

第2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29年7月10日（月） 14時30分から17時15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）

笹川耕司委員、太田裕治郎委員、尾崎彰委員、高木修司委員、大西史人委員、河合清宏委員

（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）

山路和良委員、久志本敦史委員、阪早苗委員、岡本登喜子委員

（市）

塚田博委員

（オブザーバー）

国土交通省中部地方整備局建政部 菅原賢 都市調整官

■議事

1. 第1回近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会における意見
2. 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性
3. その他

■内容

1. 第1回近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会における意見

資料に基づき事務局が説明の後、意見交換。

<委員長>

資料の1ページ目の表に全体の意見の概要が、第1回目から出されている視点①・視点②・視点③という大事な視点三つに沿って分類され、縦軸で「近鉄四日市駅」「中央通り」「JR四日市駅」「その他」と、場所と対応する形で見やすく整理頂いたと思います。これは第1回で皆様方から当日の会議で意見を頂いたものを整理し、全体でどのような所に皆様のご懸念があるのか、あるいはどのようなことを重視して考えなければいけないとお考えなのかを、全体を俯瞰する意味で事務局にて取りまとめて頂きました。ここでは、これについて確認頂くとともに意見等の過不足の有無も見て頂いて、何かご意見があれば伺ってまいりたいと思っております。ご発言がある場合は挙手頂いてご発言頂きたいと思っております。

例えば、表の「近鉄四日市駅」の欄を横に見ていくと、これは近鉄四日市駅の駅前広場のことですが、一番右の視点③の欄は空白のため二つの視点に分類されています。視点①は人の行為に主に関わるものと理解できますし、視点②は公共交通に関わるものと理解することができるかと

思います。

駅前の空間は限りある空間資源ですので、この後の今日の後半の議論では、どのような機能をどこにどのように配置すればよいかを、優先順位などを考えながら限られた資源の中の資源配分をどのように考えるかを議論してまいります。そのため、今のところはウォーミングアップといえますか、頭の中で思い出して頂く、このような意見もあったなどを少し確認頂ければと思います。ご質問なりご意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

<O委員>

今のお話をお聞きしてましてふと気が付いたのですが、前回のときには私自身も気が付いていなかったのですが、人でもあり交通でもあるということで、最近、サイクリング、自転車で街を走ったり、自転車が趣味の方がたくさんいらっしゃいます。四日市の街も駐輪場がけっこう溢れておりますし、自転車のことも少し考えなければいけないのではないかなと気が付きました。

<委員長>

ありがとうございます。資料1ページ目の、表の青い矢印の下の、視点②まとめのところに「歩行者、自転車、公共交通等移動手段をシェアできるか」、共有できるかどうかも大事な視点として書かせて頂いているということで、それに関連するご意見ということで承りました。どうもありがとうございます。

<A委員>

視点①の近鉄四日市駅の欄のいちばん下のところに、「市の“顔”としてのシンボリックな空間づくりが必要である。」とありますが、これからの再整備を考えていくときに、金太郎飴のようなどこにでもあるような駅前ではなく、市の顔というのはすごく大事だと思います。ところが、まとめのところへ行くと、そういったところが今一つはっきり見えていないところがあるように思います。この辺りは明確に位置付けて四日市の顔としておかなければいけないのではないのでしょうか。

では、四日市の顔とは何かと考えますと、その辺りも皆様にも教えて頂ければと思います。

<委員長>

後段については委員の皆さんへのご質問で、前段は『市の“顔”としてのシンボリックな空間づくりが必要である。』は、この場所にあるのはそぐわないのではないかと。もっと上位の概念かもしれない、ということであるとの意見でした。

A委員のご指摘があつて今私もふと気が付きましたが、場合によっては、この「市の顔として…」はもしかすると全体に係る話かもしれませんね。金太郎飴ではいけないというのはまさにその通りですので、地域の資源や地域の担い手に基づく計画や整備のあり方だとすれば、そう考えればもう少し上位の概念かもしれません。全部に係る話かもしれません。

では後段について、四日市の顔とは何だろう、何を大事にすればいいのだろう、これはぜひ地域の皆様方に一言ずつでも言って頂けると大変ありがたいと思いますがいかがでしょうか。「顔」と言われると困る。」と考えずに、もう少し気楽に考えていいとは思いますが、いかがでしょうか。

< K委員 >

1回目の検討委員会が終わってから時間もあつたので、市役所の都市計画課から、私は商店街の代表ということですが、商店街の主だった方々にこの会議は何ぞやとの説明もして頂き、そこでいろいろな意見もありましたが、そこで自分も心に刺さった感じがしております。ちょうど今、四日市の顔という話が出ましたが、この計画のビジョンが見えていないのです。顔とおっしゃいましたが、例えばテーマが“人に優しい”や“便利になる”“自然豊かな”などのタイトルによって構想が全然変わります。優先順位もそうです。

今のこの説明は、第1回目で現状はこうだというのは見ればすぐわかりますが、テーマによって構想は変わりますよね、との話です。例えば、駅を降りて広場があつてヨーロッパ的な、ヨーロッパは昔の旧市街を守るということで、完全に人中心で交通機関はシャットアウトしています。でも「これは昔からのまちを守るためなので我慢して下さい。」として皆納得していますよね。でも現状の話であれば、商店街のある方がおっしゃいましたが、「今あるものを今のままではいけないことは誰も思っている。ただ、『今あるものを、極力お金をかけずに、なおかつ見栄えを良くするにはどうすればいいか。』という会議になってしまうのでは。」とっています。

また、これも私事ですが、地下に駐車場がございます。くすの木パーキングにも私は関係していますが、この出入口やその他構造がネックになっているのも事実です。現状はこれでいいのですが、10年後・20年後にこの計画が形になっていって、20年経って環境が変わったときに使いにくいというのでは、ということをお慮しております。

また、これもある方の意見ですが、このメンバーには各交通関係者の皆様方も入っていらっしゃるの、例えばこれは四日市だけではなく全国的な話ですが、今後高齢化が進んだときにどこに優先順位を一番に持ってくるかとか、将来的に自動運転が緩和されれば免許返納の問題も出ていますが限定免許もということも考えていらっしゃるのですが、それによって交通手段の変化も我々素人には予測が付きかねますので、そのようなデータや予測が考えられればもう少し考えやすいと思います。

< 委員長 >

例えば関連して総合交通政策の計画もありますし、都市計画マスタープランの検討・見直しも進めていらっしゃるかと思いますが、たぶん今の質問並びに意見はけっこう根本的なところではあります。ただ、観念的・抽象的な話より、具体的に四日市の中心市街地をどのようにこれから維持していくのかが目の前の都市計画上の問題であることは間違いがありません。

それから、32万人弱の人口のトレンドも、第1回目の資料でデータが出ていたと思いますが、都心部はかろうじて微増・社会増が入っているかと思いますが、全体的には下降傾向であること等を含めて、おそらくは従来のように、住んでよし、働いてよし、港で産業を支えてきた四日市市、あるいは郊外の緑の環境に近い所に住んできた都市、中間の23号線の所は一時期公害の問題が大変深刻化したのは皆様ご承知のことですが、それを克服して生活環境都市へ大きく転換をしてきました。海側の産業と住宅地のサンドイッチの真ん中にある中心市街地ということであると、両方に貢献できるというのは、単純な人の流動や交流に加えて、地域にお住まいの方々や地域で働いているの方々、内陸の工場もあると思いますが、そのような方々が遊んでよし・住んでよしとなる機能の一つとしての中心市街地であったと思います。そのような観点からどうあるべきかの議論に収斂していくといいのではと思います。

都市計画マスタープランや総合交通戦略などの計画について、K委員からご質問のあったようなところについて簡単に披露できることはありますでしょうか。

<事務局>

先ほど、将来の自動運転であったり、優先順位をどうするのかといった話がありました。

都市計画マスタープラン等では、中心市街地はいろいろな機能が集約している中で、基本的な考え方としては、今あるものをしっかり使う、有効活用しながら、近鉄四日市駅周辺については交通機能が集まってくる、様々な交通手段を使って来るという重要な地域となります。中心市街地の活性化も含めて、一層の拠点化を図っていくことを基本的な考え方としています。

また、自動運転技術についてはデータとして持ち合わせていないのですが、簡単に大きな見込みとして考えられるのは、大都市ではない30万規模の都市という中では、正確なデータではありませんが、自動車やマイカーの割合は相対的な割合としては少し増えるのではと考えられると思います。

<委員長>

恐らく、意見の先の成果という点で、ヨーロッパ的な空間といった表現があったりして、駅前はどうのようなテーマで整備されるのかがやや見えにくくなっているのが発端だと思います。赤レンガでヨーロッパ的な、まずは教会があって広場があって、とは元々構造が違います。基本的には、極めて実務的ではありますが、現在の四日市の姿を踏まえてその上に積み重ねるのが良い発想なのではと思います。ただそこで、今日の議論の後半にも出てまいりますが、計画的・技術的にかなり構造を変えていくことも大いにこの議論の対象としていきたいと思ひまして、そこについては後半の議論で行いたいと思います。皆様方から議論を頂く中でどのようなテーマかというものがたぶん出てくると思ひます。それを踏まえてビジョンに作り上げていければ、4回目以降で取りまとめられればと思ひております。

<M委員>

大雨が降ると中央通りの雨水が浜田町・鵜の森一丁目・鵜の森二丁目に流れて道路が冠水するのが現状です。浜田通りに大きな貯留管を埋設することが進んでいますが、この再整備の計画の中で災害時も含めて雨対策はどうかというのが住民・近隣の人は心配しています。今の浜田通りに貯留管を作って、駅周辺が整備されてこの貯留管では間に合わないということがあっては嫌だというのが現実的な意見です。それも含めて、災害時における駅西がどのように整備されるかに疑問を抱いているので、少しお伺いしたいと思ひます。

<委員長>

公園の地下の調整池が入っているのは伺っていますが、それが何立米ぐらいかは私も詳細はここでは解りかねます。それに阿瀬知川の改修・修繕と港のところのポンプ場・揚水機の整備は随分前に議論した記憶があるのですが、これはもう整備は終わったのでしょうか。そうすると、良くなっているのか、まだまだリスクはあるのか、その辺りをご披露いただけますでしょうか。

<事務局>

下水道の関係は上下水道局で行っておりますので、どのような計画かということは改めてご報告を申し上げる機会を持ちたいと思います。この検討委員会につきましては、まちづくり、交通機能結節の視点でのお話を重点的にする場として考えておりますので、そのようなことで議論いただければ有難いと思います。

<M委員>

私が言いたいのは、このように整備されることによって地域の住民が不利益を被る、道路が冠水してビルの中にも入ってくる、そういったときに誰が一体責任を取るかが明確に言えないし、自然だから仕方がない、という方向で済まされては困るということです。計画段階の中でこのような整備をするに当たって、何が必要なのか、何をどのようにしていくかが明確に見えてこないという困るということが言いたいことです。

<委員長>

重要な点だと思います。今、資料の1ページ、2ページ、3ページで第1回の意見内容の整理を報告頂いて振り返って頂きましたが、今は①②③の視点でのまとめ方をしています。これは計画論的には大変解りやすくまとまっていますが、実はこの中には施設の配置計画に関するものもあれば、人の動線や流動などの流れに関するもの、今のお話のように具体的な設計のあり方に関連して空間の設計やランドスケープの設計・計画に関連するもの、交通管理や歩行者の利用・行為・どのようなことは良いといったような言い方をするのか、そのようなことが混ざっています。たぶん、防災・水害対策の話は必ずしも一対一対応ではなくて、配置のこともあれば、設計の仕方もあれば、ボリュームの話も全部関わってきます。おそらく、水害も含めて防災の話は公共空間ですのでベースにはあると思いますが、そこは念頭に置いて考えて行きましょうということで今のところは留めさせて頂いて、そこから先は具体的に何ともシミュレーションできないこともあります。

もしもこの辺りを、学識の委員から、予めこのようなことを考えておいた方がいいなどのご意見があれば頂ければと思います。

<A委員>

今のお話で気になったのは、今現在、大雨が降ったときにも問題が出てくるということであれば、今回の駅前の再整備に当たって排水上の課題を克服しようということですよ。ただ、それに関しては別途対応されていて、それが解消される見込みがあるかもしれないということですよ。その問題の整理が大事かなと思います。

当然、安全面は基本中の基本です。今、四日市の駅前の地形の関係から雨が降ることによって住民の方々のいろんな問題が発生しているということですが、その解決は今回含めるべきだと思います。その整理が足りないと思います。そこを把握頂ければと思います。

<Q委員>

下水の面で私が知っていることを説明させて頂きたいと思います。この中心市街地は5年に一回の大雨、時間雨量50mmに対応できるように整備しております。ところが、ご存知のように昨今

は50mm を超す雨が頻繁に降ります。それに対応するために今ある雨水管を全部大きな管に変えるのは不経済でありますので、調整池的な機能ということで諏訪公園・中央通り・阿瀬知川への貯留管を入れています。この貯留管を入れることによって、時間雨量75mm まで対応できるよう計画しています。四日市の雨水対策としては、全市的に75mm の時間降雨量に対応できるよう、川の整備などを進めています。

M委員がご心配のように、今回のこの工事で雨の流出が今よりも増えるかどうかのご心配があるかと思えます。この雨水を今よりも変化させないことで考えると、土の部分が減ると雨水が浸透しないので流出量は増える形になります。ですから、計画段階の中で今の土の面積を減らさないことを考えるのが良いと思えます。もしも減るのであればその減った分をどこで調整するか検討も必要なのではと思えます。今の時点で説明できるのはこの程度ですので、今後はきちんとした計画の中で雨水対策の検討を進める必要があると認識しております。

<委員長>

解りやすいご説明だったと思えます。後は内水氾濫の問題も含めて具体的な数値等を、次の回もありますので、可能な範囲で参考資料などを頂ければと思えます。

それでは、また後で全体を振り返ってご意見があればこの部分についてはご発言頂く機会を少し取るとして、少し先に進めて参りたいと思えます。

2. 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性

資料に基づき事務局が説明の後、意見交換。

<委員長>

ご説明ありがとうございました。

資料9ページの各案の評価ですが、視点②の鉄道・バスの乗り継ぎの評価ですが、第1案が駅直近の西乗場が無くなるということで△であれば、第2案も同じく駅の西側のバス乗場が無くなるので、このコメントであれば第2案も△であるはずですが、もし差をつけるのであれば、駅直近のバス乗場は両方とも同じだけれども、第1案はバス乗場が2箇所に分かれる、第2案は駅西のバス乗場は無くなるがバス乗場は1箇所に集約されるところで確かに差がつくと思われま。だとすれば◎よりも○ぐらいだと思います。やはりここは論理的に考えなければいけません。気が付いたので申し上げました。

<事務局>

デッキで集約して乗り継ぎも非常に良くなったという意味、またバスが集まることも含めてですが、デッキにより結ばれるといった利便性の向上のところを考えると資料では◎にした次第です。その辺りの評価についても皆様方のご意見を頂戴できればと思えます。

<委員長>

会議の後半は、今ご説明頂いた資料4ページからの後半の議論のうち、4ページで将来の整備計画に対してどのようなところを重視するかの基本的な方向性、そのイメージ図が模式図で示さ

れました。これが物差しとなる内容です。この物差しを使って、第1案・第2案・第3案に対して、現状に対してそれぞれの長所・短所、短所とまではなくいずれも長所ですが、長所の度合いを、現状より悪いものは短所と言えるかもしれませんが、長短所を整理頂いたものでございます。後半はこの内容について委員の皆様方からご意見を頂いた上で、今日の最終目標は「このような評価で良かろう。」と、もちろん後半の意見を踏まえて「このようなことも重視しなければいけない。」「これはちょっと違うのでは。」とのご意見も結構でございます。それらを踏まえて今日の最終の目標は「会議としてこのような評価で行こう。」というところまで到達したいと思っております。

それでは早速ですが、委員の皆様方からご意見を頂いて参りたいと思っております。ご説明頂いた内容について、それぞれ長所・短所あるかと思っておりますし、駅前の姿を大きく改善していく方策のバリエーションと理解すると、それぞれ慎重な検討が必要かと思っておりますので、まず委員の皆様方からご意見を頂きたいと思っております。公共交通機関がかなりの部分で大きな影響・役割を果たして頂くこともありますので、バス・タクシーの関係の方々からお話を伺いたいと思っております。

< E委員 >

お話を聞かせて頂きまして、1回目から言わせて頂いていますが、個人的に環境空間をどのように使っていくかが私の中では見えていません。冒頭に他の地域のイメージを映していましたが、四日市市としてどういった駅前の賑わいの創出と回遊性の向上を、環境空間を使って何をされるのかが明確に見えてこないもので、今回、第1案から第3案について悩んでいるところです。ただし渋滞しても前へは進みませんので、現状も踏まえて話をさせて頂きます。

現状、バスの西口の私どもの利用者の状況をお話します。西口・東口・南口とバス乗場が3箇所に分かれていて、それがご利用者にも解りにくいということですが、近鉄四日市の西口は、南・東を含めた全体の約6割のお客様がご利用頂いております。全体では一日当たりのバスの乗降の合計で約8,000人強のご利用者がいらっしゃいます。そのうち西口は5,000人弱の方が乗降して頂いております。東口・南口につきましては、1,600~1,700の方が乗降頂いております、西口のお客様の動向は私どもとしても強く危惧、心配しているのが現状でございます。

第1案から第3案を見た中で考えますと、現状、敢えて選択するならば第2案ぐらいではとの感想を抱いております。第2案はバスターミナルが1箇所にまとまるのでわかりやすい、ただ、西口のお客様が東へ移動してもらわないといけないのでかなり移動を強いられます。また、デッキとおっしゃっていますが、よくよく考えるとバスのご利用者のお客様は、電車の乗り継ぎのお客様もおられますが、近鉄百貨店などで買物をして買物袋をお持ちになってバスに乗ってくる方々もかなりおられます。この方々は東のバスターミナルの方まで、150m~200mになるかと思われそうですが、そちらまで荷物を持って動いて頂かなくてはならないと考えますと、バスのご利用者は高齢の女性のお客様がかなり多いです。この方々が大きな荷物を持って移動してもらわないといけない、ただ、わかりやすいバスターミナルへという形になってまいります。

ですので、環境空間の意味合いが私にはまだよくわからないのですが、敢えて言うのであれば第2案では思います。第3案のような形がいちばんバス利用者にとっては駅の目の前ということで、西口がバスターミナルという形が一番わかりやすくして便利ではありますが、現状の三岐鉄道バス様と私どもが使っている3箇所の乗場をこの西口一ヶ所に集約するのは利用人員からしてかなり厳しいです。バスの供用スペースと待機スペースを考えますと、西口一本化も私は言ったことがあります、西口1箇所だけで納めるのは当然難しくなってきます。ですので、第2案の東

のターミナルを乗場としつつ、南の方へバスが待機できるスペースを確保して頂けるのであれば検討はできないことはないと思います。ただ、東のバスターミナルについても少しスペースが足りないというF委員とも話していたところです。並木空間のスペースは狭くなってしまいますが、バスが移動できるような形で供用スペースを広げて頂かないとバスの動線としては難しくなると思われる。F委員のご意見もお聞きしたいと思います。

私からは、根本の話ですが、環境空間がどのようになされていくのか、回遊性を向上してバス乗場をわかりやすくするというのであれば、前向きに検討を考えたいと思います。

< F委員 >

第3案で良いのかなとの話は以前からあったのですが、いろいろな話を聞いてちょっと狭いということで、第2案で良いのではないかという話をしていました。ただ、先ほども話があったように待機場所、時間調整等も必要になってきますし、多くのバスがいますので、待機所が必要になってきます。ここがいちばん大きな問題になってくるのではと思います。東西両方向からバスが入ってくるということで、広い空間が要るのはE委員と同じ考えです。バスのことばかり言っただけは何なんです、いろいろなことを考えますと第2案がいちばん良い。ただし、細かい所は詰めて頂かないと難しい面があると思います。

< 委員長 >

ありがとうございます。事務局の皆様はそれぞれ質問の答えを考えておいてください。いくつ質問が出ていますので、環境空間とは根本的に何なのか等を考えておいてください。

< G委員 >

タクシー業界としては二点ほど答えさせて頂きたいと思います。

第1案のように近鉄四日市駅の近くに駅の東側・西側の両側に何とか乗場の確保をお願いしたいのが一点目でございます。前回のときには、何とか現在と同じ駐車台数の確保をお願いしたいという話をいたしました。これは乗務員が歩合制賃金でもありまして、台数が減ると売上に影響しますので、歩合制賃金ですと揉める要因になります。タクシー会社も四日市では5社ございます。各社の社長は個性的な方がおられますので、まとめるのが非常に難しいとの話をさせて頂いたかと思っております。そうした中で、このような駅前広場で、限られた空間の中で環境空間を設けようとしますと、何らかどこかで犠牲を受けることがあります。その中で、タクシーの台数の減、場場所が駅から離れる、この二つの要因があると思いますが、二つともはもちろんしんどい。ということで、何とか乗車場所の方は駅から近い所に設けて、台数の減はいくらかは我慢しなければいけないかと思っております。そういったところから第1案の中央通りの北側の東・西の両方にタクシー乗場がある形に何とかお願いしたいと思います。第2案となりますと、駅の東側のタクシー乗場が中央通りを渡って南側になってしまいます。これは駅からも離れますので、何とか第1案の形の東西の駅の近くにタクシー乗場を設ける形でお願いできればと思います。これが一点です。

二点目は環境空間ということで、先ほどA委員からも駅の顔との話がございまして、事務局からも環境空間にイベント広場やオープンカフェとの話がありました。これは全国的にもよくあるパターンだと私は思います。その中で、森市長は挨拶の中で「子育てするなら四日市、教育するなら四日市。」と初めに言われておりますので、このような環境空間よりも、子育て施設を誘致す

るとかお子様が遊ぶ広場を設けるとか、他の市町村と違う駅前広場にして頂けたらと思います。

<委員長>

どうもありがとうございました。3人の公共交通、バス・タクシーそれぞれの立場から意見を伺ったところです。

最初に、環境空間の将来像・位置づけがまだ十分に共有化されていないのではないか、どのようなものなのか、どのようなものにしたいのかが質問として出されたかと思います。また、当然ながらバス事業者様にとっては、何をおいてもスペース的な、待機を含めたスペースの懸念がまだあるということです。それについては、今日の参考資料にやや詳細な図面が出ておりますけれども、まだこの段階では細かい寸法云々の段階では無いと思うので、ご参考までにご覧頂くに留めます。ただ問題提起としては、スペースは極めて重要な問題であること、その中で一日8,000人の乗降という数字を頂いて、東と南で1,600程度ずつ、西で5,000弱、これを第3案のように一ヶ所に全て集めようとするのがキャパ的に厳しいというのは非常に大事なコメントを頂いたかと思えます。

また、G委員からはタクシーの台数、運転手さんの生活に関わることと、乗換が至近な場所であるという二つの中で、トレードオフ、どちらかを立てればどちらかが、となると思いますが、その中でどちらかというとはまず至近な場所を優先されて、台数減については、程度問題だと思いますが、検討の余地はあるだろうとのご意見だったかと思えます。そのご意見は第1案をベースに頂いたかと理解いたしました。

3人の委員の皆様には最初口火を切って頂いてありがとうございます。これを踏まえながら議論を深めていきたいと思いますが、環境空間についてまずは事務局のご存念を伺っておきましょうか。

<事務局>

説明の中でスライドを出させて頂きました。オープンカフェといったお話も頂きましたが、環境空間という言葉だけでは当然何のことが解らないということで、今回の資料にはございませんが、このような形でのイメージをしているということで説明させて頂きました。その中で、他の市と違う方向も考えてはとのご意見も頂きましたが、このようなご意見を元にこれから実際は練っていくのが正直なところでございます。四日市については、前から皆様から意見を頂きましたように諏訪公園・市民公園・鶴の森公園などの公園が中心市街地の近くに散在している中で、その基点となるようなものを設けたいとの視点でまず環境空間を考えたのが始まりです。その中でいろいろな駅の事例を見ますと、そこからは賑わいが発生して周りへ派生して、商店街も含めて回遊性が保たれるということで、今回このような形で環境空間を設けたいのが事務局の思いです。先ほどA委員からもありましたが、シンボリックな顔的な話も含めてここをどうするかをご意見頂きながらブラッシュアップしたいと考えています。

<B委員>

環境空間についてはこの2枚の写真だけではなくいろいろな可能性があると思います。今日決めるということではありませんので、いろいろな可能性を探るべきだと思います。個人的にはもう少し緑が多くて広々としたところを思い浮かべながら、環境空間を考えていければと思います。

< A委員 >

最近の再整備された駅を調査した研究がありまして、その研究成果を紹介しますと、環境空間の大きさと駅の賑わいという要素があると思いますが、駅を出たすぐのところに広大な環境空間があるところほど駅が賑わっている、もっと言うと周辺の土地利用が進むという結果がでています。金太郎飴になりがちですが環境空間は必須で、ただその使い方をそれぞれの地区で考えるという時代になっています。逆に言うと、そういう空間があるからこそ、皆さんの地域の方々が思い切っているいろいろなことができるわけです。そこに種地があるからソフト的なイベントもできるかもしれない、場合によっては市（いち）も出せるかもしれない、緑を植えることもできる、そういった活用になっていってそれが地域につながっていくと思います。今これからの時代に目の前にバスがあるというのは違う時代なのかもしれません。ただし、また後程話しますが、バスが遠くなったときに工夫が必要だとは思いますが。

< C委員 >

私からは、前回に一つご提案した話が今日挙げて頂いています。それは並木空間の活用を挙げさせて頂きまして、私も何度か並木の下を歩いたことがあります。今は全くの土の状態、所々2~3ヶ所にベンチがあるということで、人が喜んで歩ける空間ではありません。しかし、都心の中にあっては、緑があって木陰にもなる、子供たちの遊び場にもなる憩いの場にもなる、ということで書かれております。そこになおかつ第2案ですと、バスが直結する、バス待ちの間にも憩いや、買物の後に憩う空間ができるのではと思っていましたが、一つは今日の話にもなっている環境空間がもう一つ駅前にもあります。先ほどA委員がおっしゃったように環境空間は駅前にとって大事との話がありましたが、そこが並木空間ではなかったかとの思いがあります。さらに駅前にも環境空間が必要で、さらに西側にも噴水があるような大きな市民公園がある、公園だらけの駅周辺になってしまうのでは、もっとそれぞれの場所を有効利用できないのかと思うのが一点目です。

今回のせっかくの整備基本構想ですから、向こう10年・20年の四日市としての何か大きなものを考えようというために、何のためにこれをやるのかとのビジョンは何か、顔は何かを考えたときに、先ほどのスライドの絵しかないのであれば残念です。せっかくの委員の集まりでもあるので、皆さんで四日市をもっと盛り上げる仕掛けを考えればよいのですが、それが今、バスが頻繁に出入りしているあの場所では実現できるのであれば、せっかくの大事な土地ですが使うことも良いかもしれません。しかしそれによって機能が犠牲になることがあるのではないかと、せっかくの限られた大きな土地で、それがシンボリックで役に立つものであれば使い方がよいのでしょうか、限られた土地を何でも空間として使ってしまったら機能的に十分ではないのではないかとその思いがあります。そのためにも、今バス・タクシー様は概念的な話をしておりましたが、どの路線にどの向きにどれだけの需要があって、将来も見据えた上でいくつのバス停が必要でいくつの発着があってそれがそれぞれ何分ピッチで行われているかの詳細なデータをご提示頂かないと議論が元に戻ってしまうのではないのでしょうか。第1案~第3案でどれがいいですかといった多い者投票だけをして、「では第2案で行きましょう。」と決めたときに今ここに必要な機能ははめ込めるのかどうか、「はめ込めないから元に戻って検討しましょうか。」とようにならざるを得ないこともあると思います。手戻りの無いようにするためには、今ここに前提条件をお示し頂いて、「どのぐらいの機能が必要だからどのぐらいの広さが必要。」とすべきです。参考資料の図を

数えたところ、第2案ではバス乗降場が10あります。それに対してバスプールは3～4台あるようです。観光バスの乗降場が3あります。一般車のキス・アンド・ライドが、東向きに12台、西向きに6台がこの絵から見て取ることができます。これで本当に数として足りているか足りていないのかも大事です。そのように機能として足りるかをまずは把握した上で、バスをここに固めてしまえば西へ行きたい人が東へ降りて西向きに乗るといった逆方向の動きになってしまうのか、これで本当に機能的なバスの配置ができるのかを精査する必要があるのではが二点目です。

三点目は、今あるタクシーも、西側・東側にも必要であればそのような機能を配置することを第2案の変形として使うことができるのではとも思います。

もう一点、〇委員からもご提案のあった駐輪場も考える必要があります。現状の駐輪場は北と南の2ヶ所がありますが、これで十分足りているのでしょうか。あるいは、これ以上の配慮はいるのかどうでしょうか。私がお聞きして気になったのは、「駅周辺に賑わいを作りましょう。」とおっしゃっていますが、大部分は車社会です。車を止めて自転車にしましょう、歩きましょうといったインセンティブ・きっかけ・仕掛けはどこにあるのでしょうか。例えば国道1号の辺りをどのような仕掛けにするか、通過交通を遮る方法があるのか、他の都市でしているようにバス優先レーンにするか、このような仕掛けをいろいろと考えて、この四日市周辺に人が歩いて楽しいような仕掛けをもっといろいろアイデアを出したうえで、駐輪場が今のままでいいのか、駐輪場以外にももっとローカルな交通を増やすことは考えなくていいのでしょうか。今の自動車・バス・タクシー・自転車といった交通体系を将来も続けようといったことでしょうか。例えばJRと近鉄を結ぶ小さな輸送手段を考える方法もあるかもしれません。そのようにして、駅周辺の歩行空間を作ることもないでしょうか。二次交通・三次交通について気になる点を述べさせていただきます。

<委員長>

ありがとうございます。鉄道利用者がバスに乗り換える、その逆もありますが、そのような観点からコメントは今の段階でございますか。

<C委員>

鉄道からは、オーバーデッキを作って頂いているのでその点で良い案だと思います。また、キス・アンド・ライドもスペースを作って頂いているので素晴らしいと思います。

<委員長>

ありがとうございます。

<D委員>

デッキを作って頂いてバリアを解消したのは素晴らしい計画だと思います。デッキについても弱者対策としてエレベーターやエスカレーターを動かして頂ける、上屋はあるといった格好ですと最高だと思います。バスの乗場が1箇所集まるのは良いと思いましたが、E委員から、西広場に全部集めるのはスペース的に苦しいとお聞きすると、第2案になってしまうのではと思います。環境空間の創造については、土木屋・建築屋などの専門集団でできるものではなく、街の賑わいを創生することに熱意がある人がやらないと、空間だけあっても難しいのではという気がし

ます。

また、並木空間について今回何も触れられていないのは勿体ないと思います。C委員も述べられておりましたが、ここは場所的に良いのに今回何も触れられていないのは勿体ないと個人的に思いました。

<委員長>

次のコメントを頂く前に、これは事務局から話してもらった方が良くかもしれませんが、並木のところは、資料9ページの4つの比較表で、やや小さいのですが、現状と比べて頂くと緑の連続空間がかなり伸びています。逆に、現状がかなり細切れになっている状態なのがお分かりいただけるかと思います。第2案は、並木空間の変化がいちばん大きいので図面で見てもパッとわかりますが、これはバスターミナルを確保するために、車線を両側から南側に集約をして緑地空間や並木空間を含む公共交通バスターミナル空間にまとめて頂いています。このバスターミナルのスペースの検証は別途またやりたいと思います。これがいちばん解りやすいのですが、実は他の案も見て頂くと、この並木空間が模式図になっているため解りにくいのですが、細切れではなく連続した空間利用を考えて活かしていこうとの主旨になっているのが理解できるかと思います。JRまで行くと1.2～1.3km程度あるかと思いますが、例えば国道1号線や市役所ぐらいまで並木空間の中で、歩行者、市民の利用者が様々な都市活動や文化活動・滞留活動等をして頂ける空間を設えていこう、といった意図があるのだと思います。いずれにせよ、地下のパーキング出入の動線や、国道を跨げないところなどのいくつかの制約条件やハードウェア上の現状から大きく変えられないところもありますので、そこは設計・計画のところで検証が必要になるのかと思います。

西側の環境空間について言うと、中央通りに面するところに一般車のキス・アンド・ライド空間が確保されると、それなりに待ちができるのかと思います。朝は送って降ろしてすぐ出発しますが、帰りは多少の待ちが発生するという気がします。そういう意味では、緑の環境空間と一般車の寄り付きが一体となっているのが第1案及び第2案の特徴だと理解しました。一つは、西口の市民公園側から近鉄の高架下を通行して東口へ至る動線をいかに快適に魅力的なものにできるかが、黄色の破線で示したものが回遊性だと思いますが、そこが意識されているのだと思います。つまり、高架下の東側と西側をどういう空間でつなげればいいのかを苦心されているのかと思います。従って、ランドスケープのいろいろな設えや設計の考え方が出てくるかと思いますが、駅前広場と一体となる環境空間というのは、東西を太くつなぐための入口になるとの位置づけもできるのではと思います。

また四日市はジャズフェスティバルや四日市祭り、お祭りは23万人位の人出があって、街中全体が活動場所になっていたりすることもあります。もちろん鶴の森公園・市民公園・諏訪公園でも展開されていますし、諏訪栄商店街のアーケード下でもやられています。そのようなものが、どうやったら東と西をうまく連続させられるか、これは言うは易し行うは難しですが、これを具体的に仕掛けていく空間的余地と見て頂くのも良いのではと思います。

< I 委員 >

前回の会合でも発言いたしました。百貨店としての立場よりもむしろ駅前にお越しになるお

お客様の立場として、どのようなところに今ストレスを感じておられるかといったことも含めてですが、課題であるところの回遊性・駅の賑わいの中での回遊性を考えたときに、雨・暑さ・寒さの対策を考えることによって、ここにいらっしゃる方々ができるだけストレスなくお越し頂けると思います。

この第2案で行きますと、D委員もおっしゃいましたが、デッキの雨対策とともにご高齢の方が荷物を持ってバス乗場まで行かれる、あすなろう鉄道まで行かれるときのエスカレーターやエレベーターなど、この辺りはせつかくやられるのであれば必須のものだと考えます。

環境空間という中で、オープンテラスとの話もありましたが、オープンテラスという言葉は響きは良いのですが、実際どれぐらい活用していただけるかと考えますと、年間の中で快適な季節は限られます。梅雨の時期は当然ダメですし、夏や冬は誰が外でお茶を飲むのかといった話だと思います。環境空間というのは、カフェなどとは違った形で構築しながら、委員長のまきにおっしゃった西から東へ抜けていく近鉄高架下のエリアにカフェ的なものを冷暖房完備された形で作ることが、お越しになる方々が休んで頂きながら駅前の滞留空間を確保するのが大事なのではと思います。

また、これと直接関係ないかもしれませんが、雨対策という面では、ララスクエアから商店街に至るふれあいモールの雨対策も合わせることによって、さらに南北の回遊が高まるのではと考えます。

< J 委員 >

3つの視点から見ると第2案がいちばんそこを汲み取った案ではどの気がしますが、今いろいろご意見を伺った中で、本当に機能的かどうかといったこともあろうかと思えます。ここで3つの案を一気に絞ってしまうよりは、本日の意見をもう少し加味して修正を加えた上でもう一度3つを見るのも考えてもよいのかとの気がします。また、並木空間の活用の仕方も一つの大きなポイントになっているのかと思えます。そういう意味では、第2案かと思えますが、バスターミナルが商店街や、最近マンションが建っていますのでその居住エリアにおられる方々との間にバスターミナルが挟まった形で本当に並木空間が活用できるのかなども考えています。この3つの案をもう少し改良した上で考えてはどうかという気がします。

< K 委員 >

最初に申し上げたように、いずれの案もあるものを使うことにこだわっています。第2案の話でも出ていますが、第1回の会議で街路樹の並木部分が勿体ないとの話で、我々が子供のときはあそこが全部通れたと僕も言いました。今はくすの木パーキングの進入路があり、物理的に並木道を全部通っていくのは不可能です。なお、誰も行かないということで、そこに人が行くのはどうしたら良いかということで、「そこにバスターミナルを持ってきたら人が行くのでは。」といった苦肉の策に思えて仕方ありません。

皆様、駅東と駅西で並木の構造が変わっているのはご存知でしょうか。窓から見て頂くと、資料の写真でもわかりますが、西側は街路樹がありますが人が通れないようになって真ん中に暗渠から出てきた川があります。このような構造上の苦肉の策としてこのように並木ができたのだと思います。皆様のいろんな意見で、納得しない方もおられるかもしれませんが、最初に申し上げたように、環境空間の話が出ましたが、「この並木は必要、なおかつ緑は必要。」というので

あれば当然それを撤去してはいけませんし、残さなければいけません。ただし「並木は欲しいが並木の通りは厳しい。」のであれば、並木は残しつつ狭めて、車道を広げて既存の歩道を広くする、ちょうどここから窓の外を見たイメージです。このようにまだもっと選択肢はあるのではと思います。

今、東口の、百貨店から商店街に向けて、今でも駅東に広場がありタクシー乗場がありますが、ここは現状でもうまく利用ができていません。ですから、ここを今の状態でもうまく利用すればオープンテラスもできます。それから長崎駅前の写真が出ましたが、あれぐらいのものが必要であれば、地図を見ると市民公園・諏訪公園・鶉の森公園の面積から考えて、「環境空間が必要だったのでこの部分に作りました。」と苦肉の策で作ったようなものではなくて、「ここは環境空間が必要だから全部環境空間。」というのがあれば、それを中心にいろいろなレイアウトを考えないといけません。何か、今は全部苦肉の策で「これは必要だからここへ持ってきた。」となっていて、10年後・20年後に使い勝手が悪いとなるのを一番心配しています。

<委員長>

大変力強い応援演説と伺いました。どうもありがとうございます。

<L委員>

3つの案を提案頂いたときに、パッと見て、私は駅西に住んでいて、西広場を全部ターミナルにするのが物理的に無理だとの話もありましたが、私は第3案には反対させていただきます。近鉄パーキングに入る動線がかなり複雑、市民公園やララスクエアの前の通りをクランクで入ってくる道しか取れていないとお聞きしました。物理的に近鉄パーキングに入る構造からすると、この動線はまず不可能ですので第3案はできないと思ったことと、キス・アンド・ライドの一般車が東のバス停のところへ移動されているところで、ここに一般車を停めたとしても絶対にここには停まりません。今のところの中央通り西側の、環境空間のところへ一般の車が停まってしまいますので、第3案は良くないと思います。

今までタクシー様やバス様の話を聞いていて、一度にどちらかに絞るのではなく、第1案と第2案と足して割ったような感覚で考えたほうがいいのかと思います。タクシーも第2案ですと南の方に行ってしまうのは不便です。私も西側・東側でタクシーを利用しますが、西側だけになってしまうのかと思います。それから前回私も提案したデッキを、第1案・第2案の両方で作って頂いていますので、ぜひエスカレーター・エレベーター等で交通弱者のことを考えて作って頂けるものと思います。

最後に、冒頭にM委員から話があったように、駅西の広場をこの機に改修するのであれば、ぜひ雨水を下で溜め込むような工夫も取って頂きながら、駅西側の大雨の冠水、昔と比べると良くなりましたが、この機会に対策を合わせて取って頂ければと思います。

<M委員>

まず一つは、今現存するコインパーキング、1時間の駐車ができるコインパーキングは将来的にはどのような場所になるのか、設置するのもしないのかをお聞きしたいと思います。

<事務局>

今回3つの案を提示しておりますが、今現在の案ではパーキングの機能はこの中には入れておりません。基本的にはキス・アンド・ライドで機能配置図を作成しているところです。

<M委員>

我々からすると、1時間以内で処理できるものであればコインパーキングで駐車して用事を済ませて戻ってくるのがありがたいです。今現在ある西口のコインパーキングと、鈴鹿英数学院前辺りにある通りのコインパーキングは使い勝手が良いと思います。だからそういったものを設置して頂く方向でお願いできればと思います。

<委員長>

関連で、次の会になるとと思いますが、ハンディキャップの方の特別なスペースなども絡んできますので、次の会でまとめて検討いただければと思います。

<M委員>

もう一点、4ページに「将来の基本的な方向性（イメージ図）」がありますが、そこに「中心市街地拠点施設」とあり、公共施設の赤枠で囲ってありますが、これはどのようなものでしょうか。

<事務局>

最近、6月に入ってからこれの関係のシンポジウムなどをさせてもらってしまして、ご存知の方もみえるかと思います。市役所の政策推進部が携わっていますが、基本的には図書館を含めた複合的な施設ということで、市役所の東を検討位置と決めて、その中でどのようなものが欲しいか望ましいか必要かについて、市民の皆さんとシンポジウム等をしながら進めている施設です。

<N委員>

皆様からのいろいろなご意見を聴きながら、右に行ったり左に行ったりというのが個人的な所です。私が前から思うに、西側の市民広場が素晴らしい空間で、歩道であったり車道であったり、また真ん中に樹木帯がありますが、これもいろいろな活用ができる気がしています。特にバスの待機所の問題をおっしゃっていましたが、この辺が十分に活用できるのではと考えます。隣接した広場に面しているところなど非常に狭い中での活用を考えて行かねばならず、非常に難しいところですが、この市民広場側はスペースがありますので、バスの待機場を作って頂いたり工夫次第では環境的な状況を損なわないような工夫もできそうな気がします。ぜひそういった活用をして頂ければと思います。

先ほど高架下の話が出ました。今、私もよくそこを通りますが、高架下部分の利用方法で人が集えるスペースの創出も可能ではと思います。今は観光協会の事務所があり、旅行代理店が入っていて、裏側は鳩の糞があつたりして通るのが嫌ですが、通れる形になっていますので、うまく活用すればそれなりのスペースが創出できるのではと思います。

それと、これは会社手前の話ですが、私どもの事務所がある南側のバスターミナルのところは信号があつて少しか横断歩道があつて渡ります。4mぐらいの幅しかありませんが信号が危ないです。近鉄の反対側から広い70mの道路を通過して車が進入するので、その道路の70mの道幅を信号が青になって出ると轆かれそうになったのを見たことがあります。私はいつも2・3歩

下がった段階で信号機が変わってすぐには踏み出さないようにしています。あそこは危ないと思います。ここも含めて駅の周辺にけっこう進入路が多い道路環境です。こういったところも街の中で一方通行が多いですとか致し方ない部分もあると思いますので、駅に向かって来る非常に細かい進入道路の利用の仕方も考えて頂くと、全体が公共交通機関として中央通りを利用することとなった場合に生きてくると思います。そういった検討もすべきかと思います。

<O委員>

3つの案を拝見して、皆様が第2案とおっしゃっておられました。パッと見た感じでは第2案が一番シンプルに、回遊性もできあがっていて、環境面からも使いやすい、歩いている人も楽しいではとのイメージが湧きましたが、一点気になる点があります。第2案で、参考資料のNo.2「近鉄四日市駅近辺の動線図」を見て頂くと、私は車で街まで参りまして今日も駐車をしています、くすの木パーキングの地下駐車場を利用します。今までは左から地下に入り、出てくるときは左に出ると同じ方向に出られます。この図を見て頂くと、第2案の場合は、この地図では対向車線を渡って出なければいけない状況です。そうしますと、ここは信号が多くてやっとな青になったときにすごい車の量が出てくるので、地下駐車場から出たときのこの対向の2車線の車を避けて左車線に出るのは非常に危ないと思いました。これは事故につながります。

また、第2案の場合は南側だけに寄せてしまいますので、クスノキの樹木が中央分離帯になっていたものが無くなります。中央分離帯を新たに作って頂いて対向をやらないと、今クスノキがある時点でも年齢の高い方がたまに逆走していて危ないときがございます。地図を確認頂くとわかりますが、このパーキングに入るときもグルッと右手に入って地下に入り、出た後は対向車を避けて左に出るといった難しい運転能力が必要となります。その点をご考慮頂ければ助かると運転する者として感じます。

また、この第2案では、タクシーとバスの待機場からバスが発車するところまで出ていく通路と中央通りの車が出ていく通路と、交差が非常に多いので、バスに一般車が紛れてしまう、車線を渡れずに混乱を招く感じがします。その辺りも考えて頂けると助かります。

<委員長>

実感に基づくご意見として承りました。検討させて頂きたいと思います。

<P委員>

私も車を運転する者として、中央通りのバスターミナルを作るということで車線を減らすということですが、西側から近鉄四日市駅の高架下を出ましてバスターミナルの方に、今まで3箇所分散されていたバスが全てこちらに入るとなると、信号があるかどうかはわかりませんが、入口でバスが渋滞するのではといった気がします。前のバスが出ないと次のバスが入れないと、信号の期間が高架下からバスターミナルまで短いと思うので、西側の一般車の辺りまで入るバスが並んでしまうことになりかねません。バスの時刻を考えて頂いて渋滞の無い形にして頂くと嬉しいというのが一点です。

それと、環境空間というのが先ほどからおっしゃっていますが、どなたのための環境空間なのか一つあります。観光協会は近鉄四日市駅の下にあります、以前は観光協会のところにCTY様のテレビがあって、そのテレビを通路側に出したところ、浮浪者の方々が居着いて一日中テレ

ビを見ていました。そのようなことがあったので、テレビを撤去したり、出ていたベンチを無くしてそこに居られないようにしたこともあります。どのような環境空間にするかで街の雰囲気も大分変わるといえる気がします。

それと、資料4ページを見ると基本的な方向性として回遊性が多数出てきますが、駅に来る方は目的があって来られるのでそんなに回遊性があるのかと思います。

もう一つ、市民公園の前に観光バスの待機場を作って頂いていますが、6月に3件のバス会社から「観光バスの駐車場が欲しい。」と頂きました。私どもも探すのにたくさん苦労しました。この観光バスの待機場は一泊駐車できるものかどうか今後考えて頂きたいと思います。

<H委員>

今、信号の関係をいろいろとお話されておられましたが、今のパーキングを出るところの関係は恐らく信号交差点が今あるところに出る形になっています。パーキングは信号に従って出る形になりますので、避けながら対向へ出る形ではなくなるといえます。それと、今の信号サイクルもデッキができて人と車を分けることができれば今の信号サイクルと全く変わります。中央通りの青信号も今より長く取れますので、バスについてもスムーズに入って頂ける、バス会社の方は待機場所と合わせて、その時間に必要な台数だけがそちらへ向いて出発する形になりますので、きっと今ご想像されている状況にはならないのかなと思います。

警察としましては、デッキを作って頂いて人と車を分けて頂ければ車の流れもスムーズになりますし、人と車が重なることがありませんのでかなり安全性も保たれます。高齢化してくる社会、人と車の錯綜する空間が無くなれば安全になるということで、極端なことを言えば全面デッキの形で作って頂ければ私たちとしては安心です。それで行くところへ全てバリアフリー化して降ろして頂くということです。そしてデッキの上でオープンカフェ等をして頂いても結構かと思えます。ここには人しかいませんので。そうして頂くと私たちも安全な道路空間を作れますし、本当にありがたいと思います。

あと、どこに何を作ってほしいというのは警察から申し上げる立場ではございませんので、そこについては皆様の議論の中でどこに何を持っていくかは決めていただければ結構だと思います。

<委員長>

交通管理のご専門の立場から貴重な意見をありがとうございました。

<B委員>

今日いろいろなご意見が出まして、改めてこれを今後検討するに当たって少なくとも二つの点は重要かと思いました。

一つはこの並木空間をどうするかの話ですが、これは震災復興で作った立派なインフラで、これをどう捉えるかは都市計画の歴史から見て大事な話かと思いました。私自身は、時代が変わって要求もいろいろ変わってくるので、積極的な理由で改変することには問題ないと思います。ただ、やむを得ずたまたま空間があったからバスターミナルを作るといった話だと、これは説得力がなくて、案2のようにバスターミナルを並木空間の中に入れることをする場合は相当な理由が必要なのではと思います。

今日はほとんど話題に出ませんがJR四日市の方もあります。昔は近鉄四日市とJR四日市を

つないでその間に賑わいを作ろうということがすごく大きな目標としてあったと思いますが、現状は近鉄四日市の方が栄えていますし、むしろララスクエアや市民公園の方が、ある程度賑わいが東から西へシフトしたと捉えることができると思います。そういう意味では、環境空間を西口に作るのには、その流れを捉えてそれを後押ししていく意味で良いと思いました。

それから代替案を比較して検討すると今まで気づかなかったことも見えてきます。今日どれかにするというのではなくて、どんどんブラッシュアップすれば良いと思いました。一つだけ私が気になったものは一般車のキス・アンド・ライドの場所です。これはバス・タクシーよりも一般車が優遇されているという空間配置になっていて、これだとバスよりも車で来たほうが楽になります。ハンディキャップの方は除いてですが、今、環境空間に配置されている一般車をもう少し駅から遠い所で処理してもいいのではないかと。大胆な意見かもしれませんが、このような案があるかもしれないと思いました。そうすることで環境空間がもう少し広がって、高架下も含めて東口と西口の地上での連結が良くなります。では一般車をどこにするかですが、参考資料の図面の第1案・第2案を見ますと、市民公園の反対側の土地利用を見ると、ほとんどが駐車場になっています。それで歩道も拡幅する案になっていますが、駐車場がたくさんある中で歩道を拡幅するとそれだけ歩行者と車のコンフリクトが起きる気がします。むしろここは歩道をあまり拡幅しないで、キス・アンド・ライドの場所を中央通り南側で上手く作れないかと思います。そのためには、車が西側から来ますとUターンして着かなければならぬため、その処理がうまくいくかどうかとの問題はあります。今の案ですと、せっかく作った環境空間のところに3車線もキス・アンド・ライドを作るとというのが勿体ないというのが正直なところです。この辺りをもう少し検討を積みたいと思いました。

そのときに、今の話を原則に立ち戻って考えたときに、今日の検討の物差しとなる資料4ページのイメージ図のところでも、人とバスとタクシーと一般の自動車をどのような優先順位で考えるかは書いていなくて、それぞれの交通手段と鉄道との連結については認識していてそれが評価軸になっています。実際に第1案と第2案は一般車と鉄道との連結はものすごく良いので◎が付いていますが、そもそもバスの方を優遇するとか、一般車よりもバスに乗って頂くようなことを空間配置の方から誘導できればと思います。一般車のキス・アンド・ライドが今日一番気になったところです。

< A委員 >

今日皆様のお話を聞いて、どれもなるほどと思いました。立場が違って日々の生活が違っていると、このようにいろいろな意見があるのだと思いました。ただ言えるのは、この協議会、ここでいろいろな立場の方々が出て、利用者もいれば、提供者、管理者もいますが、重要なのは、ここで皆さんが納得した形の絵を描けることだと思います。そのときはたぶん、皆さんが100%の満足を得ることはできないということで、「これはやむを得ない。」「これは我慢しなければ。」となります。それからK委員は苦肉の策と言われましたが、表現はともあれ、ある程度はやむを得ない、でも大事なものは、「自分のためではなく、市民のためにはこれはやむを得ない。」と思えるようになる点が重要だと思いました。そのようなものが出てくれば良いかと思います。

これもM委員が言われましたが、本来はビジョンがあって、ビジョンを実現するような良い絵が描ければいいと思いますが、これだけの多様な関係者がいるとなかなかできません。結局、市としては課題対応型で、課題が何だったか、その課題に対応するにはどうすればいいかという感

じになってきたかと思います。だから逆に言うとそこから抜け出せない。ではどちらが優先なのか、車なのか歩行者なのか自転車なのか、が出てくるし、あるいは緑なのか、まちづくりなのか出てくると思います。でもこれはやむを得ないと思います。これをあちこちやりながら、だんだん皆さんが同じ方向に向いていくような、そんなふうに進めていければ良いと思います。

その中で交通のことだけお話しすると、将来の交通分担率とか必要な機能、先ほどのバスで言うと、1時間に何本で何台要ってどのようなオペレーションの設定が必要だというのは必要だと思います。それからグランドレベルで歩行者がどれぐらい歩いて、上をどれぐらい歩いて、自転車がこれぐらい、そのときに信号サイクルをどうすればいいか、青の時間をどうすればいいか、どれぐらいさばけるかは検討したいと思います。ただ、このレベルでやると難しいのであるところまで行ってからだと思いますが、それぐらいはしてもいいかと思います。交通の処理、特に交通安全の問題もあると思いますので、それぞれの案で問題がないかどうかはやっていいのかと思います。

それから、10年後や20年後になると新しい交通モードが出てくると思いますので、その対応をどこまで考えるかが悩ましいところだと思います。それから自転車はもっと明確に考えたほうがいいかと思いますが、あまり話を広げてはいけないと思うので、程々のところで留めておこうと思います。

< Aオブザーバー >

本日お話を聞かせて頂きまして、大きく二点、交通施設の配置をどうするかといった話と、ここが四日市の顔としてどういった空間づくりをしていくか、この二点が大きな課題となっているかという印象を受けました。

交通施設配置の部分ですが、一回目は私は参加していないので一回目で話し合われたかもしれませんが、これは利用される方によって施設の利便性を感じるのはだいぶ違うのではと思います。例えば乗換を利用されている方が、通勤通学の方が中心になると思いますが、鉄道を利用してバスで家の近くまで行くという人だと、バス停と駅とが近い方が利便性は当然高いと思います。一方で、このエリア自体に用事のある人、公共施設や百貨店や商店街に行く人にとってはあまり相互の近接性は問題ではないのかと思います。第1案や第2案ですとバス停の近くに商店街があったりして、バスでいっちゃる方で商店街に用事のある方が多ければ利便性は高まるかと思いますが、あまりそういった方がいっちゃらなければ関係がないかと思います。かえってバス停と駅が離れていると乗換えの人の利便性が低いのかと思います。その辺りを、どのような方がどのような利用をされるのかといったことは、施設配置を考える際に重要かと思いました。

それと、都市全体の観点というのも重要かと思います。今、国の方ではコンパクト・プラス・ネットワークという言葉で、少子高齢化・人口減少と言われていまして、これまでは街が外側に広がっていく時代でしたが、なかなか公共施設の維持が持たないということで、なるべく公共交通を中心としたエリアに、居住エリアや都市機能といったエリアをなるべく集めていこうという施策を打ち出しております。

四日市でも立地適正化計画の検討を始められると聞いております。中心エリア、近鉄四日市駅周辺というのは良好な環境をもってご検討されるのがいいのかと思います。例えば、JR四日市駅もこの資料4ページのイメージ図にも載っていますが、近鉄とJRは広域的にみると両方とも重要な機関ですが、ここへ来てほしい1kmぐらいの微妙な距離が離れていて、歩いて乗り換

えられないこともないですが、やや不便に感じる方がいらっしゃるかと思います。回遊性ということで絵のほうでは両方つなぐイメージになっていますが、そのようなコンセプトを持たれている場合にその間の公共交通関係の施設はどう配置すればいいか、あるいは他の各種の都市機能に絡む施設をどのように配置すればいいのかも合わせてご検討されるといいのかなと思います。

<Q委員>

いろいろご意見を頂きましてありがとうございます。この3つの案の比較表で、一応、概算でも事業費を出しています。40億円から70億円です。このように税金を投入する事業となりますと、視点がこの3つあるわけですが、やはり一番大事なのは賑わいの創出、これが一番大事なのかなと思います。利用者の利便性、これも大事ですが、それ以上に賑わい、これを取り戻していきたい。その賑わいも、駅周辺だけではなく、中心市街地まで波及する、そのような効果が必要になってくるのかなと思います。そのように考えたときに、人の動線がどのようになるのか、回遊性はどうなるのかを議論して頂きたいと思います。

先ほど、P委員が「街へ来る者は皆目的を持って来ているのだから回遊性を求めるのは非常に難しいのではないか。」とのご意見を頂きました。たしかにそういう面がございます。だけれど、例えば一番街の辺りに、本当に市民が「来たいな。見たいな。」というものができるかもわかりません。そうして、今まさに市役所の東に中心市街地の拠点施設、図書館をメインにしてですが、こういったものも考えているわけがございます。ですから、そういった観点からどういった動線を持ってくるか、その動線を持ってくるにはバス停をどこへやればいいのか、乗換えはどうしたらいいのか、という議論をして頂くと、非常にありがたいと思います。

それともう一つ、中央通りでございますが、このクスノキは四日市にとって非常に大事な財産でございます。連綿とこのクスノキを守ってきたことがございますので、クスノキはぜひ今のままで活用できる方向でお願いしたいと思います。それとこの駅周辺には四日市の財産として、鶴の森公園・諏訪公園・市民公園がございます。A委員のお話もございましたが、駅前広場の環境空間が広いほど賑わいが醸し出せるというご意見がございました。そのように見たときに、この近鉄四日市駅の空間は中央通りの並木とつながっていくわけです。見てみるとそれも駅前広場の一部ではないか、そして西側の市民公園も駅前広場と連続性を持たせれば、一つの環境空間として非常に広い空間の確保ができます。そういった連続性を出すためにはどういった仕掛けが要するのか、こういうところの議論を聞かせて頂けると非常にありがたいと思います。

四日市が賑わいを取り戻し、そしてその持続性ができていく、そういった場にしていきたいと思っておりますので、今後も皆様方のご意見をいろいろ頂戴したいと思います。

<委員長>

大変どうもありがとうございました。このあたりでお開きにさせて頂きたいと思っております。

次回、第3回目は比較的時間を置かずで開催される予定でございます。それを含めて、事務局からこの後、少しスケジュールの案内をして頂きたいと思っております。今日頂いたご意見、中にはご質問もありましたので、少し整理をした上で次回の資料に反映して頂きたいと思っております。

いずれにせよ、これだけの都市の駅前に計画的かつ計画だけではなく事業的により良くしていける、改善できる機会というのは極めて貴重な機会というように、これは委員の皆様方共通の思いであると思っておりますので、この貴重な機会をうまく捉えてより良い内容にしていきたいと思っております。

であります。とりわけ公共空間、歩道も含めて、公共空間側で今回の基盤整備の計画をどこまでやっていくのか検討を進めていくのですが、最終的には地域の担い手が頑張らないとダメだといった発言もあったと記憶しています。これはまさにその通りでございます。行政側が、40億～70億、いろいろな額が出ておりますが、全部を仕上げたからといって良い結果になるわけではなくて、当然そこに地域の担い手の皆様のアイデアや活動、それを支える規制があるとすれば規制の緩和や規制の撤廃もあるかもしれません。そのような連携をしていくとまさに街中に賑わいが、最後にQ委員がおっしゃいましたが、賑わいが戻ってくるのではと思います。ぜひそのような中、目的を持ちながら次の検討委員会をどうぞよろしくお願いいたします。

ではこれで事務局にいったん返してスケジュール説明をいたします。よろしくお願いいたします。

3. その他

事務局より、検討委員会の今後のスケジュールや次回の会議日程に関する連絡がなされた。