

## 第5回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日時 令和3年8月12日（木） 14時00分から16時00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（Web 会議にて出席）

松本幸正委員（Web 会議にて出席）

村山顕人委員（Web 会議にて出席）

#### （交通関係者）

布施徳彦氏（Web 会議にて出席）、木村誠司氏（Web 会議にて出席）

高田和昭氏、高木修司氏、中島嘉浩氏、青木周二氏（Web 会議にて出席）

#### （市民・商工関係者・大規模権利者）

中村克義委員、山路和良委員、速水正明氏（Web 会議にて出席）、中村裕行氏（代理）、堀木直弘氏、須藤康夫氏、生川宜幹氏（Web 会議にて出席）、鈴木主計氏、山本寛氏（Web 会議にて出席）、中野光典氏（Web 会議にて出席）、興梶貴尚氏（Web 会議にて出席）

#### （行政）

川村聡氏（代理）、菅良一氏（Web 会議にて出席）

舘英次氏

#### （オブザーバー）

三重県警察本部交通部参事官交通規制課施設担当補佐 前川浩希氏（代理）

国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設安全対策官 太田裕之氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課課長補佐 梶原裕二氏（代理）（Web 会議にて出席）

国土交通省中部地方整備局道路部道路計画課長 大西宵平氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長 石井信氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官 鈴木博行氏（代理）（Web 会議にて出席）

### ■ 次第

1. これまでの検討状況
2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案
3. 今後の進め方

## ■ 内容

<座長>

本日会議にご参加いただき誠にありがとうございます。東京・大阪・愛知も緊急事態宣言ということで、本会議の委員のみなさま方にも、移動を自粛し本日オンラインでご参加いただいている方が多数いるかと思えます。会場にいる委員の皆さんとのハイブリットな会議になり、その初回になりますので、進行上もご不便をかけることになるかもしれませんが、ご容赦いただければと思います。ご意見いただく際に、私からのご提案ですが、次第の1・2について事務局から続けてご説明いただいた段階で、本日配られている資料2の出席者名簿の順に皆様からご意見いただければと思います。学識の先生方については、その後にコメントいただくようにしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。早速、次第に従って進めてまいりたいと思います。次第1が「これまでの検討状況」、次第2が「中央通りのエリアデザイン等の更新案」です。冒頭事務局からも話がありましたが、3月末以降、中央通り全体の機能の配置、共通のデザインの考え方等については、おかげさまで中間とりまとめとして反映させていただきました。本日は、次第1の「これまでの検討状況」の報告と、中間とりまとめ以降に、デザインWGや市民WSを開催しておりますので、そのあたりのご提案もデザインWGの内容としていただきながら、それらを基にした次第2の「中央通りのエリアデザイン等の更新案」を続けて報告いただいた後に、皆様方から一言ずつ全員にお話しいただければと思います。それでは、事務局の方から、次第に従ってご説明をよろしくお願いいたします。

### 【1. これまでの検討状況】

### 【2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案】

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>

資料説明どうもありがとうございました。ここからは、冒頭お願いしたとおり、順番に、一巡ご意見を承りたいと思います。ご説明いただいた資料4の5ページまでが、これまでの検討経緯ということで、前回令和3年2月28日の調整会議を経て、3月にとりまとめた中間とりまとめ以降、何回かデザインWGや各関係行政との調整があり、それらを反映した更新案が6ページ以降に記載されており、その内容について、続けて事務局からご説明いただきました。この中で、交通施設の配置や、都市機能施設の配置、インフラとしてのグリーンインフラの考え方、デザインの考え方、個別の施設の考え方、当然それらは導入する利活用の方針や機能イメージと連動しているので、一体不可分ではありますが、更新案の中では現段階で具体化できる範囲で反映していただいています。幅広い内容を含んだ資料となっていますが、どこからでも結構なので、ご質問やご意見を頂いてまいりたいと思います。

<A氏>

エリアデザイン更新案についてお話をさせていただきたいと思います。事務局からご説明いただいた更新案の内容については、特段異論等はありませんが、近鉄四日市駅周辺のエリアについては、四日市市の土地と弊社が持っている土地がありますので、お客様の利便性向上であるとか、賑わい創出という観点を持ちながら四日市市と連携して、今後計画を進めてまいりたいと考えております。また、11ページの動線や個別レイアウトにもありましたが、バリアフリー等の動線について、特段異論ということではありませんが、例えば鉄道の営業時間外はどのようにするのか、百貨店の営業時間外は動線を確保できているのか等について、今後協議を進めていく必要があるかと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

<座長>

どうもありがとうございました。まず、1点目の話は、それぞれ事業者の土地、公共の土地について、事業者としての将来計画がある中で、協議をされているということかと思っておりますが、これについてなにか事務局からコメントがあればいただけますでしょうか。2点目は、11ページの全体計画やバリアフリー動線の話の中で、とりわけ15～16ページに駅東側の拡大詳細図がありますが、特に施設が終電以降始発までの間、あるいは百貨店閉店以降等の時間帯の考え方について、事務局か

らなにかあればよろしくお願ひします。

<事務局>

まず1点目についてですが、駅前広場ということで道路と鉄道が結節しますので、市と近鉄それぞれの所有地が混在しているような空間になります。駅前広場として、交通結節機能や賑わい広場などの設定をさせていただいており、交通結節機能と賑わいにも活用できるように、土地の管理方法についても今後協議をさせていただきたいと思っております。2点目のバリアフリー動線については、まずは施設の中を24時間開けるのかどうかにつきましては、今後考えていく必要があるところがございます。夜間ということになりますので、防犯面や管理状況なども影響してまいります。どういう動線が適切なのかについて、今後検討を進めていきたいと思っております。

<座長>

ありがとうございました。2点目の話ですが、図でいうところの赤い点線で書かれている部分は、施設内を貫通するところも出てくるので、事務局からご説明いただいたように、管理上の話も含めて詳細を今後検討いただくということかと思ひます。太い水色で描かれているバリアフリー動線（ハードペープ）については、中央通りそのものの歩行空間に沿って配置されているもので、基本的には屋外空間であるということから言うと、24時間基本的には通行可能な動線になっているという考え方かと思ひしております。赤い点線の部分については、A氏のご発言のとおり、今後協議していく事項かと思ひました。それでは次の方、よろしくお願ひします。

<B氏>

資料の12ページに「各エリアにおける景観づくりのポイント」がございまして、今回、施設や機能の配置等が示されたと理解していますが、JR 四日市駅については、今回の中でも「市民が使いやすいつくり込まない空間」や「中央通りとの連続性」という言葉が記載されております。その後、19ページ等に JR 四日市駅前における広場配置の現段階のイメージの記載がありますが、弊社もこちらに土地を持っておりまして、具体的にどういう配置にするかというのは個別に四日市市と協議をしていくことになるかと思ひます。いずれにしても、全体の使い方の中で、JR 四日市駅前にどういう機能を持たせるのかについて、中央通り全体の連続性等から、使い方をしっかり考えていただき、それに見合う広場の使い方、配置・機能を一緒に考えていきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

<座長>

ありがとうございます。事務局からなにかご発言ありますでしょうか。

<事務局>

景観に関するワードとしまして、12ページでいくつか示しております。JR 四日市駅は中央通りとつながっていますので、すぐ隣の「四日市の人や文化・歴史と出会う交流空間」との連続性もあるかと思ひます。今後、使い方等を含め、ご協議させていただければと思ひます。

<座長>

19ページの個別施設のレイアウトイメージの拡大図を見ると、インフラとして整備していくものとして、中央通りの緑地が駅前広場の入り口部分にもつながっていることや、バリアフリー動線（ハードペープ）の考え方、それから南側の自転車動線、交通動線・グリーンインフラが整備されてきます。それ以外の個々の施設の導入機能やデザインについては、当然ながら事業者との個別協議になってくるかと思ひますが、インフラの考え方については、19ページに示している内容ということで理解してもらえればよいのではないかと思ひます。路線バス・タクシーの乗降・待機、一般車乗降・駐車等のボリュームについては、現段階の妥当な最大規模を書いていると思ひますので、確定的というよりは、現段階で最大このくらいであろうという提案であると理解すればよいかと思ひます。それでは次の方、よろしくお願ひします。

<C氏>

JR 四日市駅前のバス待機を絞り込んだ関係で、待機車両をどうするかという問題がありました。それにつきましては、今回示していただいたように、近鉄四日市駅西側の方で、近鉄湯の山線の高

架下にバス待機場を四日市市さんの方でご用意いただきますし、近鉄さんからも駅西広場内に待機場所を確保することで決まりましたので、バス待機場所についてはクリアできるものと思っております。JR 四日市駅の駅前広場の形については、今後とも協議をさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。また、JR 四日市駅のバス乗場の形状につきましては、これが決定の図ではないと思っております、他のところと連動する部分もでてくるかと思っておりますので、一緒に協議をさせていただきたいのでよろしくお願いいたします。意見として、18,19ページでハードペーパーとソフトペーパーが波のようにきれいな形で描いているかと思っておりますが、使い方によっては、きれいな波の形も崩した方が使い勝手がよいのではないかと思っております。その時の使い方にもよるかと思っておりますが、資料9ページの「空間テーマと導入機能例」のところに、「アーバンスポーツ広場」と例で記載があるかと思っております。いまスケートボードなどが若い世代で人気になり、今回のオリンピックでも、我々が子供のころやったことの無いようなスポーツが盛んになってきていると思っております。若い世代が駅前に集まってくれるのは非常に大事だと思いますし、我々交通事業者としては、免許を持っていない世代が集まる良いきっかけにもなると思っておりますので、是非実現していただけたらと思っております。

<座長>

どうもありがとうございました。なにか事務局からありますでしょうか。

<事務局>

まず、18ページの波のような動線が、使い方によって変わってくるという意見は言われるとおり、使い方等とも連動してくるところかと思っております。ただし、こちらにつきましては、動線の考え方として、木々の間を歩いたり、出入りしたりするような散歩道にもなりうるというアイデアも取り込みながら、今回テストプランとして示させていただいております。様々な広場として使える空間が出てくるようになりますので、アーバンスポーツのような利活用の具体的なアイデアも出てきておりますし、今後、施設の管理というところも含め、一体的に検討していく必要があるかと思っております。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは次の方、よろしくお願いいたします。

<D氏>

北側に自転車道を通す話が出ておりましたが、北側はバス等もございまして、重ならない動線になるようにお願いしたいと思っております。自転車の速度は思ったより速いという感覚を持っていただいた方がよいのかと思っておりますので、人の動線とは離れるかと思っておりますが、重ならないようによろしくお願いいたします。また、近鉄四日市駅の西口について、雨天等の時に、乗用車の送迎が多いと思っておりますが、送迎車の捌き・動線は、このままでよいのか教えていただけるとありがたいです。バス事業者としては、概ね希望どおりにしていただいたのかなと思っております。

<座長>

どうもありがとうございました。事務局からご回答いただければと思います。よろしくお願いいたします。

<事務局>

自転車の走行空間について、ご意見いただいたところでございます。まず、今回示しているところで言いますと、中央通りを通り抜ける自転車の動線については、南側に西から東まで一気通貫する形で設定しています。北側については、バスタ等のいろんな施設がある中で自転車をどうしていくのかについては、商店街があり目的地になっているようなところもありますので、この辺の自転車の通し方につきましては、冒頭説明したように、今後の宿題になるかと思っております。自転車については、歩行者優先の考え方も当然ありますので、それらを踏まえ、警察との協議も必要になってきますが、色々と検討していきたいと思っております。2点目の送迎車両については、あすなろう四日市駅前南広場に持っていくこととさせてもらっております。ここに作ることで、デッキでダイレクトに駅に行ってくださいこととなります。また、雨等が避けられるような屋根等を設置するというのもこれまでに示させていただいており、そうした観点から配置を検討しております。

<座長>

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

<D氏>

送迎車両のスペースが近鉄四日市駅南広場だけで足りるのか疑問に思うのですが、なかなか状況としては難しいのでしょうか。

<座長>

事務局いかがでしょうか。

<事務局>

南広場については、レイアウトの考え方を改め、台数的にもう少し増やせる可能性はあるかと思っています。現在、高架下等で最大20台程度止まっている状況があるため、その20台プラス $\alpha$ を鑑みて、この台数を想定しているところでございます。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは次の方、よろしくお願ひします。

<E氏>

15、16ページのレイアウトイメージというところで、「平面図については、現段階の案であり今後の調整により変更の可能性あり」と書いてあります。16ページを見ていただくと、バスターミナルの中にタクシー乗り場ができる中で、西町線へのアクセスが必要であると以前から要望させていただいておりました。西町線は、中央通りに接続しましたが、バスターミナル内から西町線へどのようにして行くのか、現段階の考え方を示していただきたいと思います。それから、バスターミナルの出口について、信号の関係も未調整だと思ひますが、バスターミナルの出口は1車線になっていますが、2車線にはならないものなのか伺ひたいと思ひます。

<座長>

どうもありがとうございました。事務局の方で、よろしくお願ひいたします。

<事務局>

昨年度のバスタ検討部会でも議論があったところかと思ひます。まず、バスタ検討部会での決定事項として、バスタから出てくる信号については、バスタから出るバスとタクシー専用の信号現示となるように検討を進めております。タクシーが西町線の方へ行く際には、専用現示で出て、Uターンする形で曲がれる軌跡を確保できることは確認しております。出口の幅等についても、バスタ検討部会で議論がありましたが、シミュレーションでこの幅でも捌けると確認し、この幅を設定させていただいております。

<座長>

いかがでしょうか。

<E氏>

幅というよりも1車線なのか2車線なのかをお聞きしたいです。

<事務局>

バスタ検討部会の中でも、1車線ということでお示しさせていただいていたかと思ひております。その上で、シミュレーションで捌けることを確認しております。

<E氏>

そう聞いていますが、2車線にはならないのでしょうか。

<事務局>

バスの配置も考え、前後の延長には限りがある中で、構造的に限界があるかと思ひております。

<E氏>

そうしますと、バスは概ね10m程度ありますので、バスが2台並ぶと、タクシーは出られないという状況ですから、感知式の信号になるかはわかりませんが、1車線の場合は、例えば、沢山並んでいるときは信号時間の間隔を長くして一回で出られるように考慮していただきたいと思います。

<座長>

事務局の方で、信号現示の長さ等については今後検討可能なのでしょうか。

<事務局>

シミュレーションの中で、交通量が多い時間帯にバスが最大何台並ぶのかを想定し、その上でシミュレーション上は掃けるということを確認した図になっているということでご理解いただけたらと思います。

<座長>

そのような考え方で現段階の案を作っているということかと思いますが。それでは次の方、よろしくお願いします。

<F氏>

近鉄四日市駅の場合、バスの方面別に乗降場が分かれることになり、このように整備していただくことが歩行者の利便性の向上につながるので、ありがたく思っております。乗り換えの結節点としてだけでなく、いろんな買い物や飲食等を含めて、賑わいやまちの活性化を図っていく上で、この計画を非常に期待しております。

<座長>

ありがとうございました。コメントということで承りました。それでは次の方、よろしく申し上げます。

<G氏>

この6月から四日市自治会連合会の会長になり、この会議に出席するのは初めてでございます。事務局から説明いただき、平成28年度からよくここまで出来てきたなと評価しております。市民から申し上げると、四日市の中心部が活性化していくことには、大賛成であります。高齢化社会の中で、山辺・海辺の方々がどのような形でここへ来られるかという考え方を持っております。特に、これから車社会が発達していく中で、果たして若者たちが車でここまで来るか、電車・バスで来るかを考えると、ここをどう活性化するかという大事なフェーズに入っております。高齢化で増えていくお年寄り達を、どれだけここへ集客できるかという心配もございます。交通関係者の皆様にも出席していただき、考えてもらっておりますが、この中心部を活性化していくためには、大きな目玉を作って、その目玉の中にお年寄りから若者までが集まれるような手法を考えていく必要があるのかと思います。最近の会議では市民の意見も聞いておりますので、それらも今後発表させていただきたいと思います。

<座長>

どうもありがとうございました。ご指摘のとおりかと思っております。中央通りの再編が実現して、魅力を高めていくような活動が、一体で連続しながら、都心のまちづくりと四日市市全体の回遊性や魅力向上が求められていく中で、行政は行政の役割として様々な計画を策定して推進していくとともに、今回の調整会議のように、関係事業者や地域の皆様、あるいは市民それぞれの立場から参画・関与いただきながら全体として推進していく体制づくりが大切だと思います。引き続きよろしくお願いたします。それでは次の方、よろしく申し上げます。

<H氏>

もともと、基本構想の検討委員会には委員として参加しており、3年くらい間が空いて今回委嘱を受けました。先ほど事務局から歩行者と自転車動線についての説明がありましたが、地元の自治会としましては、交通弱者と言われる歩行者と自転車が、遠回りをすることなく負担がかからない

ような中央通りの横断によって、商店街へ行ける整備を願うところであります。特に歩行者等について、G氏が言われたように、まち全体を活性化させるためにはどうすればよいかという点で、地元の高齢者に対する配慮をよろしくお願ひしたいと思ひます。

<座長>

どうもありがとうございます。併せて、事務局なにかご発言ありますでしょうか。

<事務局>

G氏から頂いた意見について、こちら側の整備だけではなくて、まち側で何を再開発するか等、魅力を高める形であらゆる方が集まっていただけ環境づくりが大事だというご指摘をいただいたと思ひております。まず、中央通りの再編の中では、たくさんできる広場に対して市民WSでアイデアをいただいております。こうした広場空間にも、いろんな方が集まっていただけ仕掛けづくりが、この事業の中で大事になってくるかと思ひます。H氏からのご指摘は、以前からもいただいております、歩行者と自転車が大事とのこと、ご指摘のとおりかと思ひます。今回の資料を検討するにあたって、中間とりまとめにも記載がありますが、8ページに記載の共通のデザイン方針に「歩行者を中心とした交通施設の配置」を掲げております。その中では、歩行者優先の交通モードを配置していくと記載させていただいております。歩行者は大切であり、バリアフリーも十分考えていく必要があるかと思ひます。これらの優先モードをしっかり守りながら、計画案を練っていければと思ひます。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、よろしくお願ひします。

<I氏>

百貨店として直接的に気になるのは、百貨店の中を動線が通ること、人が通行する空間を何時から何時まで開けるか、どういう開け方にするのか、については、これから一緒に協議していければと思ひます。また、近鉄四日市駅西広場の方に、当社の立体駐車場もございますので、北側から中央通りに抜けるところが、送迎車を含めて渋滞が起こるようなことになると市民のみならず迷惑をかけることになり、ご配慮いただければと思ひます。個人的には、大きなまちづくりの一環として、少しでも多くの市民・住民の方に参画していただくという意味で、4月に市民WSを開催されてはいたけれども、特に子供を持つ世代、いわゆるファミリー世代にもご意見を聞いて進めていただけたらと思ひます。10ページに書いてありますように3つのエリアがありますが、中央通りの再編が成功するかどうかというのは、この真ん中に位置する「ガーデンエリア」の位置づけが重要だと思ひております。そういう意味でも、先ほどの市民WSでもありましたように、子供の遊び場や市民農園、シンボリックになるようなイベントのステージやモニュメント、写真スポットなど、ガーデンエリアがどうなるかによって、ゲートエリア・ハーバーエリアからの結びつきや回遊性が東西方向で高まると思ひますので、そういった検討もこれから進めていただけたらと思ひます。

<座長>

ありがとうございました。動線については先ほどの事務局からの回答内容と同じかと思ひますので、引き続き協議をお願いいたします。2つ目のコメントについて、事務局から何かありますか。

<事務局>

近鉄四日市駅西広場側の近鉄パーキングへ向かう道路につきましては、現状、西広場にバスも乗り入れておりますが、整備後にはバスの乗降が駅東側のバスターミナルに集約されますので、駅西側の全体の交通量としては減ることになると考えております。この点については交通量が減りますので、今よりも良くなるものと思ひておりますが、今後の留意点としてご指摘いただいたと考えております。最後に頂いた「ガーデンエリア」をどう使っていくかについては、重要になってくるものと思ひております。利活用に関する市民のアイデアも頂いておりますので、これらは管理・運営も含めて、後ほどの紹介になりますが、利活用WSを開催して作り込める空間にしていければと思ひております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、よろしくお願いします。

<J氏>

私も3年前は基本構想の検討の際に委員として参加しており、久しぶりに出席させていただきました。スケートボードについて、アーケード内は、以前から若い人がスケートボードで走り、通行者への危険や騒音の問題があり、現在、禁止として注意をしていますが、ご承知のとおりオリンピックで日本の若い人がメダルをとって注目され、スケートボード人口も増えるかと思しますので、当然共存していく必要が出てきます。先ほど言われていたように、どこかのエリアにスケボーパークもつくっていただくと、共存できるのかと思しますので、是非検討していただきたいのが1点目になります。それから、コロナ禍で、商店街の中にUber Eats や出前館などの配達自転車が多々都会のように走りまわっています。自転車と言いつつ車両でありますので、歩車分離は大事なのかと思えます。南側で検討いただいているのですが、北側にもなんとか自転車の動線を考えていただきたいというのが、商店街としての考えになります。

<座長>

ありがとうございました。難しいご意見をいただいたと思いますが、事務局いかがでしょうか。

<事務局>

スケボーパークについて、ご意見いただきました。商店街の中だけでなく、中心部の様々な施設でスケートボードをされる若い方々がお見えになるのは認識しております。今回、使い方のアイデアの1つに「アーバンスポーツ」というキーワードを出させていただきました。今後、具体的な利活用WSを開催しながら、中央通りの空間の中で、取り込めるひとつのアイデアとして俎上にあげていると認識しており、利活用を含めて検討してまいりたいと思えます。また、自転車の話になりますが、現在商店街内も自転車を通れるようになっております。北側のエリアについても、様々な目的地になってきますので、自転車の通れるような空間については、今後協議をして考えていきたいと思えます。

<座長>

特に、中央通りに接する北側のアーケード付近の話と、J氏からご意見いただいたのは、都市側に入った時には様々な道路があり、アーケードの下や1番街や2番街に出たところ、諏訪公園の周辺のところ、配達の自転車がデリバリーすることかと思えますが、そういう意味では、従来の考え方で想定していた利用よりも様々な自転車利用があらゆる時間帯に発生することなのだと思います。そのあたりについては、地元の方が実感していると思えますので、そのような拡張しつつある自転車利用と中央通りの整備対象範囲内での自転車動線の接点を考えることは、環境改善から考えると大事なことかと思えますので、関連するところの協議を含め今後よろしくお願いしますと思えます。それでは次の方、よろしくお願いします。

<K氏>

14ページに示していただいている駅西発展会エリアの市民公園の車線部分が具体的に示されてきたかと思えます。車線の数も絞られ、広場・歩道の部分が広がるということで、有効活用できるスペースがかなりできたと思っております。先ほどスケートボードの話がありましたが、西側にもそうした施設を検討いただければ、まちの賑わいにもなると思っております。15ページの近鉄四日市駅西広場のタクシー乗降3台、待機30台、路線バスの待機6台のスペースが、現状では一般車のスペースにもなっておりますので、一般車の乗降を駅南広場に集約するのであれば、一般車はここであるとPRした方が良くかと思えますが、実際に駅西広場に一般車が入らないかという、少しの時間の乗降であっても数台は入ってくると思われまので、その辺をどう考えているか再度ご検討いただければと思えます。

<座長>

ありがとうございます。事務局お願いします。

<事務局>



一般の方々が安全に止めていただく環境を南広場につくり、近鉄四日市駅とはデッキを經由してバリアフリーを確保しながら移動していただける環境をしっかりと作り込んでいくという観点の配置となっております。併せて案内も非常に重要になってくると思っております。事業を進める際には、周知徹底していかなくてはならないと痛感しました。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、よろしくお願いします。

<L氏>

全体を通して、利活用に関してはこれまでに意見がありましたが、特に国道1号から東側については東西の回遊性が低い現状であると考えており、各広場の利活用については、施設の数が少なくても、確実に利用されるような魅力ある施設を十分に検討していかないと、遊歩道や緑地帯をつくっても現状のままになってしまうと危惧されますので、これから十分に議論をしていただきたいと思っております。レイアウトについても暫定的なものであるとお聞きしておりますので、利用について、例えば、今はこの辺を犬の散歩しかしていないが、放し飼いで散歩できるような場所を作れば確実に来ていただけます。また、遊具が1つも無ければ誰も来てくれませんが、簡単でも遊具を作ってあげるなど、近所のマンションに住むお子さんも来てくれるような工夫をしていかないといけないと思っております。16ページの東海道のところに東海道歩行者広場がありますが、このイメージがよく分からないのですが、車道の上に、広場の円が書いているがどのような利用をされていくのか、どういうイメージを持っているのか教えていただきたいと思っております。最後に自転車道について、やはり北側には狭くてもよいので、あるいは通行しにくくてもよいので、日用品の買い回りの自転車のための自転車道が必要だと思っております。その点は、お願いしたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。いくつか質問いただきました。1つ目は、おそらく後半の次第で賑わいを創出する利活用WS等の話があると思っておりますので、ご指摘のように国道1号より東側の広場部分の市民アクティビティをどう誘発していくのかについては、後半の資料も含めてご意見いただければと思います。2つ目、3つ目の質問については、事務局の方から、よろしくお願いいたします。

<事務局>

東海道歩行者広場につきましては、バスタの整備計画とラップするエリアになりますので、今後検討部会の中で、バスタの中でのコンセッション方式の検討を含めて、建築物等の検討も進んできます。そうした中で、ここで書かせていただいたのは、ハードペーパーとソフトペーパーの形であり、この形が確定ではありませんが、こうしたところに舗装とともに、緑をある程度配置していきたいというまちづくり側の考え方を示させていただきました。広場の円については、こうした形で舗装の分けを設定しているのご理解いただければと思います。実際の利活用については、今後のバスタ検討の中の施設配置と併わせて検討していくことになると思っております。北側の自転車動線については、多くの方が目的地として利用されていますので、自転車の通る場所については、今後協議を進めて提示させていただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、よろしくお願いします。

<M氏>

この会議は初めてですので、色々と構成員の方々によってご検討いただいたレイアウトについて、異論はありません。観光協会として、県外から来た方々が「四日市がすごく変わった」と思ってもらえるようなまちづくりをしていただきたいと思っております。そのためには、観光協会の案内所を、四日市独特のイメージで建てていただきたらと思っております。散策やマラソンが都会では流行っていますので、四日市もマンションが増え、L氏からご指摘があったように、公園のところに芝生や遊具をつくっていただくと、マンションに住む家族連れの方がまちへ出て活性化するのではないかと考えております。観光協会も自転車の貸し出しをしています。県外からお見えになった方は散策だけでなく自転車でも1時間程度利用する方が増えてくると思っております。市で行うまちづくりと、バスタの整備は、大変魅力的な改築であります。色んな施設を考えていくと思っておりますが、観光協会とし

ても、四日市以外の方にも地場産を紹介していきたいと考えておりますので、これからも観光協会のメンバーとしてこの会議で勉強させていただきたいと思っております。

<座長>

どうもありがとうございます。観光協会としていただいたご意見は、実は、デザイン WG や市民 WS の方々からの意見とかなりの部分重複し、連動できる部分があるように思いました。現段階よりも更に進んだところのデザインの詳細な使い方に関連するが、例えば万古焼等の四日市ならではのものをどう活かすかや、駅西にモニュメント・シンボルとして茶畑がありますが、そうしたものを駅東にどう反映していくのか、バスタを起点として交通結節点がポンプの役割として、そこから人が四日市の周辺にも回っていくような機能や役割をどうやって持たせられるのか、については、市民 WS やデザイン WG でも出されており、今頂いたご意見は大変心強く、観光協会としてもアイデアをお持ちになって構想されていると理解しましたので、引き続き調整会議の中や個別にでもご協力いただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。それでは次の方、よろしく願います。

<N氏>

17ページに書かれているように、総合会館の前にくすの木パーキングの出入口がありますが、中央通りの東側から入る場合に右折帯がありません。大変危険なので、右折帯は作ってほしいと思っております。バスタ東島の北側に荷捌きが3台ありますが、午前中に運送会社が5台/日程度来ます。また、昼から17時まで、お酒の納入やおしぼり屋が20～25台程度来ています。1台2時間くらいかかるみたいですので、3台分のスペースで25台は捌けないと思っております。最低でも5台以上は欲しいと思っております。

<座長>

総合会館の前にくすの木パーキングの出入口に関連する右折レーンの話が1つ目と、荷捌き車両の駐車場について、事務局からよろしく願いいたします。

<事務局>

中央通りの東側から来た車が右折をする時の右折ポケットについてのご意見をいただいたかと思っております。今ご覧になっている平面図では、分離帯として真ん中にゼブラ帯が書かれている状況になります。まずは、右折レーンが必要かどうかということも含めて、交通の流れをいま一度確認させていただければと思っております。荷捌きについては、商店街の車両進入禁止エリアへの搬入があることについて、この3台でその全てを捌くというわけではないということで、まちとして、もう少し広いエリアで考えていきたいと思っております。中央通りの再編の際には、この部分に荷捌き機能が必要であるということで、お示しさせていただいたということでご理解いただければと思っております。

<座長>

ありがとうございました。それでは次の方、よろしく願います。

<O氏>

全体的な感想と確認と質問を1点ずつさせていただければと思っております。まず全体的な感想については、今回調整会議が約半年ぶりの開催でありましたが、だいぶ具体化してきたと感じました。その間に市民 WS やデザイン WG が開催され、その中で市民の意見が反映されてきたと思っております。次に、確認ですが、近鉄四日市駅前の南広場、西広場については、あくまでも現段階の案として認識しておりますし、資料についても「現段階の案である」と書いていただいておりますので、そのような認識であることを確認させていただきたいと思っております。土地の交換等についても、まだこれから協議が必要な点も残っているかと思っておりますので、その点の確認が1つでございます。質問については、18ページのところで事務局から側道の話がありましたが、今までこの側道については無かったのではないかなと思っております。なぜ側道をつけられたのかという質問と、下の断面図を拝見しますと、側道幅が5mになっていますが、5mというと車両が2台走れるような側道になり、側道にしては道幅が広いように感じますので、どういう意図で側道を設け、なぜ幅員を5mとしているのかについてお伺いしたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。事務局の方からお願いいたします。

<事務局>

確認について、こちらはまだ現段階の案ということで、今後も調整することになるかと思えます。当然こちらの計画がベースになるということで示している部分もありますので、どこかの段階では確定していきたいと思っております。引き続き協議等よろしくをお願いいたします。側道については、前回、非常に小さい絵で表現しておりましたが、今回大きな図面でご覧いただいたということになるかと思えます。まず、なぜ側道が必要かという点につきましては、計画の考え方として南側に中央通りの車線を寄せ、北側に大きな歩行者空間を確保することを前提条件として検討が進められてきました。そうした中で、18ページのエリアについては、戸建てやマンション、企業活動などの車の乗り入れがあります。従って、そこへのアクセスが必要になってくるため、側道を設置しております。幅については、歩行者空間2mと車道5mを足して全体として7mをとっています。沿道の住宅・企業のビル側にも歩行者がいるということになりますし、車でのアクセスが必要となっております。この幅で対向するのはなかなか難しい幅かと思えますし、現在も側道が一方通行で運用されていますので、一方通行をイメージしながら絵を書いております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、よろしくをお願いします。

<P氏>

感想を含めて2点ほど話をしたいと思えます。西町線の横断歩道の整備について、警察とご協議いただきありがとうございます。駅とバスタ間について、デッキレベルだけではなく、地上レベルでも人の流れが今以上に大きくなっていく中で、いかに商店街側へ人の流れをつくっていくかについて、玄関口の部分でありますので、人の流れが滞留しないように、検討していただいているかと思えます。資料の5ページに書かれているところかと思えますが、横断指導線、横断歩道の位置について今後協議いただけるということですので、ウォークアブルな空間を目指した形での検討をお願いしたいと思います。2点目は、先ほどから自転車動線の話があり、商店街のみならずお年寄りの歩行者に対する安全への配慮という話もありました。北側に自転車動線を作るという話もありましたが、バスタに向かって自転車でお越しになる方は、駐輪の場所についても自転車動線の中で検討していく必要があると考えております。11ページに大型の既存の駐輪場が2箇所書かれていますが、現状も不法駐輪によって歩きにくい空間になっている部分もあるかと思えます。今後、自転車動線を考える際には、駐輪のことも併せて検討いただきたいと思います。

<座長>

ありがとうございました。駐輪についてのご意見ということで、何か現段階で事務局からありますでしょうか。

<事務局>

駐輪問題につきましては、駅周辺と一体的に考える必要があると思っております。今回、自転車動線を設定していく中で、中央通りの中で駐輪場を確保できるかについては、今後の検討の1つになると認識しています。以前にもご意見いただいていると思えますが、この点についてはまだ検討ができていませんので、今後検討していきたいと思えます。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、よろしくをお願いします。

<Q氏>

前回から参加していますが、コメント1点と質問1点をさせていただきたいと思えます。まず、コメントとして、19ページあたりになりますが、グリーンインフラを残すということで、現状夕方にこの場所のグリーンインフラを人が歩いたとしますと、かなり鳥の糞が落ちてくる状況になると思えます。こうした状況の中で人が歩く動線を考えるときに、追い払われた鳥は、整備対象となっている西浦通りよりも西側に移動するだけの問題が出てくるように思えます。そのあたりを含め、ムクドリ対策を実施している都市の事例等を検証しながら、どう共存していくのかについて検討して

いただいた方がよいのではないかと思います。もう1点、19ページに四日市港への動線のイメージが書かれていますが、弊社の社屋も非常に近いので、この動線については非常に期待をしておりますが、どのようなイメージをお持ちなのか、いつ頃なのかについてご意見を聞かせていただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。鳥害対策については、デザイン WG でも複数回意見が出され、事務局でも選択可能な方法論について、他事例を含めて収集していただいていますので、現段階のわかる範囲で事務局からお答えいただければと思います。2番目のみなとへの動線ということについても併せて事務局からよろしくお願ひいたします。

<事務局>

鳥の糞の問題については、いろんな都市の状況を我々も研究しておりますけれども、ご指摘のとおり追い払うと違うところに行くということで、なかなか抜本的な解決策はないというところがございます。その中で、鳥の行き先をつくっていくことも重要でありまして、今回中央通りだけでなく、周辺の公園についても一体的に整備を進めますので、バランスのとれた緑の配置を進めていかなければならないと思います。四日市港への動線については、今回の整備に合わせて、早期にこの動線についても実現していきたいと思います。具体的にはデッキで直接 JR 四日市駅から線路と国道23号を越えて港側に結んでいくことを想定しております。基本的には、歩行者対応のデッキを結んでいく計画をもっております。これについては、港側の再開発も「みなとまちづくり」として四日市港管理組合で計画していることでもありますので、そちらとの整合を図りながら、デッキの計画を進めて中央通りの計画に追いつかせていきたいと考えております。是非またご協力いただければと思います。

<座長>

それでは次の方、よろしくお願ひします。

<R氏>

最初に事務局の方から、これまでの検討状況について説明のあった5ページについて、いくつか協議事項がございます。このあたりにつきましては、引き続き市と警察で協議を進めていきたいので、よろしくお願ひします。

<座長>

引き続き、協議をよろしくお願ひいたします。それでは次の方、よろしくお願ひします。

<S氏>

この7月に前任から引き継いで当事務所の所長となりました。まず、三重を代表する四日市の賑わいの再編に関わることができ、個人的にも非常にありがたいと思っております。本日の資料についてご説明いただきましたが、これまでに多くの時間と議論があったと思いますし、座長をはじめ、出席者のみなさま、事務局の方々に敬意を評したいと思います。当事務所としてもしっかり取り組んでいきたいと思っております。また、今年度初めての調整会議ということですので、バスタ四日市の新規事業化に至るまでにもみなさまからの様々なご意見を頂いたと聞いていますので、こちらについても合わせて御礼を申し上げたいと思います。バスタの関係で申しますと、今年度は施設の配置等について、より具体的に検討してまいります。バスタの検討部会もありますので、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。あとは、四日市が津波の浸水想定にも入っておりますので、防災の観点も取り入れながら、周辺の魅力向上に取り組んでいければと思います。

<座長>

ありがとうございます。バスタ検討部会でも大変お世話になっているかと思いますし、国事業の推進についても、引き続き、協議・調整をよろしくお願ひいたします。それでは次の方、よろしくお願ひします。

<T氏>

今日はどうもありがとうございます。コロナ禍で会議に出席、あるいはWebで出席していただき、実施する市側として御礼申し上げます。これまでに調整会議を5回重ねる中で、毎回中身がどんどん濃くなって、具体化に向けて皆さんのご意見を頂戴しながらよりよいものになってきていると思います。本日もたくさんのご意見を頂きましたので、可能な限り計画に盛り込みながら実施に向けていければと思っております。今の段階で計画をしっかりと作っておいて、コロナ後に事業を推進していく心構えで考えております。また、バスタの整備も、国土交通省と一緒に取組んでいただきますので、心強く思っております。都市側の事業に伴う財源といったところについても、基金として蓄えてきております。是非みなさまのご意見を頂戴した中で、実現に向けて頑張っていきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは次の方、よろしくお願いします。

<U氏>

調整会議ということで、いろんな関係者がいる中で、ここまで調整が進んでよかったと思っておりますし、事務局、関係者の皆様方に感謝申し上げたいと思います。そしてなによりも、姿がよく見えてきて皆さんも楽しみになってきているのだと思います。その中で、だいぶ固まってきましたので、今一度確認しておいてほしいのが、デザイン方針が書かれている8ページについて、交通手段の優先順位が明確に書かれていますが、歩行者が最優先という点を全体の動線を含めていま一度確認していただいた方がよいかと思います。先ほどから話題になっています、近鉄四日市駅を出てからのバスタへの動線、あるいは商店街までの動線等についても、この原則と照らし合わせてどうすべきかを検討していただくとよいかと思っております。実際に、この近鉄四日市駅へのアクセス手段としては、徒歩が77%、バスが9.1%、車が7.5%ということですので、駅へのアクセスという点で、歩行者を第1に優先していただき、次はバスになります。今回バスタが東側に集約されたことによって、少し距離ができることになりました。バスよりもアクセスの少ない自動車のアクセスがバスより優遇されていることの無いように一度ご確認いただければと思います。また、側道の話がありました。側道の車の動線についてもいま一度明らかにしてほしいと思います。先ほどの話だと一方通行ということですので、通過交通が発生して嫌だなという気がしています。本当に、通過交通がばんばん走っていくようになってよいのか、歩行者が通ることや広場を横断していることもありますので、車と歩行者、自転車との交錯をいま一度確認いただいて、先ほどの優先順位に照らし合わせて、どういう対策ができるのかを検討いただければと思いますし、そもそも側道を含めた自動車の動線をどうするのか、どうコントロールするのか、について検討いただくとよいと思います。コントロールという意味では、物理的なものが望ましいと思います。諸外国では、色んなトラフィックカーニング施策が打たれていますので、それらも参考にいただければと思います。それから、これは専門ではありませんが、ガーデンエリアについては、緑は非常に大切だと思っておりますが、緑があると使い勝手が悪く、ここで人が賑わっているイメージが湧きにくい感じがしています。今後検討いただければと思っておりますが、最近では久屋大通り公園についても樹木が多かったところをばっさり切ってオープンな形にしたら、非常に多くの方々で賑わっていますし、いろんな催しや店、屋台が出たりしている姿を見ていますと、木がいっぱいあるのが本当によいのかと個人的には思っております。そんなことも今後検討いただければと思っております。あとは、今後の話になるかと思いますが、中央通り全体の色調・材質についても統一感のあるようにしていただければと思っております。

<座長>

それでは次の方、よろしくお願いします。

<V氏>

これまで検討されてきて相当良い案ができてきたかと思っております。私からは2点になります。1点目は、先ほどU氏がおっしゃったことと逆になりますが、ガーデンエリアは緑が多い方がいいと思っております。使い勝手との両立で決めていけばよいと思っておりますが、これだけ気候変動で夏が暑くなると、涼しい場所でないと人が集まらないということがあります。丸の内ストリートパークの社会実験では、街路樹のたくさんあるところにミストを付けて、風が吹くとすごく涼しく、昨日も外で3時間くらい仕事していましたが、そうした環境もできるので、使い勝手とマイクロクライメイト

という「微気候」を緑でコントロールするのも大事かと思っております。この辺りは、今後具体的に調整できればと思っております。2点目は、これから調整する北側の自転車レーンについて、デザイン WG で自転車道を通した時の絵を見させていただきましたが、そうするといろんなものを避けて蛇行しながら自転車レーンをつくらなくてはいけなくて、自転車ユーザーにとっても危険ですし、歩いている方にとっても危険な状態で、残念ながら、歩行者と自転車の共存がデザインで解決できないのかもしれない部分が出てくるかと思っております。具体的には、国道1号より西側になります。国道1号よりも東については、十分なスペースがあるので、自転車レーンをつくるのが良いと思っております。この部分については、私自身は、無理に自転車レーンをつくるよりは、自転車の人はおりてもらい、今後自転車だけでなく電動キックボード等が出てきた際には、そうしたものが狭いところを通るのは難しいと思っていて、むしろこのターミナル空間だけは、安心してバスに乗ったり、北側のショッピングエリアで買い物をしたりする意味で、ここそ歩行者を最優先すべきで、自転車は押して歩くくらいの対応がよいのではないかと思います。その場合、自転車で買い物に来る方はどうするのかという話になりますが、それは面的に解決すればよく、商店街の中とか北側の諏訪新道からの自転車アクセスを考えてあげれば、それほど不便にはならないと思います。議論が必要だと思いますが、私の意見としては、バスタ北側の部分だけは自転車レーンをなしにして、自転車は降りていただく対応が一番良いと思っております。

<座長>

ありがとうございました。U氏、V氏から頂いたご意見、いずれもデザイン WG での検討を要するような個別具体のご指摘を頂いておりますので、事務局の方で検討の進め方や選択肢についてご検討いただければと思っております。ご意見いただくのはここまでとして、後半の次第3になりますが、今後の進め方の中で、賑わいづくりの社会実験等についてのご説明もごさいますので、事務局からご説明よろしく願いいたします。

### **【3. 今後の進め方】**

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。ご覧いただいている資料のとおりかと思いますが、なにかご質問があればいただければと思っておりますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。25ページで縦軸に各会議体と横軸にスケジュールが記載されていて、直近ではバスタ検討部会とデザイン WG がほぼ同じ時期に開催され、その先に改めて調整会議があるという運びになっています。本日もまだ四日市市を中心にして関係者間で協議する必要がある内容がいくつかあります。事務局、市事業の推進という両方の立場の中で、関係者のみなさまと協議・調整していただいたものを、最終的には関係者調整会議で共有して合意していくこととなります。スケジュール的な進め方についてもスムーズになるように、事務局にも尽力いただければと思っておりますし、同時にデザイン WG で検討を必要とするものもいくつかありますので、是非デザイン WG の次の議題としても、今日出された意見について先行的に検討原案を作って議論した方がよいこともあると思います。特に商店街の関係者や自治会の方に事前に意見交換を頂いた上で、デザイン WG に検討素材として出していただくことも必要になるなど、次回の会議までにやるのがいくつかあるかと思っておりますので、その辺を整理しながら、進めていただくよう、よろしく願いいたします。次回の会議のタイミングでは、完全に終息しているとは思えませんが、緊急事態宣言が解除されていることを期待しつつ、対面で開催できることを祈念したいと思っております。解除されなかった場合には、進め方の中で不都合があれば、事務局にお伝えいただければ、それらを改善してハイブリット開催できればと思っております。特にならなければ、事務局にお返しします。

—以上—