正な発注が行われるよう内部の契約事務担当者に向けた説明会等において、改めて周知、徹底してまいります。

【総務部】

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響による建設業界への先行き不透明感への対応について

我が国において、新型コロナウイルス感染症の感染者は激減している状況ですが、世界に目を向けると、収束に向かった国においても感染症が再発し、多くの国で猛威を奮っています。

我が国においても専門家の予測では、今後第6波の感染が生じる懸念があるとされており、未だ予断が許せない状況と見られます。このような状況下、建設業におきましては、国内における様々な建設計画が延長や見直される等で、建設需要の停滞が懸念されています。

また、コロナ禍の巣ごもりで、パソコン・TV等の特需により世界的な半導体不足となり、制御機器を必要とする機器の製造が遅れ、各方面で納期遅延や価格の高騰が深刻な問題となっています。建設現場においても同様の状況で、資材の高騰、納期遅延が生じており、既に事業者の自助努力のみでは解決困難となっています。

つきましては、発注される工事に上記現象が生じる場合には、単価の調整、工期の調整等を含め柔軟な対応をしていただきますよう要望します。

《回答》

公共工事を発注にあたりましては、国土交通省の定める公共建築工事積算基準並びに三重県が土木工事にて定める積算基準に準拠し、積算を行い、また、国土交通省並びに三重県が設定する公共工事設計労務単価や最新の物価資料に基づく資材単価などを採用し、実勢価格の反映に努めております。

受注後に物価の変動が生じた際には、津市工事請負契約約款に定められております「賃金又は物価の変動に基づく請負代金額の変更」を遵守し、対象となる場合は、労務単価や資材単価の調整を行うなど適切な対応に努めてまいります。

また、契約工期につきましては、発注にあたり際し工事の規模・内容に応じた適切な工期設定を行っており、津市工事請負契約約款に定められております「受注者の責めに帰すべきことが

できない事由」など不測の事態が生じた場合、必要に応じて柔軟に対応してまいります。

【政策財務部】

新型コロナウイルス感染症の影響で資機材等の納期が遅延するなど受注者の責めに帰すことができない事由により調達できない場合であって、必要と認められる場合においては、工期の見直し及びこれに伴い必要となる請負代金額の変更を行うなど適切に対応しています。

また、予定価格の設定に当たっては、資材等の最新の実勢価格を適切に反映させるなど適正な積算を行うとともに、特別な要因により工事材料の価格に著しい変動を生じた場合については、津市工事請負契約約款第25条第5項の規定により受注者からの請求に基づき適切に対応しています。

【総務部】

(5) 入札・契約制度の見直しについて

津市の入札に係る最低制限価格は、2017年モデルを運用しその算定式に基づいて決定されております。最低制限価格は算定式で、設計金額の90%を超える金額の場合は、90%を上限とされており、90%を下回る金額の工事は、工事及び事業の技術上の難易度とその条件を考慮して増減調整がなされるとの事です。

工事入札に当たり、90%を超える

工事は最低制限価格が90%と容易に推測できるため、その金額で応札する業者が偏り、結果としてクジ引きによる落札者となることが多く、一方で90%を下回る工事では減額調整の根拠が不透明なため、最低制限価格の推測を誤り失格する業者が出たりしています。全国建設業協会が2021年6月に調査した地方公共団体における最低制限・低入札価格制度の運用について公表されましたが、最新モデルか、あるいは最新モデル同等以上の水準を採用する地方公共団体は実に91.8%となっていました。津市では、依然として2017年度モデルの運用となっております。工事設計は工事の難易度を加味し積算されており、根拠のない増減調整(歩切り)は過少設計と考えます。

根拠が示された増減調整であれば、失格者も減ることと思われれます。

また、90%の上限をなくすことにより、90%金額に偏る応札者もなくなり、クジ引きによる落札者は減少します。

つきましては、最低制限価格の算定に当たり次の3つの事項について、要望します。

- 最低制限価格は、他の地方公共団体にならい、2019年の最新モデル同等以上の水準となるよう改正すること。
- 最低制限価格の算定で90%の上限を廃止すること。
- 最低制限価格の増減調整を廃止す

ること。また、調整がなされる場合は、その根拠を示すこと。

【回答】

本市の現在の最低制限価格の算定式は、これまでから中央公共工事契約制度運用連絡協議会の調査基準価格モデルの算定式を準用してきており、現在の算定式は、最新の公契連モデルである平成31年モデルの一つ前のモデルである平成29年モデルを準用しています。算式は同一ですが、建設工事における設定範囲の上限は2%低い状況にあります。

公契連モデルの改正後、三重県においては設定範囲の撤廃や各自自治体においても最新の公契連モデルである平成31年モデルと同等、またはそれ以上の水準となるよう見直しが進む中、本市におきましては、工事の履行や工事成績において特に悪い結果が増える傾向はないため、設定範囲の上限を据え置いてきたところです。

しかしながら、国からダンピング対策のさらなる強化を図るために最低制限価格の算定式等を最新の公契連モデル以上の水準とするよう要請があること、貴所のほか関係業界団体からも増減調整を廃止して入札制度の透明性の確保を図るよう要望があること等から、最低制限価格の算定式等の見直しについて検討を進めています。

【総務部】

3 安全・安心な都市の形成について

(1) 国道23号丸之内交差点の横断歩道の移設について

国道23号における丸之内交差点の横断歩道については、三重会館前交差点から南方向に約100mと、非常に近い位置にあり、これらの交差点の信号の紛らわしさ及び見落としなどから、車両が当該横断歩道の歩行者をはねる事故が度々起こり、かなり危険を伴う横断歩道となっております。

一方、三重会館前交差点から同じ南方向に約150m(丸之内交差点(横断歩道)から南方向に約50m)に位

置する丸之内横断歩道橋にあつては、三重会館前交差点の横断歩道と、津警察署入口(津松菱前)交差点の横断歩道のほぼ中間点に位置し、設置場所としては最適であると考えられますが、そもそも丸之内横断歩道橋については、立体横断施設技術基準(昭和53年建設省都市局長、道路局長通達)における「立体横断施設(横断歩道橋)は、車椅子等の円滑な進行を考えると、昇降機等の設置が好ましいが、・・・困難な場合は、傾斜路または傾斜路付き階段を設けること。」の基準を満たさず、さらには三重県ユニ

バーサルデザインのまちづくり推進条例において定める同様の構造にも達しておらず、いまだ傾斜路等の設置はなのままの状態であり、障害者や自転車等の利用者にとっては、不便かつ不利益な状況にあります。

また津市総合計画においては、ユニバーサルデザインのまちづくりの推進として「誰もが安心して快適に暮らすことができるまちの実現に向け、ユニバーサルデザインやバリアフリーに配慮した施設や公共交通を含む一体的な都市空間づくりを推進する」としていることから合致していないものと

なっています。

このため、丸之内横断歩道橋に関して、今後においても上記の基準や構造という整備ができないのであれば、危険を伴う丸之内交差点の横断歩道について、現在の位置から丸之内横断歩道橋の付近（同歩道橋から南方面に約5mの場所）に移設することとし、このことにより同歩道橋における上記の基準不足や構造不足に対するフォローにもなるとともに、危険を伴う横断歩道から誰もが安全にかつ安心して横断できる横断歩道へと変わるものであります。また、信号機付きのT字路交差点としても大いに活用をできることとなり、利便性の向上及び街の活性化にも資することから、丸之内交差点の横断歩道の移設について、関係機関と連携し、推進されるよう要望します。

《回答》

歩道橋については状況に応じて国と協議してまいります。

【建設部】

丸之内交差点の交通規制標示等については、本年2月下旬、警察において交差点の見直し事業の一環として、信号機の撤去、中央分離帯開口部の閉塞、横断歩道の削除が行われました。

このことから、横断歩道の移設ではなく、ご要望先となる横断歩道橋付近への新たな設置の可否について警察へ確認しところ、「横断歩道橋の前後は、一般的に横断禁止規制が設定されています。ご要望にある横断歩道橋付近への横断歩道の設置は、歩道橋に近接するため困難となります。」とのことでありました。

【市民部】

(2) 市道等における交通標示等の整備等の推進について

市道等を問わず、津市内の交差点その他道路の各所においては、横断歩道や一時停止線等の交通標示及び外側線、路側帯等の区画線（白線）が摩擦等により、消えたり、薄くなったり、見えづらくなっている箇所がまだまだ見受けられ、あまり進捗しているようにはうかがい得ないところです。

つきましては、特に小学生の通学路

等となっている箇所や、夜間、降雨時等に危険性が増すような箇所においては、重大な交通事故等にもつながりかねないため、未然防止のためにも、優先順位を付けて、計画性をもって、また補修作業を実施された場合は公表するなど、見える形で、早急かつ重点的に補修作業等の安全対策を実施していただきますよう要望します。

《回答》

市道については、特に交通量の多い幹線道路について、表示が薄くなっている区間を調査し、区画線の引き直しを行っています。

また、新たに薄くなった箇所や通路等についても教育委員会から要望を頂いた箇所を主に実施しております。

なお、公安委員会が行う規制表示や横断歩道などの区画線につきましては、平成28年度から、道路管理者及び警察等、関係機関が出席する「区画線及び規制標示に関する合同会議」を毎年2月に開催し、当該年度施工した箇所の確認及び次年度施工する箇所の確認を行い、効率的に区画線及び規制標示に係る塗り直しを行うための協議を行っています。

国道及び県道については、現状を確認、把握しつつ、全体の剥離度や交通量等に応じて、順次計画的に対応していただいています。

令和3年度においては、国道は10箇所2,220m、県道は39箇所1,09,760mについて対応していただいています。

【建設部】

横断歩道の塗り直し等の修繕要望の早期解消に向け、毎年度、県政要望等により、横断歩道等交通規制表示の修繕及び交通安全施設整備費の十分な予算確保についての働きかけを行っているところです。三重県においても年々事業費を増額されており、特に本年度については、大幅に増額していただき、市内各箇所の横断歩道の塗り替えなど緊急性や優先度を勘案しながら大幅に実施していただきました。また、市民の皆様からの交通規制標示に関するご要望については、管轄警察署へ要望するとともに本年2月に道路管理者等の関係機関が集まる「区画線及び規

制標示に関する合同会議」において、塗り替えの必要箇所等の情報共有を図るとともに、未修繕箇所については管轄警察署への再要望を行っているところです。

引き続き、関係機関と連携し、未修繕箇所の早期実施に向け取り組んでまいります。

【市民部】

(3) カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現に向けた補助金等の創設について

2020年10月、日本政府は「2050年カーボンニュートラル宣言」を発表し、2050年までに脱炭素社会を実現し、温室効果ガスの排出を実質ゼロにする目標を掲げました。また、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46パーセント削減することを目指すことが示されました。

当地域においても、脱炭素社会の実現に向けた温室効果ガス削減、省エネルギー、再生可能エネルギーへの転換等を促進するため、次のとおり補助金の創設をされるよう要望します。

☑ EV充電インフラ設置促進

事業所や住宅への「V2H（電気自動車等充給電設備）」、「EV車専用コンセント」及び「専用電源回路」設置への補助金の創設など（参考）四日市市では、住宅へのV2H設置補助金（1件50,000円）制度を実施

☑ LED照明の導入促進

事務所や工場内の照明をLED照明へ転換するための補助金の創設など

☑ 自家消費型の太陽光発電・蓄電池設備導入の促進

工場の屋根などを活用した太陽光発電設備や蓄電池設備の導入への補助金の創設など

《回答》

日本における脱炭素社会の実現に向けた取組については、令和2年10月の菅義偉首相（当時）による2050年カーボンニュートラル宣言を契機に加速しており、令和3年6月には国・

地方脱炭素実現会議において「地域脱炭素ロードマップ」が決定・公表され、地方自治体においても脱炭素化に資する取組の推進は地方創生への足がかりとして、その実施を求められているところです。こうした脱炭素社会の実現に向けた動向を受けて、本市では、これまで実施してきた地球温暖化対策事業を令和4年度より加速するべく、「地域脱炭素推進事業」に取り組むこととしました。

同事業では、庁内推進会議等により、先ず、今後の津市の脱炭素化に向けて地域ポテンシャルを最大限活用できる具体的取組について研究していく予定です。

ご提案をいただいた脱炭素社会の実現に向けた各種補助金の創設についても、具体的取組のひとつとして、今後検討を進めてまいります。

【環境部】

(4) 地域強靱化等について

津市におかれましては、令和2年3月に津市国土強靱化地域計画を策定され、国、三重県及び民間企業等と一丸となり、鋭意取り組まれていることとは存じますが、本年度につきましても再度今後発生し得る南海トラフ巨大地震等の大規模自然災害への備えに対し、次の事項に取り組まれるよう引き続き要望します。

☑ 災害発生時の人員や物資等の緊急輸送に係る交通が確保されるよう、伊勢自動車道などの高速道路や中勢バイパス等の国道と、一体となった道路ネットワークの形成について十分に点検を行い、都市計画道等の市管理道路などの早期の整備・供用に向けた取組、さらには未事業区間の早期事業計画化の推進を図ること。

☑ 緊急輸送道路等の整備及び同道路に係る橋梁等の耐震対策や長寿命化対応を推進されるとともに、迅速な道路を展開するため、道路啓開基地の整備及び道路構造の強化に取り組むこと。

☑ インフラの被災リスクの軽減を図るため、水道施設（水道管、浄化場施設等）及び下水道施設の老朽化対策、耐震化対策のため、道路の防災

や、市街地等における道路の無電柱化、洪水、土砂災害・津波・高潮対策、さらには施設の老朽化対策等を推進すること。

☑ 公共事業を中心とした景気刺激等のための経済対策として、特に重要視されるのは災害対策ですが、その一方で特に、近年想定外のゲリラ豪雨等が多発するなど、安全・安心に暮らせるまちづくりへの取組が強く求められます。

つきましては、今後の防災対策等に係る公共事業については、十分に予算を確保され、積極的にかつ迅速に推進すること。

《回答》

☑ 都市計画道路（都市部環状ネットワーク）等の道路整備につきましては、「津市道路整備計画」に基づき整備を進めており、現在事業中などの路線の残事業量やスケジュールを見極めた上で、優先度の高い路線から事業化に向けて取り組む方針としております。

【建設部】

☑ 緊急輸送道路の橋梁の長寿命化対策や耐震対策につきましては、5年に1度の点検を実施しており、橋梁の健全度を把握すると共に、長寿命化を踏まえた老朽化対策（修繕）並びに重要性を勘案した耐震対策に取り組んでいます。

また、道路啓開については資機材の確保や、国・県を始めとする関係機関・団体との協力体制を整備し、迅速な体制を確保します。

【建設部】

☑ 水道事業におきましては、大規模自然災害時の上水道の長期間にわたる供給停止などに備えるため、津市国土強靱化地域計画に基づき、水道施設・水道管路の耐震化や老朽施設・老朽管路の更新事業を進めています。

現在、インフラの被災リスクの軽減を図るため、配水池の耐震二次診断業務、浄水場の耐震補強工事、基幹浄水場の電気設備更新工事、また、管路の老朽管更新工事等を実施しています。

今後も施設・管路の耐震化や老朽

施設・老朽管路の更新を計画的に推進するため、第2次水道事業基本計画との整合を図り、事業計画の策定を行います。

下水道につきましては、令和3年度では計画に基づき、下水道の老朽化対策として、大門及び東丸之内地内において約370m、地震対策として約140mの対策を実施しました。また、令和4年度につきましても、下水道の老朽化対策として、東丸之内地内において約140m、地震対策として丸之内地内において約340mの対策を実施予定です。

今後につきましても計画に基づく国の交付金を活用し、適宜整備を進めています。

【上下水道事業局】

道路インフラ施設の長寿命化を踏まえた老朽化対策につきましては、従来の事後的な維持管理から予防的な修繕及び計画的な更新を実施する予防保全型の維持管理手法への転換を基本とし、安全性や信頼性を確保した道路サービスの提供を目的に事業を進めてまいります。

洪水対策については、国の緊急浚渫推進事業債や緊急自然災害防止対策事業債などを活用し、市が管理する河川の浚渫、拡幅に取り組んでいきます。

【建設部】

☑ 防災対策等に係る公共事業の取組については、国の緊急浚渫推進事業債や緊急自然災害防止対策事業債などを活用し、市が管理する河川の浚渫、拡幅、護岸整備及び農業用ため池の調整池への転用など、浸水対策事業を進めます。

【建設部】

令和3年度は、栗真町屋排水区で函渠工（令和3・4年度）、半田川田排水区（令和2・3年度）、野村第一排水区等において浸水対策事業行っており、また、老朽化対策として桜橋ポンプ場のポンプ施設を改築（令和2・3年度）しています。

今後も、平成30年度に策定した津市雨水総合管理計画に基づき、事業を推進していくとともに、津市国土強靱化計画にも位置づけ、国の交付金を積極的に活用しながら雨水管

渠の築造、雨水ポンプ場の新設などに取り組んでいきます。

【上下水道事業局】

(5) 県道津芸濃大山田線の東古河交差点の安全対策等について

県道津芸濃大山田線の東古河交差点の改良については、昨年度津市から「道路管理者である三重県と協議したところ、大イチョウの移植は現実的ではないことから、現状でできる路面標示等の安全対策を三重県に対して要望していく。」との回答を頂きました。

同県道につきましては、津市における新都心軸として、交流拠点である「津インターチェンジ周辺」から、都市拠点である「津新町駅、大門・丸之内周辺地区」を経て、さらには交流拠点である「津なぎさまち周辺」へと通じる重要な道路であります。

津市産業・スポーツセンターも整備され、市内外からの来訪者も増加する中、津城跡や津観音等の中心市街地へと足を運ぶための、また津インターチェンジ方面から高速船の利用により津なぎさまちを通じてセントレアへ行くためのメイン道路であって、これら西方面からの右折車と東方面からの対向直進車が絶えず混在し、重大な交通事故や接触事故の発生する危険性が非常に高い状況となっています。

当該道路においては、市民や来訪者の皆さんの安全の確保を図ることが最

も重要であり、三重県とも連携をとられ、引き続き同交差点の安全対策等について早期に実現されるよう要望します。

《回答》

令和4年2月、道路管理者である三重県において、高架西側に注意喚起の看板（「【信号マーク】交差点注意!!」）を設置していただきました。今後も経過観察を行い、必要に応じて対策を検討していただくとのことです。

【建設部】

(6) 市内河川の浚渫工事及び改修工事の早期の推進について

津市内の三重県管理による河川については、その多くが土砂の堆積により、雑草や立木などが繁茂し、大雨による出水時においては、水の流れを阻害しています。

また、最近台風だけでなく、九州豪雨等のゲリラ豪雨等による自然災害が頻発し、河川も決壊や越水・溢水など、激甚化してきています。

三重県内においては、台風や豪雨等により新たに堆積した土砂もあり、いまだに多くの土砂が堆積している状況です。また南海トラフ巨大地震が懸念される中、津波による遡上など、浸水被害の発生のおそれもあります。

つきましては、国や三重県とも連携を十分に図られ、伊勢湾に直結し、一

級河川の雲出川を始め、都市部を流れる二級河川の岩田川、安濃川、志登茂川、相川、中ノ川、田中川などの浚渫工事及び改修工事を早期に推進されるよう要望します。

《回答》

津市内の三重県管理による河川の堆積土砂については、令和2年度には、安濃川や岩田川等15河川において約46,000m³を撤去いただいております。本年度は、安濃川や田中川、弁天川等8河川において撤去いただく予定です。

また、河川改修事業として三重県管理による河川については、緊急性の高い河川として相川、安濃川、志登茂川にて重点的な整備を行っています。

上記以外の河川においても、局所的な改修や修繕を行うとともに、既設堤防を越水しても決壊しにくい粘り強い堤防強化対策にも取り組んでいただいております。

国土交通省の管理河川である雲出川については、本年度は、雲出古川では、香良洲町川原地区・雲出伊倉津町高峯地区で築堤護岸工事、また、雲出本川では、須賀瀬地区で約50,000m³の河道掘削、木造地区で浸透対策工事を実施していただいております。

本年度も国土交通省及び三重県に対して、河川の堆積土砂撤去や河川改修の早期整備を要望を行いました。

【建設部】

4 にぎわい・魅力づくりについて

(1) 津球場公園内野球場の競技場の規模の拡大等について

津球場公園は、津市の中心部に位置し、西に国道23号が、東には県道上浜高茶屋久居線が通り、最寄りの駅は近鉄津新町駅であって、交通の利便性の高い公園であり、その公園内の津球場公園内野球場（以下「津球場」という。）は、年間約3万人に利用されるなど、津市の代表する屋外スポーツ活動の拠点となっています。

昨年、津球場にあつては、安全・安心かつ快適な競技運営環境の提供を図るため、旧津市体育館の跡地への駐車

場の整備を始め、メインスタンド棟及び内外野スタンド棟における老朽化した設備等の改修工事をされました。

しかしながら、津球場は昭和34年に完成後、60年余の期間が経過する中で、かつてはプロ野球の試合も行われたこと（この当時、後楽園球場は両翼87.8m、中堅120.8mで、ナゴヤ球場は両翼91.4m、中堅118.9mであり、いずれも津球場とほぼ同規模）もありましたが、その後、プロ野球の球場の規模が拡大されていく一方で、津球場の競技場の規模は、両翼91.0m、中堅119mと建設当初のままで、このためプロ野球

基準（両翼99.058m以上、中堅121.918m以上）はもとより、公認野球規則（両翼97.534m以上、中堅121.918m以上）の基準も満たさない状況となっています。

また、全国高等学校野球選手権三重大会（以下「三重大会」という。）が開催される三重県内の野球場との比較（参考参照）では、津球場は最も古く、観客席数も8,420席と最少であり、三重大会の決勝戦にあつても、平成4年度（第74回大会）に津球場で開催された後は、約30年の間、津球場で1度も行われていないのが現状です。平成27年（第97回大会）に

は津商業高等学校が、平成30年（第100回大会）には白山高等学校が、津市内にある高校として全国高等学校野球選手権大会に出場しましたが、これらの前提となる三重大会の決勝戦がいずれも地元津市内にある野球場で行われず、これは、野球場が狭いことによることも一因と聞き及ぶところであり、残念な限りです。

これらのことから、地元の高校球児の活躍はもとより、将来のプロ野球選手の輩出や市民の屋外スポーツにおけるスキルアップ及び健康の維持・増進等を図り、さらには県都津市として夢のある屋外スポーツ施設である野球場とするためにも、プロ野球基準又は公認野球規則による野球場（競技場）の規模を満たす設定の競技場の規模への拡大など、早期に対応されるよう要望します。

（参考）

球 場 名	完 成 日	両翼(m)	中堅(m)	観客席数(人)
津球場公園内野球場	昭和34年	91.0	119	8,420
四日市露ヶ浦第1野球場	平成25年度(規模拡大)	97.53	120	10,181
伊勢市倉田山公園野球場	平成26年2月14日(規模拡大)	97.5	122	10,122
三重県営松阪野球場	昭和50年8月20日	92.8	120	14,600

《回答》

津球場公園内野球場については、令和2年7月からメインスタンド棟において、正面壁面、照明塔の塗装、観客席ベンチやダグアウトの改修、内外野スタンド棟においては、内野スタンド席やフェンスを、安全、安心かつ快適な競技運営環境を提供できるよう改修し、令和3年7月にリニューアルオープンしました。

また、野球場の改修と同時に駐車場についても、これまで194台であった駐車台数を547台へと拡充する整備を実施しました。

競技場の規模について、プロ野球基準等を満たすためには、現状より両翼を約6～8m、中堅を約3m拡張させる必要があります。規模の拡大は、球場全体の大規模改修が必要であり、その財源確保や、敷地が手狭であることなどから、困難と考えます。

なお、全国高等学校野球選手権三重大会における決勝戦の開催について、

当球場での開催は、これまで3回戦までの開催でしたが、野球場の改修や駐車場の拡充により、リニューアルオープン後に開催された第103回全国高等学校野球選手権三重大会では、1回戦から準々決勝まで開催されました。

当球場における全国高等学校野球選手権大会における準決勝、決勝戦の開催につきましては、開催実績を踏まえながら、開催の可能性について、引き続き三重県高等学校野球連盟と協議を行ってまいります。

【スポーツ文化振興部】

(2) 津駅周辺の活性化等について

令和2年7月31日に三重県と共に「津駅周辺道路空間検討会」を立ち上げて以降、関係者からのヒアリングを2回にわたり実施し、広く市民からも意見を聞かれるなど「みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間へと再生」とする基本的な方向性を打ち出されています。

今年度には津駅周辺道路空間検討委員会が設置され、令和3年7月12日に第1回「津駅周辺道路空間検討委員会」が行われ、整備方針の策定に向けた準備が進められていると伺っています。

当会員事業者からも津駅周辺の抜本的な再開発に対する意見が多数寄せられており、道・駅・街が一体となった交通ターミナル整備（大型バスの駐車スペースの確保、歩行者と一般車両やタクシーを分離し安全と回遊性を高める、集客施設の誘致など）に期待する声が多くあることから、できるだけ早く整備方針や事業計画等の具体化に向けて示されるよう要望します。

《回答》

令和3年度においては、津駅周辺道路空間の整備方針の策定に向け、国、県、市で設置した「津駅周辺道路空間検討委員会」において、津駅周辺空間を「みえ県都の顔となり、地域の活力を引き出し、災害にも強い空間」を基本コンセプトとして、「県都の玄関口となる象徴的な空間」、「新しい出会いや発見がある空間」、「大規模災害にも強く安全な空間」、「カーボン

ニュートラルの実現に向けた空間」の4つの指針のもと、今年度末をめどに整備方針が取りまとめられる予定です。

今後は、当整備方針に基づき、津駅が県都の玄関口にふさわしい姿になるよう国や県との連携を深めつつ関係者と調整のうえ、事業計画の具体化に向けて取り組んでまいります。

【都市計画部】

(3) 中心市街地のにぎわい・魅力づくりについて

津市の都市マスタープラン（計画期間：平成30年～令和9年）においては、「津新町駅から国道23号沿道にかけて立地している業務系施設及び大門商店街にかけて広がる豊富な歴史・文化資源や商業機能など、多様な交流機能を有する地域性を活かし、回遊性の向上や滞留環境の充実など、本市のにぎわい創出の拠点としての整備再生を進めます。」と記述されています。回遊性の向上や滞留環境の充実を図るため、次の歴史・文化資源の整備を要望します。

- 津観音等の歴史・文化資源の活用と商店街を結ぶ参道の整備
- 津城跡の整備（復元）

《回答》

大門大通り商店街は津観音の参道の商店街として発展してきましたが、モータリゼーションの進展、商業を取り巻く環境の変化などを背景に、全国各地の商店街と同様に衰退・空洞化が進んでいます。

この商店街をフェニックス通りから津観音へと南北に貫く道路は市道認定（大門観音橋線）された道路であり、平成3年度に商店街が市道をタイル張りにする道路占用許可を得、車両通行禁止の道路となっています。また、平成16年2月6日に市と商店街が道路の維持管理を定めた覚書を締結し、現在、津北工事事務所が道路の維持、修繕などを行っています。

商店街では、アーケード撤去後のまちづくりを考える「通りづくり協議会」を設置し車両の通行の可否な

どを協議してきており、市としてもオブザーバーとして建設部、商工観光部が出席し意見交換を重ねてきました。

商店街としては様々な意見のある中、令和2年1月23日の臨時総会の投票により、車両を通す方向で決議しましたが、周辺自治会への理解や現状の商店街が設置したタイル張

りの扱い等、まだまだ整理する課題もあることから、今後も商店街や自治会などと丁寧に協議を行っていきます。

【商工観光部】

中心市街地に所在する津観音等の文化財を後世へと伝え、地域文化の創造・発展に繋げるため、指定・登録による文化財の保護、文化財説明

板等の整備に努めています。

【教育委員会事務局】

三重県指定史跡津城跡の石垣の保護・保全、史跡景観の適切な維持管理のため、史跡内の樹木の伐採及び剪定による樹相の改良等を関係各課と情報共有を図りながら実施しています。

【教育委員会事務局】

5 交通環境の整備等について

(1) 環境対策等の推進のための電気自動車等に係る対応について

二酸化炭素などの温室効果ガスの削減に向けての一環として、平成26年度から、次世代自動車の普及に係る電気自動車用充電スタンドや、水素ステーションの設置等について要望しています。

津市では、地球温暖化対策に直接つながる次世代自動車の普及促進、また、充電インフラの整備につながるように、様々な機会をとらえて啓発に取り組んでいただいています。

日本では「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」を宣言し、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指しています。2050年カーボンニュートラルの実現には、脱炭素化が欠かせない取組であり、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池自動車（FCV）は「動く蓄電池」としての機能を有し、再生可能エネルギー電力を使って動かせば、走行時のCO2排出量をゼロにすることができ、自動車から排出される二酸化炭素の削減を図るためにも、次世代自動車である電気自動車・プラグインハイブリッド自動車・燃料電池自動車を導入する事業者等に対して、その経費の一部を助成する等の補助制度について創設するよう要望します。

また再生可能エネルギーを普及させるためにも、公共施設への再生可能エネルギーの導入等に係る取組についても、推進していただきますよう要望します。

《回答》

市域における二酸化炭素排出量のうち自動車の走行に伴うものは、数値が算定できる最新年度である平成28年度においては全体の約23%（市内自動車保有台数を基に算出。鉄道を含む運輸部門全体では約26%）を占めており、これは産業部門の34%に次ぐ排出割合であり、また民生家庭部門の19%、民生業務部門の17%を超える数値となっており、次世代自動車の普及は本市における脱炭素社会の実現に向けた有効な手段のひとつであると考えられます。

こうした中、本市では、これまで実施してきた地球温暖化対策事業を令和4年度より加速するべく、「地域脱炭素推進事業」に取り組むこととしました。

同事業では、庁内推進会議等により、先ず、今後の津市の脱炭素化に向けて地域ポテンシャルを最大限活用できる具体的取組について研究していく予定です。

ご提案をいただいた脱炭素社会の実現に向けた各種補助金の創設についても、具体的取組のひとつとして、今後検討を進めてまいります。

【環境部】

(2) 垂水交差点付近の渋滞緩和対策等について

垂水交差点付近の渋滞緩和対策等については、平成27年度から要望を行っており、昨年度津市から「津市内の中勢バイパスが全線開通したことにより、国道23号の交通量は約1割減少が図られています。」との回答を頂きました。

同交差点は、国道23号と県道114号線上浜高茶屋久居線とが斜めに交わる四差路交差点で、依然として、朝や夕方の通勤時間帯の渋滞は発生し、また深夜と早朝にはトラック等、大型車両の交通量も大変多いため、事故等が起こりやすい危険な場所でもあります。

つきましては、渋滞緩和対策及び安全確保対策として、道路の立体交差化など、国道23号の根本的な改善を早期に実施できるよう、三重県等へ引き続き要望を願いたく要望します。

《回答》

道路管理者である国土交通省からは、国道23号垂水交差点の立体交差化等における早期事業化は困難であると回答をいただいておりますが、国道23号の根本的な交通渋滞解消に向けて中勢バイパスが整備がされています。

令和3年4月には中勢バイパスの令和5年度全線開通の見通しが公表されることから、国道23号現道とのダブルネットワークが強化され交通渋滞の緩和も期待されます。

引き続き、早期中勢バイパス4車線化とともに、国道23号のハード対策及びソフト対策を含めた対策を関係機関と連携し国土交通省に対して要望してまいります。

【建設部】

(3) 藤方交差点付近の渋滞緩和対策等について

藤方交差点（国道23号と市道塔世橋南郊線との交差点）付近の渋滞緩和

対策については、平成30年から提案・要望しておりますが、津市から津警察署に対して、同交差点に接続する市道塔世橋南郊線の信号機の調整について要望いただき、令和2年7月に信号現示の時間調整を実施したとの回答を頂きました。

また、時差式信号の設置は現状困難であり、当該交差点部の局部的な改良につきましても、右折レーンを設置するための道路の拡幅が必要となり、両側にある店舗の用地買収を伴うことから、地権者の協力や財源確保等、長期的な展望として整理していくと回答を頂きました。

同交差点は、同時に当該市道を南進して、国道23号へ進入し右折する車両と、当該市道を北進（直進）する車両（対向車両）とが接触する危険性が非常に高く、大変危険な状況であり、また当該市道の南進した先には、商業施設等が多く交通量が多い道路でもあり、更に令和7年度には津興橋の架け替え工事が完成予定とされ、さらに交通量が増加することも予想されます。

つきましては、引き続き長期的な展望として用地買収も含めた右折レーンの設置等に係る対策を推進されるよう要望します。

《回答》

市道塔世橋南郊線は、津市の沿岸部に位置し南北を結ぶ交通量も多い重要な路線です。ご要望をいただいております一般国道23号との交差点部につきましても、安全かつ円滑な交通環境が確保できるよう、関係機関と協議し、長期的な展望として整理してまいります。

【建設部】

(4) 阿漕駅南側踏切（JR紀勢本線）に係る踏切遮断時間の緩和・改善等について

JR紀勢本線の阿漕駅南側踏切については、三重県鉄道網整備促進期成同盟会を通じて、要望等を行っていただいておりますが、特に同踏切は、津と久居を結ぶ幹線道路である県道776号線が交差し、朝夕の通勤時間帯などは国道23号大倉交差点付近から青谷

付近まで上下線とも渋滞している状況です。

引き続き、阿漕駅南側踏切については、三重県鉄道網整備促進期成同盟会とも連携して列車種別による踏切制御など踏切システム（遮断機）の高度化を推進されるほか、長期的視点においては、立体交差化等の対応についても図られるよう要望します。

《回答》

令和3年度も新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、三重県鉄道網整備促進期成同盟会による要望会の開催がされなかったため、令和4年2月1日に書面にてJR東海に要望しました。令和4年度も要望会の開催は見込めませんが、JR東海への要望は引き続き行ってまいります。

【都市計画部】

道路管理者である三重県に対し継続して県政要望を行っておりますが、当該箇所の跨線橋化については、早期の事業化は困難である旨回答をいただいております。

なお、令和3年度においては8月24日に三重県へ県政要望を行いました。

【建設部】

(5) 中勢バイパスの渋滞緩和対策の推進について

国道23号中勢バイパスについては、平成31年2月17日に鈴鹿・津工区（第7工区）が開通し、更に令和5年度には鈴鹿（安塚）工区（第4工区）が開通予定となっており、これにより中勢バイパスの全線が開通することになり、国道23号の渋滞緩和対応を始め、当地域の観光及び産業の振興において、また大規模災害時の緊急道路として、ますます期待されるようになります。

こうした中、久居野村交差点付近から久居相川方面に向かう部分（約1km）の4車線化及び半田東交差点付近から久居相川交差点にかけての部分（約1.4km）の4車線化は、完了しています。しかしながら、これらの部分をつなぐ三重県運転免許センター南東の近鉄名古屋線上の高架部分（約0.5km）については、2車線の対面

通行のままとなっており、渋滞の要因となっています。このことから、近鉄名古屋線上の高架部分の橋梁工事に係る4車線化について、早期に着工していただきますよう要望します。

《回答》

道路管理者である国土交通省において、現在、交通安全対策として長岡宮ノ前交差点の部分4車線化、道路改築事業として大里窪田町出口交差点の立体化に向け事業着手を進めていただいているところですが、当該路線の三重県運転免許センター南東の近鉄名古屋線上の高架部分（約0.5km）についての4車線化の着工時期は示されておられません。

中勢バイパスの全線開通見通しも公表され、更なる渋滞対策として中勢バイパスの全線4車線化が必要であることから、引き続き、ハード対策及びソフト対策を含めた対策を関係機関と連携し国土交通省に対して要望してまいります。

【建設部】

