

## 第2回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日 時 令和2年10月14日（水） 13時30分から15時30分

■ 場 所 四日市商工会議所 3階 大会議室

### ■ 出席者

#### （学識者）

有賀隆座長、松本幸正委員、村山顕人委員（Web 会議にて出席）

#### （交通関係者）

木村誠司氏、高田和昭氏、高木修司氏、中島嘉浩氏、青木周二氏

#### （市民・商工関係者、大規模権利者）

水谷重信委員、速水正明氏、北岡泰爾氏、堀木直弘氏、須藤康夫氏、野村愛一郎氏、鈴木主計氏、山本寛氏、中野光典氏、

#### （行政）

川村聡氏（代理）、秋葉雅章氏、館英次氏

#### （オブザーバー）

三重県警察本部 交通部参事官（交通規制課長） 高橋康二氏

国土交通省都市局街路交通施設課 課長補佐 川崎周太郎氏

国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長 鈴木克章氏

国土交通省中部地方整備局道路部道路計画課長補佐 高見泰彦氏（代理）

国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長補佐 加藤拓氏（代理）

国土交通省中部運輸局三重運輸支局長首席運輸企画専門官 鈴木博行氏（代理）

### ■ 次第

1. 第1回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的
4. 道路の検討について
5. 中央通りのエリアデザイン
6. デザインワーキンググループの設置
7. 今後の進め方

## ■ 内容

<副市長>

第1回目の会議は書面会議でありましたが、今回一堂に会して開催できることを喜ばしく思っています。本市は、この4月から今後10年間の総合計画を策定しました。その四日市市の総合計画は政策の基本となる計画になりますが、それに基づきまして様々な政策を推進していくことになります。その総合計画の中で、重要で横断的なプロジェクトとして、近鉄四日市駅周辺の整備を位置付けて推進しています。この計画の中で、リニア時代にふさわしいゲートウェイとして四日市の中心である近鉄四日市駅からJR四日市駅、それからその間の中央通りを、市民が集い、歩きやすく、イベント時には賑わう、週末には人々が訪れ、新たな交流が生まれる、そういった空間にしていきたい。国土交通省におかれましては、バスタプロジェクトを全国展開している中で、市の計画に目を留めていただきまして、この春からバスタプロジェクトに向けた調査を推進していただいています。10月7日には第3回目のバスターミナル検討部会を開催していただきまして、整備方針を掲げていただいた。本日それらについても皆様方にご報告いたします。国土交通省様には、改めてお礼申し上げます。バスタプロジェクトを含め、近鉄四日市駅からJR四日市駅周辺を含むまちづくりが、市民の誇りとなるような空間となるように、みなさま方のご意見を頂戴しまして、さらにこの計画を進めていくということで、是非皆様の屈託ない意見を伺い、よりよい計画としていきたいと思いを。市としても、計画に基づいてしっかりと事業を進めて参りたいと思いを。

<座長>

早稲田大学の有賀隆と申します。平成30年末に公表された基本構想の座長から引き続き調整会議の座長をさせていただきます。交通事業者のみならず、地元・市民のみならず、商工関係のみならず、他権利者・関係者のみならず、多種多様なお立場からご参画いただいています。調整会議という名前がついていますが、調和して整えていくことをモットーに是非進めていきたいと思っていますが、同時にこの調整会議が計画から実現に向けたエンジンになってくる必要があります。単に調和させることだけではなくて、様々な工夫やアイデアをお出しいただいて、駅周辺の再編に向けて実現させていきたいと考えていますので、限られた回数でございますけれども、一つご議論をよろしく願いいたします。

### 【1. 第1回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】

### 【2. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

ご説明ありがとうございました。資料の右上の3ページから7ページになりますが、これまでの基本構想のおさらいが示されています。同時に四日市市では立地適正化計画もつくられていて、その中で都市の多様な機能を集積していくことも明示されております。基本構想と立地適正化計画が重なる時期に作成されているため、基本構想の方には記載がありませんが、同時に四日市市の方でこんなこともつくられている背景があります。それから、8ページから14ページまでは、先ほど説明された通り、決定された内容がかなり多く、報告ということでご説明いただいた。バスタの検討部会の中で、この調整会議への申し送りといった説明があったと思いますが、調整会議で検討するもの

も含まれております。西町線については、中央通りに接続する案、接続しない案、両方ともメリット・デメリットがありますが、この辺については調整会議にて検討する旨についてもご説明いただきました。そのようなことを含めて、まず、基本構想からこれまでの再編の考え方のおさらいの部分、バスタの検討部会で決定された部分、そして調整会議に託されている部分について、ご質問がありましたら、ご発言をいただきたいと思えます。

<A氏>

観光バスの乗降場が市民公園の南側に設けられることとなっています。ここで乗降されるのはよいが、このバス待機場場については、JR 四日市駅の広場側に「バス待機場場」と記載されているが、この辺の運用はまだこれからの話なのか。

<座長>

ありがとうございます。事務局の方で、現段階でどこまでまとまっているのかお話しいただければと思います。

<事務局>

資料の6ページをご覧ください。まず、観光バスにつきましては、近鉄四日市駅の西の方で、市民公園前に観光バス乗降場が計画されています。一方、JR 四日市駅の方に移って頂きますと、バス待機場場として13台確保しています。現時点で、こちらにつきましては、一般のバスの待機場場として、観光バスの待機場場に限定しておりません。基本構想時点での検討では、このような内容となっております。

<座長>

ありがとうございました。それでは次の次第にいかせていただきつつ、なにかご質問があれば適宜ご発言いただければと思います。次は、15ページからになります。本日の調整会議の目的、それから道路の検討について、2つ続けて事務局の方から説明をお願いいたします。

### 【3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的】

#### 【4. 道路の検討について】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各出席者より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

どうもありがとうございました。次第3の調整会議の目的に続いて、次第4の西町線の接続について続けて2つご説明いただきました。先ほどと同様にご質問があればご発言をいただきたいと思えます。16ページの調整会議の目的については、明確にご説明があったかと思えます。西町線の扱いについて検討していくことと、この後の次第になります。中央通り全体の整備の考え方としてエリアデザインを考えていく、それからWGを設置することが、調整会議に求められています。まず、ここについて不明点等ありますでしょうか。

<B氏>

西町線の接続案か封鎖案のどちらが良いかにつきまして、バスタの会合での2島案の決定を受けまして、10月12日に諏訪栄町の商店街を中心とした3振興組合・4発展会のみなさまにご集合いただきまして、この中心市街地の再開発ならびに交通アクセスについて、忌憚のない意見を聞く会合を開きました。この中では、3振興組合・4発展会がほぼ四日市中心商店街の核を成すものになりますので、この人たちの案は尊重しなくてはならないことを前提にして、それぞれ意見を聞かせていただきました。中には、どちらでもいいけれども、しいて言えば中央通りに直結している方が良い、という意見もありましたが、その他、ほとんど全員の方が、直接中央通りへ接続する方が断然良い、という意見が多かった。この接続案・封鎖案の説明の中で指摘されておりますけれども、やはり緊急車両の出入りや、高齢者・身障者などの乗降、あるいは納入業者等が商品ないし品物を収めるにあたりましては、やはり中央通りと結びついていないと、国道1号線から西町通りまでの間で南北を行き来する道がまったくなくなってしまいます。封鎖された場合には、もう一つ先の西浦通りまで遠回りをしなくてはならないということで、いろんな点において非常に不便をきたすことになるため、なんとしても中央通りへの直結を優先して進めていただきたいという意見をいただきました。

<座長>

はい。どうもありがとうございます。10月12日に振興組合・発展会の皆さんとの会合を持たれた上で、そこでのご意見を集約してご披露いただいたということで理解しましたので、大変地域側でも丁寧なプロセスを今踏んでいただいているということで、ありがとうございます。何か今のご発言について事務局からは特にいいですか。もうすでに西町線道路の扱いについてご意見いただきましたので、17ページ以降の話題になりますけれども、進めていきたいと思いますが、もし16ページの調整会議の役割のところはまだ何か他にご意見があればいただいておりますが、よろしければ、もう西町線の話題に入りましたので、17ページ以降に進んでいきたいと思いますが、それでは次第4の西町線の道路の検討について、ご意見をいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

<A氏>

今、B氏からもご意見いただきましたけれども、西町線という通りは通称虹の街という通りになっておりまして、10月の早い段階でこういった案があるということをお聞きしましたので、虹の街の振興会の役員約10名で集まり意見交換をさせていただきました。それから周辺の主な企業さんからも意見を頂戴いたしました。意見はだいたい半々に分かれたのですが、若い人はどちらかというと止まってもいいみたいな感じがありましたけれども、最終的には、今回の接続案のように現状どおり通れるという案について、機能性を生かしておく案でいいだろうという意見をいただいた。ただし、ここに書いてあるように、この辺の駅周辺のモール化を考え、特に近鉄百貨店とスターアイランドの間の西町線については、過去に歩行者天国も何回もやってイベント的に使っている経緯もあり、市民の方々にもここを歩いてイベント等に参加いただくといった機会もありましたので、資料に、将来的に可変性をもった計画、と書いてございますけれども、駅周辺を歩いて、回遊性を持ったようなまちづくりになっていけば、この辺の接続についても、徐々に部分的には止めていくことがあっても、将来的にはいいのかなと思っています。昨日、実は神戸三宮の駅前の再開発を見てきましたけれども、そこにある基本的な考え方は、車にとって便利なまちというよりも、歩行

者にとって便利なまちづくりをいかにして目指すか、という考え方に立っています。車線も、今の三宮駅前には10車線ぐらいありますが、段階的に6車線、そして将来的には3車線化し、歩く人のスペースを自由に取っていくようなまちづくりになっていくので、四日市市も年月がかかるかもしれませんが、そういう考え方も徐々に取り入れていく必要が出てくるのではないかなと思います。とりあえずのところは、今の機能性を生かして、接続案でいていただきたいと虹の街のメンバーも思いますが、将来的にはその辺のことも少し視野に入れながら、今後のまちづくりを全体として取り組んでいくということを追記して進めていただければと思います。

<座長>

どうもありがとうございました。今のA氏からのご発言も虹の街の振興会のメンバーの方々あるいはその周辺の企業の方々のお声を集約していただきました。現状西町線が接続しているところはもちろんありますので、そこから将来の最終形に行く過渡期、あるいは段階期と言ってもいいのかもしれないが、そういうような接続案としての位置づけを考えられないか、というふうなことだと思いますので、将来的に今後技術がさらに発展していくとか、あるいは市民の車利用がもっと変わってくるとか、そうなったときには改めて違う形の可能性もあるということで、ある意味では非常に柔軟なご発言をいただいたと思います。続けていかがでしょうか。交通事業者様にもご出席いただいているので、ご意見いただいております。

<C氏>

西町線の接続というのはバスターミナルの委員会でも要望しておりまして、事務局の方から総合評価をもって接続した方が望ましいと出していると思いますので、ありがとうございます。

<座長>

ありがとうございます。バスタ検討部会の方でもご意見いただいていると理解しております。他にいかがでしょうか。特に20ページのところで、比較表として点数化していただいておりますが、いずれも長所短所がございますので、どちらを優先するかというよりは、四日市市の都心の駅周辺再編の方針により望ましい方はどちらかということかと思いますが、バスタの整備計画を検討する中でも、歩行者の回遊性あるいは歩行者優先の整備計画をすると謳われておりますので、その点ではバスタと調整会議の基本的な方向性について齟齬はないと思います。局所的に見ていくと、今ご議論いただいているようなメリット・デメリットがそれぞれ出て参ります。その辺でご心配やご懸念点、あるいはご不明点があれば、是非ご発言いただきたいと思いますがいかがでしょうか。

<D氏>

個人的には、封鎖案に魅力を感じてはいたのですが、ここには実際はロータリーをつくられるということで、その機能と目的は何なのかをまずお尋ねしたい。

<座長>

それでは事務局の方から、現段階での考えをお願いします。

<事務局>

ロータリーのところについてですが、今後の検討になるかと思いますが、可能性として荷捌き駐車場としての活用も考えられるのではないかと思います。

<D氏>

この駅前広場案でいくと、市街地への荷さばきと、一般車の乗降スペースがかなり厳しい状況で、機能的に劣っているわけであります。南広場や駅西での乗降となると、駅東地区での一般車の送迎スペースはかなり機能的に劣ってくる案になってくると思っており、ここのロータリーにそのような機能・役割があれば、駅前広場としての機能向上になるので、魅力を感じたというところでございます。そのようなロータリーに単に改変していただくだけではなくて、そのような機能も持てるということであれば、A氏ご発言のように、将来的にはこういうことも十分考えていくべきかなと思うところでございます。

<座長>

ありがとうございます。ただいまの件については何か事務局からはありますか。

<事務局>

ご意見、ありがとうございます。比較になりますが、現段階で、まずこの道路を止めていこうとしますと、先程ご指摘あったように、比較的大きな面積の車両進入禁止区域をかけており、そうした歩行者中心の空間に対するアクセシビリティが非常に悪くなるということと、緊急車両の対応、これも非常に大きな課題になります。これを今の段階で実現しようと思えば、やはり非常に近いところでバイパス的な道路を通すとか、そういった対策をとらないとなかなか難しいといったところが、事務局としての本音でございます。そういったものやっつけていこうとすると相当の時間がかかっていく。一方で、今回整備していくのは中央通りと言うことですが、目的の一つには、ふれあいモールとか、今歩行者の大きな動線となっているところとの連携をしていく必要があるだろうと考えています。そうした中で一旦接続はするものの、先程ご提案いただきましたように、その空間を歩行者空間にするようなイベントを打っていただいて、それを一体的に使っていくことができれば、かなり連携した交流軸ができてきますので、そうした可能性も含めた整備をするということで、現段階では西町線接続案を第一候補でいきたいというのが、事務局の考えでございます。

<座長>

どうもありがとうございます。20ページの比較表の赤で囲まれている西町線接続案で、例えば一番目の項目である、「駅から商店側への歩行者動線が分断」という記載がありますが、確かに車道を接続させるという意味ではその通りですが、今事務局から、あるいは各委員からもご提案あったような、タクシーや緊急車両、あるいは周辺の土地利用、住民の方や商店経営されている方や、必然性がある車の利用・アクセスが必要であるという方にとっての接続性は確保するものの、通過交通をなるべく抑制していくという話もありました。それから歩行者との共生・共存という観点でもモール化という言葉が使われているのだと思いますが、そういう検討をしていくということも記載があるので、「分断」と書いてあるものの、その意味での歩行者の連続性を限りなく追求していくというニュアンスが随分事務局説明にも含まれていたと思います。もう一つは、同じ表の右側の西町

線封鎖案の上から3つ目のところでは、他方、先ほど委員のご発言にもあった通り国道1号線からこの駅前までの間で代替ルートを南北方向で確保していくのが現状ではかなり困難であり、かなり検討していただいた上でのコメントが記載されている。そうした観点から、もう少し広い目で見たとときの交通のあり方を見ても、この封鎖案は代替ルートの確保がなかなか難しいというふうなことが記載されております。学識者の委員の方々にも、ここは意見をいただいております。

<E氏>

ありがとうございます。比較表を見ながら、私も最終的には接続案の方が望ましいと思っております。最初は封鎖の方も魅力的で、歩行者から見ると歩行者動線が分断されておりませんし、自動車の通る車道は必要がないのでいいと思ったのですが、今の緊急車両の話や荷捌きの動線を考える中で、あるいは21ページのように、接続案を選んだ上で、舗装をこのように工夫していただければ、右側に姫路の例もありますけれども、このような空間になれば、20ページの比較表の左側で△とか◎が○になってしまったところも、相当改善されるので、総合的に見ると接続案がよいのではないかなと思えました。

<座長>

ありがとうございます。それではF氏いかがでしょうか。

<F氏>

皆様のご意見になるほどな、と思って聞かせていただきましたが、A氏が三宮を見て来られたということで、今、日本の各地、あるいは世界も含めて、駅前の空間整備というのはA氏が言われた方向での整備で進んでおり、今までは車で来られないと間違いなく廃れるとされていた。したがって車でアクセスを重視して、道路中心のまちづくりをしてきたのですが、結果全然元気を取り戻せなかった。それを反面教師として、やっぱり歩行者ということで、歩行者中心のまちづくりが進められております。日本でも、国土交通省の方で歩いて暮らせるまちづくりとか、ウォークブル政策ということで推進していく体制になってきているかと思えます。一方で、バスタ、いわゆる交通結節点という視点から見た場合は、公共交通というのは歩行者＋公共交通になります。したがって歩行者との連節あるいは接続っていうのは一番重要になりますので、バスタからすると、あるいは公共交通結節点からしても、やはり歩行者にとって歩きやすい空間をつくっていただくというのが非常にありがたいと思っています。もう一つは、中長期的な視点で見ますと、皆様ご存知のように最近車離れというのがありますが、若者はどんどん車を持たなくなり、車の利用もどんどん減ってきており、おそらく今後、車の利用というのは、今よりもぐっと減ると思います。さらに、インターネットショッピングが普及していますので、おそらくまちに出ずに、車でも行かずにインターネットで済ませてしまう世界が見えています。そのときに、わざわざ出てきてもらえるまちをつくっていかないといけません。それは車で来られるまちではなく、まちに魅力がないといけません。そういう意味では、やっぱり人が多く集まり、そこで賑わって、体験ができ、人と人が触れ合うまちかなと思います。そしたら来てくれるのかなと思います。本来は、私はそういうところを目指してほしいなと思っています。そういう意味では、歩車分離をしたいと思っています。ただ、今お話しのように、そういう世界がすぐ来るかっていうと、すぐは来ません。多分10年～20年かかるでしょう。もうちょっと早いかもしれませんが、何より地元の方々が通行を必要としているという

ことであれば、やはり歩車共存を目指し、歩行者も歩けますが、車の通行もやっぱり認めていくことが必要であると思います。そういう意味では、私は、本当は封鎖にしたいのですが、皆さんのお考えと近々の状況からいえばやはり接続せざるを得ないだろうと思います。ただ、事務局が言われるように、あくまでも通過交通の抑制対策をしっかりしていただいて、歩車共存も「歩行者」を優先とした形で、車は通らせてもらえる、ぐらの道路にしてもらえるといいと思っています。基本的な方針としてはここに書かれている通りで良いと思いますが、今後いろんな交通管理者あるいは道路管理者、あるいは地元の方々と協議しながら、歩行者優先の歩車共存空間をどうつくっていくか、ぜひ皆さんで知恵を出し合いながら、まさにこの道路のつくり込みで駅前姿がだいぶ変わってきますので、検討いただければと思っています。ということで、事務局案で賛成いたします。

<座長>

ありがとうございました。他に関連のご質問あるいはご意見があればぜひご発言いただきたいと思いますが。よろしいでしょうか。それでは、21ページまでのところで、事務局の方からご提示いただいた案、西町線接続案という名称がついておりますけども、中央通りに接続していく方針ということで、この調整会議として、ご賛同いただいたとさせていただきたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。

【一同、同意】

ありがとうございました。それでは、次第がまだ残っておりますので進めてまいりたいと思えます。続いて22ページから次第5になりますが中央通りのエリアデザインについてご説明をお願いいたします。

【5. 中央通りのエリアデザイン】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各出席者より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

23ページから28ページまで、続けてご説明いただきました。基本構想の時も、近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅周辺とまちとの関係をどのように構築していくか、事務局のご説明にもその通りの言葉が使われていましたが、関係を構築するような構想をつくってきたわけですが、今回さらに、内容的にもエリア的にも拡張していくという説明があったかと思えます。実はその間、基本構想以降、冒頭に説明あったように様々な行政計画が作られてきた中で、内容的にもエリア的にも拡張してきている。具体的にいうとみなとも非常に大事な位置づけをしており、みなとのまちづくりも進んでいる。これを通して関係をどう構築していけるかということが盛り込まれた内容になっています。最後にご説明いただいた28ページが、一番凝縮された内容になっていると思いますので、このあたりをご覧くださいながら、ご発言、ご意見やご質問をいただければと思っております。どなたからでも結構ですのでご発言いただければと思えますがいかがでしょうか。構想から一段具体的になってくる内容になります。様々な施策のキーワードが入ってきています。こんなような観点もあったらいいのではないかと、とか、こういうことに留意した方が望ましいのではないかと、というよ

うなご意見でも結構かと思えます。いかがでしょうか。

<G氏>

今後デザインを検討していただく中で希望したいところの意見を発言させていただきたいと思えます。現在国道1号からJR四日市駅までの間を歩行者空間として整備をいただく計画になっておりますけれども、実はバスタが完成しますと、現在の路線バスの待機場所の確保が課題になっており、近鉄四日市駅が終点のバスについては、おそらくJR四日市駅まで行かないと、バスを待機できないと想定しております。そうなりますと、近鉄四日市駅ーJR四日市駅区間を走るバスが逆に増えるのだろうと想定しております。現在は、この間に市役所前1ヶ所しかバス停がございません。せっかくこういった歩行者空間をお考えいただくというのであれば、やはりこの間にバス停も増やして、歩行者の方がいつでも気軽に乗れ、ここからどの方面にも行ける、といったような場所にもすべきかなと思えますので、歩行者空間の整備に合わせて、あらかじめバス停を余分にいくつか用意をしていただくことを、デザインの中に加えていただければと思っております。それからもう一点、バスタの方の話になりますが、並木というのがすごく重要視をされていると思えます。このバスタの中でも並木計画をされていると思っております。実は今現在は西口・東口・南口の3ヶ所に乗り場が分かれています。逆に朝のラッシュ時間帯などはお客様がうまく分散をして混雑が避けられています。それから、年間100日は雨が降ると言われておりますけれども、大雨の日に、濡れることなくバスを待つ乗れるという状況になっておりますが、これがバスタ1ヶ所に集約されますと、朝の混雑はおそらく結構なことになるのだろうと想像しますし、雨の日も大変なことになるのではないかと想像します。希望といたしましては、バスタ部分については、今現在の計画で近鉄四日市駅からバスタまでの歩道の部分は全天候型と書かれておりましたけれども、バスタ自体も全天候型というのが本当は我々として望ましいなと思っております。しかしながら、並木の関係がありますと、それをクリアするという形の中で、例えば、別に四方が囲まれていなくても結構ですので、並木より高い透明の屋根がつくとか、あるいは並木の周りに極力屋根をつけるとか、乗るところだけの屋根というものではなく、歩行者や滞留する人々が傘なしで乗れる空間というのを希望させていただきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

<座長>

どうもありがとうございました。内容的には二つのご意見いただいていると思えますが事務局の方から何か関連するご発言ありますか。

<事務局>

ご意見ありがとうございます。まず緑の軸として整備していく部分にバス停を設けていただくこととなりますと、全線を歩くということがなかなか大変な方もおられますので、それが一助となって歩いて回遊いただくことにもプラスになると思っておりますので、今後検討していく中で、しっかり考えていきたい。バスタで検討することもあります。歩行者の移動を円滑にするという意味では、しっかりとそのあたりで歩行者の利便性が高いような移動空間・待合空間を全体として確保していく方向で検討したいと思えます。

<座長>

どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

<H氏>

ただいまのご説明を伺いまして、26ページに、目標1から3まで、3つに分けていただいて、9つの目標が書かれているかと思いますが、全て非常に重要な目標かなと思います。やはりこういうアフターコロナのご時世でもございますし、時代がスマートシティという流れになっておりますので、①空間の使い方の目標3の最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくりを是非力を入れてやっていただきたいと思っております。先ほどのバスタのところでもスマートバスタという言葉があり、このような情報基盤を整備していくことが全体計画の中で非常に重要だと考えていると思いますが、単なる情報基盤だけではなく、今の世の中、ご存知のようにデータをいかに繋げていくか、といったことが非常に重要になってくると思えますし、そうした基盤をまちづくり全体の中でも展開していき、他の都市に先駆けて他都市の見本になるような、データを使って快適性・利便性を提供していくような、そういう空間にさせていただければありがたいと思っております。個人的な意見でございますけれども、ぜひご検討いただきますようお願いいたします。

<座長>

どうもありがとうございます。このあたりは何か他の計画で行政的に位置づけられているのですか。

<I氏>

非常に良いご意見を頂戴いたしました。市としましても、今回の中央通りの大再編・大改編の中で、道路とか空間とか、歩行者道とか、あるいはバスタとか、いわゆる基盤も重要なのですが、そこに情報の基盤を上乗せして、中央通りを中心として、中心市街地に今後の都市型産業としてIT産業といったものを集積できるように持っていきたい。これは大きな目標として持っております。例えば、今検討し始めておりますのは5Gの中でもローカル5Gのようなものを、まずやっていけないかというようなことを、庁内の関係部局集まって研究しているところでございます。そういった意味で、基盤としてのインフラというものの中に情報ということもきちんと位置づけながら、今後、企業の集積あるいは市民の皆さんが新しいものに触れていけるような空間にしていきたいと思っております。頂いた意見を全庁的に他の部局も含めてやっていくということで整えております。また、ご意見頂戴できればと思っております。ありがとうございます。

<座長>

ありがとうございました。J氏、何かご発言があればお願いしたいと思います。

<J氏>

JR 四日市駅付近は、近鉄四日市駅付近と比べますと少しにぎわいという点では寂しいところもあるわけなのですが、今回中央通りの再編を通じて、道路をうまく使って非常に良い空間、ウォークアブルな空間を作っていくということを目指すことになる一方で、せっかく空間を作っても、人が歩かきっかけがないとなかなか使っていただけないところもございます。もちろん我々も交通事業者として鉄道事業というものの提供はしていきますが、28ページの方に書いてあります、都市機能

の誘導ですとか、あるいはみなの方の話もあるということでしたので、こういった人が意思を持って行動するような、誘引するというか引力のあるような、仕掛けがあると、整備した中央通りというものがさらに生かして、真の意味での連携というものができてくるのかなと思っております。もちろんバスタですとか、近鉄四日市駅周辺の整備、それから中央通りのウォークアブルな空間と併せて、JR四日市駅周辺の今申し上げたような点の整備を、我々も可能な範囲で協力をさせていただきますので、具体化に向けて、行政さんにイニシアティブを取っていただき、進めていただければと思います。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは、F氏、E氏の順番で、ご意見いただきたいと思いません。

<F氏>

26ページの共通のデザイン方針で非常にわかりやすくまとめていただいたと思いますし、こういう形で良いと思っております。加えさせていただくと、ちょうどJ氏も言われていましたが、最先端の取り組みのショーケースについて、実は四日市には市がたくさん出ていて、当たり前だと思えますが、実はこれ最先端になりうるなと思っています。せっかく空間ができるので、民間の方々、市民の方々に活用していただくことを明確にして、もっと活用してもらえる制度を導入していくといいと思います。例えば予約もスマートフォンで簡単にできるようになるとか、区画もきちっとした区画じゃなく、柔軟に設定できるなど、いろんな可能性があるなと思っています。いち市民から、大きなイベントまで、実はすごくスマートなデジタル化がすごく進んでいるけれども、使う人たちにとって便利に使い、民間の方々が経済活動をするために空間が使えるなど、そうした内容が目標3に入ってもいいなという気がしております。実はいま既にやられていますが、改めて見直してみるとそういう位置づけができるかと思っています。それから、②空間の要素と配置の目標1で、ぜひお願いしたいのですが、下から二つ目のポツで、「歩行者目線で分かりやすい動線の設定」と書いてありますが、非常に重要になります。ただ、「サイン計画等」と書いてありますが、この逆の視点も欲しいと思っています。施設もあります。まずは動線を決めて、動線を考慮した施設の配置というのをしっかりと考えてほしいと思っています。ポイントは動線です。この動線をいかに考えていくか、そしてその動線によって、にぎわいがどこに生まれるのか、どこで滞留してもらうのか、あるいはどこに店を設けていくのか、休憩施設をつくるのか、ということを考えていく必要があると思います。もう少し、動線をしっかりと検討してもらえるとありがたいと思います。3点目です。これもJ氏が言われていましたが、みなの方で今どんな計画があるのか知りたいと思っています。いずれかの機会でみなの方の計画を教えてください。みなととJR四日市駅の間になんか繋がりができるのか、あるいはJR四日市駅周辺への都市機能の誘導として、どんな可能性があるのかが見えてくるかと思っています。みなとまで繋がるっていうのはとてもいい事だと思いますので、情報をいただきながら、また関係者の皆さんでいろいろなアイデアを出し合えればいかなと思っています。以上でございます。

<座長>

どうもありがとうございました。E氏お願いします。

<E氏>

ご説明いただきましたデザイン方針はどれも重要なポイントが記載されていて良いかと思えます。重要なのはこうした方針を具体的な空間に落とし込んでいくときに、いろんな方針をどう両立させるか、というところだと思います。私から2点質問も含めコメントを差し上げたいと思えます。1点目は、対象エリアについてです。28ページの図面を見ますと、例えばバスタの北側の諏訪公園・諏訪神社との間の商業エリアも色が塗ってありますが、これは商業エリアも面的なエリアのデザインを考えていく、ということなのか、それとも、これはあくまでも中央通りのデザイン検討なので北側の商業エリアを通じて繋がっている諏訪公園・諏訪神社との繋がりのデザインにとどめるのか、中央通り以外の部分をどのぐらい深く検討をすべきなのかについて、事務局からお答えいただきたいというのが一つです。2点目ですけれども、バスタのところはバスタの部会がある一方で、こちらでもデザインを検討していく部分で重なってくる。特に私が気にしているのは、並木空間の活用というところで、なるべく並木空間を保全したいという意向がある一方で、バスタの主旨や事業採算性を考えると、バスタの利便施設とかをこの場所に配置しなければいけない。そのときにバスタの機能とかそこに配置される様々な利便施設等の規模などが、いつどのように決まり、それに対してデザイン部会はどのぐらい発言できるのか、どう具体的にバスタの利便施設の配置について調整できるのか、について教えていただきたいと思えます。

<座長>

それでは、ご質問ですので事務局の方からお願いします。

<事務局>

28ページで周辺の商店街や公園等入れさせていただいています。まず中央通りの整備をやっていくにあたって、こちらへの動線誘導について十分配慮していく必要があるということで載せさせていただいているのが一点。今回、整備の中でかなり大規模にグリーンインフラを充実させていく方針を考えておりますので、そういった中では大規模な公園の役割分担に対して意識していく必要があると考えております。このあたりについては、今後進めていく中で改めて議論ができるような場所を設けていきたいと思っており、前提条件としてこうしたものがあることを表現させていただいた。次にバスタの機能の話でございますが、基本的にバスタの制度に合わせてコンセッションということで、民間の方がここで利益を上げて運営に生かしていく制度が導入されております。ただご指摘いただいたように周辺に商店があり、そういった機能とバッティングしてくることが当然出てくるわけでございます。そうした中で、ここに出てくる機能については、周辺の商業者、事業者の方が活性化するようなものでないといけないと事務局として認識をしております。これについてはここで議論というよりも、改めてのバスタの運営的などろでしっかり議論をした上で、また、こちらにその方向性を提供させていただく方向で進めてまいりたいと思っております。以上でございます。

<座長>

ありがとうございました。A氏にご意見いただいておりますが、この28ページの中央通りのちょうど真ん中にあたる「ガーデンエリア 緑⇄生活」と名づけられている部分について、三滝通りなどかねてより、四日市祭り、子供祭り、ジャズフェスティバルなど、20万人という延べ人数

の来訪者・来客のある規模の市民主体の活動が、これまでもずっと行われている。そういう観点から、観光という切り口とも重なると思うが、緑⇄生活エリアに対して、入っていた方が良いキーワードがあれば、ご意見いただけるとよいと考えますがいかがでしょうか。

<A氏>

付加したいというのはすぐには思いつかないけれども、その辺で整理した方がいいなと思っているのは、ここに書かれている諏訪新道・諏訪神社という基軸ラインがあります。このラインは、四日市が歴史的にずっと持ってきたみなとから諏訪神社に繋がる基軸ラインで、いわゆる四日市祭りをはじめ、いろんな文化・伝統・芸能が新道通りと言われているこのラインでなされてきた歴史がありました。今回、それと平行するように、JR四日市駅と近鉄四日市駅の間のラインができたときに、四日市祭りは、今は三滝通りと諏訪新道の結節点あたりが中心になって行われていますし、座長がおっしゃったように三滝通りは色んなイベントで使われています。一方、このガーデンエリアというゾーンはこれから活用されていく頻度は増えてくる可能性もあると思っています。そうしたときに、四日市市の市民からの文化・伝統・芸能を培ってきたこの諏訪新道ラインと、ガーデンエリアのラインとの使い分けや、共生のあり方みたいところを、きちんと作っていかないと新しく出来たから、もうみんなこっちに持ってくるということでは、おそらく市民感情的に納得がなかなかできないところもあると思っています。特に文化・伝統というのは、なかなかできないところもあると思うので、その辺は両方をちゃんと位置づけていくことが、とても重要であり、そこを欠かすといけないと思います。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは、一旦ここまでとさせていただきます、あと残り2つぐらいございますので、事務局の方からご説明いただきたいと思います。29ページ以降、デザインワーキンググループの設置についてよろしくをお願いします。

#### 【6. デザインワーキンググループの設置】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされた。

<座長>

ありがとうございました。先ほどE氏からのご発言に関連しますが、調整会議の方にこのデザインWGの議論の報告を上げて頂くことも当然ありますが、バスタ検討部会と関連するような内容が含まれるようなものについては、バスタ検討部会とこのデザインWGとの連携・情報共有も含めた形がより必要になってくると思うので、この調整会議の開催頻度にもよるが、適宜両者が連携できるような運用の仕方を工夫いただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。何か委員の皆さんからございますでしょうか。30ページのところですが、よろしいでしょうか。調整会議に情報を全て集約させていただくということ言えば、皆さま方にいろんな資料や情報が届くようになるかと思いますが、よろしくお願ひしたいと思います。特にご意見ないようでしたら、最後に31ページ、32ページのところで、今後の進め方について事務局からお願いします。

## 【7. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告】

事務局から資料説明が行われた後、委員長より以下の説明がなされた。

<座長>

ご説明ありがとうございます。32ページに、スケジュールと各調整会議、検討部会、ワーキングという3つの組織体制で検討していく流れが示されております。それぞれご関係の皆様方がいらっしゃると思いますので、重複するところもあるかと思いますが、より専門的に深めて議論をするという体制をとっておりますので、調整会議全体でご発言いただけない場合も、関係性のある部会あるいはワーキングの方で是非ご議論いただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。これについて質問ございますか。よろしいでしょうか。それでは事務局の方でご用意いただいた次第は済ませたわけですが、全体を通していかがでしょうか。何かございますでしょうか。今日、西町線の扱ひについては、非常に重要な決定をいただき、どうもありがとうございました。この中央通りについては、戦災復興で作られた道路ですので、当時の写真を見ると、並木も何もなく、道路拡幅で災害のときの延焼防止帯ということもあって、非常に広幅員の道路がつくられていた一方で、市民文化会館なんかもあり、今でいうシビックコアや市民活動の中心拠点だったというのは間違ひないわけでございます。以来75年経って、2020年、今年は新型コロナでこのような状態ではありますが、おそらくこの中央通りの再編が出来上がったときに振り返ってみると、2020年は四日市市・中央通りにとって大きな再編の意思決定をした年なのだなという年になるのだらうと思ひます。そのときに、とりわけ市民活動が活発に都心部で行われているという意味で言うと、是非「まち育て」とでもいいでしょうか、市民の方々にも関わっていただきながらつくり上げ、連携をしながら利用や運用の中で中央通りを育ててもらふようなことも含めて、数年かけて仕上げていくプロセスを大事にしたいと思ひますので、そのような観点からも是非、調和して整えていくということで、よろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。それでは少し時間過ぎてしまひましたが以上とさせていただきますので、事務局にお返しします。

—以上—