

第4回 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会資料

参考資料

— 目 次 —

- ・ 基本構想（案）の意見募集用紙 1
- ・ 市民意見募集時の基本構想（案）資料 2
- ・ 市民意見募集結果 自由意見 7

平成30年1月23日（火）

基本構想(案)の意見募集用紙

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(案)の意見募集・説明会の開催について

三重県最大の拠点都市であり、市内外から多くのひとが訪れる四日市市の玄関口として相応しい空間となるよう、近鉄四日市駅の駅前広場や中央通りを含めた駅周辺整備を進め、中心市街地の活性化や交通結節機能の強化を図ることとしています。

これまで、学識者や交通・商業関係者、市民・利用者、市で構成される『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会*』において検討を進めてきました。

この度、『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(案)』を作成しましたので、市民の皆様から広くご意見を募集するとともに、意見募集ブースの設置や説明会を開催しますので、以下の要領でご意見をお寄せください。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会

1. 意見募集期間

平成29年11月1日(水)～平成29年11月30日(木)

2. 資料の公表場所

市ホームページ(<http://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/contents/1496900034312/index.html>)または、都市計画課(市役所4階)、市政情報センター(市役所北館1階)、市民窓口サービスセンター(近鉄四日市駅高架下)、各地区市民センターで閲覧・配布しています。

3. 意見提出様式

裏面の意見記入用紙(市ホームページからもダウンロードいただけます。)にて、ご提出をお願いします。

4. 提出方法

(1) 直接提出 都市計画課(市役所4階)

*市民窓口サービスセンター、各地区市民センターを経由して提出することもできます。

(2) 郵送 〒510-8601 四日市市諏訪町1-5 四日市市役所 都市計画課宛
(当日消印有効)

(3) ファクス 059-354-8404

(4) 電子メール toshikeikaku@city.yokkaichi.mie.jp

(5) 電話では受付できません。

5. 提出されたご意見の取り扱い

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会において基本構想を取りまとめている中で、提出されたご意見を参考とさせていただきます。

6. 意見募集ブースの設置

日時：平成29年11月13日(月)～17日(金) 15時～19時

平成29年11月18日(土)～19日(日) 13時～17時

場所：近鉄四日市駅高架下通路(市民窓口サービスセンター横)

7. 説明会の開催

日時：平成29年11月19日(日) 14:00～

場所：四日市市総合会館8階 視聴覚室(四日市市諏訪町2-2)

8. お問い合わせ

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 事務局

四日市市役所 都市整備部 都市計画課 計画グループ

電話 059-354-8272(土・日・祝日を除く)

「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(案)」に対する意見記入用紙

Q1：ご自身についてお伺いします。

●あなたの住まい 市内 市外(県内) 県外

●あなたの年齢 10代 20代 30代 40代 50代 60代以上

Q2：近鉄四日市駅(周辺)へ訪れる(経由する)主な目的や交通手段についてお伺いします。

●来訪目的 通勤 通学 自由(買物・娯楽等) 業務 駅周辺に居住

●交通手段 鉄道 バス タクシー 自動車 原付・バイク 自転車 徒歩

Q3：下記の、主な基本構想(案)の考え方についての評価をお伺いします。

該当する枠内の番号に○をつけてください。

主な基本構想(案)の考え方	1 評価する	2 どちらかといえ ば評価する	3 どちらかといえ ば評価しない	4 評価しない
※【 】内の番号と基本構想(案)の図面に示す場所の番号と対応しています				
視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上「顔・賑わいづくり」				
【①広場空間】 駅直近に四日市の玄関口・顔となるような、人が集う広場空間を確保	1	2	3	4
【③歩行者用デッキ】 駅改札階とバスターミナル及び南広場を結ぶ歩行者用デッキを設置	1	2	3	4
視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置「交通機能強化」				
【⑤バス専用ターミナル】 3箇所に分散したバス乗降場を駅東側の中央通り北側に1箇所にまとめて配置	1	2	3	4
【⑧送迎車両、⑨高架下】 駅への送迎車両を西広場と南広場に13台配置(中央通り高架下の路肩は駐車禁止)	1	2	3	4
視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上「魅力化」				
【⑩並木空間、⑪車道空間】 車道を片側3車線⇒2車線、駅東側の車道を南側に集約し、中央通りの橋の並木空間をバス待ちや歩行空間、賑わい空間に有効活用	1	2	3	4

Q4：その他、基本構想(案)や近鉄四日市駅周辺整備に対して、ご意見や評価した理由等、自由にご記入してください。

提出先： 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会事務局

四日市市 都市整備部 都市計画課 〒510-8601 四日市市諏訪町1番5号

TEL 059-354-8272 FAX 059-354-8404 Eメール toshikeikaku@city.yokkaichi.mie.jp

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）

－ 目 次 －

1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について・・・・・・・・・・ 1
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）の考え方と検討委員会での主な意見・・・・ 2
3. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）・・・・・・・・・・ 3

平成 29 年 11 月

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会

1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について

【目的】

四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町、港町として栄えてきました。

近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市となっています。

さらに、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2027年にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており、四日市市には、中部圏域の一翼を担う都市として、さらなる飛躍が期待されています。

こうした中で、近鉄・JR四日市駅周辺の中心市街地は、市内や近隣の市町にとどまらず、ビジネスや観光・アミューズメントを目的に全国から多くの人々が訪れる場所となります。また、歩いて暮らせる都心居住の場としても注目され、近年、中高層マンションの建設が進められており、来訪者や居住者にとって、**より美しく、より快適な、もてなしの空間**となることが求められています。

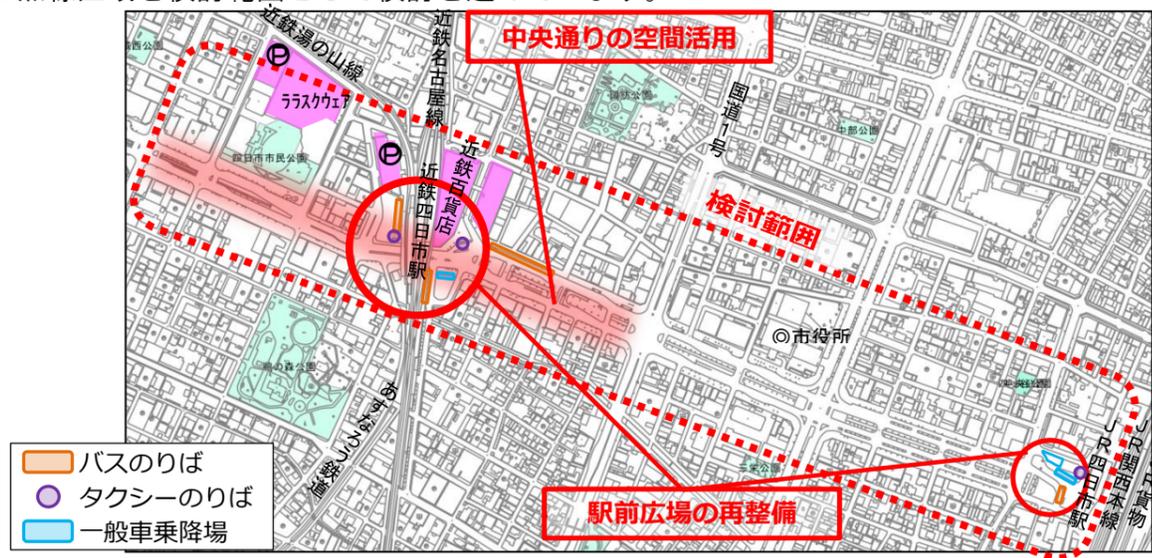
四日市市の公共交通網は、名古屋や伊勢、大阪などと結ばれた幹線鉄道網や市内各地域と結ばれたバス網やあすなろう鉄道などが近鉄・JR四日市駅を中心として形成されています。鉄道やバスの乗降客だけでも1日で6万人と多くの人々が両駅を経由して活動しており、**駅を中心とした効率的で快適な交通機能の配置**が求められています。

また、両駅を含む中心市街地には、70mという広い空間や楠の巨木が並ぶ良好な景観をほこる中央通りが通っており、その東西には伊勢湾から鈴鹿山脈に至る眺望を有しています。駅前空間の再整備にあたっては、これら**良好な景観などを活かした魅力的な空間づくり**が求められています。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想では、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市である四日市市が、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、近鉄四日市駅並びにJR四日市駅の駅前広場等に係る整備の基本的な方向を固めることを目的とし、検討を進めています。

【近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲】

近鉄四日市駅並びにJR四日市駅周辺の整備について、中央通りの空間も活用しながら下図の点線区域を検討範囲として検討を進めています。



【検討の視点】

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」

四日市市への来訪者や中心市街地へ訪れる市民が、**楽しく過ごせる賑わい空間を創出**するとともに、まちなかの様々なサービス施設を**快適に利用できる空間づくり**を目指します。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置 「交通機能強化」

近鉄・JR四日市駅やその周辺において、公共交通機関などで通勤・通学の乗り継ぎを行うひと、駅からまちへ様々なサービスを受ける、あるいは、楽しむために訪れる様々なひとが、**快適に利用できる駅前空間づくり**を目指します。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」

近鉄・JR四日市駅と中心市街地を連絡する中央通りにおいて、幅員70mの広い空間や楠の巨木が並ぶ良好な景観、伊勢湾から鈴鹿山脈に至る眺望を活かしながら、**魅力的な空間づくり**を目指します。

■近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会について

学識者や交通・商業関係者、市民・利用者、市で構成される『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会』において基本構想の検討を進めています。

	検討内容
第1回検討委員会 平成29年3月28日	現状と課題について 現状と課題を整理するとともに、将来のあり方などについて意見交換を行った
第2回検討委員会 平成29年7月10日	近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性（イメージ図）及び3案の機能配置案を提案して意見交換を行った
第3回検討委員会 平成29年8月18日	近鉄四日市駅周辺の機能配置について 第2回検討委員会で提案した3案についてブラッシュアップ等を行った機能配置案について意見交換を行った ↓ 最も評価の高い案について、駅への送迎車両の配置方法や人が集える広場空間の配置など、検討委員会における様々な意見も併せて、市民意見募集を行うこととする。

※第4回検討委員会以降で機能配置を確定し、概算事業費なども含めた基本構想を検討していく予定です。

※検討委員会の議事録等の詳細は市のホームページ（下記URL参照）にて公開しています。
<http://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/genre/1496899743699/index.html>

2. 近鉄四日市駅周辺整備基本構想（案）の考え方と検討委員会での主な意見

基本構想（案）の考え方	委員会での主なご意見
視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」	
<p>【①広場空間】 ・これまでの交通機能を主とした駅前から、<u>人々の待ち合わせや、憩いの場となる空間を西広場・東広場に確保</u>し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。</p>	<p>◇単なる交通機能のみではなく、四日市の顔となるような人が集える広場空間が必要である。 ◇タクシーや送迎車両を少なくして広場空間を大きくしてはどうか。 ◇大四日市まつり等の際に広くイベントスペースとして活用するなど、様々な仕掛けができる。 ◇駅直近の交通利便性を考慮して、広場空間よりも交通機能の向上のための空間として活用しても良いのではないか。</p>
<p>【②高架下通路】 ・<u>東西の広場空間と一体的に利用</u>することで、駅周辺の滞留機能の向上や東西の回遊性を高めます。</p>	<p>◇東西広場と一体的な飲食モールなど、高架下空間の様々な活用が期待できる。</p>
<p>【③歩行者用デッキ】 ・駅からバス専用ターミナル・南広場へ快適に移動できるよう、<u>屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応した歩行者用デッキを設置</u>します。</p>	<p>◇歩行者用デッキにより安全を確保しながら人が移動しやすくなるので、設置するべきである。 ◇歩行者用デッキの幅など使いやすい構造を検討すべきである。 ◇地上レベルの人の動線のバリアフリー対応も検討が必要。</p>
<p>【④駅周辺】 ・<u>わかりやすい案内表示(サイン計画)</u>により、まちの回遊性を高めます。</p>	<p>◇来訪者(海外客など)にも分かりやすい案内板の表示・設置場所等を検討する必要があるのではないか。</p>
視点②：まちづくりと連動した交通機能配置 「交通機能強化」	
<p>【⑤バス専用ターミナル】 ・これまで3箇所に分散していた<u>バス乗降場を中央通り北側車道部に集約</u>し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、<u>駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑</u>にします。</p>	<p>◇バス利用者にとって分かりやすくなるため、バス乗降場が一つにまとめることは良い考え方である。 ◇人の横断箇所がターミナル両端の2箇所では少ないのではないか。 ◇塾への送迎や荷捌き車両への対応も検討する必要があるのではないか。</p>
<p>【⑥観光バス】 ・旅行者の需要に対応するため、<u>博物館・市民公園前に観光バス乗降場を配置</u>します。</p>	<p>◇駅の近くにも観光バスの乗降場が必要ではないか。</p>
<p>【⑦タクシー】 ・駅及び街からの乗車需要に対応するため、<u>西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置</u>します。</p>	<p>◇タクシーや送迎車両を少なくして広場空間を大きくしてはどうか。 ◇西広場のタクシーと送迎車両を分離してはどうか。</p>
<p>【⑧送迎車両】 ・駅東西からの送迎需要に対応するため、<u>西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置</u>(ハンディキャップスペースを含む)します。</p>	<p>◇一等地である西広場は公共空間的な役割として「タクシー」を、南広場は送迎需要に対応するため「送迎車両」をそれぞれ台数を増やしながらかつ約して配置させた方が良いのではないか。</p>
<p>【⑨高架下】 ・円滑な道路交通を確保するため、屋根・エレベーターなどを備えた歩行者用デッキを設置して、歩行者と車両を分離するとともに、<u>路肩への駐車を禁止</u>します。</p>	<p>◇現状の送迎需要に対応するために、安全に縦列停車できるスペースを設置した方が良いのではないか。 ◇駐停車禁止にすることにより、駅周辺に無断で駐停車が行われ、中央通りの交通の混乱が危惧される。 ◇送迎車両等は駐停車禁止として、バスの降車場等に活用した方が良いのではないか。</p>
視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」	
<p>【⑩並木空間】 ・活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、<u>まちの都市景観の軸としての一体的な空間を形成</u>します。</p>	<p>◇楠の並木を保全しながら、バスの待ち空間や屋根等の設置などの検討が必要である。 ◇市内イベント等の空間など様々な活用を想定する必要がある。</p>
<p>【⑪車道空間】 ・現状の片側3車線を2車線として、歩行空間等とし利用転換するとともに、<u>駅東側の車道を南側に集約</u>し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。</p>	<p>◇高架下路肩を駐停車禁止にすることにより、駅周辺に無断で駐停車が行われ、中央通りの交通の混乱が危惧される。</p>

3. 近鉄四日市周辺整備基本構想（案）

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」

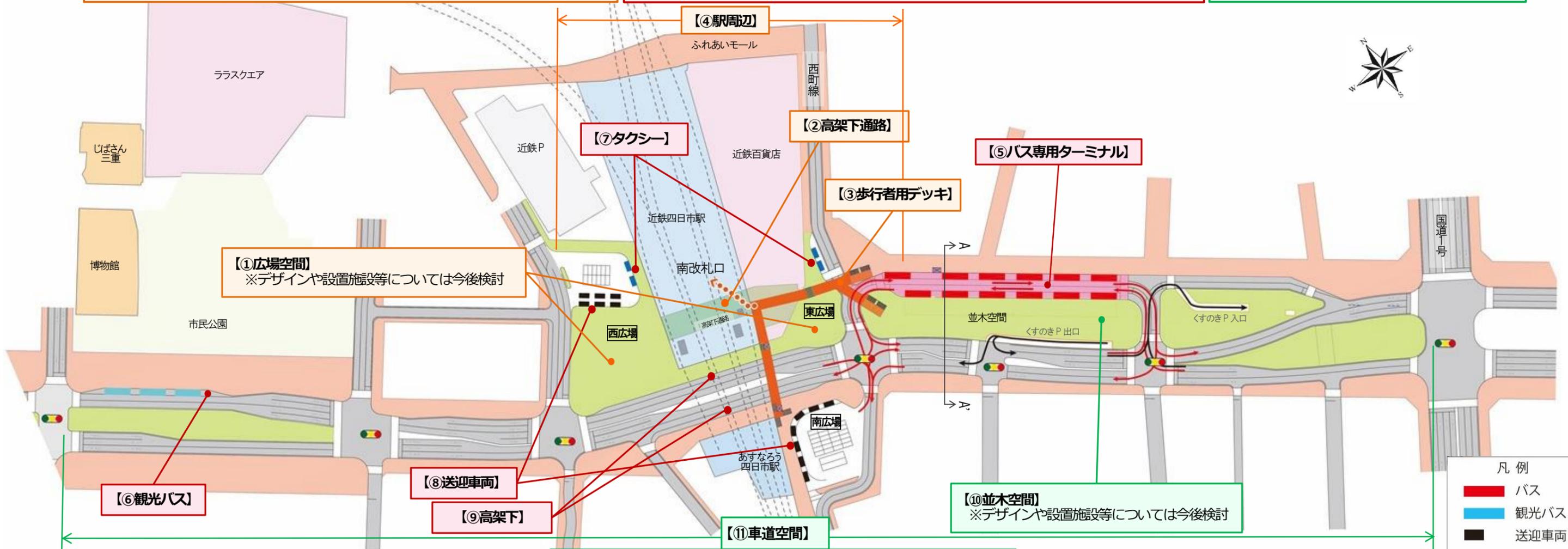
- 【①広場空間】
これまでの交通機能を主とした駅前から、人々の待ち合わせや、憩いの場となる空間を西広場・東広場に確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
- 【②高架下通路】
東西の広場空間と一体的に利用することで、駅周辺の滞留機能の向上や東西の回遊性を高めます。
- 【③歩行者用デッキ】
駅からバス専用ターミナル・南広場へ快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応した歩行者用デッキを設置します。
- 【④駅周辺】
わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

視点②：まちづくりと連動した交通機能配置 「交通機能強化」

- 【⑤バス専用ターミナル】
これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にします。
- 【⑥観光バス】
旅行者の需要に対応するため、博物館・市民公園前に観光バス乗降場を配置します。
- 【⑦タクシー】
駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置します。
- 【⑧送迎車両】
駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースを含む)します。
- 【⑨高架下】
円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐車を禁止します。

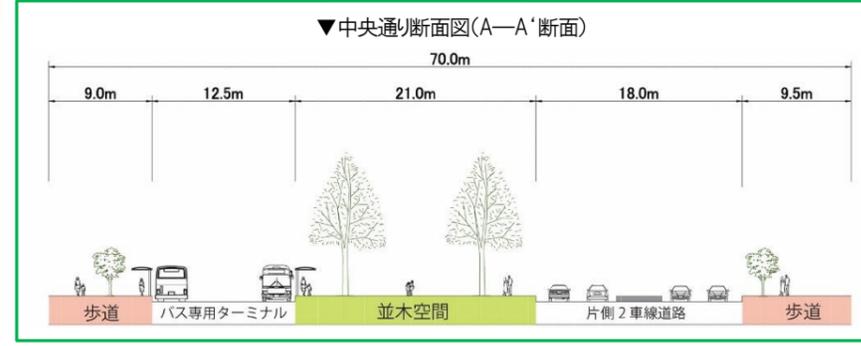
視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」

- 【⑩並木空間】
活用されていない橋の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの都市景観の軸としての一体的な空間を形成します。
- 【⑪車道空間】
現状の片側3車線を2車線として、歩行空間等とし利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。



▼交通機能の配分検討案

交通機能の区分	西広場	東広場	南広場	商店街前	合計(台)
バス乗降場	-	-	-	12	12
バス待機場	-	-	2	-	2
タクシー乗降場	2	2	-	-	4
タクシー待機場	12	-	24	-	36
送迎車両	6	-	7	-	13
観光バス	-	-	-	-	3



- 凡例
- バス
 - 観光バス
 - 送迎車両
 - タクシー
 - 信号処理

- 凡例
- 計画線
 - バス動線
 - 地下駐車場出入動線

概算事業費規模：50億円程度
※詳細な検討を進める過程で精査します。

市民意見募集結果 自由意見

自由意見【視点①】

①広場空間	<p>広場を何のために使用するのかが不明。芝生だけなのか、もったいない。</p> <p>車線数を減少させバスターミナルを集約することによって駅前に新たな公共空間を確保する計画だと思うが、人の回遊やまちの活性化を意識しているものとなっており総論としては賛同する。具体化の際にはランドマークとしての機能やアクティビティを誘導できるように大屋根等の常時イベントが開催できるようなものについて検討してほしい。ハードだけでなく三重県最大の拠点としてブランディングプロモーションに注力し中心市街地エリアの都市イメージ戦略を展開して欲しい。</p> <p>駅前広場が広くなり、素晴らしい計画だと思います。</p> <p>ドッグランがあればいいと思います。</p> <p>図書館の立地をしてほしい。</p> <p>図書館や銀行、諸手続きのできる施設を駅前にほしい。</p> <p>西広場には図書館、劇場、ライブハウス、保育園、スーパー等の複合ビルで駅周辺に学生を中心に集め活気づける。広場にするのはもったいない。</p> <p>バス停以外で椅子等がなく休めるスペースがない。</p> <p>①⑩を関連づけたにぎわい空間になるといい。</p> <p>老人が多くなるなか、楽しめる空間が広がるのは良い。駅自体が四日市の顔となるような玄関にしてほしい。誰でも生き生きと楽しめる空間一せいたく。</p> <p>四日市の顔として恥ずかしくないものを。</p> <p>駅にシンボリックなモニュメントが必要。</p> <p>駅前広場の商業利用について具体的に進むことを希望します。</p> <p>駅前広場は雨天時でもイベント利用ができるよう屋根付(大屋根)にした方がよい。</p> <p>ふれあいモールを含めて単独立柱の強化ガラス屋根を設置してほしい。</p> <p>送迎車両待機場は案の場所でもよいが、西側広場に大きなドーム状の造りを備え雨をしのげること。</p> <p>西広場がメインになると思うが、西広場に中に飲食店を配置させると賑わいの創出につながるのでは。今は東側の商店街に飲食街があるため西側に人が集まらないのでは。</p> <p>西広場、南広場が小さい。市民広場をどうするのが、関係性をもって計画してほしい。50億円の割に効果がない。この計画は必要ないと思う。</p> <p>駅周辺を活気づけるためには学生が多く集まれる場所や施設が必要。駅西広場には図書館やライブハウスが入ったビルを建て、残りの空間を屋根付き空間にしてはどうか、市民公園まで繋げる。</p> <p>魅力あるモニュメントを整備してほしい。</p> <p>諏訪公園や市民公園の良さを活かせるよう検討すべき。</p> <p>30万都市の表玄関がゴチャゴチャしていて市民として恥ずかしい思いでした。この案のようにきれいにしていくことに大賛成です。</p> <p>広場空間は屋根を設置して天候に左右されない空間に。</p> <p>(バスターミナルを1か所にして)憩いの空間を整備する案は非常に良いと思う。</p> <p>駅直近の空間に活気と統一感があるとひとつの四日市の顔になると思います。</p> <p>①広場空間: 従来の不良やうさん臭い人がたむろするようでは困る。</p> <p>西口の広場ですが、市民公園で十分ではないでしょうか。県内他市の駅前広場を見ていると、夕方にはバイクで乗りつける若者(高校生くらい?)が屯しているくらいで、一般の人は誰も居ません。むしろ駅への動線が広場の分だけ長くなっているだけで、その動線に商業施設があったほうが良いです。</p> <p>①⑩広場空間の現状課題に「人が集える空間がない」とあるが、そのために、市民公園や、並木空間があるのではないかと。①広場空間の案のようにわざわざ公費を使って新たに作る必要はない。</p> <p>【①広場空間】駅直近に四日市の玄関口・顔となるような、人が集う広場空間を確保 意見: 近鉄四日市駅は、今でも十分、美しく立派な四日市の顔です。待ち合わせ場所も駅構内や駅周辺に沢山あり、それぞれの人が都合の良い場所で集っています。そのため、近鉄四日市駅を、これ以上、美容整形する必要はありません。 それよりは、今でも貧しい身なりで、ケガも治してもらっていない駅が、四日市市には沢山あります。そういった駅の舗装をきちんと治し、カラー舗装もし、駅前広場をきちんと造り、駅に進入する道路を、車が安全にすれ違える程度に広げる。あすなろう鉄道や湯の山線などの駅は、道路がひどいです。今、現実困っている、近鉄四日市駅以外の駅や駅周辺の整備に、税金は使ってください。</p> <p>本計画では、近鉄四日市駅西口に、中規模の広場空間を造ることとされています。「駅は通過するだけでなく、滞留して憩う場であればならない。」との方針で、この広場空間が計画されたものと推察いたします。まず、「駅は通過するだけでなく、滞留して憩う場であればならない。」との理念に反対です。本計画は、中心市街地活性化を、大きな目標としていると考えます。そうであれば、駅で憩って満足してもらってははいけません。駅(駅前広場を含む)から出て、中心市街地へ足を伸ばし、中心市街地で憩ってもらってこそ、中心市街地活性化を生み出す駅になるのです。近鉄四日市駅は、鉄道と鉄道、鉄道とバス、鉄道と車、鉄道と歩行者をつなぐ、交通結節拠点に徹し、時間がある人は、中心市街地の各店や、楠並木、中心市街地の3公園(諏訪公園・鶴の森公園・市民公園)、中央通り歩道に設けられたポケットパーク等で憩ってもらえるような、駅構造を目指すべきです。具体的には、 ○現在の駅東口・駅西口・駅南口の、各バス停・タクシー乗場は、鉄道とバス・タクシーを最短距離で乗り換えることを可能にしており、現状でも交通結節機能に優れているため、現状維持とします。 ただ、駅西口・駅南口の路面舗装は、改善します。 ○駅東口から諏訪公園への動線は、現在でも整備されているため、案内地図の改善等にとどめます。 ○駅西口・駅南口から鶴の森公園・市民公園への動線は、ハードとソフトの両方の整備が必要です。 ○中央通りの車線数は、中央通りが将来的に東西の幹線道路となることが都市計画決定されており(西方向への延伸により、国道477号線及び国道477号バイパスとの接続。)さらに、都市計画決定されていませんが、四日市港への延伸や、四日市インターアクセス道路としての整備も取り沙汰されています。また、近鉄高架下での車の乗降も、根絶は難しいと思います。さらに、近鉄百貨店駐車場へ入庫する車が、中央通りの東行き1車線を占領することもあります。このように、将来の交通量増加と、1車線が機能しない時もある現状を踏まえ、中央通りの現在の片側3車線は、減らすべきではありません。 ○そのため、駅西口・駅南口から鶴の森公園・市民公園への動線は、現在の中央通り歩道幅を広げることができないものとして立案してください。 ○そこで、駅西口・駅南口から鶴の森公園・市民公園への動線となる歩道は、現在の歩道幅で、より歩きやすくなるような高質舗装を施してください。 ○近鉄四日市駅南改札口とあすなろう鉄道改札口を結ぶ、高架の連絡通路について、通路幅の拡幅、通路から中央通りや鈴鹿山脈を眺められるようなガラス張り外壁への変更、階段箇所へのエスカレーター・エレベーターの設置を行ってください。当エスカレーター・エレベーターは、中央通り南歩道から直接利用できる位置へも設置してください(右図の二重丸) ○同連絡通路は、駅西口の中央通り北歩道に沿って橋脚を建てて、三重銀行四日市駅前支店の前の歩道まで延伸し、駅西口広場及び近鉄百貨店駐車場へ出入りする車やバス等に妨げられずに、駅西口と市民公園とを行き来できるようにしてください。(下図の二重線長方形) ○駅西口のバス乗降場は、鉄道とバスの乗り換えが非常に便利であるため、バス停の位置は現在の位置を保ち、乗り入れるバス路線の数は、より増やすようにしてください。 ○このような取り組みにより、鶴の森公園と市民公園を、駅前の広場空間として活用することができます。 ○駅西口の大半を広場空間にしてしまう現在の計画には、反対です。</p> <p>① 広場空間について ・現在は、市民公園や諏訪公園、鶴の森公園といった憩いの場はあるが、駅から離れており駅前にそのような空間ができることは良いこと。しかし、人が集える最適なものをつくるべき！ 広場に関しては、アビタの前に大きい広場があります。これは、名古屋、桑名、津などの駅にはない四日市の特徴だと思いますが、新しく作られる広場と関連が認められず、検討が不十分と言えます。 広場を造る必要は全くない。まだ、商業施設の方がよい。ラウンド1のような遊ぶところが欲しい。西広場にバスターミナルの建設はどうでしょうか。</p>
-------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

②高架下通路	
③歩行者用	多くの建設費がかかる歩行者用デッキの必要性があまり感じられない。
	歩行者用デッキで車いす等のハンディキャップをもった人も利用しやすいように、エレベーターまたは階段昇降機、段差リフトがあれば良いと思う。
	歩行者用デッキに高低差がなるべく生じないよう歩きやすい空間づくりをお願いします。
	バス専用ターミナルへの歩行者用デッキをバス停の中間あたりまでデッキがあると便利で、事故がなくなるのでは。歩行者用デッキがあることでバス停の屋根としても活躍できるのでは…。
	バスターミナルの集約化や中央通りの並木空間を利用する考え方は了とするが、並木空間へのアプローチ方法にアイデアが大切になると思います。
	③歩行者用デッキ:高齢者、身障者への配慮が必要。
	③デッキは通行のみでなく「ビューポイント」として広くしても良いのでは。
	歩行者デッキの考え方には賛成するが、南広場横の交差点を取り囲むように現在の住友電装の方まで伸ばし、回遊性を高めるべきと考える。
	東デッキから街を見せる工夫をお願いします。駅西にも既存の連絡通路を改良してデッキの設置を考えてください。信号はできるだけ減らしてください。
	歩行者用デッキが歩道橋をバス専用ターミナル東端にもう1か所設置する必要あり。
	南広場へのペDESTリアンデッキは屋根付き、1階へはエレベーターを併設すること。
	歩行者デッキは非常に良いと思うが階段とエスカレーターと屋根がほしい。
	大切な税金を投入して、意味のないウッドデッキをつくる意義が分かりません。別にウッドデッキがなくても普通に今のままで地上の横断歩道でいいんじゃないですか。
	歩行者用デッキを西側にも設け、鶴の森公園との連続性に配慮してはどうでしょうか。
	③歩行者用デッキ:他方向への人々の動線も考えて。
	歩行者用デッキを東西にもっと伸ばせないかと思えます。名古屋駅の再開発のように建物間を通路で繋いだ形にできませんでしょうか。駅からJPタワーまでは傘なしで行ける通路が繋がっています。四日市駅では西側は博物館やじばさん三重まで、東側は市役所まで通路を繋げることは難しいかと思えますが、一度検討してみてください。
	③歩行者用デッキとか広場とか、現在はイベント時の活用くらいしか有効利用しないでしょう。横浜や大阪の梅田などにみられる歩行者用デッキは、色々な高層商業建築物の間を縫ってまわりこみ、いちいち下りるのではなく、建物の上階に出入口があるのです。近鉄四日市のデパートですから、そういう対応がされるのでしょうか？ デッキが有効だと思わるのなら、それは、近鉄四日市とラスクエアをつなぐようなデッキなのですが、この計画からは全くそういう発想がありません。
	歩行者用デッキですが、上手くいけばいいのですが、上がることがそもそもハードルとなります。いくらエレベーターやエスカレーターをつくっても上るのは面倒です。ということで、本来は歩行者が地上を歩くべきですが、これは現時点では致し方ないのかもしれない。ヨーロッパの街などでは、歩行者が上を歩くのはほとんど見かけません。本当なら歩行者用の横断歩道をしっかり作って、歩行者が横断する時間を長くするのが好ましいと思います。
	8歩行者用デッキは無駄
	不便な場所へバス停を遠ざけるなんて、中心市街地活性化のための計画と言いながら、中心市街地で働く人達を軽視した計画ですね。駅東で働いていようと、駅西で働いていようと、地上の横断歩道を渡って駅舎やバス停へ歩いてくるのですから、中心市街地で働く人達は、歩行者用デッキにお世話になる機会が無いのです。歩行者用デッキを使わずとも、駅舎の中でエレベーター等を使えば、バリアフリーで鉄道に乗れるのです。鉄道とバスの連絡のために歩行者用デッキを造りますって言うけれど、駅舎に隣接したバスの西乗り場や南乗り場を残せば、この乗り場は雨に濡れずに鉄道からバスへ乗り換えできるのだから、歩行者用デッキなど造る必要は無いのです。バスを東乗り場に集約するから、歩行者用デッキを造る必要が出てきたのです。歩行者用デッキという公共事業を生み出すために、バス停が不便になる状況を、わざと作り出そうとしています。バス停が遠くなるわ、公共事業が必要になるわで、市民にとっても、市にとっても、何のメリットもない、「ザ・無駄な公共事業」です。
	11歩行者用デッキに致命的弱点
	近鉄四日市駅の2階と歩行者用デッキがつながるといので、近鉄四日市駅の1階と2階の高さの差を現地で測ってきました。階段は25段あります。階段1段が12cmなので、1階と2階の高低差は、3mとなります。高低差3mで、中央通りの車線まで歩行者用デッキを伸ばしていったらどうなるでしょうか。歩行者用デッキの橋桁の厚みは、1.5mほど必要なので、3mから1.5mを引くと、残りの空間は高さ1.5mとなります。つまり、車道の舗装面から歩行者用デッキの橋桁の下までは、高さ1.5mしかないのです。
	高さ1.5mなんて、人間さえも屈まないと通れない高さです。こんな高さで中央通りの車道を覆ってしまっても良いのでしょうか。良いわけありません。車が通行するためには、車道の上空には、高さ4.5mが必要なのです。となると、歩行者用デッキはあと3m、高さを上げなければなりません。歩行者用デッキは、近鉄百貨店の建物の中では、高さを上げることができません。近鉄百貨店の建物の外に出てから、高さを3m上げて、桁下高さ4.5mを確保し、その上で中央通りの車道を渡り、バス停のある歩道や緑地帯にたどり着いたら、そこから高低差6mを下って、地上に降りなければなりません。短い区間でこんなに上下移動を繰り返さなければいけない、ジェットコースターのような歩行者用デッキなんて、たとえエスカレーターなどが付いても、全くバリアフリーではありません。誰も使わなくなることが目に見えています。こんなくだらない事業に、50億円も使わないでください。
	【③歩行者用デッキ】駅改札階とバスターミナル及び南広場を結ぶ歩行者用デッキを設置
	意見:発表された図面を見ると、広場のようなくつろげるデッキではなく、横断歩道のような、そこで立ち止まることが許されない、通路のようなデッキですね。地上であれば、ゆっくり歩いたり、立ち止まったりできるのに、この歩行者用デッキは、ベルトコンベアのように、ひたすら前へ前へ進むだけ。こんな追い立てられるような歩行者用デッキは、使いたくありません。多くの人が同じ意見だと思います。このように、歩行者用デッキは近鉄四日市駅を魅力的にしないため、造るべきではありません。

歩行者用デッキの問題点

1. 構造に起因する問題点

近鉄四日市駅改札口の2階は地上から3.2mの高さがある。

この高さから歩行者用デッキをバス東乗り場へ伸ばした時のコントロールポイントとして、西町線及び中央通りの車道においては、路面から桁下まで4.7mの高さが必要である。(4.5m+道路補修等に伴う上下動余裕0.2m)

駅前広場の機能を阻害しないために、歩行者用デッキの橋脚数を絞り、支間長を長く取る必要がある。また、上下移動の歩行支援としてのエスカレーターが途中に必要であり、橋桁内にエスカレーター機器収納空間を確保する必要もある。そのため、橋桁厚を薄くできず、歩行者用デッキの桁厚及び舗装厚として、少なくとも1mが必要である。

以上の数値より、歩行者用デッキの縦断面形状は次のとおり。

○近鉄四日市駅2階と接続する、近鉄百貨店建物内の開口部区間

(百貨店の3階床があるため、歩行者用デッキの高さを上げられない)

→桁下高2.2m・路面高3.2m

→橋桁厚1m+歩行者落下防止柵高さ1.5m=デッキ全体の厚み:2.5m

○西町線の歩道区間

→路面高3.2mから路面高5.7mへ2.5m上がる

○西町線及び中央通りの車道区間

→桁下高4.7m・路面高5.7m

○中央通りの歩道及び楠並木区間

→路面高5.7mから路面高0mへ5.7m下がる

4地点において問題がある。

① 近鉄百貨店建物内の開口部区間

近鉄百貨店のメイン入口(扉を入れてすぐに、店内案内所や化粧品売り場等がある)の前を、桁下高2.2m・厚み2.5mの歩行者用デッキが通過するため近鉄百貨店のメイン入口は狭苦しいものになる。

歩行者デッキは、近鉄百貨店のメイン入口の意匠を台無しにする。

② 西町線の歩道区間

路面高3.2mから路面高5.7mへ2.5m上がる必要があるため、階段に加えて、上下移動歩行支援のエスカレーター(上り下りの両方)の設置が必要である)

技術的に解決可能であるが、建設費や維持費の増加を招く。

③ 中央通りの歩道及び並木区間

路面高5.7mから路面高0mへ、5.7m下がる必要があるため、階段に加えて、上下移動支援のエスカレーター(上り下り両方)の設置が必要である。

建設費や維持費の増加に加えて、高低差が5.7mあるため階段とエスカレーターの長さが10~20m必要となる。

その結果、歩行者用デッキの地上昇降口と、スターアイランド前から楠並木へ渡る横断歩道の位置とが干渉し、同横断歩道を計画図より東に移動する必要がある。

そのことにより、スターアイランド前のバス乗降場も東に移動させる必要が生じ、バス東乗り場のバス停全体を東へ移動する必要がある。

④ 西町線及び中央通りの車道区間

歩行者用デッキの高さが変わるポイントである西町線及び中央通りの車道の両脇には、強度確保のため歩行者用デッキの橋桁を設置する必要がある。

橋桁が建つことで、西町線及び中央通りの車道の位置は、歩行者用デッキが存在する限り変更できなくなる。

今計画により、西町線の車道と中央通りの車道の交差角が変更になるが、現在の交差角も、当時、ベストの計画であると判断して整備したものであった。

それが二~三十年経ち、時代に合わないものとして今計画で変更されるようであるが、ならば今計画の車道の交差角が、二~三十年経ち、時代に合わなくなったとして変更が必要となる事態は起きないのだろうか。

今計画は、近鉄百貨店を出てすぐの広場を狭くし、スターアイランド前の広場を広くする計画である。

今計画実施後、二~三十年後に、「平成20年代までのように、近鉄百貨店前の広場を広くし、スターアイランド前の広場を狭くするべきだ」とか「近鉄百貨店前の広場をもっと狭くして、西町線と中央通りを直角に交差させるべきだ」との議論が出て、西町線の車道と中央通りの車道の交差角を変更する必要性に迫られるかもしれない。

その時に、西町線及び中央通りの車道両側に、歩行者用デッキの橋桁が建っていたら、こういった新しい時代の声に対応できなくなる。

以上、歩行者用デッキの構造に起因する①~④の問題点を考えると、歩行者用デッキは造るべきではないと考える。

2. 利用者層に起因する問題点

歩行者用デッキを利用する人は、どんな層であろうか。

「近鉄とバスを乗り換える人や近鉄と駅東の中心市街地を行き来する人で、近鉄四日市駅の階段やエスカレーター、エレベーターを使わずに、歩行者用デッキを使って地上と駅2階を行き来する人」である。

その人は、西町線や中央通りの交差点の赤信号が待ちきれないのかもしれない。

しかし、近鉄四日市駅にはエスカレーターやエレベーター等、立派なバリアフリー施設がある。今でも地上と駅2階との行き来に困難はない。

駅のバリアフリー施設よりは貧弱になるであろう歩行者用デッキを、あえて選ぶ人がこれからの超高齢化社会においてどれほどいるのか、疑問を拭えない。

先述したように、歩行者用デッキはその途中において高低差もあるのである。

フラットな地上の横断歩道を歩くことと比べて、途中で高低差もある歩行者用デッキにどれほどの歩行優位性が生じるのか、大変疑問である。

また、近鉄四日市駅やバス停と、駅西の中心市街地を行き来する人は、歩行者用デッキは利用しない。地上の歩道だけを歩いて、バス停と行き来する。

近鉄四日市駅や近鉄四日市駅バス停の利用者の半分は占めるであろう駅西の中心市街地に用事がある人や、駅西の中心市街地に住んでいる人にとっては、バス乗り場が東に集約されても、歩行者用デッキは全く必要がない。

楠並木のバス停へ行く時も、わざわざ歩行者用デッキに上がらず、横断歩道を利用する。

このように、歩行者用デッキを必要とする人は極めて限られており、歩行者用デッキを整備しても利用者は少ないと考えられる。

費用対効果の低さが非常に懸念される。

以上、歩行者用デッキの構造に起因する①から④の問題点と、利用者層に起因する問題点を考えると、歩行者用デッキは造るべきではないと考える。

③歩行者デッキについて

・計画では駅東口から東と南へデッキが設けられているようだが、西口から西へのデッキを設ける計画は無いのか？市民公園まであっても良い。そうすれば車道を横断することなく公園への動線が確保でき、歩行者の安全が保たれる。また東西にデッキを設ける前提ではあるが、行き来ができると更に良いのではないのでしょうか？また、駅のコンコースや近鉄百貨店からのデッキへのアクセスは考えられているのか？現状の1階からのアクセスではデッキを設ける意味がない！B/T利用であっても高齢者や障害者には負担になる。

	<p>歩行者用デッキがよくわかりません。横断歩道は併設するのであれば、有効性が低いと思います。バスターミナルの前に横断歩道を作るのであれば、交通渋滞を誘発すると考えられます。</p> <p>お年寄りや足の不自由な方も多く利用されています。エレベーターがあるとはいえ、現在よりは長いはず。その方々にデッキを歩いて行けというのでしょうか。普通の人でも下を歩くほうが短時間だと渡りません。デッキは完全に屋内(天井まで壁があるもの)なのでしょうか。南口の乗降場所のような屋根だと屋根がないのと変わりません。降り込みや濡れた靴で動線が濡れて転倒の原因になると思います。特に現状でも発車しそうなバスがあると走る方も居るので、危険です。(バスの本数が少ないことや電車との連絡が悪いのも原因と思いますが。)市役所の職員や学識者ならこれくらい想定しないといけませんよね。</p> <p>駅の西と東がデッキで結ばれたら人の流れができて良いと思う。ランドマークが大事。</p>
④駅周辺	<p>高齢者及び交通弱者(障害をもつ者)にも案内板及び標識灯の設置をきめ細かくわかりやすく安心して通行できるよう努力してください。</p> <p>案内の表示が分かりにくいのもっとわかりやすくしてほしい。北と南の改札口、西と東の広場などは分かりづらい。</p> <p>初めて来る駅利用者にとってバスやタクシーその他商業施設へのアプローチにあたって、分かりやすい形態・表示をお願いしたい。</p> <p>施設計画と併せ、サイン計画やユニバーサルデザインについても具体的に示すことが必要。</p>
視点① その他	<p>西町線によって駅前商業地域と諏訪商業地域が分断されていると感じるが、基本構想ではその点に触れられていない。シテイホテル～駅東広場が車道で遮られず、歩行者空間として一体になれば安島～国道1号に至る広大な回遊空間が出来ることになり、市の顔としての魅力も向上すると思う。</p> <p>将来にわたり近鉄四日市駅周辺が四日市のシンボルとして市民に親しまれ、利便性が高くなるように計画・整備してほしい。</p> <p>今回の計画は中央通りを活用した計画となっておりますが、ふれあいモール側とのアクセスを強化して駅前の活用の一体化に注力してほしいです。</p> <p>交通整備に重点が置かれていますが、駅前の人の流れを変えることや賑わい創出が全くなされていません。人の流れがどれだけ変化するか試算されていますか？現段階では内容が薄いと思います。</p> <p>南広場について、あすなろ鉄道を利用したイベントの開催を想定し、駐車スペースではなく、「人が集う空間」として整備することであすなろ鉄道に付加価値をもたらすことができると思う。</p> <p>西町線は寂しいので通り側に店舗を構えるかオープンな形状にするとうい。</p> <p>高齢化に伴いバリアフリーに気を使っただくとともに若者が公私ともに集まれるような空間を作って頂けると楽しみにしています。</p> <p>歩行者の導線が多すぎて一番街側の利用と整合できていない。</p> <p>人の集まる場所や楽しいところ、来てよかったと思うところは清潔で美しさを保持していないとダメ。四日市はいろいろなところが汚い。</p> <p>アーケードの屋根が短いので延長して欲しい。(雨に濡れないように)西町線の近鉄百貨店側がただの壁なので店舗が並べば賑うと思う。</p> <p>「視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上「顔・賑わいづくり」とありますが、どこをどのように回遊するのですか？賑わい・もてなし空間とはなんですか？今も十分賑わっているし、十分回遊できると思います。</p> <p>四日市に初めて来た人の第一印象は「駅前の道路がとても広く快適で、くすのき並木がきれい」との声を多く聞きます。一方「駅前にしては人通りが寂しい」との声もあります。車中心の整備から人が歩いて楽しい歩行空間に重点を置いた整備に変更してはどうか。</p> <p>駅前広場スペースの確保は、近鉄百貨店の建て替えで検討してはどうですか。阪神百貨店や銀座SIXのように、諏訪西通りをまたいて、スターアイランドビルと一体のビルとして整備して、再開発したうえで、現在の新館(高層)部分を広場として整備してはどうですか。</p> <p>後は、近鉄四日市駅周辺に、雨でも濡れないような全天候型の動線を作ってほしいです。特に最近はゲリラ豪雨などがあり、雷が鳴っても安全に雨宿りができ、かつ、その時間も有効に楽しく活用できる空間作りをしてほしいです。特にふれあいモールは、雨の日は濡れるので、歩きたくないです。火災対策等が面倒とは思いますが、賑わいのためには、駅とその周辺は全天候型にすべきです。</p> <p>③駅、クスノキP、市役所、博物館、(可能なら図書館、文化会館も)を屋根(もしくは一部地下)で繋げてほしい。</p> <p>ポイントは20年後、30年後、50年後にどんな街でありたいかだと思います。その点でまず駅前に賑わいをというのは評価できます。重要な交通の結節点でもある駅前に賑わっていることはその街の価値を高めることにつながります。一方、賑わいは人が集まること、歩くことで生み出されるものですが、車がたくさん通る通りで賑わうことはありません。それは、車が通ることで、ひとは歩きにくさを感じるからで、今回のように、歩く場所を増やすことはよいと考えます。そこに歩く人を集めるためには、やはり車では交通の結節点とならず、そもそも歩かないので、やはり公共交通機関をある程度充実させることが重要になると思います。</p>

自由意見【視点②】

⑤バス専用ターミナル	<p>バス乗り場が近鉄駅に直結しないことに違和感がある。仙台駅や倉敷駅、府中駅のように歩行者デッキを利用しつつ、駅とバス乗り場が離れないほうが利用者にとって利便性がますます思われる。近鉄Pの移転が難点と思われるが。</p>
	<p>市外から四日市駅に来て友達の家に行くのにバスに乗ります。バス乗り場がたくさんあってすごく分かりにくいので、この考えは非常に良いと思います。きれいな駅前広場にしたいです。</p>
	<p>その時々自分の状況が変わるので「これ」ということを挙げるのは難しい。今は通勤も徒歩なので(バス・電車を毎日利用することはなく、アピタに買い物に駅前へ出ることが殆どです。時々、人との送迎・待ち合わせで駅西のロータリーに入ることはある。南側の送迎レーンについては正直なところ便利になったのかどうか分からない。少なくともバス乗り場は1箇所にまとめたほうがよいと思っている。</p>
	<p>バス乗降の配置が若干遠くなるが、まとめて配置したほうが便利になる。</p>
	<p>バス乗降場を集約することはよい考えだと思います。</p>
	<p>バスターミナルの集約化や中央通りの並木空間を利用する考え方は了とするが、並木空間へのアプローチ方法にアイデアが大切になると思います。</p>
	<p>実家に帰る時にバスに乗りませんが、3か所に分かれていてよくわからないと聞きます。1か所にバス停を集めるのは非常に良いと思います。</p>
	<p>渋滞しないようにバスターミナルを設けたのは良い。1か所に集約されたのは望ましい。</p>
	<p>分かりにくいバス乗り場を1つにまとめることは良いことだと思います。</p>
	<p>四日市のバス停はどこに行けばよいのか分かりにくい面があるので、集約することに賛成である。</p>
	<p>バス乗降場をアピタ前に。</p>
	<p>私は西乗り場からバスに乗っていますが、近鉄との接続は悪く、長く待つことも少なくありません。44系統と47系統のバスの利用者は四日市商業高校の生徒の方が利用されることもあり、利用率は高いと思います。せつかく1か所に纏めても長い列ができてしまえば意味がなくなってしまいます。三重交通と協力ができれば近鉄のダイヤに合わせた運行を考えるとよいかも知れません。</p>
	<p>バスターミナルはもう少し近くしてほしい。1か所にまとめるのは賛成。</p>
	<p>バスターミナルについて、今後、国土交通省港湾局が外国客船の寄港を重点施策の1つとして考えており、四日市港においても、外国客船の寄港が増加していることから四日市市内での観光を推進させるため、ツアーバスの駐車スペースの確保も期待したい。</p>
	<p>⑤ターミナルは西町線、中央通り(東部)の出入り口は要検討。</p>
	<p>東側のバスターミナルは路線バスのほか観光バスの利用も想定し、将来的には拡張・2階化も視野に入れたい。</p>
	<p>駅西がおいていかれないか心配。バスが全て東に行くから。</p>
	<p>西口からバス停が無くなって、東口へ移るのは不便になるので困る。バス停が3か所に分かれていても不便を感じない。行先によって乗場が違うのは鉄道だって同じ。近鉄四日市駅でバス同士を乗り換える人は少ない。バス停の位置案内をもっと大きく分かりやすくして、現在の位置からは動かさなくてほしい。</p>
	<p>バス乗降場を1か所に集約する構想は賛成です。</p>
	<p>バスターミナルが遠いが案としては良い</p>
	<p>バスターミナルの多層化には賛成です。岐阜駅前に負けないような広場を。</p>
	<p>バス専用ターミナルについて東側にまとめることにより、迷わずにバス乗り場に行ける。また歩行空間にすることで安全かつ有効な空間となると思う。</p>
	<p>バス停の集約は必須であるが路線バスと長距離バスは明確に分けることも必要。また、バス待ちの環境整備も検討するとともに空間の広さやベンチの配置などを具体的に示すべき。</p>
	<p>バス専用ターミナルと西町線の交差点が現状より通行が難しくなると思われる。東側のイン・アウトのみに絞ってはどうか。乗降スペースを商店街側と並木側に設けるのであれば回転スペースを並木側に設けるなど工夫できバス乗降場は現在の駅西と駅南の2か所に集約し案内表示を整備するとよい。</p>
	<p>11月19日の講演会の話では、近鉄四日市駅へは、徒歩で来る人の人数が一番多く、年々増加傾向にある。一方、バスや車を使って駅へ来る人は少なく、年々減少傾向にあるとのことでした。だからこそ、車に適した駅から、歩みに適した駅へ変わる必要がある、とのことでした。この利用傾向は、近鉄四日市駅の根深い問題を浮き彫りにしています。近鉄四日市駅は、「バスや車によって広い地域から旅客を集める拠点駅」ではなく、「徒歩によってご近所から旅客を集めるローカル駅」に変貌しつつある、ということです。ご近所のための駅、例えば川原町駅や中川原駅と同じようなローカル駅に、近鉄四日市駅は性格を変えつつあることを、講演会で紹介してくださいました。徒歩利用者が増えたから、駅周辺の道路構造を変える必要があると、おっしゃっていましたが、「徒歩によってご近所から旅客を集めるローカル駅」に変貌しつつある近鉄四日市駅に、これ以上投資する全体的な必要性は薄いともいえます。むしろ、近鉄四日市駅の拠点性を回復するべく、バスや車によって広い地域から旅客を集められるよう、「バスや車の利用者にとって便利な駅」を目指すべきではないでしょうか。よって、バスと鉄道の乗り換えが最短距離でできる現在の3ヶ所のバス停は、動かすべきではありません。</p>
	<p>今回の基本構想(案)は、バス停を駅舎から200mも遠ざけました。駅構内での歩行距離を合わせると、200m以上です。講演会での話では、バス停と駅舎との距離は、150mが限界であるとのこと。専門家が指摘する限界線を越えて遠くにバス停を配置する今回の基本構想(案)は、バス離れを加速させる「反・都市計画的」な計画だと言わざるを得ません。よって、今回の基本構想(案)に対して反対です。</p>
	<p>セントレアに行くバスはスーツケースなど大きな荷物を持って歩くのは、今の場所が楽で、電車の時間との兼ね合いもいいため乗降場が変わると困る。</p>
	<p>バス乗り場ですが、2列あるので、間違えて乗り場に行った場合、向かいの乗り場までバスの間を横断しないといけないのですか？名古屋駅や桑名駅の市営やバス乗り場ではバス乗り場で平面の横断はしていませんが危険ではないのですか？</p>
	<p>駅からすぐにバス停があると良いので、西広場はバス専用ターミナルにするほうがよいと思う。</p>
	<p>バス専用ターミナルの場所は南北東西の利用者から引っ張りあいがあるでしょうが、1か所にするのが一番大事だと思います。お金をかければもっと良いものができるでしょうが、お金をかけないようしていくことも大事なので、今の状況からするとベストの案に近いと思います。</p>
	<p>バスやタクシーを利用するのは高齢者や遠方からの客が多いのに駅から遠い場所に移転するのは基本的に良くない。</p>
	<p>バス停について、20年以上四日市に住んでいるが、どこからどのバスが発車しているのか分かりにくいので、集約してもらうのは分かりやすくしてほしいと思う。集約したうえでさらに分かりやすくするため、電光掲示板等を充実させたい。</p>
	<p>⑤のように観光客など来訪者に分かりやすい導線だと助かります。</p>
	<p>バスが駅から一番離れている場所に配置することに反対します。鉄道の次に輸送能力のあるバスは、一番近くの乗り換えやすい場所に配置すべきです。近年の駅前広場での交通機関の配置は、乗車人数に配慮して、近い順にバス、タクシー、送迎車の順に特に配置しています。また、バスが駅から離れることは、バスの利用客の減少につながります。送迎車を一番近い位置に配置することは、送迎車の増加を促してしまいます。バスに人を乗せる努力をすべきです。商店街の活性化はバスと切り離して検討すべきです。現在出入り経路が複雑化している、駅西の駐車場について、出入りルートを整理して、駅西バスターミナルの面積を確保してはどうでしょうか。</p>
	<p>⑤バス専用ターミナル:近くのマンション住民からやかましいとの苦情がでるかも。混雑する。事故のもと。朝:西・東芝・酒商生、南:四郷高生・メリノール生の人達を一か所に集めるのはどうか。</p>
	<p>講演会のお話を聞きましたが、評価は高くならなかった。バス停まで駅から150m以内が望ましいと先生は言っていたのに、今の案では駅から200mの所にバス停を造ろうとしている。バス停は西口も南口もいまの位置に残してほしい。会場で出ている、西口へのバス集約はとても良いので、是非西口に集約してほしい。市一番の中心駅が徒歩で駅にやってくる人を中心に考えるのはおかしい。中心駅だからこそ鉄道、バス、車で駅にやってくる人を中心に考えるべきだ。徒歩で来る人の中心駅は郊外駅だ。</p>
	<p>バスの乗り換えが便利になると言うがバス利用者は近鉄四日市駅を目的地とする人が多く、近鉄四日市駅で乗り換えて別の郊外に行く人は少ない。よってバス同士の乗り換えをとことん便利にする必要性は低い。市立四日市病院へは近鉄四日市駅を経由する直行バス路線がいくつもあり市立四日市病院への利便性のために近鉄四日市駅のバス乗り場を1か所にする必要性は薄い。</p>
	<p>また、バスの列に並んでいても寒くないようにしてほしいです。</p>

<p>1) 歩道～並木空間をバスの乗客が横断する危険性が高い。又並木空間は西向きしか利用しない。 ⇒バス乗客は並木空間を中心にバス乗車するレイアウトが良いのではないか？ 西向きも東向きもホームが同じ。くすのきP出口は移設する。</p>
<p>⑤バス専用ターミナル案では、バスの乗降場所が駅から遠くなるため、乗り継ぎ等で不便になるし、活動の低下につながるため、絶対反対。(高齢者は、少しの距離でも歩くのが大変な労力となるため、バス停が遠くなれば、出かけるのをやめてしまう。超高齢化の時代に逆行することをしないでほしい。工事に係る費用を、超高齢化の時代に備えたことに利用してほしい。) 東バス乗り場について、バス待ち行列による歩行空間の阻害とあるが、歩行者の阻害となるほどではない。マナーよく並ぶように、誘導したらいいだけ。 交通機能の分散を現状課題に挙げているが、分散しているおかげでおかで、混雑・渋滞を避けれを避けれていると思う。 ・「商店街の賑わいへ寄与などを考慮したバス乗場の配置検討が必要。」とあるが、商店街だけに配慮するのは、おかしい。この案は南、西バス乗り場付近の店舗をないがしろにしている。 バス専用ターミナルも好ましいと思います。今のシステムでは何処からバスが出るのかわかりにくいです。まとめることで利便性が増すと思います</p>
<p>バス停を東乗り場に集約することで、近鉄四日市駅からバスに乗るまでの距離を、ものすごく遠くしている。西乗り場と南乗り場は、駅の真横から屋根付きで乗れるのに。アーケードがない、緑地帯の新バス乗り場は、雨に濡れ放題。この計画は、バス利用者に対する壮大な嫌がらせ。</p>
<p>バス乗り場の東側への集約。1箇所に集まって便利になると書いてあるが、全く違う。例えば私は、三重団地からバスに乗って鶴の森の事務所へ勤めているが、今までは西乗り場から乗車できたのに、今後は近鉄線を越えて東乗り場まで行く必要がある。しかも東乗り場は、駅舎に隣接しておらず、バス停の配置によっては、農協ビルの向かい側まで歩く必要が出てくる。バスの東乗り場は、駅舎から放射線状に伸びた、一番不便なバス停であり、これこそ真っ先に廃止すべきバス停なのだ。一方、バスの西乗り場と南乗り場は、近鉄四日市駅舎と隣接している。雨に濡れず、最短距離で、鉄道からバスに乗り換えることができる。その何が悪いか。あれだけ、公共交通を利用しましょうと、市は呼び掛けているのに、バスを今より不便にして、公共交通離れを招きたいのか。こんな「公共交通の改悪事業」に、血税を50億円もつぎ込むという。ふざけるな！ バス停3箇所あっても、西と南は駅舎と一体の乗り場だから、それでいい。並木の中にバス停造るといけど、木があるために小さな屋根しか造れないから、雨風が強い日は、バス待つ間に、びしょ濡れになる。</p>
<p>コンパクトシティ政策で有名な富山市のライトレールは、電車とバスが同じホームで乗り換えできる。そのことが公共交通機関を用いた移動時間の短縮をもたらす、公共交通機関の利用促進と、市街地のコンパクト化に寄与している。四日市市は今回の計画案により、近鉄電車のホームとバス停の距離を遠ざけ、公共交通機関を不便にする政策を行おうとしている。現在のバス停の方が、近鉄電車とバスの乗り換え距離が短く、雨にも濡れず、これを変更する必要は全く無い。東海道新幹線の乗り場案内の数字は、人の頭位の大きさの数字が用いられている。このような大きな数字や文字を用いて、3カ所のバス乗り場を駅構内や街中で表示すれば、バス乗り場が3カ所に分かれていても何ら不便は無い。50億円も使うのなら、その500分の1の1,000万円で、バス乗り場の案内表示を抜本的に大きくするべきだ。こちらの方が、はるかに投資効率が良い。効果的な投資について、公認会計士たる森市長の見解を問う。</p>
<p>笹川団地や三重団地へ行くバス乗り場が、西口から東口へ移動するんだって。東口の歩道は現在あるバス乗り場があるから、新しく移ってくる笹川団地や三重団地行きは、並木のバス停から乗ることになるんだって。雨の日は、バス待つ間に、ずぶ濡れになるんだって。そんなことされたら、とつても不便だよ(泣)やめてよー、森市長。せっかく投票したのに。(泣)</p>
<p>近鉄百貨店の食品売り場で夕食を買って、食品売り場の横にあるバス停から笹川行きのバスに乗って家に帰っているのに、それができなくなるのですね。私、森市長のこと、誤解してた。実は、市民の敵だったんだ。</p>
<p>市外から訪れた人が、近鉄四日市駅から同時に何本ものバスに乗るでしょうか。目的地へ行くバス停に、早く確実に辿り着ければ良いのではないのでしょうか。何本ものバス路線が、同じ区間を走ることがありますが、そのようなバス路線は、現在でもバス乗り場が近くにまとめてあります。問題は、駅構内や駅周辺におけるバス乗り場の案内の文字が、小さすぎることです。No.10で「最少の投資で最大の効果」さんが言われたように、東海道新幹線のホーム案内のように、人の頭と同じくらい大きな文字を使って、駅構内や駅周辺で明瞭にバス乗り場を案内すれば、バス乗り場が3箇所に分かれていても、迷いません。50億円も使うなら、バス乗り場の案内表示の改善に使ってほしいです。</p>
<p>「四日市駅周辺の価値を高めるために、笹川団地や三重団地へ行く人は、駅から離れた、遠くのバス停へ移ってください。」だって。申し訳ないけど、NOです。あなたの言い分は、市民の幸せよりも、不動産価値の方が大事なことですね。不動産会社の方ですか。市政が大事にすべきことを、間違っています。それに、市民の幸せを犠牲にするような駅改造をしたら、近鉄四日市駅の価値は下がります。あたし馬鹿だけど、鉄道とバスの乗り換えを便利にすることが大事だってことは、覚えているよ。鉄道とバスの乗り換えを不便にする、今回の計画に反対することは、エゴではなく、みんなの幸せになることだと確信している。</p>
<p>【⑤バス専用ターミナル】3箇所に分散したバス乗降場を駅東側の中央通り北側に1箇所にまとめて配置 意見:バス乗降場が3箇所でも、不便を感じません。毎日、同じバスに乗るのです。「Myバス停」は決まっていますから、3箇所でも1箇所でも利便は同じです。観光客は、自分が乗りたいバス停はどこか、一瞬考えるでしょうが、大きな案内図と大きな掲示板が駅構内の各所に設置されていれば迷いません。あすなろう鉄道の乗り場も近鉄から離れていますが、今のままで良いと市は判断しているのですよね。そうであれば、あすなろう鉄道の乗り場に隣接したバス乗降場も、今のままで良いはず。よって、バス乗降場を1箇所に集めるのではなく、あすなろう鉄道の乗り場と3箇所のバス乗降場を、もっと大きな案内図ともっと大きな掲示板で案内することに、税金を使ってください。 また、駅への送迎車両を13台配置するために、西広場と南広場からバス停が無くなります。西広場と南広場のバス停は、雨脚が強い日や風が強い日でも雨風をしのぐことができ、飲食店や百貨店の食料品売場もバス停に面しており、バスの発車時刻を待つには、とても条件が良いバス停です。飲食店や百貨店がバス停に面しているからこそ、買物に便利なので、車ではなくバスに乗ろうという気持ちになり、毎日バスを利用しています。西広場と南広場から飲食店や百貨店に面したバス停が無くなり、雨風に晒される並木のバス停へ移ったら、バスの魅力は大幅に下がり、私を始めとして多くの人々が、バスを利用しなくなると思います。市は広報等で「公共交通機関を利用しましょう。」と呼びかけていますが、今回の計画が実行されると、バス利用者は確実に減ります。市の政策と逆行したことを行うのですか？</p>
<p>今回の構想(案)に反対します。 なぜなら、近鉄四日市駅西側で住み、働き、学び、憩う市民の存在を、甚だしく軽視しているからです。四日市の顔である近鉄四日市駅を整備すると言いながら、機能が充実するのは駅東口のみです。駅西口は、笹川団地・三重団地・桜団地・あがた団地・美里ヶ丘団地など、多くの人々が利用するバス路線が無くなり、タクシーと送迎車だけになってしまいます。バス停の代わりに駅西口広場を造るといいますが、すぐ近くに市民公園や鶴の森公園があるため、こんな小規模な広場では憩いません。使われない広場など、税金の無駄遣いです。駅西口を利用する人達は、駅西口広場など望んでいません。なぜなら、近鉄四日市駅の駅舎内である、東西連絡通路や西口バス乗場への広い階段で、待ち合わせやバス発車時刻待ち等ができるからです。よって、駅西口広場は使いません。駅西口広場は本当に、必要とされていない広場なのです。笹川団地・三重団地・桜団地・あがた団地・美里ヶ丘団地などのバス路線が、駅東口へ移ってしまうと、距離が遠くなり、本当に不便です。こう書くと、「それは市民のエゴだ。」と市の人は言うでしょう。では聞きますが、公共交通機関を便利にしてほしいと望むことは、市民のエゴですか？ 職住近接を望む望むことは、市民エゴですか？ 違うでしょ。公共交通機関を便利にすることも、職住近接を図ることも、四日市市の政策ではないですか。私は、四日市市の政策に沿った主張をしています。西口バスのりばを東へ移転すると、近鉄四日市駅西側で住み、働き、学び、憩う市民にとって、バス停が遠くなり、職場と住居が遠くなります。西口バス乗場を東へ移転すると、笹川団地・三重団地・桜団地・あがた団地・美里ヶ丘団地などに住む人は、バスを待つ間に買い物ができなくなり、公共交通機関が不便になります。これらのことは、四日市市の政策に反するため、西口バス乗場を東へ移転することに反対します。また、西口バス乗場の跡地に西口広場を造ることは、費用対効果が薄く、四日市市の財政に悪影響を与えるため、西口バス乗場を東へ移転することに反対します。</p>

3か所のバス乗り場を東の1か所に統合することには反対である。その理由は下記のとおり。

(1) 鉄道とバスの乗り換え

この場合、乗客が行きたい場所は決まっていることが多い。よって、目的地へのバスがどこから発着しているのかを、鉄道駅構内において視認性の高い地図や標識等によって明瞭に指し示すことができれば、乗客はそこに直行するためバス乗り場が何か所でもよい。むしろ、鉄道駅ホームとバス乗り場とが、どれだけ近いかが重要な問題である。現在の近鉄四日市駅は、バス西乗り場とバス南乗り場において鉄道駅階段の直近にバス乗り場を設けており、鉄道とバスの乗り換え距離を可能な限り短縮している。しかし、構想では、バス西乗り場とバス東乗り場を東に統合するとされている。バス東乗り場の歩道上バス停は既に使用されているため、バス西乗り場とバス南乗り場のバス路線の多くは、楠並木に設けられるバス停が割り当てられると考えられる。構想によれば、楠並木に設けられるバス停は、農協ビルの前まで東方向に伸びる。現在、バス西乗り場とバス東乗り場では、鉄道駅階段の直近でバスに乗り換えることができるが、構想実現後は、駅舎から出て、楠並木の中を農協ビルの前まで歩く必要が生じる。その距離は200mにも達する。また、バス西乗り場とバス南乗り場は鉄道駅階段の直近であることに加え、鉄道駅舎から歩道上へ突き出た深い庇の下にある。庇が深いため、強い雨でも雨に濡れないことが多く、また背後は鉄道駅テナント建物があるため町風時の風の通り抜けも限定される。一方、楠並木に設けられるバス停は、樹木と干渉するため、小規模な屋根しか設けることができない。また、建物から離れて島状にバス停が設けられるため、強風時は、縦横無尽に風が通り抜ける。そのため、強風降雨時には、楠並木の農協ビルの前まで歩く間、及びバスを待つ間に、びしょ濡れになる恐れが高い。さらに、楠並木の表面は土であるため、降雨時にはぬかるんで靴や衣服を汚すほか、転倒等の事故も危惧される。以上のように、バス乗り場を東に統合することによって、鉄道とバスとの乗り換え時に①移動距離が長くなる②強風降雨時に雨でびしょ濡れになる③降雨時にぬかるみで靴や衣服を汚し、転倒のおそれもある。といったデメリットが生じる。

(2) バスとバスの乗り換え

この場合、バス乗り場は1か所のほうが良い。しかし、近鉄四日市駅は中心市街地の最も中心である。ここを目的とする乗客がほとんどであり、バスからバスに乗り換えて、ここを通り越していく乗客数はわずかではないか。また、市立四日市病院を目的地とする乗客に対しては、郊外から近鉄四日市駅を経由して市立四日市病院までバスが運行されているので、乗り換える必要はない。以上のことから、近鉄四日市駅でバスからバスに乗り換える乗客数は少ないため、バス乗り場が3か所であっても、乗り場案内を改善することで対応できる。

(3) バスでの往復(中心市街地 自宅等)

通勤・通学・買い物等で定期的にバスを利用している人達は、自宅等を通るバス路線しか乗車しない。そのため、自分が利用するバス停の位置さえ覚えておけば、バス乗り場が3か所に分かれていても不便はない。重要なのは、中心市街地の目的地(会社、学校、商店、飲食店等)とバス停との距離である。中心市街地の会社、学校、商店、飲食店等は、近鉄四日市駅を中心にほぼ同心円状に広がっている。駅東には商店街や市役所等があるが、駅西にはラスクエアや文化会館等があり、どちらかの利用者が圧倒的に多いという状況にはない。駅東利用者にとってバス西乗り場は遠いし、駅西利用者にとってバス東乗り場は遠い。現在は駅東と駅西の利用者双方にとって「お互い様」という状態にある。しかし、構想によって、全てのバス乗り場が東乗り場に集約されると「なぜ駅東利用者ばかり優遇されるのか」という不公平感が駅西利用者の間で高まる。また、バス西乗り場は鉄道駅舎に隣接しているが、バス東乗り場は駅舎から200mも離れている。バス東乗り場は降雨時に濡れる・ぬかるむというおまけも付いてくる。さらに、バス西乗り場は近鉄百貨店の食品売り場に面しており、バス待ちの間に、食品売り場で夕食等を購入する人も多い。バス東乗り場の周辺でまとまった食品を購入できる店は、中央通りから奥まったスーパーサンシしかなく、楠並木に設けられるバス停からはさらに遠いし、横断歩道も狭む。バス停を東乗り場に統合すると、帰宅時に食品等を購入してバスに乗るライフスタイルの人達からは、とても不便である。バス停の東乗り場への統合は、「近鉄百貨店ではなく、諏訪栄町の商店街で買い物してほしい」との意図が隠されていると思うが、バス停を不便にしてまで、その目的を達成しようとするのは、行政のやりすぎである。公共交通は「スムーズな移動」を第一としなければならない。自動車交通に押されている地方都市ではなおさらである。商店街振興のために、バス停を不便な場所に移して、最も大事な「スムーズな移動」を犠牲にすると「悪政ここに極まれり」である。

(4) 楠並木の保全

楠並木にバス停を設けることによって、楠の根が、毎日多くのバス利用者に踏まれることになる。土の上からであっても毎日多くの人に踏まれれば、根は傷む。その結果、楠は弱り、枯れてくる木も出てくるだろう。楠並木を活用しようとしたら、楠を枯らしてしまったという、本末転倒になりかねない。

(5) まとめ

以上の理由により、3か所のバス乗り場を東の1か所に統合することに断固反対します。構想の実現により喜ぶのは、バス利用者を客として見込める諏訪栄町の商店街と、バス停は近くになって便利になる市役所職員であり、多くのバス利用者と駅西利用者と楠の木は大いに泣かされることになる。こんな理不尽な政策は、断じて許すわけにはいかない。

⑤バス専用ターミナルについて

・B/Tを1箇所に集約する点は評価するが、東側の北側車道を潰してまで作る必要性はない！乗降客の利便性からすれば西口乗り場にバス・タクシー集約し、バスタ新宿のような多層階のB/Tにしてはどうか？またJR名古屋駅のJPタワーのように1階部分への金融機関や商業施設などの誘致。現状より利便性がよくなる。

計画の図面で、エアコンのきいたバスの待合室が設置できるようには見えません。バスを数十分待っている間、待合の状況は暑いまま、寒いままでしょうか？座る場所はどのくらいあるのでしょうか？

電車-バス間の動線が長くなりすぎだと思います。乗り継ぎを円滑にするのは、「動線をいかに短くするか」だと思います。「デッキで快適に移動」とか「デッキで円滑に乗り継ぎ」なんて路線バスをご利用の方の意見を聞いたのか疑問しいくらいです。

⑥観光バス 観光バス乗降場、駅西南側にも必要ではないか。(歩道広いがあまり利用されていない)

観光バスは今の所がいいです。駅に近い所。

観光バスPを増やしてほしい

観光バス3台分では少ない。バスターミナル近くに乗降のみの場所を設けた方が良い。

(懸念事項)観光バスの位置が駅から遠いことが懸念

観光客のためにバス乗り場を1か所にするとありますが、観光客がバスを利用する割合が高いとは思いません。乗降の調査で観光客が多いとの調査があれば示してほしいと思います。どこにバスで観光するのでしょうか？

観光バス乗降もバスターミナル(西広場へ)にまとめる(遠い)。

唯一評価できるのは、観光バスの乗り場を市民公園前にすることです。朝の出勤時に西口ロータリー周辺に観光バスが来られると路線バスの遅延の原因になるので、これは助かります。

⑦タクシー タクシー乗り場(東側)にタクシー待機場が必要と思われる。

東広場のタクシー乗り場を南広場に集約してはどうか(東広場に客の待機スペースがあれば別だが)。タクシー乗り場と送迎車両は分けたほうがよいのでは。

タクシー乗り場が比較的裏の方にひっそりとあるのは、見栄えが悪いと思います。

⑧送迎車両 所管は三重県公安委員会であるが、高齢化を踏まえ、将来高齢運転者等専用駐車区間制度に基づき、高齢者等の駐車スペースを十分に確保する必要があり、対応できるよう願う。

送迎車両13台は少ない。もっと多く見積もるべき。

南広場の送迎用車両の台数を出来るだけ多く確保をお願いします。

自家用車スペースを6台では少ないので、もうすこししてほしい。

⑧⑨に関して西広場南広場に13台配置したとしても使用する人は少ないと感じる。現状西広場において一般車両が停車できることを知らない人も多い。

四日市駅に送迎した時に安全に停められる所が欲しい。

西広場のタクシー乗り場付近が普段車で来ない人にとっては、どこを歩いていいのか悩むのもう少し分かりやすくしてほしい

⑧について西広場は自家用車とタクシーが混ざってしまう点と、近鉄百貨店への買い物のための利用という目的外利用の恐れがある。西広場の西側道路を北行きの一方通行にしてタクシーと自家用車を分離する。

送迎車両の駐車を有料にする。

	<p>車で送るときは近く、迎えは少し離れてもいいと思う。送と迎を分けてはどうか。</p> <p>キスアンドライドを高架下で使用するとさらに渋滞が心配です。</p> <p>送迎車両のスペースは現状の利用から20台程度あってもよいと思う。</p> <p>送迎車両待機場は案の場所がよいが、西側広場に大きなドーム状の造りを備え雨をしのげること。</p> <p>送迎車両の確保は必要であると思います。送迎の為に少し長くとめておける場所の確保があると、通行のさまたげになる駐車が少なくなると思います。</p> <p>駅前に自家用車を止めさせるのは品位がないと感じる。そこに住む市民の程度が知れる(自分勝手な市民と思われる)ので、やめた方がいいと思う。この機会に。</p> <p>⑧については駅に入るまで雨が当たらずに結局高架下を利用する人がいる。</p> <p>送迎車両13台は少ないのでは。人が集まる四日市を。パークアンドライドを進めるのであれば近鉄沿線での駐車場整備をしないと苦しい。</p> <p>送迎車両が改札口に一番近い状況をやめてほしい。四日市へは公共交通機関で来るように誘導する仕組みにも取り組んでください。</p> <p>送迎車両を中央通りから離れた場所にするととても問題があると思う。南広場の送迎スペースの利用状況をもっと検証してほしい。現状の利用状況からすると上下線にそれぞれ必要で、中央通り沿いにスペースを確保すべきと考えます。</p> <p>送迎車両13台は少ないと思う。現状の高架下で多い時は2重に止まっている。送迎車両スペースは駅から雨に濡れないように。</p> <p>現状の乗降車両の台数からすると送迎車両の計画台数が少ないのではないかと。中途半端に近接に乗降スペースを設けるのであれば無しのほうがよいと思われる。もし設けるのであれば規制等をきっちり計画する方がよい。</p> <p>(意見)送迎、乗降しやすい環境をつくれれば駅利用者も増えるのでは(送迎の際の待機場所があればありがたい)。</p> <p>高架下が駐車場になっているので、あすなろう鉄道前にある乗降場のように停車しても大丈夫な空間が整備されるので安全になると思います。</p> <p>⑧送迎者対策(Kiss & Ride)「2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置」に『快適』を挿入できませんか？乗降場所での「人」が悪天候による利用が忌避されないような対策が必要と思われる。例えば、雨・雪・風を避けるような施設の設置。交通結節点の利便性の向上には、快適性の付加も必要と思います。</p> <p>⑧送迎車両が2列なのは車の乗降を車の間ですということですか？危険と思われますが、2列での送迎の実施例はありますか？</p> <p>送迎車両は足りないのでは高架下に1車線分のスペースを作ってはどうか。駐車禁止にしても、停車は無くならないと思う。</p> <p>送迎場所については、2箇所とも屋根を付けて雨の日でも乗りやすくしてほしい。また、足の不自由な人などの為にできる限り駅の改札から近くしてほしい。</p> <p>現状の高架下でもいつも10台以上の車が駐車しているため、送迎車両13台では少ない。20台以上必要。</p> <p>送迎者スペースをもう少し考えていただきたいです。現状の高架下に送迎車が多いのは、改札に近いからに決まっていますよ。歩きたくないわけですよ。それなのに、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(案)を見ると、現状南バス乗り場からデッキを経て、改札にいたるのは、改札から遠ざけてるんですね。これは不便じゃないですか。また、案にある近鉄四日市駅前の送迎車の部分は、ただでさえ近鉄百貨店に行く車で混雑する道路を経由するので大渋滞間違いなしですよ。</p> <p>⑧送迎車両:結局違反車両でいっぱい。いっそうのこと高架下に停車スペースを設けては。</p> <p>現在、駅前での送迎が高架下に集中しているのは、駅や百貨店へのアクセスはもちろんのこと、雨天時に傘が不要で濡れないことやお年寄りや身障者や妊婦等なるべき負担感のない点から選ばれて、自然に送迎ポイントになっていることを考えれば、新たな送迎場所にはより駅に近く、段差もなく雨風にあたらず行ける場所ということが必要不可欠と考えます。これからの高齢化に対応した人に優しいまちづくりをお願いします。</p> <p>くすのきパーキングから直接、駅にアクセスできる地下道を通してほしいです。</p> <p>① 近鉄四日市駅からの乗客を第一ターゲットとしているようですが、その乗り降りの流れを評価しておりますか？朝、近鉄四日市から乗って、名古屋や津方面へ出かける人は、つまり周辺からバスや自家用車、自転車などで近鉄に乗る人です。その人たちがデッキなどで喜ぶでしょうか？送迎されているとしたら、送迎用スペースが縮小して迷惑するだけではないでしょうか？このあたりは塾通いの生徒も多く、夜などはその送迎で車が停まりますが、そういうことが配慮されていません。</p> <p>② 四日市ではバス自体が非常に不便な乗り物です。名古屋と比べると、地下鉄がない、市営バスがないため、バス運賃が非常に高い。結局、四日市市内は車で移動せざるをえず、駅前といえど、乗降場所や駐車場所を備えないと利用しづらいということです。</p> <p>⑧⑨⑩⑪</p> <p>・車道空間で、2車線にできるのあれば(⑩車道空間の案)、高架下の3車線のうち、1車線を送迎車両用とする方が、動的にも理かなっている。</p> <p>また、駅前に車のためのスペースはある程度は必要ですが、交通弱者のためのスペースとし、一般の方のスペースは出来る限り減らすことも必要と思います。多分、今の四日市では難しいですが、20年後の四日市で本当に車に頼り続けるのが正しいのか？と思います。</p> <p>【⑧送迎車両、⑨高架下】駅への送迎車両を西広場と南広場に13台配置(中央通り高架下の路肩は駐車禁止)</p> <p>意見:中央通り高架下の路肩に駐車することが好ましくないことは分かります。</p> <p>しかし、駅前のスクランブル交差点に面した、あんなに便利な南口の送迎スペースが、多い時で3~4台の車にしか使われていません。</p> <p>西広場と南広場に駅への送迎車両の停車場を13台確保しても、現在の南口の送迎スペースのように、利用されないのではないのでしょうか。</p> <p>駅への送迎車両の配置のために、西広場と南広場からバス停が無くなります。前述したように、バス利用者が被る被害は甚大なのに、それを補って余りある効果が生まれるとは思えません。</p> <p>駅への送迎車両の停車場を現在より増やすのは構いませんが、バス停は西広場と南広場に残してください。バス停を西広場と南広場に残せる程度に、駅への送迎車両の停車場を造ってください。</p> <p>また、一般車の送迎が四日市駅はとて多く混雑します。その対策が現状では必要と思いますが、このための対応が一番この計画は弱いと思います。乗降の広さが少なく、西広場の乗降場が2列なのは論外です。観光客や初めて来る人が利用するのは、ビジネスならタクシー、私的では一般車の送迎が多いと思います。</p> <p>3点目:送迎車両用スペース</p> <p>駅西口、南口の送迎車両用スペースについてですが、高架下を完全に駐車禁止した場合、現在、高架下に駐車している車の数をさばけるほどの収容能力はあるのでしょうか。大変疑問です。また、中央通りへの合流がスムーズにできない限り、市民は高架下を送迎に使い続けると思います。</p> <p>⑨高架下</p> <p>高架下の駐車禁止大賛成である。駅や中心市街地へは公共交通で行きましょう。</p> <p>高架下は需要があるから車が停まっていると思うので活用してもよいのでは。</p> <p>中央通り高架下の路肩は駐車禁止になるとよい。</p> <p>送迎車を駐車禁止にしても違反者が停めるケースが予想されるため、高架下北側の路肩はバスの降車と使用する、または西広場タクシーを削除して移動させ、タクシー乗降場待機場所として高架下を活用して、一般送迎車は物理的に止められないようにするのが良いと思います。また歩行者用デッキがつくられると自ずと南広場利用に移動する可能性があると思います。送迎車の懸念はあすなろう鉄道側の高架下に集まる可能性であります。</p> <p>高架下の車両が無くなるのは良いことだと思う。新しいスペースでの無断駐車対策も行って欲しい。</p> <p>整備後の高架下は駐車しない対策が必要。</p> <p>(懸念事項)高架下付近の混雑時の渋滞</p> <p>また、車での利便性の一因となっている、鉄道高架下での車の乗降を禁止すべきではありません。</p> <p>⑨高架下「路肩への駐車を禁止します」を『駐停車禁止』とすべき。一時的な停車も円滑な交通流のさまたげになります。</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>高架下を駐車禁止にしても駐車する人は多いと思う。抜本的な対策が必要。</p> <p>送迎車を駐車禁止にしても違反者が停めるケースが予想されるため、高架下北側の路肩はバスの降車と使用する、または西広場タクシーを削除して移動させ、タクシー乗降場待機場所として高架下を活用して、一般送迎車は物理的に止められないようにするのが良いと思います。また歩行者用デッキがつくられると自ずと南広場利用に移動する可能性があると思います。</p> <p>6人間の行動を無視した計画</p> <p>近鉄高架下を駐車禁止にすることで、近鉄高架下の中央通りを片側2車線にするとあるが、空理空論を振り回すにもほどがある。</p> <p>近鉄高架下を駐車禁止にするといっても、24時間365日、警官が立つわけではあるまい。断言する。送迎のために近鉄高架下の中央通りに停める車は、絶対に根絶できない。車で送迎する時は、時間に余裕が無い時も多い。そんな時、わざわざ信号を曲がって、奥の送迎専用スペースまで行くか？そのまま直進して近鉄高架下に停めれば、すぐに車から乗り降りできるのだ。焦ってやむを得ずとか、お願いだからちょっとだけ見逃して〜とか、駐車禁止を本当に知らなかったとか、寡黙な確信犯とか等、人間の諸々の心理状態が原因で、近鉄高架下の中央通りに停める車は、必ず出現する。そんな時、近鉄高架下の中央通りが片側2車線しか無かったらどうなるか。</p> <p>血管の内側にこびりついたコレステロールのように血流を止めてしまい、中央通りは、たちまち大渋滞になる。現状の片側3車線+停車帯が、円滑な交通を確保する上で必要だ。この計画の立案者は、人間はいかなる生き物であるのか、もっと現実に学んだ方がいい。市の広報をきちんと読む善良な市民が、近鉄高架下の中央通りに停めているのだ。距離の短縮。時間の短縮。この誘惑に抗うことのできる人間はいない。だからこそ、距離と時間を短縮すべく、交通機関や通信機器は、これほどまで発達してきたのだ。人間て、そんなものなのだ。</p> <p>それから、自家用車の送迎は、高架下での乗降の根絶は不可能です。人間の行動心理を無視しています。ルールを守る理想的な人間ばかりだったら、警官がゼロ人になっても、この世から犯罪は無くなります。家の鍵はいりません。選挙の投票率は100%になります。そんなありえない理想論で、まちづくりを考えないでください。もっとドロドロした、現実の人間に立脚して、まちづくりをしないと、とんでもない混乱が生まれます。根絶できない高架下での乗降があっても、スムーズな交通を確保するために、中央通りは、現在の片側3車線+停車帯は、絶対に必要です。</p> <p>⑧送迎車両、⑨高架下について</p> <p>・基本、送迎させない駅前を作るべきである。少しでも停車できるスペースがあるがために身勝手な停車を許すかたちになっているのが現状！高架下は原則、駐車禁止にも関わらず待ち合わせによる停車=駐車が横行している！！公共交通と一般車(送迎含む)を区別した環境作りが必要である。一般車は現在の南乗り場に集約し、デッキを設ける前提ではありますが動線は確保出来ます。高架下は昨今問題となっている集配業者等の荷降ろしスペースにしても良いのではないかな？</p>
その他	<p>タクシーやバスの運転手のマナーの向上に努めてほしい</p> <p>自転車駐輪場が確保されるのか気になります。</p> <p>自転車置き場とトイレが少ない。</p> <p>自転車置き場がないので計画に盛り込む。</p> <p>自転車置き場を基本構想に盛り込む。</p> <p>近鉄パーキングへの渋滞がこれを機に解消されることを期待します。一番街等の駐輪場が問題化していると思いますので駐輪場の再整備を合わせて考慮頂きたい。</p> <p>近鉄パーキングの渋滞と送迎車両とのバッティングへの対応が必要。地下空間を活用したバス、タクシーターミナルは移動距離から有利では。(必要な投資と思う)</p> <p>加速度的に進化する車のあり方(EV車や自動運転)への対応を見据えた整備が必要。</p> <p>タクシー乗り場とバス乗り場は極力同じエリアにしたほうが移動手段の選択が広がり移動が便利になると思う。</p> <p>整備の際、バスターミナルやタクシー待機場所など特定の車両が入るスペースの出入り口に「ライジングポラード」を設置すると、よりスマートな広場運営が可能になると思う。</p> <p>くすのきP出入口は難しいですが頑張ってください。</p> <p>くすのきPとの連動構想を配慮すべき。</p> <p>車線減少により近鉄百貨店利用者の車が渋滞している。近鉄Pを利用する車の導線を考えては。</p> <p>くすのきPを安くするか無料にすれば子供が集まり緑の広場が賑うと思う。</p> <p>くすのきパーキングの再利用を考える。</p> <p>自転車駐輪場の配置や荷捌き場の設置について考え方を示すべき。</p> <p>(懸念事項)バス専用ターミナルへの一般車両の進入、駐車</p> <p>高架西交差点(近鉄Pに向かう交差点)での混雑、渋滞の発生が懸念される。</p> <p>バス降車後、すぐ近く(目的地への最短距離)と判断するため道路のバス前後を横切る人が続出する。今でも住友電装前から西方向の短い横断歩道、北方向はルールを守らない人が多数。守らざるを得ない構造でないド</p> <p>今回の構想は、近鉄四日市駅の交通拠点性を高めるものではない。なぜならバスの本数や路線数は変わらず、鉄道の本数や名古屋への所要時間も変わらない。バスや鉄道の本数をそのままにしてバス乗り場を左から右に動かしたところで交通拠点性は何も変わらない。今回の構想を実行しても交通拠点性が変わらないのであれば、近鉄四日市駅周辺に新たな民間投資が誘発されることはなく、投資効果の低い計画である。よって今回の計</p> <p>今までは大金をかける前提ですが、交通に関して、50億円もの大金をかけずに改善するには、中央通りから駅西口ロータリーに入る交差点をバス以外進入禁止にすればよいだけだと思います。近鉄の特別ご招待会などがあると近鉄Pの待機列が中央通り西行きの右折レーンを塞ぎ、バスが大幅に遅れて大変不快な思いをします。これとロータリーに進入する車がなくなるだけで十分だと思います。後は、駅周辺の固定資産税を上げて、駐車場代を上げれば公共交通機関の利用促進になると思います。それに加え、中央通り高架下を三重団地笹川線のバス停にし(一番本数が多く、近鉄四日市が終着ではないバスがロータリーに入らなくて済むので、近鉄四日市で降りない人にも良いことだと思います。)、住友電装前の南ロータリーを自家用車の送迎用にして、そこに雨に全く濡れない設備を作り、動く歩道で近鉄の改札とつなげばよいと思います。高架下に止められるのは、雨でも濡れなくて歩く距離が短いからです。現状の南口の乗降場所は、雨だと一度濡れ、歩く距離もあるので、あまり利用されていないと思います。</p> <p>2) 近鉄四日市駅、あすなろう四日市駅~市役所~JR四日市駅へのアクセスが悪い。 ⇒市役所経由の発着を増やしてほしい。</p> <p>3) 鉄道とバス利用時の料金問題がでてしまう。 ⇒鉄道利用者がバスと併用したサービスを提供してほしい。</p> <p>歩行者と自転車の対策はどのようになるのでしょうか？自転車レーンを作る割には、自転車の利用者を増やそうとはこの構想内に見られません。他の都市では自転車利用を促すことをコンセプトに入れたりしていますが、どうでしょうか？全体的にバリアの解消を目指しているのかどうか分かりませんが、ノーマライゼーションは基本です。</p> <p>駐輪場スペースがほしい</p> <p>70m道路の有効利用(バス待ち)市民公園前。</p>

自由意見【視点③】

<p>⑩並木空間</p>	<p>公衆便所を並木空間に設置するとバス待ちの人たちや市内を利用する人たちの為になるのではないかと思います。</p> <p>バス乗り場(並木側)への歩行者移動ルートが限られてしまう。並木空間を連続して散歩できない。</p> <p>並木空間の木の剪定をきれいにして西・東広場と連続性をもったきれいな空間形成を望みます。(むくどりが寄りつかないようにできるとベストかと思えます)</p> <p>バスターミナルの集約化や中央通りの並木空間を利用する考え方は了とするが、並木空間へのアプローチ方法にアイデアが大切になると思います。</p> <p>並木空間の有効利用。</p> <p>将来電気自動車が普及し、大気汚染もなくなるので中央緑地帯でウォーキングやジョギングやイベント、カフェテラスが利用できるようになるといい。そのためにも分断されている緑地帯を高架歩道で繋げられないか。</p> <p>①⑩を関連づけたにぎわい空間になるといい。</p> <p>老人が多くなるなか、楽しめる空間が広がるのは良い。駅自体が四日市の顔となるような玄関にしてほしい。誰でもが生き生きと楽しめる空間一せいたく。</p> <p>並木空間の利用は、前からしてほしかったです。</p> <p>四季の花の楽しめる処。樹木の下での土の利用。グリーンベルトグランドカバーする。土むき出しの場所を造らない。鶴の森公園をつなげ、憩の場所づくり。</p> <p>並木空間を活用した魅力向上に取り組んで欲しい。</p> <p>最初の講演の話にもあったように、まちの顔になる駅、活力の源にもなるとのこと。今後40～50年使い続けるなら駅西の中央通りの狭いところを拡げて並木空間の連続性を高めてほしい。東はいまの計画だと、この並木空間がバス待ち空間に占拠されるのではないかと感じる。賑わい空間として本当に有効活用できるような若い人たちのアイデアを。</p> <p>並木空間の利用にあたって鳥害、害虫の処理が必要。</p> <p>並木空間の広場利用を検討すべき。</p> <p>並木空間に噴水がほしい。</p> <p>バスターミナルの並木空間は実際どれくらいの木を植える空間がありますか？図をみると木を植えるスペースはほとんどないと思います。費用をかける割に計画がお粗末です</p> <p>並木空間でいろいろなイベントができるようにしてほしい。</p> <p>並木空間に車を入れたら数年も経たないうちに枯れてしまいます。</p> <p>くすのき並木を素敵な空間に。</p> <p>中央通りの並木道ってなんとなく行きにくい。誰も通っていない現状は、考えるべきだと思う。本気で人の往来を増やそうと思ったら、車道を両側に挟んで真ん中に並木道を作るよりも、人の往来の激しい一番街商店街アーケードのある通りに並木空間を整備したほうがよほどいいと思う。それだと、駅から出て、すぐに並木空間があったら、通ってみたいと思う。その中にミニ広場を創ってもいいと思う。</p> <p>中央通の真ん中の楠の並木道は使い方次第で魅力的な空間になると思います。</p> <p>そのためにも中央へのアプローチをよく考える必要があること、またその並木道で何をするかだと思います。イベントをすればというのは簡単です。むしろ継続的に人に歩いてもらうための仕掛けが重要と考えます</p> <p>これからは、楠並木のバス停から乗れってことでしょ。楠はなんと言っているの？バスに乗る人達に、毎日、毎日、土の上から根っこを踏みつけられるようになるんだね。楠、枯れるよ。少なくとも、弱くなるよ。大事な木は、根っこが踏みつけられないように、木の周りは立ち入り禁止にしているの。淡墨桜とか。四日市市は、楠が大事じゃないんだね。大勢の人に踏まれて、弱くなって、枯れてもいって思っているんだね。バス停が楠並木に引越したら、私、もうバスには乗らない。楠を弱らせてまで、バスに乗りたいたとは思わない。</p> <p>楠の並木空間を、バス待ちや歩行空間、賑わい空間に改造すると、並木空間を多くの人が歩くようになり、バス待ちで多くの人が並木空間で時間待ちするようになります。そのことは、楠の根を痛めます。楠の根が張る土も固くなります。その結果、楠は樹勢を弱め、中には枯れる木も出てきます。楠の並木空間は、貧弱なものに変貌していくでしょう。夢は奪った瞬間から、陳腐な物に成り下がっていくのです。今行われているように、帰りを急ぐ人は、楠並木のイルミネーションを歩道から眺める。少し時間がある人は、楠並木を歩いてみる。この程度が、楠並木を将来に残していくためには、ちょうど良いのです。帰りを急ぐ人まで、一切がっさい全ての人を、楠並木に引きずり込んだら、楠並木は悲鳴を上げて、枯れてしまいます。「少し時間がある人は、楠並木を歩いてみる。」この程度の利用に留める「ワイズユース(Wise use=賢明な利用)」こそが、四日市が誇る楠並木を、将来にわたって引き継いでいくことになるのです。楠並木を中心市街地活性化に活用したいのであれば、現在程度の利用に留めてください。バス停など、絶対に造らないでください。</p> <p>ムクドリなどの鳥獣害対策は評価している。継続してより良い並木空間を作してほしい。</p> <p>4点目：並木空間</p> <p>並木空間自体には、私も賛成ではありますが、最初に申し上げた通り、道路の車線数を減らして渋滞を増やしてまで作る必要はないかと思います。</p> <p>そうするのであれば、中央通りに面した商店街のアーケード屋根を取っ払い、そこに植樹して並木空間を作る方が、歩行者も多いですし、閑散ともなく、より活気に溢れると思います。</p> <p>また、その代わりに、10年ほど前にもこちらの提案箱で申し上げましたが、並木道路を作るのであれば、両方向の道路の間に近鉄駅～JR駅間の交通の便を上げるべく、路面電車は基幹バスなどを頻繁に走らせることの方がより大きな経済効果も期待できると思います。</p>
<p>⑪車道空間</p>	<p>駅前歩行者の導線はいいと思うが、自動車交通についての安全性や誘導はかなり心配。(西・南広場と中央分離帯のない4車線構造)</p> <p>広場・並木空間に隣接する十字路の交差点がスクランブル交差点でないため、⑩並木空間⑪車道空間は2に入れました。(スクランブル交差点であった場合は1に入れていました)</p> <p>歩道をもっと増やしてほしいです。</p> <p>⑪の車道を3車線から2車線にすると道路が今より混むのではないかと心配です。</p> <p>2車線化は考慮の余地あり。2車線化には反対です。</p> <p>2車線は高架下等車線に路上駐車されないことが絶対条件。駐車対策がなされて車線確保がされなければ案の実現は難しいと思う。</p> <p>学習塾がたくさんあり送迎を配慮した構想を検討すべき。車交通の利便性が損なわれるのであれば通過交通は別路線でも配慮すべき。</p> <p>駅前に自家用車を止めさせるのは品位がないと感じる。中央通りの2車線のうち1車線はバス・タクシーの専用レーンにできないだろうか。たぶん大して混乱は起きないと思う。京都四条通りのイメージが良いと思う。</p> <p>中央通り片側2車線化は西側についてはどこまでするのか？突きあたりまで？駅西東側で3車線を少しでも残すと合流地点で渋滞にならないか？</p> <p>中央通りの全線整備と四日市港への延伸を考えると現在の計画の3車線を確保すべきではないか。</p> <p>鉄道高架下での車の乗降があっても、通過交通に支障がないよう、中央通りの現在の車線数である、片側3車線+停車帯は、今後も維持すべきです。</p> <p>中央通り北側の歩道には荷物積み卸し用の車線が用意されているが、中央通り南側歩道には荷物積み卸し用車線は用意されていない。これから何十年間にわたって中央通り南側歩道沿いには荷物積み卸しが必要な土地利用は発生しないと見込んでいるのか。見通しが甘い。将来的には中央通り南側歩道でも荷物積み卸しは発生する。その時に車道が2車線しかなかったら車が通れるのは1車線しかなくなる。交通処理上、問題が多い。中央通り南側歩道沿いにも商店、飲食店等の立地を促して中心市街地の回遊性を高めるためには、中央通り南側歩道にも荷物積み卸しを想定すべきであり、現在の道路のように片側3車線を中央通り南側車道に確保すべきである。</p> <p>よってくすのき並木の南側に上り車線、下り車線を纏めるのは反対である。上下線をまとめるから片側2車線しか確保できなくなるのである。</p> <p>市域の中央(三重、川島、桜、四郷等)に住む住民を近鉄四日市駅東側の商店街へスムーズに呼び込んでこそ、中心市街地の活性化になる。そのためには近鉄四日市駅が自動車交通のネック点になってはいけない。中央通りを片側2車線にしてしまうと何かあった時に車がノロノロするようになり、市域の中央に住む市民は、「あの辺は渋滞して通りにくい」と、近鉄四日市駅東側の商店街を避けるようになる。そのことは中心市街地活性化に反する。多くの人口が住んでいる市域中央の市民が、車を利用して、近鉄四日市駅を迅速に通り返して、近鉄四日市駅東側の商店街に素早く到着できるよう、中央通りの車線数は減らすべきではない。鉄道と車の両方で人を集められるように道路を計画することが中心市街地の活性化になる。鉄道利用者だけの快適性を求めた今回の計画は中心市街地の活性化に逆行するため良くない。</p>

中央通りは都市計画決定通りに早く西に向けて延伸してください。都市計画決定通りに、中川原通りや国道477号、国道477号バイパス等に接続すれば、交通量は今より大幅に増えます。その結果、片側2車線では足りなくなり、現在の片側3車線が必要になります。よって車線数を減らすことに反対です。中央通りは、国道477号バイパスに指定して、四日市インターアクセスとして機能させるべき道路です。北勢地域の幹線道路です。その車線数を減らすなんてとんでもありません。今回の計画は、広域道路網から見た中央通りという観点が欠けています。

④ 片側3車線が広いのではなく、国道1号線など南北に走る道路が狭すぎ、一度に多くのクルマを通せないために機能していないのです。まず、国道1号線を2車線化する努力をすべきです。なお、バスターミナルは、中央の楠木の生えている土の部分の人が待つスペースとし、道路の両サイドにバス停がある方が合理なのですが、そうさせないのは、くすのきパーキングの出入りが南側の道路に固められ、南側の道路がバス停として機能できないからだと思いますが、片側3車線では狭すぎでしょう。Uターンできず、結局、バスが回送するのに時間がかかり信号で止められ不便この上ないと思います。

その一方で、今回のように車線を減らすことは、一時的には混雑を引き起こすかもしれませんが、公共交通へのシフトを促すことが出来ると思います。

このような計画が立案され、意見募集していることを、このブログを読むまで知りませんでした。計画案や意見募集のアナウンスに感謝申し上げます。でも、計画案には一部反対です。「教育するなら四日市」は、公立学校だけで実現するものではありません。塾などの民間教育機関も協力して、「教育するなら四日市」を創りあげていくものです。中央通りを横断する旧東海道を通行止めにしたたり、中央通りの南側歩道を現在の半分にしたりすることは、そこに立地する某名門塾の教育環境を悪化させ、保護者による小学生等の送迎を大変不便にします。「一民間企業に配慮する必要はない」と一蹴するのは簡単ですが、塾などの民間教育機関も協力して、「教育するなら四日市」を創りあげていくことを忘れないでください。詳細な事情は、規定の意見用紙に記載して提出します。

なにこれ！ 中央通りって、天然石で舗装、天然石で歩道縁石、天然石で植栽帯、天然石でベンチが造ってありますよね。こんな天然石をふんだんに使った最高級な道路なのに、近鉄四日市駅から国道1号線までの間は、天然石を全部取り壊すんですね。なんでこんな税金の無駄遣いをするのですか！ 中央通りの天然石、まだまだ十分美しいですよ。天然石で造った道路なんですよ。アスファルトやコンクリートじゃないですよ。10年や20年使っただけで取り壊すなんて、どんな神経しているのですか！ 森市長は公認会計士なんですよ。こんな無駄遣いにストップをかけてもらうために、公認会計士である森市長に投票したのですよ！。まったくもって、大幻滅です。

このような車線構成の大改造は、地下駐車場：くすの木パーキングを造る時に行うべきだった。くすの木パーキングの車両出入口は、中央通りの東行き車線と西行き車線を、南と北に分けて配置する前提で造られている。そこに今さら無理やり東行き車線と西行き車線をくっつけようとするから、くすの木パーキングの車両出入口を、地上へ出た途端、90度直角に曲がって、すぐ信号という、「これは遊園地のゴーカートコースですか？」という、無茶苦茶な車両出入口に改造する案になっている。こんな危険で恥ずかしい道を、四日市の顔に造らないでいただきたい。くすの木パーキングを計画する時に、中央通りの東行き車線と西行き車線をくっつける前提話があれば、それに整合するような地下駐車場出入口を整備できた。そのタイミングを逸した以上、このような抜本的な車線改造は、くすの木パーキングが老朽化して取り壊す時まで待つべきだ。

近鉄高架下を駐車禁止にすることで、近鉄高架下の中央通りを片側2車線にするとあるが、空理空論を振り回すにもほどがある。近鉄高架下を駐車禁止にするといっても、24時間365日、警官が立つわけではあるまい。断言する。送迎のために近鉄高架下の中央通りに停める車は、絶対に根絶できない。車で送迎する時は、時間に余裕が無い時も多し。そんな時、わざわざ信号を曲がって、奥の送迎専用スペースまで行くか？そのまま直進して近鉄高架下に停めれば、すぐに車から降り降りできるのだ。焦ってやむを得ずとか、お願いだからちょっとだけ見逃して〜とか、駐車禁止を本当に知らなかったとか、寡黙な確信犯とか等、人間の諸々の心理状態が原因で、近鉄高架下の中央通りに停める車は、必ず出現する。そんな時、近鉄高架下の中央通りが片側2車線しか無かったらどうなるか。

血管の内側にこびりついたコレステロールのように血流を止めてしまい、中央通りは、たちまち大渋滞になる。現状の片側3車線+停車帯が、円滑な交通を確保する上で必要だ。この計画の立案者は、人間はいかなる生き物であるのか、もっと現実に学んだ方がいい。市の広報をきちんと読む善良な市民が、近鉄高架下の中央通りに停めているのだ。距離の短縮。時間の短縮。この誘惑に抗うことのできる人間はいない。だからこそ、距離と時間を短縮すべく、交通機関や通信機器は、これほどまで発達してきたのだ。人間て、そんなものなのだ。

見てきました、中央通り南側歩道。高さのある紅色の御影石で植栽帯が造ってあり、そこに高木と低木が植えられている。そして、植栽帯に囲われた形で、黒色の御影石と木でできたベンチが置いてあり、ゆっくりくつろぐことができる。すごく素敵で、贅沢な空間ですよ。お金、かかってますよね。これ、全部取り壊して、車道にしてしまうのですよね。もったいな〜い！そして舗装。これ、くすの木パーキングを造った時の舗装から、もう一度、やり替えていますよね。くすの木パーキングを造った時の舗装は、肌色の硬質タイルで、路面の蓋に残っている。今の舗装は、小石を集成したようなブロックで、黒灰色。シックで、とても綺麗。この最新のお金がかかった舗装も剥がして、車道にしてしまうのですよね。もったいな〜い！私達の税金で造った高級な歩道を、ゴミに捨ててしまうのですか。こんなにもったいないことをした挙句、皆さんの投稿にあるように、バス停を不便にするのですか。50億円無駄遣いして、市民を不便にする。森市長の意図が、さっぱり分かりません。中央通りは、今の美しい姿のままにして、バス停は、今の便利のままにして、50億円は別のことに使ってください。幻滅人さんが言われるように、公認会計士である森市長に無駄遣いストップを期待した私も、大幻滅です。市長の椅子に座って1年も経つと、無駄遣いが平気になるのでしょうか。本当に残念です。

それから、自家用車の送迎は、No.6で「心理学徒の端くれ」さんが言われたように、高架下での乗降の根絶は不可能です。人間の行動心理を無視しています。ルールを守る理想的な人間ばかりだったら、警官がゼロ人になっても、この世から犯罪は無くなります。家の鍵はいりません。選挙の投票率は100%になります。そんなありえない理想論で、まちづくりを考えないでください。もっとドロドロした、現実の人間に立脚して、まちづくりをしないと、とんでもない混乱が生まれます。根絶できない高架下での乗降があっても、スムーズな交通を確保するために、中央通りは、現在の片側3車線+停車帯は、絶対に必要です。

災害対策は、最悪の場合を想定して対策を立てます。理想通りには人は動かない。それでも対応できるように、余裕を持たせるのです。「高架下での乗降はやめよう。」その呼びかけは、続けていくべきでしょう。しかし、高架下で乗降が行われる最悪の場合を想定して、交通施設の計画を立てるべきなのです。車が1台でも駐車したら全ての車の流れが止まってしまう道路構造にして、車の駐停車を防ぐようにした道路は、ありますよ。でもそれは、もっと交通量が少ない支線道路です。中央通りは、中でも近鉄四日市駅の前後区間は、四日市市の大動脈です。ここを詰まらしたら、大変な悪影響が出るのです。こういう場所は、乗降のための駐停車によって車の流れが止まるような賭けに出るのではなく、乗降のための駐停車という悪条件が発生しても、車の流れを止めないような安全策を採用すべきです。

【⑩並木空間、⑪車道空間】車道を片側3車線⇒2車線、駅東側の車道を南側に集約し、中央通りの楠の並木空間をバス待ちや歩行空間、賑わい空間に有効活用
意見：中央通り高架下まで2車線にするのは、反対です。中央通り高架下の路肩に駐車する車は、絶対に無くなりません。なぜなら、今現実に、中央通り高架下に多くの車が駐車しているからです。今でも、中央通り高架下は駐車禁止です。送迎のために短時間停めたい人には、南口の送迎スペースがあり、長時間停めたい人には、くすの木パーキングがあります。どちらも、常に空きがあります。それでも、中央通り高架下に、送迎用の車が駐車しているのです。この現実から目をそむけてはいけません。そしてこの現実を、徹底的に排除すべき現実ではなく、折り合いをつけてつき合っていく現実ではないでしょうか。この計画が実行されたら、警察官は一日中・一年中、中央通り高架下に立って、送迎用の車を排除し続けるのですか？。上りと下りの車線があるから、少なくとも2人の警察官が必要です。トラブルも多い繁華街を抱えているのに、2人も警察官が交通規制のために、一日中・一年中、中央通り高架下に立ち続けられるのですか？。中央通り高架下の交番、いつも無人ではないですか。交通規制に警察官を張り付けられない、何よりの証拠じゃないですか。中央通り高架下に駐車する車は悪いのです。でも、心からの悪人運転手はいません。みんな「本当はここに停めてはいかない。」という後ろ暗さを心に抱えて停めており、送迎が済んだら、すぐに立ち去っていきます。このような運転手の行動を推奨することはできませんが、このような行動が今後も続くことを前提に、道路計画は立案すべきです。高架下の駐停車は禁止だけど、万一、駐停車が発生しても交通流を妨げないように、中央通りを計画することが必要です。近鉄四日市駅前後の中央通りは、心臓に直接つながる大動脈です。ここが詰まったら、四日市市の都市機能は大きなダメージを受けます。少々の駐停車が発生しても、大震災に見舞われて沿道建物の外壁等が倒壊しても、交通機能を維持し続けられるように、現在の「片側3車線+停車帯」は、減らさないでください。と同時に、高架下の駐停車は禁止であることのアピールは、続けていきましょう。駅東側の車道を南側に集約し、中央通りの楠の並木空間をバス待ちや歩行空間、賑わい空間に有効活用することに、反対です。駅東側の中央通りの南側歩道は、歩行空間や賑わい空間として、高質な整備がなされました。赤御影石で造った植栽帯。黒御影石で造ったベンチ。ベンチは三方向を植栽帯に囲まれています。舗装は、くすの木パーキングを造った時のタイル舗装を一度取り壊し、小石を凝集した透水性高質ブロックで、まことに美しく舗装されています。本構想が掲げる、くつろぎ空間や賑わい空間が、まさに、駅東側の中央通りの南側歩道で実現しているのです。なぜこれを壊して、車道にするのですか。言っていることとやっていることが、あべこべではないですか。現在の中央通りは、質の高い歩行空間、賑わい空間として、完成されています。今日の姿に至るまでには、実に多くの税金が投入されてきました。特に、駅東側の中央通りの南側歩道は、現在の姿があまりにも美しいため、この姿を維持してください。半分を車道に改造して、赤御影石で造った植栽帯や黒御影石で造ったベンチを壊してしまうことは、絶対に行わないでください。

旧東海道はウォーキング行事等が行われており、その道筋を辿って歩くことが本市の歴史を体感する上でとても重要です。また、中央通りと旧東海道の交差点に面して、eisu四日市駅前校舎が建っており、遠方から通う小学生等を送迎する車が多く行き来します。その車は居住地である西の方角から中央通りを走ってきて、旧東海道で中央通りを横断し、eisu四日市駅前校舎へ到達します。本計画案では、中央通りの旧東海道を通行できなくするため、そこを通過していた送迎車は中央通りと国道1号線との交差点でUターンするようになります。交通量が多い、中央通りと国道1号線との交差点でUターンする車が増えると交通事故が増えるのではないのでしょうか。交通安全を犠牲にする道路改良など、社会正義に反します。命より見た目が大事なのですか。なお、eisu四日市駅前校舎に通うのは小学生が多く、しかも遠方からの小学生が多いです。なぜなら、eisu四日市駅前校舎でしか実施していない講座がたくさんあり、地元にもEusu校舎があっても、そこに通わず、小学生が各地からeisu四日市駅前校舎まで来るのです。だからこそ、小学生の事件事故を心配する保護者による車での送迎が多いのです。そういう中央通り沿道施設の特徴までちゃんとリサーチして計画をたててください。中央通り南側の歩道幅を狭くしないでください。Eisu四日市駅前校舎の前の歩道は、eisuに通う生徒が授業後に友達と話したり、保護者と待ち合わせする場所になっています。eisu四日市駅前校舎の前の歩道は、中央通りのなかで人が留まることが多い場所です。道路設計や中心市街地活性化においては、人の留まり場をととても大事にすると思います。そうであるなら、eisu四日市駅前校舎の前の歩道こそ、今の広さを保ち、小学生の安全な居場所として維持していくべきです。本計画案では、中央通り南側の歩道幅を半分以下にする内容になっていますが、これは人の居場所を大切にすることを中心市街地活性化の考えと真逆の計画です。一方、中央通り北側の歩道幅は、現在維持を基本とし、国道1号線との交差点近くでは現在より広くしています。中央通り南側の歩道幅を現在の半分以下にする一方で、中央通り北側の歩道幅は、現状維持し、一部拡幅する。これは中央通り北側の歩道を歩く人は大事にするけど、中央通り南側の歩道を歩く人はないがしろにしているという、差別意識の表れです。「中央通り北側の歩道を歩く人＝市役所に勤める大事な人」「中央通り南側の歩道を歩く人＝取るに足りない小学生」というのが市役所の意識なのですね。悔しいです。

11月19日の講演の話では、今回、道路構造を変更すると、40～50年は使い続けるとのことでした。よって、40～50年先の都市計画を見据える必要があります。40～50年先の中央通りは、どのようになっているのでしょうか。中央通りの西方向は、都市計画決定に従って、市立四日市病院の南を通過して、中川原通りまで延伸されていると思います。そして、菰野インターを経由して湯の山温泉まで抜ける国道477号バイパスの交通量が増大し、国道477号及び国道477号バイパスから四日市中心市街地へ来る交通量を受ける柳通り(稲場町大井手線)がパンクします。そのため中央通りを中川原通りから西へ伸ばし、都市計画決定通りに生桑橋へつなぐか、イオン尾平店からウイング四日市中央店を通過して、中央通りへつなぐ、直線状の高規格道路(四日市インターアクセス)が整備されていると思います。現在でも柳通り(稲葉町大井手線)の久保田付近の朝夕の混雑は、醜い状態です。40～50年先と言わず、今すぐにでも、中央通りを西へ延伸して、国道477号及び国道477号バイパスへつなげる必要があります。なお以上の話は、私の勝手な空想ではありません。四日市市都市計画課の方から、このような道路整備が必要であると伺った話です。中央通りの東方向は、都市計画決定はまだありませんが、JR関西線を越えて、国道23号や四日市港へつなぐ必要性が叫ばれています。30年以上も前から、四日市市都市計画課は、中央通りを東へ伸ばして、四日市港へつなげる必要があると言ってきました。これから40～50年経ったら、100年近く願っていたこの夢は、さすがに実現していると思います。いや、実現させねばなりません。このように、中央通りへは、西からは国道477号及び国道477号バイパスからの交通が入り、東からは国道23号や四日市港からの交通が入るのです。現在より中央通りの交通量は、確実に増えます。これから40～50は使い続ける道路構造であれば、これから40～50年の増加する交通量を考慮すべきであり、中央通りは現在の3車線を維持すべきです。構想(案)のように、片側2車線に絞るべきではありません。

⑩並木空間、⑪車道空間について

- ・車線数は現状でよい。信号のサイクルや交差点を少なくし、停車時間を少なくする。ECOカーが増えているとはいえ、環境の観点から！
- ・くすのきPの出入口の改良。車線の幅員を最適なものとして、余ったスペースなどを有効活用する。改善できるところは改善して、無駄な投資はしない。

1点目：道路の車線数について

資料から、私立博物館から1号線にかけて今の片側3車線を2車線にするという風に私は理解していますが、私がこの付近を10年以上利用していて駅前の道路状況をみている限り、片側2車線に車線を減らすと渋滞を引き起こす可能性が高くなると思います。今でさえ市内の利用者が市内の多くの道路に対して渋滞などの不満を持っているのにも関わらず、四日市市の東西を結ぶ主要道路の車線数を減らすのは如何なものかと思えます。また、この車線数の減少は中央通りの交通量を減らし、並走する柳通りや松本街道、国道365号線、国道477号線の交通量をさらに増やし、現在よりも渋滞が増える可能性が高いです。また、国道1号線以東、市立博物館以西が現状通りの片側3車線のままであれば、それはさらに駅前の交通は乱れることになるとしか思えません。それに加えて、駅の東側から来た車がかすのきパーキングを利用する際、信号を右折レーンで待機することになるようですが、もし、くすのきパーキングを利用する車が多く、右折レーンが始まる前まで車の列ができた場合、片側2車線の道路は1車線としてしか機能せず、国道1号線にまで列が繋がってしまえば、事故に繋がることもありえますし、国道1号線の渋滞にもつながりかねません。よって車線数を減らすことは市内の交通状況をさらに悪化させることに繋がると思います。

2点目：くすのきパーキング入り口付近の道路の必要性について

国道1号線との交差点の直前、くすのきパーキング入り口付近に本線と合流する道路があるようですが、私にはこの道路の必要性が理解できません。交差点直前のこの合流は運転手を困惑させてしまいます。このような困惑させる道路は必要なく、それこそ並木空間として活用することが最善かと思えます。

◇旧東海道について

この計画が実行されると、中央通り南側歩道や、中央通りを横断する旧東海道を利用している、塾通いの子ども達や送迎の保護者は、とても危険な状況にさらされます。計画の見直しを、心から求めます。中央通り南側歩道には、塾が3校、建っています。東から、eisu四日市駅前校、秀英予備校四日市本部校、NextAgeの3校です。中でも、eisu四日市駅前校は、小学生が多いことが特徴です。eisu四日市駅前校は、四日市市及び三重郡の中で、開講している授業が一番多いため、四日市市及び三重郡一円から、生徒がやってきます。平日は小学校が終わってからの登校、夜暗くなってからの下校、土日は朝早くからの登校、夜暗くなってからの下校、があるため、保護者が車で送迎しています。小学生が多い、通塾範囲が広い、下校時には暗くなることも多い。このような状況のため、大勢の保護者が、四日市市及び三重郡一円から車で送迎しているのです。これらの保護者は、中央通りを西から東へ進んできて、中央通りを横切る旧東海道で右折し、eisu四日市駅前校に到着します。(中央通りで停車しないよう、いつも塾関係者が誘導しています。)しかし、今回示された計画では、中央通りを横切る旧東海道を、車で通行できない構造に変更しています。もし旧東海道横断箇所での車通行を不可能にした場合、中央通りを西から東へ進んできた送迎車は、中央通りと国道1号線との交差点で、Uターンすることになります。交通量が多い道路同士が交差する交差点で、Uターンが日常化することは、交通安全上、非常に問題があると考えます。では、市役所前まで車を進ませて、中央通りをUターンさせるべきでしょうか。それは机上の空論です。そんな遠回りのコースは、誰も実行しません。中央通りを横切る旧東海道を使った右折を許容し、塾関係者による交通誘導も行って、利便性と交通安全を確保するという現在の運用が、最も実態に即した方法だと考えます。なお、eisu四日市駅前校での車の送迎を禁止すればいいと言う人もいますが、小学生の多さ、通塾範囲の広さ、下校時の暗さ等を考えた時に、車での送迎を排除すべきでしょうか。車での送迎を否定する人は、小学生を凄惨な事件事故から守ってくれるのでしょうか。車での送迎がある時間帯には、塾関係者が道路に出て、交通誘導を行っています。また、送迎が行われる時間は極めて限られており、始業前と始業後だけです。わずかな時間帯だけ、人手も用いて、送迎交通を処理することは、道路の適切な利用方法の範疇ではないかと考えます。以上のことから、中央通りを横切る旧東海道は現状のままとし、車で通行できるようにすべきです。

◇中央通り南側歩道について

eisu四日市駅前校の前に設置されている中央通り南側歩道のベンチは、保護者の送迎を待つ子ども達に利用されています。中央通り南側歩道のベンチは、近鉄四日市駅に向けて所々に設置されており、様々な年代層が、中央通りの中で憩える空間として、極めて重要な役割を果たしています。今回の計画では、このベンチや背後の植栽を取り壊して、車道にする図面になっています。あまりにも、愚かな計画です。四日市市は、何を指しているのでしょうか。「憩うことができない中央通り」を目指しているのでしょうか。「中央通り南側歩道のベンチで憩うことはやめて、楠並木の中で憩ってほしい。」と市は考えているのでしょうか。それは、時と場合によって選択すれば良いのです。塾が終わったら家にまっすぐに帰るべき小学生は、中央通り南側歩道のベンチで憩う程度にとどめ、時間がある大人が憩いたい場合、楠並木の中で憩えば良いのです。都市の魅力を高めるためには、「憩いの選択肢」があることが重要です。現在、中央通りは、南側歩道のベンチと楠並木の、二種類の憩いがあります。しかし計画では、楠並木の一種類だけとなり、中央通りでの憩いの空間が減ってしまいます。これは、都市の魅力を高める上で、逆方向です。間違っています。以上のことから、中央通り南側歩道のベンチと植栽は、現状のままとすべきです。

	<p>◇中央通り楠並木の斜め分断について</p> <p>計画では、中央通りの、農協ビル前の交差点から国道1号線との交差点までの区間で、東行き車線が、楠並木を斜めに横断する図面になっています。そして、この区間には、信号及び横断歩道は設けない図面となっています。楠並木を斜めに横断するため、大木に育った楠を何本も切り倒さねばなりません。これは、ダメです。楠並木を直角に横断するなら、やむを得ない伐採として許容できますが、伐採本数が増える斜め横断など、許せません。市が楠並木を、実は大切に思っていない証ではないですか。そしてこの区間は、信号及び横断歩道を設けない計画ですから、楠並木を斜めに横断する東行き車線によって分断される、東と西の楠並木の間は、行き来ができなくなります。楠並木を直角に横断する車道は、交通量が少ないため、信号及び横断歩道が無くても、楠並木の間を行き来できます。しかし、東行き車線の交通量が多いため、信号及び横断歩道が無いと、行き来できません。楠並木を憩いの場として整備すると計画で掲げておきながら、幹線道路の斜め横断によって、楠並木を完全に分断してしまうなんて、言っていることとやっていることが、違うではありませんか。バス乗降場を無理に1箇所にとりまとめようとするから、東行き車線が南に押しつけられ、楠並木の斜め分断が発生するのです。バス乗降場はまとめなくて良いから、中央通りの東行き車線と西行き車線は、現在のとおりに、楠並木の両側に配置してください。</p>
	この構想で駅前(渋滞)はなくなるだろうか？車道が減る分余計に混む気がする。
その他	JRまでイルミネーション。トイレを増やす。
	イルミネーションが素敵だが、もう少し大イベントにして市を盛り上げてほしい。
	旧東海道の導線を確保するのが前提条件。
	車で来るとき、くすのきパーキングに今までのようにスムーズに入れるのかと思うと、バスの出入り口と同じ場所から出入りするのでは、もっと分かりやすくしてほしい。
	駅前通過の車両を迂回させる道路の整備。北は柳通り、南はなし⇒松本街道の延長(都市計画道路の推進)・鶴の森公園南側道路の整備。これらの整備の上で検討すればどうなる？近鉄パーキング進入道路の再検討(近鉄パーキングの移設？)。

自由意見【その他】

このまま放置しないで、是非実現してほしい。
商店街に活気がない。
ごみ箱があればうれしいです。
四日市市ほどの人口を抱えている街には、トラム(市電)があるととても便利なのにとっております。
頑張ってください。
基本計画案の内容については大変すばらしい内容と思います。利用しやすい駅、バスの乗り場の集約を含めて早期に進めて下さい。
近鉄四日市駅とJR四日市駅を地下通路で結ぶ。あすなろう鉄道をJR四日市駅まで延伸するなど高齢者も利用しやすいまちに。
ループバスなどで市内の主な場所へ行けるといいと思う。図書館をJR四日市駅周辺に建ててほしい。図書館建設を早く実現してほしい。JRと近鉄と駅が離れているのが難点です。
シルバーバス等安くバスが利用できると四日市に来やすくなる。
明るい四日市の顔となることを期待しています。
駅周辺に公衆トイレがなく近鉄やパチンコ店で利用している。放置自転車がなくなって良くなっている。
仙台駅のようになればよいなあ。空間がほしい。
四日市市の新しい顔に期待し、新しい出会いを。大いに楽しみにしています。
種々の意見調整をしていただき是非具現化してください。早急に。
地下駐車場の上を活用するにあたり、強度の確認を。
人口減少社会のなかで財政が心配。
JR四日市駅と近鉄四日市駅間を身近に利用するためのことを第一に考えて、四日市のあり方なり、繁栄するようにしてください。
図書館とか学習スペースを一等地に誘致して、文教地区のようにしてほしい。できれば他県のように公立の中高一貫校などを造ってほしい。
JR四日市と市役所と近鉄四日市と市立病院の間にモノレールを走らせバスを減らすのもよいのでは。
駅周辺の渋滞対策が必要。
駅前の道路が片側バス、片側車になるのはいかがでしょうか？国道1号からの導入で駅あたりが混雑する。車もバスも現状でよいと思う。その前に自転車の無料駐輪場の設置を増やしてほしい。
近鉄四日市駅周辺が整備され、多くの人が集う地域となり、これからの四日市の発展につながっていく計画であると考えます。また、交通機能の利便性が高まることが期待出来ます。ぜひ、実現することを希望致します。今回の計画は中央通りを活用した計画となっておりますが、ふれあいモール側とのアクセスを強化して駅前の活用の一体化に注力してほしいです。
あすなろう駅からLRTやBRTでJR四日市駅までのアクセスを向上して欲しい。さらに四日市港へのアクセスを高めることが必要。リニア時代には亀山方面へのアクセスも重要になるのでくすのきPを公共交通のハブにしてほしい。
計画案ステキです。
諏訪商店街を一大飲食街として三重県の観光ハブにすべき。その計画と一体となった駅前再開発を検討すべき。
今回の検討テーマへの取り組みは、全国の都市の実績も踏まえて検討されるとのこと、又、市民の意見が反映されることで予算(50億)の制約もないとのことなので本計画で検討していただければ良いと思います。
目的を明確にしてほしい
安全安心にため防犯カメラを多く。仮設の汚れた樹木入れはいらぬ。仮設なら花を多くしてほしい。
理念を含めて優秀な構想案だと感じます。実現に向けて御尽力をお願いします。
駅前を整備するとともに市民の意識(車利用が多い)も変えられるよう取り組んでいただきたい。
委員の方の努力が感じられる案です。
交通結節点？にぎわい？魅力？豊田駅を見てほしい。分ける
図書館構想との兼ね合いも必然で、豊田市の事例のように、駅前付近にはにぎわい集まる図書館をつくるのが良いと思います。市民公園の一角には5階程度の建造物などを建てることはできないのかと考えます。
今後の四日市の為にも必ず整備をしてほしいと思います。人が集まる四日市へお願いします。また、パークアンドライドを進めるのであれば近鉄沿線での駐車場整備をしないと苦しい。
駅東西に行き来しやすくなればよい。JRとの連絡もできれば便利だと思う。
ポイントを絞って集中的な整備をお願いします。全体のコンセプトを分かりやすいものに。
四日市市民または駅利用者等が利用しやすい構想として評価したいと思います。
四日市駅前が整備され活気づきよいと思います。
講演会で、交通結節機能中心の駅は古い駅であり、これからの新しい駅は、快適な空間を提供する駅であるべきとおっしゃっていました。これには賛成しかねます。交通結節機能があるからこそ、近鉄四日市駅及び駅周辺地域はここまで発展してきたのです。JR四日市駅は、交通結節機能を失ったからこそ、ここまで衰退してしまったのです。四日市市はこの教訓に学び、近鉄四日市駅はこれからも、交通結節機能を最も大切にする駅であり続けるべきです。
JR四日市駅周辺の活性化にも繋がるような駅西整備に期待します。
中心市街地に賑わいがでる案にしてください。
市民にとって有益なものとなるように期待しています。
賛同します。歩行者デッキはいいですね。人口が減少しますので派手にならないように。少子高齢社会ですので市民が使いやすいように。マイカーからバスへ。自転車利用者にも便利に。
四日市駅周辺は飲食業が多くなり普通の商業施設が少なくなり、客引きなど印象が悪い。もっと文化的な施設を増やしてほしい。
JR四日市まで栄える四日市市になればいい。
②④⑥⑦の評価項目が外されたのはなぜ？
ウッドデッキを造るよりも近鉄四日市駅前のビルを集約するなどコンパクトシティを目指してはどうでしょうか。JR四日市駅の寂れ具合は半端じゃありません。新図書館は岡本総本店跡地が何も決まっていなければ、建ててはどうでしょうか。四日市は何もないので、名古屋に行きます。
アスタナ(黒川記章案)のように有名建築家による都市計画を依頼する。阿瀬知川の親水空間、噴水空間、ちょっとした広場があちらこちらに造る。基本的に車中心の中央通りは、ダメ。くすのきパーキングを活用して、地下に車専用の車道を作る。あらゆる人が活性化に関われるよう町に空白をつくる。不完全なまちにする。(市の職員にまかせっきりではダメ)おしゃれ建築スポットが全然ない。人工知能やロボットを活用した街づくりにする。中華街、JR地下化などをして港今回の構想では全く「あすなろう鉄道」が生かされていないと考えております。近鉄四日市からJR四日市や四日市ドームまで延伸することにより、市内交通の円滑化を図り、さらに魅力的な街づくりの核として、生かしていく必要があると思います。バス乗り場の集約や広場の新設だけでは、何一つ活気を生み出すことにはならないと思います。
四日市は近鉄とJRの乗り換えが両方の駅が離れているため不便です。桑名や津は一体となっているため両方の会社の列車に乗れます。近鉄四日市駅再開発の機会に、四日市あすなろう鉄道をJR四日市駅まで延伸し、両者を繋げることはできませんか。検討してみてもいいですか。

今回の計画範囲にはないですが、駅前にパチンコ屋は要りません。他県他市を見ていると駅前に綺麗な図書館があるのは正直うらやましいですし、はるかに健全で治安も良いと思うので、図書館にしたほうが良かったのではないのでしょうか。
最後ですが、もし基本構想(案)の通りの一見さん向けの見栄えだけは良い不便な近鉄四日市駅になるのであれば、車通勤に変え、二度と利用したいとは思いません。
長文失礼いたしました。

この基本構想とは若干外れるかも知れませんが、私が常々考えていることをお伝えします。なお『話題性』という観点に傾いてしまいがちな意見ですので、実現性についてはご判断をお任せします。意見とは、どうしても分断されがちな近鉄の東と西をつなぐ太いパイプとして、中央通り(JR四日市～シフトワ白揚西浦店前(将来的には市立病院))に路面電車を導入。それをナローゲージでやってみてはどうか、というものです(私のイメージとしては、水平のエレベーターです)。市の中心に呼び物を設けることで、うまく人を呼ぶことが出来れば、中心市街地の活性化にもつながるかも知れません。現在、市役所、裁判所、法務局、博物館、じばさん、文化会館、また少し離れますが、図書館と市立病院など、公的な機関や施設がほぼ中央通りに沿って配置されています。これから訪れる高齢化社会や、脱炭素社会などを見据えて、自動車頼みの社会構造を見直す必要と共に、公的施設相互の移動手段のバリアフリー化を図る意味においても、検討する価値はあるのではないかと思います。四日市あすなろう鉄道になったことで、施設が市の所有となったことから、この案が浮かびました。市道上に敷設となれば、少なくとも用地買収の必要はないかと思いますので。軌道敷に関しては、ナローゲージであれば建築限界も小さく、減らした1車線分のスペースを活用することも可能ではないでしょうか。近鉄との交差部とその西側1スパンを除けば、だっ広い歩道を見ただけでも十分に確保できると感じます。高さの制約に関しては、近鉄の桁下の高さは十分だと思います。設置する駅(停留所)は、JR四日市～市役所～諏訪栄町～近鉄四日市～博物館・じばさん～文化会館・図書館(～将来的には市立病院)。路線は単線で、諏訪栄町、又は博物館・じばさんですれ違えるようにしておけば、20分の程度の運転間隔が可能でしょう。駅東側に集約するバスターミナルには、諏訪栄町駅を併設します。そして近鉄四日市の駅を、近鉄交差部の真下、最も送迎の駐停車が多い現道北側の歩道沿いに、削減予定の1車線を使って専用軌道(普通の線路)で駅(停留所)を置き、駐停車を物理的にブロックします。ホームは歩道を利用します。車両は新造する必要があると思われそうですが、朝夕はともかく、内部・八王子線のような3両編成ではなく、本当の市電のような1両のもので運用した方が経済的かも知れません。車両基地は、内部にある検車区を利用するために、あすなろう四日市駅の10番線から西側の市道(鶉の森赤堀3号線)へ連絡線を取り出し、近鉄との交差部西側の中央通り上で接続することが出来ると思います。接続させるためにはカーブの半径が問題になると思いますが、現在日永駅にR100のカーブがあることを考えれば、接続は十分可能ではないでしょうか。以上、意見を提出させて頂きます。

現実の人の流れを無視した幻想だと思います。私は、駅近に事業所を持っておりますが、顧客の流れや考え方をよく知っております。
⑤ まず、築40年くらいの4-5階建てのビルをなんとかすべきでしょう。大規模なデベロッパーが入り、自走式立体駐車場を織り交せて、5階くらいまでを商業施設とし、6階から15階くらいをマンションとし、高齢化に応じたコンパクトシティとすることが大事です。そのうえで、各施設を歩行用デッキでつなぐならば有用と言えます。そもそもデッキとは、その下に自動車用スペースを通すことを目的としているかと思えます。しかし、現実はず、無理です。そういう古いビルの所有者は、バブルの時代に建物をたてて、景気の良かった昭和60年頃に負債を返納しており、日銭さえ入れれば問題なく、賃貸料で良しとしています。自前で細々と営業していても、構わないのです。そして、駅地下の土地を容易には手放そうともしないし、大規模商業マンション施設に建て替え、その利権を手に入れるなどの話にもそう簡単に乗って気はしないでしょう。あと20年ほどすれば老朽化してスラム化することも考えられ、その時に上手にリビルドするのが現実的な策かと思えます。

⑥ 駐車場に関して、くすのきパーキングは、稼働率が悪いと書いてあり、パーキング不足と認識していないようですが、近鉄四日市川はB1 B2とも満車率が高いです。対して国道1号線側はガラガラです。集計してるから、ガラガラなのです。一案があります。国道1号線側の駐車場に番号を振り、月極駐車場とすることです。それも固定して車庫証明が取れる形式にします。この辺は、マンションが徐々に増えていくと見込まれますが、この固定の駐車場は、必ず満車になります。それにしても30分180円は高いです。周辺商業施設のチケットも、ほとんど安くなりません。商業施設向けに30分100円の回数券を発行していただくと、常時満車が見込めます。そうなれば、1区画を自走式立体駐車場棟(JAパーキングのように)を建設すべきでしょう。名古屋の大須も姿勢の立体駐車場があることはご存知でしょうか？

⑦ 諏訪栄町近辺は、マンションが立ち並び、人口が増えてきました。これにより周辺の食料品店が息を吹き返しています。今後も、駅周辺は、どんどんマンションを建設することがコンパクトシティ化を促進し、駅前空洞化を防ぐもつとも有効な方法だと思います。

⑧ イオンの跡地も結局、マンションになったのは、結果として良かったと思います。図書館ができて、この辺の商業施設はほぼ潤いません。図書館の帰りにカラオケや居酒屋に寄りますか？服買いますか？マンションが建ち、この辺に住む家族が増えて、初めて商業施設が潤い、活性化され、町がリッチになっていくのです。現状は、空き家みたいな家がぼつねんと建っている100坪ほどの敷地をマンションにしていくほかないでしょう。その際、できたら条例で地下商業施設を作らせ、1階と地下で飲食店や雑貨などを扱わせるとおしゃれな街が徐々にできていくと思います。

⑨ 歩行用デッキを有効利用するとすれば、ララパークから近鉄四日市へまたぐ形のもので、さらに市役所あたりまで伸びることが必要でしょう。お金があれば、自動歩道機能を中央につけると良いでしょう。田舎の人は自動車ばかり乗って、東京や大阪の人のように歩くのに慣れていませんから。

⑩ 近鉄四日市側に望みたいことは、スターアイランドの店舗を魅力的なものにする。たとえば、1階はイオンのようなフードコートにして、モスバーガー、31アイスクリーム、クリスピークリームドーナツのような有名チェーン店に出店させることです。スタバやマクドナルドのある方面は若者が多いです。そういう賑わいがまず必要です。

⑪ JR四日市側には、大きめのスペース(100M2クラス)の駐車場200%のマンションをぼこぼこ建て、人口を増やすことが第一です。人口が増えるとそれを狙って、飲食店やスーパー、医療施設などが出店してきます。究極的には、都心回帰の大学が、駅周辺に進出すれば大成功です。通勤通学客が増えれば、JRも増発したりして、そのうち駅直結型マンションやホテルができると思います。JRがプランすれば、名古屋駅へのアクセスは、近鉄に劣りませんし、新幹線の乗り継ぎなどでは価格面で優位に立ちます。リニアができればなおさらでしょう。そうしておいて、最終的に近鉄四日市とJR四日市を密接につなげる。例えば、地下街をつくり、名古屋のセントラルパークのような広場にする。もちろん周辺に駐車場を配置しながらです。そして、東西の長い通路も、地下ならば自動遊歩道で繋いだりすれば、魅力的、かつ防災に優れた施設になると思います。

いまいちど、人の流れ、人が何に寄せられていくかを検討し、計画を根本から見直していただき、我々が出している法人地方税が有効に使われることを切望します。

・今回の案のようにハードを整えるのではなく、ソフト(制度、市民力、市政運営※等)を高めて、四日市市を魅力的な市にしてほしい。短期間で成果が出るような事ではなく、超高齢社会に備えたことを腰を添えて取り組んでほしい。今から対応していかないと、将来急には実施できない。

・四日市を魅力ある市にするために、市民が世界的な芸術や文化に触れられるようにしてほしい。

・特に、市民の文化力・学力向上のため、市民が気軽に読書できるようなシステムの構築(四日市駅での本の貸し出し等)を要望します。図書館について、現状は、駅から図書館まで遠く、平日の開館時間が短いため、仕事帰りには利用できない。休日駐車場が狭いため、なかなか利用できない。

・図書館の本の返却は、「駅前返却ポスト」でもできるため、大変便利ですが、借りられないと活用できない。図書館の開いている時間に借りに行くことは、時間的、交通手段的にもハードルが高いため、取りに行く日時を指定することで、予約した本を「市民窓口サービスセンター(証明書の交付と同じ時間帯)」等で、受取できるようにして欲しいです。

※今回の意見募集について、近鉄四日市駅のホームに掲示されていたため、知ることができた。これからも、駅のホーム、電車のつり広告、等を利用して、周知してほしい。(今回は、駅ホームの掲示が遅かったように感じたので、もっと早く掲示してほしい。)

以下に簡単に意見を述べます。街の顔は将来を見通して検討する必要があり、今回の取り組みは基本的に評価いたします。ポイントは20年後、30年後、50年後にどんな街でありたいかだと思います。

[各項目へ]

それから、四日市の街に来たくなるような魅力的な“コト”が重要になります。併せていろいろな方策を取ることが必要だと思います。

市役所へ通う職員は、バス乗り場が近くなっていいですね。市役所へ通う職員は、図書館が隣に来ていいですね。なんだ、森市長のやっていることは、市役所ファーストか。

おっしゃる通りですね。バス停や歩行者用デッキ、そして図書館。これだけ理論整然とした批判が出て、計画を推進するなんて、市役所ファーストとしか思えない。次の市長選挙では、○○(ピー)

近鉄四日市駅周辺は、今でも十分美しいですよ。中央通りは、くすの木パーキングを造った時の高質舗装を、すでに1回やり替えて、さらに高質な舗装にしてあるのです。中央通りには、こんなにも集中して投資をしてくれているのです。なぜ、この投資を捨ててしまうのですか。バス停3箇所でも、まったく不便ではありません。同時にいくつものバスに乗るわけではないのです。それよりは、鉄道駅とバス停の距離が近いことの方が大事です。今は、近鉄四日市駅の階段を降りたら、すぐバス停。これを、農協ビルの向かいまで、バス停を遠ざけてしまうのでしょうか。これはひどいです。市民イジメ・市外からの客イジメ以外の、何者でもありません。それから、50億円は高いです。市民や市外からの客を不便にするために、50億円を使うのですから、なおさらです。

おっしゃっている意味は、「中央通りに高い投資をしてきたけど、何年間かはそれを享受できたので、もう壊してもいい。」ということでしょうか。これは金銭感覚の違いですね。私は、天然石であんな高い投資をしたのだから、百年は使うべきと思うタイプです。それが時代に合わなくなって、窮屈な思いをしているのなら、断捨離もあるでしょう。でも私は、中央通りに投下された公共投資を断捨離する必要性を全く感じません。中央通りは、現在のままで十分うまく行っています。市外から訪れる客のことをおっしゃっていますが、バスの利用者の9割以上は、四日市市で住み、働き、学んでいる人達です。その9割以上の地元のバス乗客にとっては、近鉄四日市駅階段や近鉄百貨店食品売場の横のバス停が、駅や百貨店から離れた楠並木の中へ移動させられるのは、とんでもない迷惑です。

計画内容を見た感じは他の皆さんと同じように、あまりよい計画ではないと思います。結果として、バスの乗り場が集約されただけで、小さい広場がいくつかできただけで50億だそうです。50億は概算なので実際はもっと高くなるでしょう。私が疑問に思うにはなぜ今これが必要なのでしょう。リニアは四日市通らないし、新名神も四日市にインターないのに、遷宮ももっと後なのに、何かこの計画をしないといけないのでしょうか？新図書館のためだけのものなのか。立案した人に聞きたいところです。コミュニティバスの創設とか、新しい広場のところに都市型の保育園でも作るという目標があるのであれば納得はできるのですが、この案のどこが具体的によいのか不思議です。

森市長のブログに寄せられた意見も、そろそろ打ち止めのようじゃ。その中から、私の意見と一致するものを、私の意見として提出する。 ブログに寄せられた意見は、規程の用紙で提出されたものではないので採用しない、などという馬鹿なことがないようにしていただきたい。以下に引用するのは、私の意見でもある。他人の意見と一緒にの文章は採用しない、などというふざけた取り扱いは行わないよう、よろしく願いたい。あくまでも私が、規程の用紙を用いて、私の意見として提出するものである。引用文の最後に、私に加筆もする。

[各項目へ]

わしの締めくくり 皆の意見をまとめると

○中央通りを横断する旧東海道を通行止めにするな。

○中央通りの南側歩道を現在の半分にするな。

○天然石をふんだんに使った最高級の中央通りの舗装を壊すな。

○くすの木パーキングの車両出入口の構造に無理がある。

○緑地帯の新バス乗り場は、雨に濡れ放題で、バス利用者に対する嫌がらせだ。

○市役所職員が得をする計画ばかりだ(バス乗り場・新図書館)

○人間の本質として、近鉄高架下への駐停車は根絶できない。近鉄高架下は、現状の片側3車線＋停車帯が、円滑な交通を確保する上で必要だ。

○近鉄四日市駅舎に隣接したバスの西乗り場と南乗り場の廃止は、間違っている。

○歩行者用デッキは利用者が少ないため、無駄である。バス停を遠くに移転させるため、歩行者用デッキが必要になった。バス停を現在のまま残せば、歩行者用デッキは不要である。

○駅舎一体の西と南のバス乗り場を並木に移すと、バスを待つ間に、びしょ濡れになる。

○現バス停は、電車とバスの乗り換え距離が短く雨にも濡れず、これを変更する必要は無い。大きな数字や文字でバス停を駅構内等で表示すれば、バス停が3カ所でも不便は無い。

○歩行者用デッキは短い区間で上下移動を繰り返すため、バリアフリーではない。

○理路整然とした批判が出て計画を推進するなんて、市役所ファーストとしか思えない。

○笹川団地や三重団地へのバス乗場が並木のバス停に移ることで、雨の日はずぶぬれになる。

○近鉄百貨店食品売場で夕食を買って、売場横のバス停から帰宅することができなくなる。

○中央通りの植栽・ベンチ・舗装は素敵で贅沢な空間であり、これを壊して車道にした上に、バス停を不便にすることは、税金をゴミ箱に捨てること。税金を別のことに使ってほしい。

○バス停が3箇所でも問題はなく、バス乗場の案内表示を改善すべき。高架下で乗降があってもスムーズな交通を確保するため、中央通りは現在の片側3車線＋停車帯が必要。

○今までの中央通りへの集中投資を捨てるべきではない。バス停3箇所でも不便はなく、鉄道駅とバス停の距離が近いことが大事。不便になるのに、50億円は高い。

○中央通りへの今までの投資を壊す必要は無い。9割以上の地元のバス乗客にとって、バス乗場が駅や百貨店から離れた楠並木の中へ移動させられるのは、とんでもない迷惑。

○高架下で乗降が行われる最悪の場合を想定して、交通施設の計画を立てるべき。近鉄四日市駅前区間は本市の大動脈であり、駐停車が発生しても車の流れを止めない安全策を。

○不動産価値重視に疑問。市民の幸せを犠牲にする駅改造をしたら、近鉄四日市駅の価値は下がる。鉄道とバスの乗り換えを不便にする、今回の計画に反対する。

○楠並木にバス停が出来て、バスに乗る人達に毎日、根を踏みつけられるようになれば、楠は弱くなって枯れる。楠を弱らせるバス停になるなら、もうバスには乗らない。

○バス乗場が集約され、小さい広場がいくつかできただけで50億。なぜ今これが必要なのかわからない。

先にも書いたが、これらの意見はわしの意見と同じ。頭の中でモヤモヤしていたものを、皆がよう文章にしてくれた。皆に感謝したい。これらの意見を、貴課へ正式に提出された意見として扱ってほしい。

わしがもう二点付け加えるなら、

○近鉄四日市駅周辺以外の四日市市の道路は、ひどい状況だ。最近では、都市計画道路の開通話を、とんと聞かない。松本街道を東へ伸ばして新正につなぐ計画はどうなったのか。都市計画道路以外の一般の市道でも、交通量が多い道路があり、交差点の右折帯が整備されていないために、右折車があると、一回の信号で一、二台しか通過できないこともある。こういった道路を、至急に改善してほしい。もう立派に成人した中央通りをいじることに税金を使うのではなく、もだちヨチヨチ歩きの都市計画道路の整備、一般市道の右折帯整備に、税金を使ってほしい。

○「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会」の委員さんは、お偉いさんばかりで、ハイヤーばかり乗っているせいか、どうも四日市市民の皮膚感覚を分かっている。今回寄せられた意見は一字一句、包み隠さず、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会」の委員さんにお示しいただきたい。

有権者が何を望んでいるかを見誤ると、森市長の再選が危ないぞ。

賢明なる都市計画課諸君に、勇気ある撤退を期待したい。

※その他

- ・近鉄Pへの渋滞解消と公共交通路の確保。(進入路の変更など。定時運行に支障が出る。)
- ・三滝通りの有効活用。当該区間こそ車線数を見直す。(大四日市まつりで活用しているが、メインは諏訪公園～四日市郵便局前の東西通り。)また、地下駐車場などを設ける。
- ・これからは歩行者と自転車であるならば、歩道や自転車専用道の整備。(舗装の補修など。)またレンタル自転車(電動付など。)
- ・諏訪公園周辺は青少年育成の観点から違う意味で共存している意味がわからない。
- ・駅前に警備派出所があるが、必要なのか？無駄に電気がついている。精査して交番を設けてはどうか？(諏訪交番との兼ね合いはあるだろうが・・・)
- ・駅前や交差点設置の案内板への距離の記載ない。(港まで何キロ？)
- ・観光バス(インバウンド含めた)の停車場所を設けても路上駐車が横行するのが目に見えている！京都や東京など大問題になっている。(名古屋は、名古屋高速高架下に専用駐車場がある。)
- ・実現できるか不明だが、四日市あすなろう鉄道駅も集約できないか？四日市市の取り組みに期待したい。

最後にこの度の計画はJR四日市駅も含めた・・・とは言いながら、結局は近鉄四日市駅周辺がメインとなっており残念であります。数十年先を見越しての計画というのならJR四日市駅周辺や現在計画している図書館の入る複合施設関連も含めた計画であってもよいのではないかと考えます。昔に計画されたJR四日市駅高架下事業も休止され、開かずの踏み切りは解消されていません。計画倒ればかりで本当に計画が進むのか、不安でなりません。特にJR駅舎においては大変寂しく、手をつけてこなかった理由が不明です。これまでも変えるタイミングはなかったでしょうか？大きな流れが来るから・・・計画されたようにしか聞こえてなりません。国体を迎えるにあたり競技場の改修等は行われていますが、競技者が利用すると思われる新正駅前も寂しい気がします。

企業誘致に重点を置いたため、駅周辺の再開発が遅れています。

約50億という金額も出ていましたが、本気で計画を履行するならそれ以上かかっても良いのではないのでしょうか？日本を代表する駅前になる事を市民は期待します！

頑張ってください！！

50億は費用をかけすぎなので、根本的に見直しが必要と思います。四日市は他にやらなければならないことが多いのに、こんなことは無駄で反対です。

まず、この計画の必要性がよくわかりません。目的でリニアが名古屋にくるからとありますが、それでどうして四日市の現状に支障をもたらすかがわかりません。どうして必要かの理由があいまいなので、この構想がぼやけたものになっています。具体的に近鉄の乗降客数が急激に変化する予測があるのか何らかの指標があるのか、示してほしいのです。三重県内での立ち位置として、どちらかというリニアの亀山駅ができたときにどうするのかの検討が必要です。一番の問題は、この構想には夢がありません。これまでの現状のマイナスを取り戻そうという発想のみで、四日市の玄関はどうしたらよいとのコンセプトがないので、まとめ直しが必要です。コンセプトを作ってから、それに必要なことを検討しないとよいものはできません。

(各項目へ)

全体的には、今回の構想は四日市駅周辺を面的にとらえておらず、場当たりの発想と見受けられます。有識者で検討する限界と考えられますので、これは白紙に戻して、市民参加で中心市街地をどうするのかの検討をするべきです。

最後に、このようなアンケートはよいアンケートではありません。最初にコンセプトがないことが一番悪いとしましたが、アンケートの項目の平均点がよいものを選ぶと、特色のないものになります。税金を投入することなので、真剣に検討してほしいものです。まだ立ち止まれる段階で、勇気をもって立ち止まる必要があります。一番の問題は、この構想には夢がありません。これまでの現状のマイナスを取り戻そうという発想のみで、四日市の玄関はどうしたらよいとのコンセプトがないので、まとめ直しが必要です。コンセプトを作ってから、それに必要なことを検討しないとよいものはできません。

10年後の名古屋リニア開通、20年後の大阪開通＝亀山付近リニア駅開通を見越し、JR四日市駅から亀山駅への鉄道アクセス利用増が見込まれることから、近鉄とJRの駅のネットワークがさらに重要となると思います。本計画にあすなろう鉄道のLRT化およびJR四日市駅、さらには四日市港への延伸を提案します。LRTは莫大な予算があるので難しいのであれば、あすなろう鉄道駅を改良し、鉄道ホームの横にバス発着ホームを作って一体化し、バスあるいはBRT設定で近鉄駅からJR四日市(リニアアクセスポイント)～四日市港(末広橋、夜景スポット、公園、四日市ドーム)を公共交通で東西軸をつくります。その際には、BRTは国道1号との交差を避けるようにクスノキパーキングの地下を利用して通過させます。このように少なくとも近鉄駅からJR駅までは将来を見据えて公共交通を主体としたトランジットモール化し、この2つの駅間の空間の価値や魅力を高くし、ホテル、商業、マンション等の誘致で開発や空地の転換を図ることが四日市中心部への人やモノやコトの吸引力を高めることになると期待しています。また、四日市港では、近年クルーズ就航誘致に熱心であるので、四日市中心部から四日市港まで公共交通で容易にアクセスできるようになれば、交流人口でまちなか活性化しますし、逆にまちなかに居住する人が四日市港の公園を容易なアクセスで利用できるようになれば、四日市港の賑わいづくりも期待できます。例えば、子育て世代の親子が自家用車ではなく気軽にBRTやLRTでアクセスして、四日市ドームや周辺の公園を日中楽しんだり夕方から夜になればカップルなんかは向上夜景を楽しむことができます。こうした四日市中心部(近鉄・JR)と四日市港との連携を考える際には、さらに西側に片岡温泉(アクアイグニス)や湯の山温泉、御在所岳との連携も近鉄湯の山線であく東西軸を一体化していけば、地域の魅力が飛躍的に高まり、ひょっとしたらリニア名古屋開業に伴い、名古屋市周辺や桑名市のみならずこれからポテンシャルの高い四日市市に住みたいという移住者やこれからも住み続けたいという市民もさらに増えるのではないかと思います。

このような将来のイメージを考えますと、今回の駅前周辺の改良の方向性や計画も良いと思いますが、リニア全通の20年後を見越して、さらに大胆な近鉄、JRを中心とした拠点と山の拠点、海の拠点の公共交通ネットワーク(あすなろう鉄道の延伸【LRT化】あるいはBRTとの連携延伸、近鉄湯の山線)の乗り換え機能をできるように検討してほしいと思います。そういう山―まち―海軸で考えれば、中部国際空港や開発が進む名古屋臨海部との海上アクセスが無くなったことは残念であり、復活してほしいと思います。駅前のトランジットモールについては全国他市の事例で見れば、姫路市の駅前のモール化も参考になるのではないかなと思います。さらに近未来の動向で自動運転機能があります。このことからクスノキパーキングの活用を大胆に考えてみることも必要ではないかと思います。地下駐車場を公共交通に転換するのも全国初の試みで、現在開発が続けられている自動運転が公共交通として小型バスや小型マイクロバスあるいは小型バンが四日市市中心部周辺の郊外から高齢者をはじめとする多くの市民の重要なアクセス交通になるのではないかとこの時代を考えると、現在一か所に集める計画のバスターミナルのスペースでは足りないの、地下駐車場の活用あるいは、近鉄パーキングや旧松坂屋の駐車場の転換も候補になるのではないかと思います。四日市市が自家用車に頼らずに、公共交通を中心に徒歩や自転車で生活できる魅力にあふれ、緑(クスノキ通り)や水辺(港)とともに光輝くまちでありますようお願いを込めてご提案もうしあげます。

全文読んでほしいですが、最初の文だけは絶対に読んでください。

観光客も観光名所も特にない地方都市なので、交通・都市計画を考えるときは、「1日に何人来るか分からない初めて来る人のために」と考えるよりも「毎日使う人が使いやすいように」ということを第一に考えてほしいです。近鉄四日市駅にお金を集中させずに塩浜駅、西日野駅、内部駅や南部の団地と近鉄を結ぶ公共交通機関(バスではなく電車)にも投資してください(延伸、改軌、新設、バスロータリーの建設など)。市内南部在住で中勢地域に毎日出勤する身としては、わざわざ渋滞に巻き込まれるバスに乗って近鉄四日市駅まで逆行して電車に乗っているので、塩浜駅に直接行けたほうが良いです。どうしても近鉄四日市周辺ならば、あすなろう鉄道をナローから狭軌に改軌し、くすのき並木の中に路面電車を走らせるのはいかがでしょうか。近鉄-市役所-JRと駅を作り、あすなろうと直通させれば、市役所への利便性もあがり、リニア開業を見据えたJRへの乗客の分散ができ、JRの電車も利用できます。