

第11回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日時 令和5年3月28日（火） 14時から16時

■ 場所 四日市商工会議所 3階 大会議室

■ 出席者

（有識者）

有賀隆座長
松本幸正委員
村山顕人委員

（交通関係者）

平井崇士氏（Web 会議にて出席）、高田和昭氏、三輪直樹氏、中島嘉浩氏、青木周二氏

（市民・商工関係者・大規模権利者）

山路和良委員、北谷八彦氏（代理）（Web 会議にて出席）、北岡泰爾氏、
堀木直弘氏、須藤康夫氏、佐野貴信氏、鈴木主計氏、林龍人氏（代理）（Web 会議にて出席）、
吉田健氏、安達勝也氏

（行政）

田中文美氏（代理）、菅良一氏、林幸喜氏（代理）（Web 会議にて出席）、館英次氏

（オブザーバー）

三重県警察本部交通部交通規制課施設係長 遠藤政城氏（代理）
国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長 大島常生氏（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 高見泰彦氏（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専門官 川口貴弘氏（代理）（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 前葉光司氏（代理）

■ 議事

1. 第10回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 関係者との協議・調整に伴う対応
3. デザインワーキンググループの報告
4. 第9回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
5. 中央通り再編基本計画とりまとめについて
6. 今後の進め方
7. 規約の改正について

■ 内容

<座長>

第11回中央通り再編関係者調整会議に出席いただきありがとうございます。昨年（令和4年）12月26日に開催された前回の調整会議にていただいたご意見を踏まえ、年が明けて、これまでの間に関連する内容について、デザインワーキングやバスタデザイン検討ワークショップを開催し、宿題となっていたことを検討し、また、同時並行で、事務局にて関係者の方々とも協議を重ね、頂いた意見を集約した内容が、修正内容として反映されております。振り返りますと、2年前に中間とりまとめ、そして、昨年の3月末に第2期中間とりまとめが出されましたが、資料が分厚くなってきているだけではなく、内容的にも、事業の精度や確度が上がってきていると思います。また、項目によっては、具体的な将来の空間イメージや景観イメージ、施設のイメージ等も表現されるものになっており、より分かりやすくなってきていると思います。本日の調整会議が年度内の最後になりますので、是非皆さんの考え・意見をいただき、内容を議論いただいて、より良いものにしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。それでは議事に入りたいと思っております。関連する事項については、事務局から説明いただきます。最初に、次第の1・2・3を続けて説明をお願いします。

【1. 第10回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】

【2. 関係者との協議・調整に伴う対応】

【3. デザインワーキンググループの報告】

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た。

<座長>

資料4の3ページから説明をいただきました。3ページは前回の調整会議で出た意見への対応を箇条書きで整理しており、対応する資料番号が記載されております。5ページは、地元の方や沿道の事業者、関係者との協議内容の進捗について説明いただきました。8ページからは、1月、2月のデザインワーキンググループを経て、詳細な具体案が議論されてきており、特に円形デッキの高欄部の外装デザイン等についても紹介されています。12ページ以降からは、道路部分における、自転車動線、歩行者動線、特に横断部の課題だったところの技術的な検討を経て、警察協議をしていただいた内容について報告いただきました。14、15ページについては、歩きたくなる歩行環境を整備する観点からも、ベンチの配置等については、他の地上物との相互関係も踏まえ、現時点での最終案として説明いただきました。どこからでも結構ですので、確認や質問があれば発言いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

ありがとうございます。ご意見等ないようですので、気づいた点がありましたら、最後の方でまた質問いただければと思います。続いて次第4についての説明をお願いいたします。

【4. 第10回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告】

事務局より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す。資料5については、前半の国から説明があった部分について質問・発言をいただければと思います。2ページには、変更のポイントが箇条書きされており、それらが続くページごとに、絵を含めて整理されております。3ページでは、事業者から要望等について検討した結果を反映している内容の変更がまとめられています。4ページは、横断指導線に関連する内容になります。5ページからが、バスタの計画上、継続課題になっていた箇所、それから、デザイン上、様々な立面や断面、構造物の考え方を詳細に検討する段階に入り、新たに課題としてあがった内容と、当初から課題とされてきたものの、詳細検討の際に検討するものとして位置づけていた内容も含め、1月、2月のデザインワーキンググループで集中的に議論された内容が盛り込まれています。5ページでは、計画的な課題として、8つ項目が示されており、個々の対応の考え方が、続くページに記載されています。大きな内容としましては、バスタ施設内の建物面積は変わりませんが、個々の建物の位置や歩行者の動線、バスの停留やタクシー乗降スペースの形状、東西デッキの位置・形状やエレベーター等の計画対象物の検討について、地下や地上動線や幅員の問題、あるいはスムーズに歩けるかという要求や設計与件の問題、そしてデッキレベルとのつながり等を相互に調

整し、最適解を導き出す検討をしていただきました。6ページでは、デザインの課題ということで、6つ項目をあげております。そしてこれらに対する対応の考え方が続く7ページ以降で詳細に報告されています。とりわけ、既存の地下躯体であるくすの木パーキングへの階段やエレベーター等による縦動線の整合性や施工上の経済性が重要となります。平面では、交通結節点としての機能を最適化することと同時に、市街地との連続性という意味では、横断帯の位置や形状、安全性も大事になります。また、当初から上位に掲げている景観や環境、あるいは新しい施設としての魅力という意味で、単に機能論だけではなく、環境的な先進性や防災時の安全性等も含めて考える必要があり、細かい調整と技術的な検討を含め、細かい寸法が記載された図面も出てきており、初見では難しいところもあるかと思えます。また、様々な地上設置物や構造物として、例えば、既存の換気塔や新設のデッキの柱やエレベーターや階段、上屋躯体等が出てきます。それらがバラバラに配置されてしまうと非常に歩きにくい空間となってしまうので、できるだけ一つのまとまりとして集約しています。例えば、11ページを見ますと、建築やエレベーター、既存のくすのきパーキングの給排気塔等がある中で、なるべくバラバラに出てこないように、新設する物の位置を微調整して、一つのまとまりとなるように整理整頓していくことで、外部空間にゆとりを極力確保する方針としています。前半最後の14、15ページは、シェルターや大屋根の考え方を説明いただきました。また、歴史的な東海道の文脈や遺構としての価値を未来に継承していくという観点から、単に動線がつながっているというだけではなく、デザイン上もそれらをしっかり明示する仕上げとして可視化していく提案がされております。16ページでは新旧対応表で整理されています。ここまでが、前半に国より説明いただいた内容になります。17ページ以降は、バスタ検討部会での検討資料が変更となったことに対応して、基本計画の第3章に盛り込まれるバスタの内容についても、連動して更新していく必要があるため、この部分について説明いただきました。例えば19ページでは、バスタ検討部会の資料を、基本計画としての体裁を整えた上で、模式的にバスターミナルの形状を更新しております。23ページでは、バスタ検討部会の資料と対応して、地上動線、2階デッキレベル動線のつながりを更新しています。断面図等で、屋根やシェルターのイメージも出てきており、24、25ページを見ますと、大屋根の架け方や、高さ関係についてバス車両や既存クスノキとの相互の関係性を確認いただけます。大きく前半部分と後半部分に分かれています。まず前半部分について質問がありましたら、発言いただければと思います。

<A氏>

以前にも申し上げましたが、現在、近鉄四日市駅の高架下に、近鉄四日市駅前警備派出所がありますが、バスターミナルの西島のあたりに、防犯の観点も含め、そうした警察の施設ができないでしょうか。

<座長>

事務局から説明いただいた内容とは別件になるかと思いますが、なにか事務局からあればお願いします。

<事務局>

以前、そうした意見をいただいたと記憶しています。まず、バスターミナルの中については、交通機能や利便施設の部分で今後コンセッション方式が想定されている中で、具体的にこの中に派出所を取り入れる計画は想定されていません。ただ、今回このようなバスターミナルを設置していく中で、管理上や防犯面で気になる点もあるかと思えます。今後、監視カメラ等の施設の設置も考えていくことになるかと思えますので、現時点よりも防犯面は良くなっていくと考えております。

<A氏>

少し話がずれるかもしれませんが、いま現在ある近鉄四日市駅高架下の派出所のあたりが、非常に暗いイメージがあります。本日も来る際に見てきましたが、赤いガラスの赤色灯の明かりも、現在年数が経って劣化してきているので、地元の要望としては、高架下にももう少しわかりやすい形で整備していただけたらありがたいです。

<事務局>

今回の整備の中で、全体のリニューアルをしていきますので、意見いただいた照明等についても、再度チェックさせていただきたいと思えます。バスタが設置される区域についてですが、例えば高

速バスは始発からかなり遅い時間まで走っており、防犯面も今より格段に上がると期待しており、そうした点でみなさんの期待に応えられると思っております。

<座長>

ありがとうございます。意見の主旨は、バスタ施設の事業の中だけで解決するというよりも、これを契機にして、中央通り全体、あるいは近鉄四日市駅周辺エリアが人の交流や賑わいのエリアになっていく基本目標を踏まえれば、まちなかの安心・安全についても、この中でできることも限られてくるかと思いますが、総合的に考えていただきたいという意味で理解しましたので、また事務局の方で関係者と調整・協力をして検討いただければと思います。他にいかがでしょうか。

<B氏>

先ほど説明いただいた通り、これまでの検討の中で、すごく難しい方程式を解き、このような素晴らしい案を見つけていただいたと思っています。一方で、今後の詳細設計を進めていく中で、色々な障壁も出てくると思いますし、コンセッションの事業者によっては変わってくると思います。特に収益施設については、その都度柔軟に対応していく必要があると思っています。そして、バスタ内については、やはり交通機能をいかに確保するか、特に利用者の視点に立って使いやすいバスターミナルにする必要があると思っておりますので、そうした視点でのチェックも忘れないでいただきたいと思います。今回、エレベーターの位置が変わった中で、エレベーターを利用する方々を考えた時に、10ページの動線を見ると、バスタの西端のエレベーターに乗る動線が、裏に回る動線になっていますが、これは違っていたかと思います。23ページの動線が基本計画に記載される動線のはずですので、先ほど見た10ページの動線が少し違いますので、確認いただければと思います。言いたいこととしましては、障がい者団体等に、この動線を一度確認していただいた方が良く思っておりますので、そのような機会をもっていただければと思います。

<事務局>

指摘があったように、10ページの地上動線については古い線になっております。23ページの案が現在の案になりますので修正したいと思います。最後にありました障がい者への照会については、四日市市と調整しながら、バスタ部分だけでなく中央通り全体を見ていただけるように調整いたします。

<B氏>

是非お願いしたいと思います。我々だけではなかなか気づかない点があるかと思っておりますので、障がい者団体に確認いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。23ページに掲載されている上の図の地上動線のピンクの矢印の出発点について、近鉄四日市駅の円形デッキの右側、バスタ西島の西端にあるエレベーターを示すピンクの箱ですが、東側に向かって表向きの動線になっていますが、こちらが最新の動線になります。一方で、10ページの動線は逆の向きになっており、検討前の古いものになっておりますので、差し替えいただければと思います。

<C氏>

前半の部分については特に意見ありません。後半については、細かい図面表現についてですが、25ページの平面図の東島の東海道との交差部分が円形の広場に整備されますが、円形の舗装部分が灰色に着色されており、屋根の凡例と同色であるため、ここに屋根がかかるかと誤解される可能性がありますので、色を変えた方がよいと思います。同様に、北側の歩道の一部も灰色に塗られていますので、舗装を切り替えるという意味が伝わるように色を変えていただければと思います。

<座長>

その部分については、修正をお願いしたいと思います。17ページ以降の後半の部分についていかがでしょうか。

<D氏>

先ほど東海道広場について話があり、舗装の色を変えることによる配慮とのことですが、計画上、この部分の動線は切れてしまいますので、単に路面の表現を変えるだけでは、なかなか東海道があるということを示すシンボルにならないので、何か他の工夫についても、今後の整備の中で考えていく必要があると思っています。また、近鉄四日市駅前で、現在クスノキの移植が進められていますが、色々な方の反応を聞くと、明るくなったことや中央通りの反対側が見えるなど、クスノキがなくなったことに対して評価をする声もかなり聞いております。今後、国道1号～JR 四日市駅区間について、クスノキの問題が出てくるかと思いますが、個人的に、他のクスノキについても多少すっきりさせていくことに対しては否定的ではありません。それから、細部の歩行者動線について配慮いただいたき、検討いただいている中で、歩行者の動線については全体的にかなり制約的になってきています。また、一般車の乗降や荷捌きについても配慮いただいておりますが、従来よりも制約されてきております。この計画通りに運用されていけば良いですが、コントロールの効かない利用のされ方が出てくると危惧しています。運用の部分でしっかりコントロールしていくのか、あるいは、例えば歩行者が横断しないようにガードパイプのようなもので制約をかけていくのかなど、検討していく必要があると考えております。

<座長>

ありがとうございます。提案も含め意見をいただいておりますが、現時点で回答できない部分もあるかと思いますが、基本計画の視点から答えられる点があれば、事務局からお願いいたします。

<事務局>

まず、東海道広場については、本市としても、今回のまちづくりの肝になる部分になりますので、その部分のつくり方につきましては、今後コンセッション事業者も決定され、国の方で色々と調整を図っていくことになると思います。その中で、市もできるだけ汗をかいて良い形にできるようにしたいと思います。もう一点、車道を狭めて歩道を広げ、いままでの使い方と大きく変わる中でのオペレーションや基本的な安全対策については、これからの詳細設計の中で検討していきますが、全体の道路空間の使い方については、例えば商店街の方も含めて、どのように道路を使用していくか、といった議論の場をつくっていくことが必要と認識しております。エリアプラットフォームということで、まちなかのまちづくりも議論していただいておりますので、そうした部分と連携しながら、中央通りに関わる市民のみなさんと一緒にオペレーションの部分で議論できる体制をつくっていくように市として取り組んでいきたいと思っております。

<座長>

他にいかがでしょうか。

<A氏>

関連して、15ページになりますが、東海道の昔の幅員約1.8m と記載していますが、1.8m では狭すぎるのではないかと考えております。最低でも2間の3.6m 程度はあった方が、これが東海道であるという明示になるのではないかと思います。

<座長>

いただいた意見を含め、今後継続的に詳細を検討していくことになるかと思っております。基本計画の中に盛り込む15ページの文言の主旨は、仕上げの幅を書いている訳ではなく、「昔の東海道の幅員が1.8m であった」ということを書こうとしていると理解すれば良いでしょうか。それとも、「昔の東海道の幅員を遺構表示的に1.8m の幅で切り替える」という主旨なのでしょう。細かい部分というよりは、いま提案いただいた内容を含め、文章として表現いただければ良いかと思っております。

<事務局>

特に1.8m にこだわっているというわけではなく、ここに東海道が通っているということを明示しようという意図ですので、適切な表現に改めさせていただきます。

<E氏>

近鉄四日市駅を降りたところに3本のイチョウの木が残っていますが、今後の整備でどうなるの

か聞かせていただきたいと思います。

<事務局>

基本的に樹木を残すという方針で検討しておりますが、施設の配置が決まってきており、その中で、どうしても枝が干渉する構造物が分かってきておりますので、それらを踏まえて検討し、残せる樹木については残していくという方針で進めてまいります。

<E氏>

円形デッキの接続もあり、3本とも残すことは難しいということは当初から伺っていますが、できれば、1本ないし2本は確実に残すような形にしていいただければありがたいです。また、イチョウの木が無くなった足元の部分についても緑の植栽を充実させた植え込みを行ってほしいと思います。

<座長>

今いただいた意見や提案を含めて、今後詳細検討していくことになるかと思えます。円形デッキとの関係性や狭隘な点なども十分理解いただいている上での提案として承りましたので、事務局にて検討いただければと思います。一旦、ここまでにさせていただき、次第5について、説明をお願いします。

【5. 中央通り再編基本計画とりまとめについて】

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、続いて各構成員より質問・意見等をうかがった。

<座長>

ありがとうございます。資料6は項目のリストになっておりまして、資料7の方で、その変更内容や変更された文章・図面が記載されており、それらについて説明いただきました。質問がありましたら、発言いただけますでしょうか。

<E氏>

1点目は、社会実験を行った自動運転車両が今後導入された場合に、それらを導入する道路や乗降口はどこに設けられるのかお聞きしたいです。また、適当な間隔で休憩のベンチを配置する方針となっておりますが、過去の事例では、そこへ浮浪者が寝起きしているという問題が非常に多くありました。これから整備していく中では、ある程度それらを防止する対策を行ってほしいです。もう1点は、来街者のために、デジタルサイネージのような案内板を統一した形で要所に設置して、初めて四日市市に来た方にも分かるようにしてほしいです。

<座長>

ありがとうございます。今、3点程意見いただきました。1点目は、84ページに記載されている「まちなかモビリティ自動運転車両」が実装化された際にどのようなオペレーションになるのか、という質問についていかがでしょうか。

<事務局>

まず、自動運転についてですが、現在、実装に向けて実験を繰り返しておりますが、自動運転車両は法律の問題があるため、当面の間は車道部分を走ることになります。その中で、どこで乗り降りしていくのかにつきましては、近鉄四日市駅から JR 四日市駅区間には、概ね等間隔でバス停を設置し、バスタや市民公園の前にもバス停を設置する計画としておりますので、そうした場所で乗降してもらうことも想定しております。ただ、将来的に自動運転の扱いがどうなるのかは不透明ですので、今後利用者が利用しやすいように柔軟に運行を変える形で検討していきたいです。

<事務局>

あと2点程質問いただいていたと思います。街区ごとにてベンチ等を設置していきますが、それらへの浮浪者対策について意見をいただきました。特に夜間に浮浪者によって利用される場合が多いと思いますが、ベンチにも夜間照明を検討しながら、いただいた意見も参考にして、配置を検討してまいります。また、サイネージについても意見をいただきました。こちらについても、バスタ

での情報発信や中央通り全体のスマート化も進めていますので、いただいた意見を参考にしながら、サイン計画を含め、統一したデザインで市民に分かりやすい案内ができるように検討してまいります。また、災害対応等への活用を含め検討したいと思います。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<B氏>

59ページについて、これは基本計画になりますので、基本的には検討した結果だけを示した方がよいです。途中の変更まで記載する必要はありません。この59ページだけ、面積の縮小や拡大、配置を無くした点など、変更が書かれています。それらはバスタ部会の資料の中で留め、基本計画では結果だけを示し、どういう思想で配置したのかを示すようなまとめの方が良いです。これまで、様々な変更がありましたが、これまでも基本計画には載せていませんでした。

<事務局>

ありがとうございます。基本計画のとりまとめになりますので、表現方法について検討させていただきます。

<B氏>

もう1点よろしいでしょうか。バスタ検討部会や交通事業者からもこれまでに声が出ていますが、先ほど言いましたように、利用者の視点から見て利用しやすいという意味では、バスやタクシーに乗降するときに、傘を差さないことは必須だと思っています。文章としては、60ページに「雨天及び強風時にも快適に利用することができる空間づくりを目指し、バス待ち空間や通路・乗降場には屋根を設置し」と書かれています。読み方によっては、単に「屋根があれば良い」とも読めるので、利用者目線という意味では、「雨天および強風時にも傘を差さずに乗降でき」と言った言葉があると良いです。この基本計画を基に、各種の設計が進んでいくこととなりますが、今回出席されている方々はその意図を理解されていますが、今の文章だけでは少し読みづらいので、少し具体的な文章にした方が良いでしょう。

<事務局>

利用者目線という意図は承りましたので、表記を修正させていただきます。

<座長>

2ページに赤字で記載されている変更点の中で、「3-6 デザイン方針」と見出しになっている60ページについてですが、「3. 交通結節点のデザイン」の中で最後の項目に「3-6. デザイン方針」が入っており、実際のページを見るとかなり具体的な内容になっているので、少し表現を変えた方が分かりやすいのではないのでしょうか。60ページの上半分は「バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う案」という見出しになっていますが、モデルプランなどの文章は削除して、その下に書かれている「施設のデザインの考え方」を見出しにし、下半分に書かれている西島や東島のデザイン方針として書かれているので、同じ揃え方として、「施設のデザイン方針」とし、箇条書きにされた項目と同じように「バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う」と書いてあげた方が、階層としては分かりやすいです。小見出しに「バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う案」と書かれていると、他の案があるのかと思われるので、「バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う」という書き方で良く、またモデルプランではなく、「施設のデザイン方針」とした方が良いでしょう。そうしますと、「3-6. デザイン方針」という表現が少し曖昧で抽象的ですので、「3. 交通結節点のデザイン」の中の項目として、他と階層を揃えた表現に変えた方が良いでしょう。それから、検討過程であるので、なんとも言えないかもしれませんが、66, 67ページのパースが出ており、「整備内容を決定するものではない」と記載があるので、細かい表現はこだわっていませんが、円形デッキのエキスパンドメタルの仕上げ方が、デザインワーキンググループで検討した内容と違っています。高欄部の柱の間に、パネルのように張るのはやめた方がよいと意見しました。懸念するようにワイヤーや網フェンスのような表現になってしまうので、外からの外観を見たときに、一枚の面で綺麗なファサードが見えるようにするため、エキスパンドメタルを採用したかと思いますが、そのような表現にしたいです。また関連して、資料4の8ページの円形デッキのA-A断面の表現はその趣旨にあって

います。基本計画公表までに、この考え方の絵にさせていただいた方が良いです。あとは事務局に判断を任せますが、よろしく願いいたします。

<C氏>

51ページの個別施設のデザイン方針の部分で、バスターミナル大屋根を「地」から「図」の方へ順序を変えていただいたのはとても良いです。バスタ整備予定地の近くのホテルの6階部分から整備予定の屋根が完全に見えてきますので、屋根のデザインをしっかりとっておかないと印象が悪くなってしまいます。その際に、バスタの東島のバスシェルターが右下に残っていますが、このバスシェルターも東西島間のデッキと合わせたデザインとなるはずですので、50ページの表記と合わせ、②大屋根・バスシェルターの表記にした上で、その部分に統合し、一体的なデザインとしておかないと、東島のバスシェルターのみ異なるデザインになってしまうといけません。

<事務局>

51ページの右下のバスシェルターについては、JR四日市駅前のシェルターですので、ここに残させていただければと思います。

<F氏>

バスタ部分について、デザインも様変わりし、個別施設のデザイン方針でも、大屋根が上位に上がり魅力的になってきたと感じました。雨天時の利用しやすさについてB氏より意見をいただいていますし、バスやタクシーの乗降もですが、カフェや賑わい施設を設けていきますので、これまでの案では屋根が架からない箇所もありましたが、全面に屋根がかかるということで、この中については傘が不要となるので非常に良いです。また、実際に雨水の浸透施設やグリーンインフラについても、都市的で最近のトレンドを踏まえていて良いです。四日市市からは、計画的な雨水排水をバスタ部分に見込むわけではないと聞いており、最近のゲリラ豪雨対策や大雨などが頻発しますので、そうした+αの対応をするという位置付けでも良いです。そもそも地中にしみ込むものでもありませんので、バスタ部分に過大な役割を持たせても良くありません。また、太陽光発電の話もあると聞いておりまして、理想的には、バスタの中のデジタルサイネージに使用する電気を太陽光発電で賄うなどができたら面白いと感じました。あとは、様々なものを屋根の上に載せるということで、柱など構造的に安定がとれるのかについて、これからECIとして発注し、しっかり検討していきます。また個人的には、せっかく綺麗にしていきますので、上から見ても見た目がよだけでなく、下から見ても綺麗に保たれていた方が良いと思っています。例えば、台風や大雨の後に、屋根の上に土・花粉が散っている状況が起こりえますので、今後この点についても検討していき、上からも下からも利用者が気持ちよく見れるようになったら良いかと思います。コンセッション業者と実際に設計・建設するECIの業者がまもなく決まり、具体的に検討が進んでいきますので、また意見をいただければと思います。

<B氏>

今回、27ページに記載されている「歩行者中心の空間形成」については、現在の中央通りから大きく変わる点として、体感していないとなかなかイメージできない部分かと思います。まさに今までにない空間が出来上がってきますが、その一つがスムーズ横断歩道になります。スムーズ横断歩道の写真が右端に記載されていますが、もう少し洗練され、歩道がずっと街路に沿ってつながり、車がそこを遠慮して跨いでいくという、まさに歩行者中心の空間ということになります。しかしながら、イメージパースを見ると全然その表現がありません。是非、新しい空間や構造になることを、イメージパースに入れて頂きたいです。例えば、65ページなどは細街路を横切る横断歩道空間があり、68ページのバスタの国道1号側の横断部分などは、明らかにスムーズ横断歩道になるのだろうと思っていますので、願わくは、修正いただきたいです。イメージパース作成上の技術的な不可もあるかと思いますが、よろしく願いいたします。

<C氏>

先ほど意見した、51ページのバスシェルターの部分ですが、右下のバスシェルターがJR四日市駅のものであることは理解しましたが、一方で、48ページの断面図にはバスシェルターが記載されていません。今後公的施設の立地を別途検討と記載されているものの、図面としてはこのバスベイの上にバスシェルターをつけた方が正しいです。また、51ページの断面図から、バスタの東島のバ

スシエルターが抜けていますので、追加いただきたいです。また、先ほど申し上げたように大屋根と一体的なデザインになりますので、上の方にもっていくのが的確であると思いました。

<座長>

それでは、続いて、次第6、7について、併せて説明をお願いいたします。

【6. 今後の進め方】

【7. 規約の改正について】

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た。

<座長>

ありがとうございます。資料4の17、18ページと資料8から説明をいただきました。質問、意見合わせていかがでしょうか。位置づけの確認ですが、資料4で説明いただいた17ページの赤字で記載されている「大学等の拠点施設検討範囲」等の内容も含め、本日の会議資料として公開はされるものの、意図的に公開していく位置づけではないことから、この記載されている表現や記載は、基本計画とりまとめの資料7と記載内容が違っていても問題ないということでもよろしかったでしょうか。

<事務局>

こちらはあくまでも会議資料になりますので、基本計画とは別になります。

<座長>

了解しました。他にいかがでしょうか。

<F氏>

前回の第2期中間とりまとめの際にも、概要版を作成していたかと思いますが、今回の資料についてもつくられる予定はあるのでしょうか。

<事務局>

本日いただいた意見を含め、是非概要版を作成したいです。

<F氏>

色々な人に話をする際にコンパクトなものがあると助かります。ありがとうございます。

<座長>

提案ありがとうございます。前回の概要版と図面や文章量などフォーマットを合わせるとわかりやすいかと思います。それでは、全体を通して、発言がありましたら伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。次第で用意されている事項は終わりましたので、事務局にお返しいたします。よろしくをお願いいたします。

<事務局>

今回議論いただいた中央通り再編基本計画につきましては、大筋了承いただけたかと思います。意見等もいただいておりますので、若干の修正を事務局で行いたいと思います。本日いただいた意見を踏まえ、最終稿として仕上げる詳細な計画書の体裁等については、座長一任という形でお願いしたいと思いますが、皆様了承いただけますでしょうか。

ご了承いただきました。令和5年度から本格的に近鉄四日市駅の東側も工事が始まってまいります。事務局としても精一杯努めていきますので、今後とも皆様の力添えをよろしくお願いいたします。

—以上—