

第4回 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 会議録

■ 日 時 平成30年1月23日（火） 14時00分から17時00分

■ 場 所 じばさん三重 6階 ホール

■出席者

（学識者）

有賀隆委員長、松本幸正委員、村山顕人委員

（交通関係者）

後藤大尚委員代理、太田裕治郎委員、尾崎彰委員、高木修司委員、大西史人委員、
加藤佳則委員代理

（商業事業者）

梶間隆弘委員、秋田和伸委員、中村裕行委員、堀木直弘委員

（市民・利用者）

平田晃委員代理、阪早苗委員、岡本登喜子委員

（市）

塚田博委員

（オブザーバー）

国土交通省都市局街路交通施設課 中西賢也 企画専門官

国土交通省中部地方整備局建政部計画管理課 原田光一郎（オブザーバー代理）

（その他）

- ・ 東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部管理部総務課 豊田智隆 課長代理

■議事

1. 市民意見の募集結果
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）について
3. JR四日市駅駅前広場等の方向性について
4. その他

■内容

1. 市民意見の募集結果
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）について

資料に基づき事務局が説明の後、意見交換。

<委員長>

昨年11月の1ヶ月の意見募集期間で277名、お一人が複数の意見を出される場合もあるため、実際の意見数はもっと多いわけですが、直接、郵送、FAX、メール、駅1階に設置頂いた意見募集ブース、今日ご出席の松本先生にご出席頂いた説明会を含めて意見募集をいたしました。短期間で極めて幅広い意見を頂けたのは成果としてよかったと思います。

その上で1ページ目に全体概要が示されています。事務局では回答者の属性と回答内容のクロス

集計も一定程度出されているため、必要に応じて後でお聞きするかもしれません。回答者属性を見て頂くと市内の方が77%、年齢層では駅を使われる方を想定すると多世代からバランスよく意見を出して頂きました。年齢層も偏らない形だったと思います。来訪目的は通勤が一番多く、自由（買物・食事・趣味・塾など）、業務（配送業者）などが多くありました。交通手段も、鉄道・バス・自動車（送迎も含めて）の回答者がありました。

その下に円グラフがあります。冒頭ご説明顶きましたが、特に①③⑤あたりは一定程度の理解は得られたようです。⑧⑨について、理解は得られましたが内容について懸念される点や提案の意見も併せて頂きました。提供した情報では把握しきれない所に対して、意見を言われた方は自身で想定されて色々な懸念が起きるのでは、こうしたほうが良いのでは、とのご意見だったかと思えます。

このように、全般的に、個別の意見も含めて事務局から整理頂いたわけです。それと共に、それぞれの考え方の基本方針、もちろん第3回の委員会である程度の基本方針を決めて、それを意見募集しましたが、それに対してさらに修正の方針をご説明頂いたところです。

さて、ここから皆様方に意見を頂くに当たり、今日、ご欠席の委員の意見を事務局が頂いているようですので、ご披露いただけますでしょうか。

<事務局>

「高架下の路肩への柵の設置等、物理的な駐停車禁止策を行うとともに、送迎車両の乗降スペースに屋根を設置するなど、送迎しやすい環境を整備して高架下付近に駐停車されない対策を講じ、中央通りの円滑な交通の流れを確保してほしい」とのご意見を頂戴しました。

<委員長>

ありがとうございました。それでは、各委員から意見を伺いたいと思います。

<G委員>

3点ほどお話ししたいと思います。1点めは277名のアンケートということで人口の割には少ないようにも見えますが、このアンケート結果の中で広場空間について評価する方が多いところを見ますと、タクシー協会としては、駅から若干離れて不便にはなりますが総論としては協力しなければならぬと思っています。

2点目として、説明にもありましたが、一般車とタクシーの動線の分離についてです。今後の検討事項とするとの話を聞いておりますので、特に西広場内・東側・南側の待機所部分の動線の分離について検討頂くとのことですので、今後ご協力をお願いしたいと思います。

3点目ですが、50億円の事業費と伺っています。たった3年ですが私も四日市市民として頑張っておりますので、事業実施の際は慎重に検証頂きたいということです。なぜこのようなことを申し上げたかと言いますと、私の実家の天理市には、コフブンという、有名な佐藤オオキ氏が設計された駅前広場があります。子供が遊べる公園やイベントができるステージ、カフェなどが設置され、土日には精力的に市の方々もイベントをやられ、賑わっています。私も実家に帰っていろいろな話を聞いています。その中で、この正月に、商売をしている友人の意見、たった一人の意見ですが「天理市の方も頑張ってお金を使ってイベントをしている。だから駅前には賑わっているが、周辺商店街への恩恵がない。」との意見を聞きました。天理市は、駅前から天理教本部まで

1kmほどの長い商店街がありますが、ここへの恩恵はなく駅前が賑わっているだけとのことです。たった一人の意見ですが、四日市においても50億円かけて素晴らしい駅前ができること良いと思いますが、それが本当に四日市全体にとって良いことなのかどうか、事業化のときには十分に検証頂きたいと思います。

<L委員>

タクシーについてお聞きしたいのですが、現状、西のタクシー乗場は夜になるとタクシー待ちがあるため、お客様の列ができるとタクシーがすぐ来て頂けます。しかし、修正案のような市民公園の向かい側にタクシーが縦列で待機する場合、多くのお客様が列をなしたときに東も西も2台分しか停車スペースが無い場合、お客様の利用状況は遠く離れたところでタクシーが待っていても把握できるものなのでしょうか？

<G委員>

懸念されていることは分かります。私自身も心配してはいますが、全国的にはショットガン形式でやられているところもございます。IoT技術など情報通信も発展していますので、いろいろな信号でタクシー運転手に、駅前で車が空いたという情報を瞬時に発信する信号などをつけて頂ければ対応できると思います。お金はかかりますが、市に乗降場への配車方法に関する検討・整備を頑張ってくださいと思います。

<C委員>

修正案の広場空間ですが、かなり大きなスペースを計画されている印象です。市民公園と並木空間との関係性がある中で、西広場をこれだけ大きな広場空間とするよりも、交通結節点としての機能を充実すべきではと感じました。一般車とタクシーとの交錯の解消など、交通結節機能を重視した検討が必要かと感じたところです。

<委員長>

一般車とタクシー動線の交錯を設計上どうやって回避するのかとのご意見でした。

画面・資料でご覧頂いているように、西広場はタクシーと車が共有する想定がなされているので、この乗入スペースの中でどうやって動線の交錯を避けるかということかと思います。

この段階での絵を見て頂くと、いろいろな細かい部分がお気づきになると思います。まだ構想の段階ですので、細かな寸法や構造は詰め切れていないと思います。この絵でも、中央通り南側の歩道が狭くなっています。バランスやスペースの調整に関する詳細の検討はまだ至っていない段階です。用途・機能・配置については本日の議論のなかで方向性を決めていきたいと思います。

<E委員>

バス専用ターミナルが東口に集約していますが、公共的なトイレがありません。南広場には公共トイレがあり、西広場にも近鉄百貨店の駐車場の通路に通じるところにあります。一般の方もご利用できますし乗務員も使える公共的なトイレとなっています。バスを東口に集約した際には、例えば、大雪などでお客様が滞留した場合に備えて公共トイレを追加して頂けると、並木区間の中で遊ばれるお客様、バスを待っている方等も最寄りに公共トイレがあれば安心して頂けるので

はと思います。要望として受け取っていただきたいと思います。

<委員長>

公共交通利用であるバス利用者にとって、トイレは便利施設として必要ということでした。おそらく、市民意見募集の意見でも出ていたかと思いますが、現状は中央通りの緑地帯は街路の空間として皆様に認知されています。しかし、これがバス専用ターミナルとなったときに、今の空間の設えで良いのかとの疑問が出ているところです。その関連で、トイレや雨よけ、夜間の照明など、既存の樹木を大切にしながら、これら施設・構造物の配置を設計段階で考えていかなければなりません。場合によっては、地下のくすの木パーキングから歩行者用デッキへのエレベーターの上下移動の動線も、現状のままで良いかどうかも含めてこれから構造的な検討が必要となります。

<M委員>

バスについてですが、利用する立場からいくと長距離バスや深夜バス、観光バス利用の際にはトイレも必要です。荷物も多いと思います。今は駅から比較的近くですが、これだけ離れるとスペース的に無理かもしれませんが、この近辺に車の送迎用スペースがあればよいと思います。観光バスも同じです。市民公園前から近鉄駅まで、大きい荷物を持って歩いています。現状、観光バス乗場の歩道（市民公園前の歩道）はスペースが広いです。あの歩道の辺りに、観光バスの乗降者用の一時的な送迎スペースがあれば長距離バスも観光バスも利用しやすい環境になるかと思いました。

もう一点、私は東海道を通過して通勤しています。中央通りで分断されていることは前から気になっていました。今回検討頂いているように景観を損ねないデザイン性のある歩道橋も良いのですが、近鉄富田駅のほうを歩くと東海道の看板や並木・常夜灯など昔の雰囲気が残っています。このように、木を植えたり、常夜灯の模型を配置するなど、昔の街道の雰囲気を再現するのも良いかと思いました。東海道を来た方があの部分だけ新しい歩道橋を渡るのはイメージが湧きません。何か風情を再現しつつ、今のまま地上を通れる形にしてはどうかと思いました。

<事務局>

1点目の送迎スペースについてですが、送迎スペースを駅周辺の至るところに設けるのは厳しいと思います。市民公園前は、現時点で駐車禁止の規制となっているかと思いますが、路肩で一時停止して送迎される方は実際にいるかと考えられます。しかし、バス専用ターミナル内に送迎スペースを設けるのは物理的に困難です。

東海道については、歩行者が安全に歩くとなると横断歩道を設けることが考えられますが、横断歩道を設けるのは国道一号線がすぐ横にあるため交通規制上難しいです。そのため、歴史的な東海道を活かすためには、デザインにも配慮しながら人の動線を確保するための立体横断施設の構造物が望ましいのではないかということで、新たに提案させて頂きました。風情のある設えやデザインを検討し、中央部についても街道を意識したデザイン性のある空間にするなどの検討が必要であると考えています。

<委員長>

ブリッジを含めた立体的な横断施設は、詳細の検討をする段階ではなく、選択肢として検討に入れようということですね。ちなみに、東海道から一番街まで何メートルぐらいでしょうか。

<事務局>

中央通りの幅は70mで、橋の横断距離は30～40mです。

<委員長>

印象としては、ブリッジをかけるとなれば、車道の上部を含めて掛けることになるため、街側に脚元が掛かってくるかと思います。

<事務局>

そうです。一つ課題なのは、くすの木パーキング地下駐車場の位置を十分に考慮した上での検討となりますので、脚を下すところは工夫が必要であると認識しています。

<委員長>

いずれにせよ詳細の検討はまだこれからですが、選択肢として立体的な構造物を視野に入れるということですね。できれば、自転車も含めた検討があれば良いと思います。

<N委員>

2点あります。タクシーは東西2箇所の乗場・待機場がありますが、修正案では、駅東側の乗降場が現状よりやや北に寄る形で配置されています。車道の左側で乗降する形になりますので、北側に抜けていくルートが通常となります。南側の中央通りに合流する場合は、狭い所を転回して走行する形になるかと思います。深夜にタクシーを利用すると、飲食店が一番街には多く、お客さんの利用実態として、東の商店街側からタクシー乗降場へアクセスするケースも多い印象を受けます。そのため、深夜のタクシー利用を踏まえると、修正案の乗降場の向かい側にもタクシーの乗降場があると利便性が高くなるのではと思いました。

また、歩行者用デッキの降り口に黒いマークがありますが、デッキを渡ったバス停側・アーケード側に2つエレベーターがある辺りで降りて、タクシーに乗れば便利ではと思います。また、デッキ途中にある黒い四角もエレベーターでしょうか。

<事務局>

現在の絵はエレベーターではありません。東側の黒く塗られた箇所は、階段とエスカレーターを描いています。今後、どのあたりにエレベーターを配置するかについては、構造上の条件も踏まえて具体検討していきます。

<N委員>

もう1点、送迎車両についてです。高架下のところを無くして壁や塀を設けて駐停車させないようにするのは賛成ですが、現状、そこに停車できない方は西広場の反対側、みずほ銀行の建っている左側の道路に横付けされているのが現状です。昼間には、近鉄パーキングの入口辺りギリギリまで車両が並びます。今日の会議に来るときも近鉄パーキングを利用しましたが、停まってい

る車両が多くて見通しが悪い中を運転してきました。今後、近鉄パーキングへの車両動線と近鉄百貨店に入る車両動線との棲み分けがうまくいかないと、運転・交通事情として危ないと感じています。

<事務局>

東側のタクシー乗場を反対側にも設けてはどうかのご意見については、今後詳細設計をしていく中で詰めることとなります。ご提案の位置が良いのか、2箇所使う方が良いのか等、タクシー事業者からもご意見を伺いながら詳細検討を進めていきます。

また、西広場前の道路の扱いですが、修正案の図面で表現しているのは、路肩を設けたうえで、北側に向かう車線を2車線としています。交通規制上は駐車禁止で、現状と変わらないものと想定しています。中央通りへ合流する南側方向の車線については、車両が集中することはありませんので、近鉄パーキングへ向かう車両と西広場に向かう車両とを2車線、出ていく車両を1車線で処理することで、今より円滑な交通が確保できるのではと考えます。

<委員長>

ご質問にあった歩行者用デッキと広場の件に関連してご意見はございますか。特にあすなろう鉄道への連絡橋を改修して、西側にもデッキを設けてはどうかとの市民意見もありましたが、これについていかがでしょうか。

<D委員>

当社の駅と近鉄四日市駅との間、高架下に横断歩道が2つあります。平日の我々の勤務時間帯での様子を見ますと、他の交差点よりもこの2つの横断歩道を渡る人が多い印象があります。この修正案を見ますと、横断歩道を無くして上空をデッキで渡る計画となっています。しかし、当駅を降りて平面で近鉄百貨店に行く方の動線を考えますと、一度デッキへ上がって中央通りを渡る、もしくは東側の交差点まで渡って一番街に行く形になりますが、これでいいのでしょうか。西側の歩道橋もそれなりに渡る方が出てくると思いますが、具体的な歩道橋の形状は示されていません。西側で平面横断をする方は西側の交差点まで移動し横断する動線となるのでしょうか。確認させてください。

<事務局>

歩行者用デッキの設置にあたって、ご指摘のあった2箇所の横断歩道は無くし、それぞれ東西の交差点に横断歩道を新たに設置する形にしています。考え方としては、高架下南北の横断は鉄道の乗継利用が多いため、エスカレーターとエレベーターを基本とした歩行者用デッキとして描いています。バリアフリーに対応したデッキ構造は当然かと考えています。また、あすなろう連絡橋については、現状、駅と駅を結んでいるものを中央通りの歩道側に降ろす構造を想定しています。こちらも当然エレベーターを基本として考えていきます。このような形で、歩行者用デッキを設置して駅直近の南北の横断動線を確保していく案を提示させていただきました。

<委員長>

今のご指摘の中で、西側の横断歩道については、修正案では削除して西広場の交差点に新たに

設けています。ちなみに、現状の南北を横断する人数、平面横断のニーズはどのような状況でしょうか。

<事務局>

現時点では西広場の角に横断歩道がないため、駅直近の現状の横断歩道では多くの人歩いています。具体的な数字を拾ったデータはありますが、本日は持ち合わせていません。動線としては、駅から中央通りを渡って西側へ向かう人が多くいます。

<委員長>

交差点の信号制御の話も含めてとなりますが、平面動線の不利益側の変更にならないように慎重な検証をお願いします。

歩行者用デッキの話が出ましたので、I委員にお伺いします。例えばですが、近鉄百貨店2階の売場と歩行者用デッキの接続口との関係性について、つなげるのか同じようなレベルとするのかいろいろあるかもしれませんが、何かご意見はありますか。うまくやれば2階の売場から東口のところにつなげられます。それが良いと言うわけではありませんが。そのようなアイデアはいかがでしょうか。

< I 委員 >

その件については、建物の家主である近鉄不動産と近鉄百貨店、市との3者で一番良い方法を模索することになります。百貨店だけの意向では意見が言いにくいところがあります。ただ、今回の大きな趣旨である賑わいの創出や回遊性の向上からしますと、できる範囲で協力し、少しでも来訪者の使い勝手が良いものに変えていくのは賛成です。少なくとも、ある程度の連続性や空間の環境なども含めた統一感を出せる方が、個人的には、より良いものになると思います。

<委員長>

非常に合理的な意見を頂いたかと思います。非常に大きなチャンスだと思いますので、売場との連動性について可能性として今後ともご意見を頂ければと思います。高架下の通路も含めてですが、東西の広場の連続性は計画の骨子となっています。

修正案について、交通計画的な面からA委員にご意見頂ければと思います。

< A 委員 >

個別には反対意見もありましたが、大きな機能配置としては認められているのかと思います。今回一部修正もありますが、大きな機能配置としては問題ないと思っています。

委員長からも交通的な話とありましたが、これは今後も検討が必要だと思います。例えば、一般車・バス・タクシーの動線の分離や歩行者の動線は詳細な検討が必要かと思います。機能配置が変わることによって、歩行者の動きもかなり変化していきます。今までの横断経路とは違う経路になりますし、今までと違った新たな需要も生まれるので、歩行者の動線が連続しているかどうか、歩行者にとっての利便性が確保されているか、乗り継ぎ動線も上手く確保できているかを検証頂ければと思います。

また、今回、肝になるのがバス専用ターミナルの空間設計です。ここの設えによって、良くな

った、または遠くなって不便だ、と思われる方もいますので、詳細設計でしっかり考えて頂きたいと思います。また、今回は自転車動線を検討頂いて良かったと思います。自転車の動線も考える必要がありますので、しっかりと検討していかなければなりません。

加えて、歩行者との信号をどのような形で制御するかですが、歩行者交通量が増えることで、車両の左折の量が下がりますので、その状態でも円滑な交通処理が可能かどうか。特にバス専用ターミナルへはピーク時間には多くのバスが入ります。そのときに歩行者の横断とバスの交通を円滑に処理できるかどうかなど、詳細な検討が当然必要になってきます。

全体として感じたのは、市民公園・鶉の森公園・並木空間など、今回の対象範囲を広げたときの空間のつながりをつくるともっと良くなると思います。先ほど天理駅の状況をお話いただきましたが、駅は元気になったが中心市街地には波及していないとの状況もあるかもしれません。今回の駅の再整備によって中心市街地との関連を明確に捉えられればと思います。市民公園・鶉の森公園と中心市街地との関係性も検討頂ければと思います。

< B委員 >

いろいろな意見を頂き、それに基づいた修正が行われたいぶ良くなったと感じます。気になった点としては、雨除けの屋根が多くなったことです。今までは屋根が明記されていませんでしたので今回の修正案で分かったのですが、たしかに市民意見でも「最短距離で行ける」、「雨に濡れないように」との意見が多くあり、それに対応していくという事は分かりますが、何処も彼処も屋根等の構造物が配置された空間が想像できます。その状況が本当に良いのかということですので。屋根のほか、歩道橋をつけるなどいろいろありますが、結果として最初に我々が視点として掲げた「空間の魅力向上」という点に引っかかってきます。せっかくオープンスペースがあるのにいろいろな構造物を置くことで魅力が失われる可能性も出てくるということです。例えば、屋根をシンボルとして見れば、これからデザインのやり方によって随分印象は変わります。バス停もデッキから直線的・連続的に細い屋根を配置するのではなく、バス停ごとに正方形の屋根にするとか、全部屋根をつけて濡れないようにすると相当の長さ・スペースを使うことになります。雨は自然現象ですので、傘をさして歩けば良いと割り切っても良いのではとも思います。構造物を増やしすぎないようにアーバンデザインの検討を進めていくことも重要かと思えます。

< P委員 >

私もA委員と同様な考えを持っていて、天理市の駅前広場の賑わいですが、市としても50億円から60億円の費用をかけますので波及効果を重視したいと思っています。それを考えたとき、鶉の森公園・市民公園・諏訪公園への回遊は大事ですし、そこへ行くまでの動線の途中にある商店街への回遊性を高めることも重要と考えます。

バスの乗降場が東西に長くなっていて、横断する場所が西と東しかなく、120Mほどの距離がありますので、工夫が必要です。人は降りただけでは回遊しません。市民公園、諏訪公園、駅前広場で同時にイベントを起こして、途中で商店街も訪れる、そのような仕掛けも必要かと思えます。

西広場の大屋根ですが、今は壮行会をやるときに東側のシャンデリア下の広場でやりますが、空間が狭くて歩行者の邪魔になります。西広場の大屋根ができると、そこで催しもでき、壮行会で大会などに出られる方が歩行者からも応援を頂けます。こういったことが重要だと思っています。

西広場の広さですが、西広場での交通結節点となると送迎車両とタクシー乗場となりますので、これらをメインに考えたときに広場面積がどれぐらいになるのかを計算して考えたいと思います。

また、トイレの問題もありますし、大事なものは、市民が回遊する仕組みづくり、イベントをどのように設ければ回遊するかを考えることであると思います。

<オブザーバー>

市民アンケートでも多くの方から支持を得られ、それなりの内容になっていると思います。

私どもは、いろいろなところで駅前広場の構想についてお手伝いすることがありますが、その市にとって、駅前広場づくりは数十年に一度のこととなります。逆に言うと、駅前広場は一度つくれば数十年その場所にあり続けるということです。ですので、40年、50年先の将来を見据えて駅前広場を検討していく必要があります。先ほどの動線や回遊性の話もそうですが、今後、四日市の人口や年齢構成に合わせて自動車などの交通量は予測ができます。40年、50年あることを想定して、その先の社会をふまえてどのような施設がいいのか、構想の先に具体的な施設配置を検討することになりますが、数十年先の社会を想定しながら施設の整備を考え、使い勝手のよい駅前広場を考えて頂ければと思います。

<委員長>

前半の1、2の議題についてはここまでとして、次に進みたいと思いますが、ここで皆様のご意見を整理させていただきたいと思います。

今回の修正案で事務局のほうで市民意見に応じる形で交通結節点としてのあり方を再点検して、懸念されることや弱かったところについて修正・追記がなされました。基本構想案として盛り込める内容としては、ほぼ過不足なくまとめられたと思いますが、個々の確度・精度・質については、委員の皆様からもご意見を頂いた所が多いのですが、どのように実際つくるか、どの程度の規模感か、施設の形も含めて実際にどのように実現するかについては、今回は基本構想のレベルのところであり、詳細レベルは詰まっていないところが多々あるため、その点について今回の委員会でご指摘頂いたかと思えます。

駅周辺整備の基本構想は公共空間の話ですが、これの波及効果として、沿道の民地側のアクティビティが大事だと考えられます。民地側との協働の仕組みを取り入れ、具体的な企画運営も含めて進める必要があります。特に感じたのは、交通結節機能として、広場や広場周辺の便民施設の観点から具体的な機能の言及があってもいいかと思いました。荷物を預ける場所や、子育て、バリアフリーは当たり前の話ですが、授乳室や子供が使える施設、公共トイレもそうですが、まち側のイベントと一体となる使われ方を想定すると、滞留空間としての設えや、屋根についても単に雨除けではなくて、どうつけるのか、西口の駅前広場の設え・顔づくりそのものになります。外から見たときに、今はエスカレーターでコンコースに上がるわけですが、ホームより一つ下の中2階にドラッグストアのサインが目立っています。例えばですが、あの面が、高いレベルに広場空間として設えますと、ドラッグストアのサインより上がったところで二層分の間口を持ったエントランスの設えとして屋根を付ける検討ができないかと思いました。今の平面の一層分のところに屋根を付けても、雨除けにはなってもエントランスにはなりません。また、イベント利用時にも機能を果たせません。構想段階ではそこまで検討が進んでいませんが、今後の委員会でも引き続き精査することになるかと思えます。

今回、277名の意見を頂いて、市内の多くの方にご意見を頂きました。そういう意味で、日常的な利用者からのご意見だったと思います。加えて、街への来訪者・通勤通学等の方々にとっての駅前、駅周辺のあり方を考えたとき、駅前広場そのものが話題になるような役割もあるかと思えます。この駅前広場整備によって、この街に来てもらう人のパイを広げるということも果たすべき役割となりますので、設え・デザインはこの基本構想の策定後になりますが、検討していきたいと思っています。

それから、取りまとめに向けた基本構想案を検討頂くうえで、現状からの不利益側の変更にならないようなことは再チェック頂きたいと思えます。例えば、先ほどの横断歩道のように、目の前に見えていてもそこにたどり着けないというのはストレスになりますので精査するようお願いします。

議題1, 2については、本日の修正案はこれでまとめとしたいと思えます。

3. JR四日市駅駅前広場等の方向性について

資料に基づき事務局が説明の後、意見交換。

<委員長>

最初に単純な確認です。案No.1と案No.2で、中央通りの環境整備として、案には駅前広場の入り口にあたるように線形を変えています。案No.1のほうは緑の範囲が途中で切れていますが、理由は何でしょうか。

<事務局>

これは、現状を維持した形で、中央通りの改良・形状の変更はしていないということです。

<F委員>

案No.1・案No.2とも、バスの動線と一般車の動線が重なるため、トラブルが発生するのではと思います。特に雨の日にはそのような状況が多く見られます。バスと一般車の動線は分離頂きたいと思えます。

<事務局>

案No.1では、バスと一般車の走行部分を広場南側の一般車が停車する箇所の一部を分離しています。案No.2では、バスを北側まで転回させ、一般車を途中で転回させることで分離を図っています。交通量が多くないことから、一定の共存は可能であると考えたところです。こうした中で可能なところは分離しました。

<委員長>

広場に入ってから車両動線を分離できるのか、抜本的に動線の見直しが必要となるのか、そのあたりA委員いかがですか。

<A委員>

工夫の余地は十分にあるかと思えます。少し錯綜が多いため、もう少し分離が図られるのが良いかと思えます。交通の量的な検討もしっかりすべきと考えます。

<委員長>

信号制御にも関わりますが、一般車の待ち行列が長時間にわたり広場内で滞留すると、バスの定時性確保の面で辛くなる可能性がありますので、前提条件をどう見るかが課題かと思えます。駅前広場への交通需要が最も多いときと、少ないときの想定でシミュレーションが必要かと思えます。

<E委員>

初めてJRの素案を提示頂き、バスの駐車スペースを多く確保頂いていることは良い面もあると感じました。しかし、青い点線の歩行者動線を見ると、案No.1は現状とあまり変わりませんが、案No.2では、歩行者がバスとタクシーに注意して2回渡らなければならない状況が想定されます。広場空間内では様々な催しがあると思いますが、バス・タクシーは常に気を付けながら行き交うことになるので、安全上リスクが高いと思えます。

また、案No.2のバス待機場場について、一般車との交錯やどのように発車させられるのかなど、運用しづらい点があるかと思えます。南側の送迎車両のスペースにバス1台分のスペースがあってもよいと感じました。一般車は運転時の死角がバスよりも少ないですので、北側へ配置頂けると良いのかと思いました。

近鉄四日市駅と同様、待合所やトイレ・窓口をどうするかも検討頂きたいと思えます。案No.1と案No.2を比較すると、案No.1のほうが低リスクかと思えますが、できればバス・タクシーを駅の目の前に配置してもらい、自家用車は信号機近くに配置頂けるとありがたいです。

<委員長>

案No.1ではバックで縦に入るかと思われそうですが、そうしますと、一時的に車両動線を斜めに塞いで入る形が前提になると考えられます。案No.2では、遠回りをして、待機エリアスペースに入ります。エリア内では一般車との交錯はありません。しかし、お客様を乗せるときは待機スペースからもう一周して乗降場に向かう構造になっています。このあたりの駅前広場内のバス動線・運用については、バス事業者の意見を頂きながら、検討頂くと良いと思えます。

E委員のおっしゃった、歩行者がバス・タクシー動線を2回横断しなければならないのご意見はもっともだと思いました。

<A委員>

歩行者動線ですが、案No.2で北側に一般車を配置するとなると、そのほうが歩行者の安全上、リスクが高くなる心配があります。まだ、バス・タクシーのプロドライバーに気を付けて頂きながら走行頂く方が良いと思えます。例えばですが、最近ではスムーズ歩道という考え方があり、歩行者優先の道路として、バス・タクシー・一般車が歩行者を譲りながら広場内を走行するというものもあり、歩行者からすると歩行空間が連続的に広がるような構造となります。案No.1, No.2ともに検討の余地はまだあると思えます。

案No.2で最も心配なのは、広場北東・広場南東からの車両の流入出であり、バス・タクシーの

転回（右折）との錯綜が懸念されます。

< K委員 >

現状、中央通りの緑地帯が初期の状況を残しており、並木空間も近鉄側とは異なり、歩こうと思えば歩けます。もう一つは、中央通り南北の側道があり、昔ながらの状況が残っております。この構造を残すべきか、改変すべきかの議論が必要かと思えます。

歩行者の状況を考えて、JR 駅前交差点で1つの横断歩道を渡るのみで中央通りへ行けるため、今の状況が最も安全です。近鉄のように、広場があってその先にバスやタクシーなどの交通機能があるという配置が良いのではと思いました。案 No. 2では駅を出てすぐ道路がありますので、現状の方が安全であります。JR 駅の機能配置の考え方と近鉄駅の機能配置の考え方に、少し矛盾を感じました。

< 委員長 >

今のご意見は事務局で踏まえて頂ければと思います。

< J委員 >

JR 四日市駅周辺の活性化は、長年の四日市の課題の一つとして認識しています。JR 四日市駅前では、通勤時間帯以外はほとんど人がいません。そのような中で、駅前広場整備のみをしても、見た目が変わるだけで活性化そのものの解決にはならないと考えられます。

このような計画をつくるのであれば、イベントやレンタサイクルなどもされていますが厳しい状況なので、人を集める取り組みも含めた構想検討が必要かと思いました。例えば、名古屋の通勤圏内でもあり、リニアの開通もあるので、駅前や周辺にマンションも含めた複合施設を検討するなど、この計画と一緒に表現されてはどうかと思えます。

< 事務局 >

K委員からの広場のコンセプトのお話、J委員からは、そもそも人がいない、活性化を考える必要があるのではないかとご意見頂きました。

JRについても、人が集まり賑わう空間にしたいとの目的があります。しかし、実際には人が集まっていません。乗降客数でも近鉄とJRでは10倍ほどの差があります。案 No. 2に対するご意見では、歩行者と車両の輻輳の懸念を頂きましたが、実際、輻輳するほどの車が入っていない状況です。近鉄とJRでは状況が異なると考えています。現在開催されている「市」などのイベントが開催できる広場空間の確保を最低限として、交通機能も確保していくといった考え方で2つの案を提示しています。

広場に人が集まる仕掛けや複合施設についてのご提案も頂きました。現状は難しいところがありますが、まず交通機能を整理した上で、仕掛けのようなものも考えていく必要があると認識しています。複合施設の整備については、立体都市計画として地上からある程度上に整備するといった手法もありますが、JR 東海様の意向もあります。今後の駅周辺の賑わい創出に向けた手段としては有効だと考えています。そのため、この計画を進めていく中で、民間開発の需要が今後出てくることも期待していきたいと思っています。

< J R 東海 >

当社は、昨年末に四日市市から、駅前に関する具体的な案を検討しているとのことで2度ほど打ち合わせをしました。当社としても駅前が賑わえばありがたいと思います。JRは近鉄と比べて寂しい印象があるため、JR駅前広場に何とか賑わいを創出できるよう、市としっかり協議を進めていければと考えています。中央通りと連携してイベント等の開催ができればと思っています。

また、JR四日市の駅舎が古くなってきています。耐震補強など、駅前広場の整備を機に何らかの整備が必要であると考えており、社内で調整中です。この点についても市と協議して参りますのでよろしくお願いいたします。

< B 委員 >

いずれの案も今より広場空間が広がるので良いと思います。中央通りは左右対称につくられていて、震災復興当時の状況が残っている。JR駅前の最後のところを非対称にして本当に良いのかと同様に感じたのが1点です。

もう1点は、案No.2の広場空間が島のように孤立しているので、駅北側のほうに広場を寄せ、タクシーとバスを南側で転回させる動線に工夫できないかと思いました。そのため、案No.1をベースに、広場と建物を一体化させる案も考えられるかと思っています。

また、中央通り側に創出された広場がどう使われるかが少し心配です。沿道の土地利用は民間の駐車場となっていますが、将来的に賑わい施設が立地してくるのであれば、中央通りを改変し広場空間を創出する意味も出てくると思います。

< D 委員 >

私見ではありますが、バスと一般車が同じ空間だと非常に怖いと感じます。タクシーは乗用車のため恐怖心はありませんが、バスと一般車が同じ場所を走らないとなると、案No.1のほうが近いと思います。しかし、事務局の話では車はそれほど入らないとのことですが、一般車にとってバスと共存するのは怖い印象があります。

< N 委員 >

私は四日市ジャズフェスティバルの実行委員をしています。3年前にJR四日市駅前広場にて開催しました。昨年・一昨年に開催しなかった理由は、参加者が少なかった点と、歩行者・一般車の中央通りからの動きがとりにくいという点です。案No.2については、バスやタクシーの動線が、駅前すぐを回転するため、これまで以上に真ん中の広場空間へのアクセスがしづらくなる印象を受けます。この形では、イベント側としてジャズフェスティバルの開催は困難であると感じました。案No.1についても、一般車がバス・タクシーと同じ動線を走行することになるため、こちらもアクセスがしづらく、イベントの開催は難しいかと感じました。もう一度、イベント等での使い方も想定した案の再検討を頂きたいと思いました。

< O 委員 >

JR四日市駅前では、東京から来られる方から、三重県で一番大きな都市の駅前なのかと驚かれる機会が多いため、きれいになるのは嬉しいです。しかし、案No.1・案No.2ともに中途半端な印象を受けます。

中央通りの並木も、鳥がたくさん飛んでいます。最初の皆様の懸案事項にもあったように、対策が必要かと思います。

<M委員>

警察としては、駅前交差点の信号が2つから1つになることと、駅の北東と南東の車両の流れにどう規制をかけるかが課題です。交通規制というのは、交通の安全と円滑を考えることです。安全を考えると車両の輻輳しないほうが良く、円滑を考えると回遊性や賑わいに関わりますが、信号は一つのほうがいい、横断は少ない方が良く、なるべく規制をかけない方が良くということです。2つの安全と円滑を考えると、案No.1、案No.2案ともにメリット・デメリットがそれぞれあると思います。

ご意見に多く出ております、一般車とバス・タクシーとの輻輳については、やり方次第で何とかできるのではと感じています。JR駅は近鉄と比べて圧倒的に駅利用車両・利用者数が少ないため、利便性を少し犠牲にして規制を掛けるといったことも考えられると思います。このように、安全と円滑を両天秤にかけ、優先する点としない点をしっかりと検討していけば、両案ともに再検討の余地はあると思います。

<P委員>

近鉄と違ってJRの難しいところは、南北間の道路が駅前に入っていますので、そこをどう処理していくかが難しい点かと思っています。今回、案No.1、案No.2案に対し皆様方のご意見を頂戴しましたが、意見を踏まえて見直して行くことが今後必要であると考えています。

JR周辺に賑わいを取り戻したいと考えています。来訪者がJR駅に降りると寂しい駅だと思われていますが、これは賑わいがないから寂しいのです。先ほどJ委員からご意見をいただきましたが、これに対しては、立体都市計画という手法があり、地上レベルは駅前広場、上層階にスーパー・オフィス・マンションなど人が集える空間・施設を整備する手法です。しかし、こういった建物を公共が整備していくのは非常に難しいところです。そのため、民間のデベロッパーが出てくると構想の考の中にも入れることはできると思います。一方で、駅前に隣接するエリアで再開発をするという考えもあるかと思いますが、多くの地権者の合意が必要となり、民間のデベロッパーがなかなか出てこないことが想定されます。そのため、このJR駅前広場の空間で何を仕掛けていけるかを考えながら計画を進めていくことが重要であると考えています。

また、中央通りの道路構造ですが、B委員からは戦災復興の名残を壊していいのかのご意見を頂きました。市としては中央通りの楠はできるだけ残していきたいと思っていますが、側道をどのように活用していくかを検討していきたいと考えていますので、いったん中央通りと駅前広場とを分けて考えていきたいと思っています。

<オブザーバー>

案No.1、案No.2ともメリット・デメリットがあるなかで、もう少し検討の必要があるかと思いました。駅前広場利用の交通量がどのような状況かを十分に分かっていないため、例えば、1時間にどれだけの利用があるのかなど、量的な現状を把握した上で検討・議論をしていくのが良いと思います。

<委員長>

JRの議題ですが、P14の比較表について、素案の提示では案No.2のメリットのほうが多いとのことですが、それに対して委員の皆様からは、圧倒的なメリットがあるということではなく、いくつかのデメリットもあるとのことご意見も頂きました。事務局は、この後、市民意見を聞きたいとの目論見もありまして、その際にどのような案を提示していくか。今日の段階では、市民意見の募集で案を一方に絞るのは難しいと思います。そのため、今日の意見を踏まえて再検証して、場合によっては折衷案のような形になるかもしれませんが、市民意見募集の際には原案に耐えうるものを検討頂きたいと思います。

前提条件についても、オブザーバーからもご意見がありましたが、合理的な根拠となる数値を、作業上可能な範囲で根拠を示して頂き、バージョンアップしたものを再提示頂きたいと思います。

<A委員>

30年、40年先の交通量にも耐えうる検討が必要です。例えばの話ですが、リニアが開通したときに、そのままリニアからJRに乗り継いで四日市に来られる方が増える可能性も考えられる。場合によっては、関西線の便数なども変わってくる可能性がある。現状に加え、将来の需要にも耐えうる検討を頂きたいと思います。

<委員長>

おそらく、ある程度の可変性を持たせねばならないと思います。また、中央通りの使い方についても、例えばですが、将来的に近鉄駅—JR駅の2点間の自動運転走行も出てくるかもしれない。ある程度の許容性をもたせた、将来的な駅前利用を余地に入れた検討が必要かと思います。難しい宿題かもしれませんが、バス・タクシー事業者などのご意見も頂きながら、再検討をして頂ければと思います。

4. その他

<事務局>

「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会のスケジュール」資料をご覧ください。次回の委員会については、JR周辺の地元の方にも参画頂きたいと思っております。この予定では3月ごろの開催としていますが、委員長の話にもあったように、案の再検討を進めながら、委員長とも調整をさせていただいた上で、具体的なスケジュールを調整したいと考えています。そのため、第5回検討委員会の開催は3月と記載しましたが、地元の意見の確認も必要となりますので、4月以降になる可能性も含めてご了承頂ければと思います。

—以上—