

## 第7次川越町総合計画（案）に係るパブリックコメント

○実施期間：令和2年9月14日（月）から令和2年10月9日（金）

○閲覧場所

町ホームページ、公共施設（※）

※役場1階総合案内、3階企画情報課、いきいきセンター、あいあいセンター

○提出方法

郵送、FAX、電子メール、持参

○結果：2件

<意見の内容①>

●住民に優しい町づくり 【一般ごみ と 埋立ごみ の統合】

『一般ごみ』と『埋立てごみ』は2016年2月より（四日市市北部清掃工場がリニューアル）同じように焼却処分されているにも関わらず、本町では未だに別々の専用ごみ袋に分別させ、別々の収集指定日に出させている。これを四日市市同様、統合頂きたい。

→メリット

1. 別々のごみ袋を購入しなくてよい
2. ごみ総体積は小さくなる（米1合+大豆1合=2合より少なくなる 理屈）
3. 分別の手間が省ける
4. 家庭内でのごみ箱を一つに出来る
5. 収集日を現在同様3回/週にすれば、生ごみの家庭内滞留期間が短くなり、衛生環境が向上する
6. 火・金曜日が休日の場合、1週間生ごみを家庭内に滞留させているのが解消出来る

## <町の考え方①>

一般ごみと埋立ごみの分別、収集方法の見直しについて、住民の方からも様々なご意見をいただいておりますが、川越町としましては、現在の分別方法を継続していく方針であります。

川越町では、ごみ袋の透明化、ごみの分別やリサイクル、草木のチップ化及び堆肥化を推進するなど、長年、ごみの減量と分別マナーの向上に取り組んできました。その結果として、川越町から出る一人当たりのごみの量は、県内でも1、2を競う少なさとなっております。

分別方法を変更した場合、一般ごみと埋立ごみを混ぜて収集することとなりますが、分別意識やマナーの低下を招く恐れがあり、その結果、資源ごみ（ペットボトル、缶、紙類など）が焼却ごみに混入し、リサイクル量が減少し、資源ごみの売却収入が減少するとともに、混入により焼却ごみの量が増加し、処分費が増大したとの事例もあります。

四日市市が分別方法を変更した際に、ごみの体積が1.3～1.5倍に増加したというデータがあり、当町で同様の分別方法を採用し、ごみの体積が1.3～1.5倍になった場合、現在の人員及び車両の体制では、収集が困難となることが想定され、車両の増台など更なる費用負担が必要となります。

川越町としましては、ごみの減量化の取り組みとして、引き続き、ごみの分別やリサイクルを推進し、環境問題に対する意識の向上に繋がりたいと考えております。

また、国の動向としまして、プラスチックを巡る資源・環境両面の課題解決の方向性を示す「プラスチック資源循環戦略」において、プラスチック製容器包装・製品については、過剰な使用の削減や再生材や紙・バイオマスプラスチック等の再生可能資源への代替の促進、また、リユース、リサイクルの拡大等の方向性が示されております。

この中で、特にプラスチック資源の回収・リサイクルの拡大については、社会全体で持続的な回収・リサイクルシステム構築を進めるとされており、家庭から排出されるプラスチック製容器包装・製品については、プラスチック資源として市町村によって分別回収することが求められております。

そのような状況から、現在の分別方法を継続していく方針ではありますが、今後の環境行政の方針を決定する際には、今回いただきましたご意見を含め、住民の皆様からのご意見・ご要望等を参考にさせていただくとともに、国・県の政策にも対応した利便性・効率性の高い収集方法を検討したいと考えております。

## <意見の内容②>

当町には国道1号線、名四国道の幹線道路のほか北勢バイパス、臨海道路霞4号幹線が走っており、また高速道路として伊勢湾岸自動車道が走っている。これらの道路は三重県北勢地方ばかりでなく、中京圏と近畿圏を結ぶ大動脈であり、流通経済に不可欠な道路となっている。とくに伊勢湾岸自動車道は中京圏や近畿圏ばかりでなく、遥か関東圏もその流通経済圏の範疇に入っており、その経済効果と波及は計り知れないものがある。

特に当町には川越インターチェンジがあり、そこは高速道路はもちろん、名四国道、北勢バイパス、臨海道路霞4号幹線につながっていて、まさに川越インターチェンジは四通八達の要衝の地であり、交通の利便性からみてこれほど優位性に恵まれたインターチェンジはないといえる。国はこれら高速道路に直結するインターチェンジの一定範囲の地域（1km以内とか5kmとか）については、たとえ市街化調整区域の土地であっても、一定の条件の下で物流施設（倉庫など）の建設を促しているし、県も同様の考えのように思われる（三重県開発審査会開発許可制度運用指針）。ところが、聞くところによれば、当町は高速道路に直結している川越インターチェンジ周辺の土地について、県知事の指定を受けるべく申請をしていないという。県知事への指定申請をしない理由はあると思うが、せつかく高速道路に接続しているインターチェンジがありながら、その周辺にある土地について、倉庫建設など経済的効果のより高い有効活用が図れないというのは残念でならない。

行政が無責任な乱脈開発などを警戒し規制するのはよく分かるが、一方で優位性に恵まれたインターチェンジ付近の土地の付加価値に着目しないのも、当町の20年30年先の未来を考えると、いかにもネガティブではないかと思われる。織田信長は、楽市楽座の制度で経済活動を自由にし岐阜城下を反映させ天下人への階段を昇って行ったと言われるが、当町においても今一度川越インターチェンジ付近の土地の有為性に着目して頂きたい。

## <町の考え方②>

当町は、伊勢湾岸自動車道みえ川越インターチェンジ、国道1号、国道23号、四日市・いなばポートライン（臨港道路霞4号幹線）をはじめ、近鉄川越富洲原駅など、優れた広域交通条件を有しております。町域については、8.73km<sup>2</sup>という限られた面積であることから、将来の土地利用にあっては、地域の特性だけではなく、町全体のバランスを含めた検討が必要であり、将来の土地利用の方針を示す川越町都市マスタープランに沿って進めていく必要があります。

ご意見をいただいたエリアについては、町としましても、当町が有する広域交通条件の優位性を最大限に活かすために、筆単位・個別の活用ではなく、一定規模の土地を確保し、道路や周辺環境を整備するなど、土地の利用価値を高めることが、優良企業の立地、定着に繋がるものと考え、地区計画を視野に取り組みを行ってまいりました。企業誘致の実現には、多くの課題があり、その課題解決に向けて、関係者の方々にご尽力をいただいたものの、全ての課題を解消できず、合意に至らなかった経緯もあります。

そして、周辺の土地利用の状況も変化しており、今後の利活用にあっては、土地所有者の合意形成に加え、住宅地も隣接していることから、地域住民の理解、協力も必要であると考えております。また、現在の都市マスタープランについては、策定後、約10年が経過し、当町を取り巻く環境や社会情勢等も変化していることから、将来の土地利用について、町の実情を鑑みながら、適切な規制、誘導策の検討に向けて、現在、新たな都市マスタープランの策定を進めております。