

第3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8月18日（金） 14時30分から17時30分

■場 所 四日市商工会議所 1階 会議所ホール I

■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）

国土交通省都市局街路交通施設課 中西賢也 企画専門官

■議事

1. 近鉄四日市駅周辺等の機能配置について
2. その他

■内容

1. 近鉄四日市駅周辺等の機能配置について

資料に基づき事務局が説明の後、意見交換。

<委員長>

今日の本資料の5ページ以降が、案No.1～No.3についての資料です。参考資料にはより詳細な平面の構成図が、1ページ目から案No.1～No.3と対応していますので、こちらも併せてご覧頂きながらご発言頂ければと思います。

まず、前回に概要を説明頂いて、そのときに出された質問については、今日の冒頭に説明頂きました。こちらについては概ねよろしいでしょうか。

では、こちらについては回答頂いたとのことで整理いたします。

それでは、内容について、街路の幅員、広場のスペースの寸法やバスの乗降スペースの寸法について前回よりも精査頂きました。また、東口の駅前の交差点の形状を変更し、駅に近づけてバスの乗降場を拡張頂きました。そのような変更に伴って、数字的にも精査したことで若干、修正の説明が行われました。

本日説明頂いた3つの案について、環境空間のあり方、バス・タクシー・一般車の乗降場やデッキも含めた動線の考え方、中央通りのスペースの取り方などの機能配置の部分について、詳細

説明を頂いたものを元に、改めて委員の皆様方ご意見を賜りたいと思います。

特に前回から議論がございましたが、まずは日常生活の中で、この駅周辺のエリア、特に駅・バス・タクシーなどの公共交通機関をご利用になられる市民の方々、平日は通学通勤・土日は買物や諏訪栄町などの商店街エリアに訪れる方々も想定されます。また、もう少し将来のことも考えると、中央リニアの話も第1回の会議でございましたが、広域交流・訪問者・来訪者に対して、四日市の玄関口になるであろう近鉄四日市駅前の景観形成や、訪問者を含めた人々にとっての安心安全で心地よい回遊空間の創出もあるかと思えます。このようなことが視点①の目的として、回遊性を図るといったことが達成目標として考えられております。このような点から見てどうかという所、これまでの会議の中でも「駅周辺の魅力アップは地元が当然頑張らなくてはならない。」とのご発言もあったかと思えます。将来的には、民地・沿道・諏訪栄町も含めた商店街や町内会など、地域の方々がこれを契機により民間側の街づくりへの発展の可能性として見て頂けるかといった観点からも大事な第一歩になると思えます。そういう意味では公民連携・官民連携、公共側が街路を含めた駅前空間などの公共インフラ空間の質の向上に連動する形で、時間がかかるかもしれませんが民間側の中心市街地の賑わいにつながりやすい計画になっているか、との観点から見て頂くのも良いかもしれません。

それから、事務局からも説明がありましたが、四日市では、市民組織・地域組織が主体となった大きな活動がたくさんあります。四日市祭り・子供四日市祭り・ジャズフェスティバルなど、大きなものでは23～24万人の集客があります。そのフィールドが中央通り・三滝通り・国道1号など周辺地域にあります。このような大規模な市民活動のフィールドでもあるとの観点から、インフラ空間・駅周辺の考え方を見てもいいのかもしれない。

視点②については、まちづくりと連動した公共交通の機能配置で言うと、これは前回に続き事務局から説明がありましたが、まずは現状から将来に対して、バス・タクシー含めて鉄道駅との連携や乗換えを含めた連続性、アクセスのしやすさ・分かりやすさ、バスについては乗場の集約化を図って分かりやすくしていく、そのような観点からご意見を頂いても良いかと思えます。

視点③つめの中央通りについては、大きく位置を変更・拡張することも含めて今回意欲的な提案がなされました。特に中央通りの細部についてはこれから先もありますので、今回は中央通りの中の詳細なデザインの説明はまだありませんでした。しかしこれも、大きな枠組みの計画として、道路線形の変更と共に中央通りの植樹空間・緑地帯空間といったグリーンベルトの場所が、ただ単に都市景観上の軸だけではなく、市民や訪問者に使ってもらえる空間・場として使ってもらえるような計画から見たときにどうなのか、との観点で見て頂いても良いかと思えます。

今回、視点①②③の大きく3つの狙いがありますが、そのような観点からご発言頂ければと思います。

<委員長>

それでは今日は、後ろの時間がある委員もおられますので、突然ですが、N委員、ご予約があって早くご退出されるとのことですので、ご発言頂ければと思います。

<N委員>

いろいろ具体的に提案、分析を頂きましたが、この中からいいところ取りをしていくのかな、と感じています。四日市の顔としてどのようなイメージを作っていくか、四日市は広い意味での環境、

住みやすい暮らしやすいことが重要だと思っております。交通面、視覚的な緑化の部分を大切にしていって、四日市の玄関口で良い印象を持って頂くことが必要だと思っております。

そのような中で、案No.1と案No.2の案の大きな違いとして北側からの道路の抜け方について、案No.1では北から来た道路は緑地帯で区切られますので、中央通りを挟んだ南のモータープールに車が来ることはありません。しかし、案No.2や案No.3では北側からこちらに道路が入ってきます。私どもの本社は丁度このモータープールにありまして、上から見ておきますと、道路が広いので、信号が変わって北側から南側の南バス停を渡る所の狭い横断歩道の道路で非常に危ない状況を何度も見えています。北側の交通量を考えると、北側の道路を南側のモータープール向きに通す必要はないのではないかと考えています。そういう意味では、緑地的には案No.1のような形で、駅周辺に入ってくる様々な道はある程度制限しても良いのではと思いました。

もう一つ、東側のタクシー乗場に2台分あるのがどこまでの意味があるのかと思いました。他の街へ行くと「タクシー乗場は西口です。バス乗場は東口です。」のように割とはっきりしたサインがあってわかりやすいと思いました。現在も、西口と東口のタクシー乗場は台数が少なくなると両方を見て私も乗りますが、非常に距離が近いので、東西にタクシー乗り場を分ける必要がどこまであるのかと疑問に思います。

また、デッキはいい考え方だと思います。バリアフリーや移動を考えますと、これは単に歩くデッキなのか、動く歩道も兼ね備えたものになるかによって、デッキの幅の広げ方も考えられるのではと思います。これは利用者の利便性にも響くことですので、距離が長くなるのであれば動く歩道も考えたほうが良いのではと思います。このようなことをまとめて思いました。

イメージとしては、冒頭申し上げたように緑地の部分を除くと、案No.2の方向が良いのかと思います。

<委員長>

3点ほど整理頂いたかと思えます。1点目は東口の交差点の形状の改良について、現状はスターアイランドのビルの目の前から斜めに入るところを、目的としては東口のバス乗降場を拡張して駅側に少し近づけるため、交差点を今斜めに入っている現況を、十字路のような形状に改良頂いたのかと図面上からは理解いたしました。特に中央通りの南側について、北からの車の進入が危険ではとのご意見だと承りました。ここについては信号整備もあるかと思いますが、交差点が改良されて信号整備がしやすくなれば、心配・懸念が低減されるかもしれません。これについて事務局はどうかとの話と、併せてH委員からご意見を頂ければと思います。

<H委員>

今現在、スターアイランドの前に停止線・横断歩道があります。ここからですと、かなり東のほうへ向いているのと距離があって時間がかかり、危険な状態になります。今回は改良されて正十字路にやや近い形になっていますので、停止線が今までのスターアイランドのところよりもっと近づき、通常の4車線分の交差点ぐらいの形になりますので、この形であれば横断の時間が今の約半分ぐらいになるかと思えます。

<委員長>

ありがとうございます。2点目はG委員からコメントを頂きたいのですが、単純な質問として、

東口と西口の両方にタクシー乗場が必要なのかとのコメントがありましたがいかがでしょうか。

<G委員>

タクシー協会としては両方ほしいというのが現状です。その理由は、駅の東側に行きたいお客様がいらっしやっついて、西側の駅前広場から東側に行こうとするとワンメーターほど料金が変わってまいります。節約志向の中で料金に敏感なお客様が増えておられる中で、タクシー業界としては両方の乗降場が欲しいと思います。また、東側は夜に諏訪の商店街で楽しまれたお客様が東側のタクシー乗場に歩いて来られる方が多々いらっしやいます。このような方々が、西側の駅前広場だけとなりますと遠回りになってしまいます。我々としては、この2点の理由から東側にも乗場が欲しいと思います。

<委員長>

ありがとうございます。3点目はデッキですが、これも詳細なデザインや、自動歩行などの付加機能的なもの、今後の話ではありますが、現状の計画案の段階でどのようなデッキを想定しているか、わかる範囲でご説明頂ければと思います。

<事務局>

案No.2のデッキですが、現状はバスと鉄道の乗り継ぎをされる方が多いとお聞きしています。また、こちらにはあすなろう鉄道があり、乗り継ぎをされるお客様が多いと聞いています。そのような中で、まず改札レベルで両方を結ぶのが最低条件として必要です。その上でスペース等を考え、バスへの乗り継ぎを考えると、東口にはエスカレーターを設置して、乗り継ぎの快適性・利便性を高めるためにも必要だと考えます。さらにスペース等の問題もある中で、バリアフリーについてエレベーターを配置することが考えられるかと思っています。

動く歩道については、現在そこまでの計画はございませんが、駅改札レベルと快適に乗り継ぎをして頂く空間・動線を作る絵になっています。

<委員長>

ありがとうございました。距離の観点・幅員の観点等がありますが、中央通りを安全に横断する意味では、車両と歩行者の交錯を避けるのは良いアイデアだと思います。同時に、歩行者の利用者にとって、より快適に移動できるような設えを今後検討することかと思っています。平面の自動歩道が良いかとの点も、その中での検討になるかと思いますが、現状では今ご説明があったような段階で検討しているとのことをご理解いただければと思います。

続いて、冒頭申し上げたような地域との連携・回遊性・賑わいの向上が大きなテーマになっていますので、L委員・K委員・M委員からご意見を頂ければと思います。

<L委員>

先ほどの案No.2の関連で気になったことがあります。デッキの部分は拡張頂いて、並木の部分にも作って頂くのは必要かと思いますが、確認したいのは、平面のスクランブル交差点などは残すとのことよろしいのでしょうか。

<事務局>

平面でも人の動きは必ずありますので、スクランブル交差点ではございませんが、動線としてはグラウンドレベル・1階レベルでも人が行き来できる格好になっています。

<L委員>

ありがとうございます。それでしたら前回お話をさせて頂いたように、案No.3から話をさせて頂くと、中心として考えておられる広場の部分をバスターミナルに1つに集約するのはあり得ないのが1点です。案No.3で行くと近鉄パーキングの入口の細い2つの道路からしか入れない形になっていますので、百貨店の特展会など集客がかなり多いときは入口が渋滞しますので、機能的に不可能ではと考えています。そうすると案No.1か案No.2かと思いますが、最終的にはバスの乗降場が1箇所、商店街の一番街のところで可能なのかと考え、本当に可能であれば案No.2がベターかと思えます。並木の部分もバスの乗降と関連して、うまく今後活用できるかと思っています。

また、西側については案No.1、案No.2とも同じ形になっていますが、西側の今バスプールになっている広場空間を、大四日市祭りのときでも、今は太鼓のステージが近鉄の駅の南東側で小さくスペースを作ってやっているものを西側に来てもらって、もっと大々的なステージを組んでもらえると、駅西発展会としても嬉しいですし、西のエリアをうまく活用する形を考えるのであれば案No.2が良いと思います。

<K委員>

案No.2で、前からの懸念材料があります。私は商店街代表として出席しています。バスの乗場が1か所になるのは分かりやすいのですが、これはバス会社が従来の乗場を集約して、どこがどの方面の乗場になるかは後々決定頂くとして、電車からバスへの乗換えはデッキで非常に便利になるかと思えます。しかし商店街の立場で申し上げると、買物をした後に帰るお客様が今までは平面で乗り換えできたものが、いちばん懸念するのは真ん中の緑地帯からバスを乗る方は、道を渡るかデッキを使わないと真ん中からは乗れません。そこで質問ですが、バス乗り場の中を横断歩道で横切るのは可能ですか、というのが一点です。

もう一つは、案No.2の参考図面の“地下駐車場入口”の字のところの一本の道が通っていますが、ここの通行方法がどうなっているかです。実は図面内でその下の「P」(駐車場)と書いた場所と「バス乗降場12台」と書いた場所に塾があり、夜は塾のお迎えの車が停まります。それを目にしてるので、その辺りのクリアがどうなるのかということです。

最後に、我々は商店街でこの通りの北側ですが、この後お話し頂くM委員はこの通りの南側です。より南北が分断されるのではとの懸念があります。他はわかりやすく便利になろうかと思えますが、懸念材料はそのような感じです。

<委員長>

参考資料4 ページ右側の図面を見ながら事務局に御説明頂くのが良いかと思えます。

1点目は緑地帯のところ、諏訪栄商店街から見ると14台バスが止まるレーンになっていて、バスの先頭から後ろまで90m ぐらいの延長距離になろうかと思えます。その間に、街側からどのぐらいの間隔でどのような横断の仕掛けを考えようとしているか説明頂きたいのが1点です。

2点目は、車線を1車線に絞って、地下駐車場の換気口など複雑な構造物が地上に出てきているこ

ともあって制約が多いですが、中央通りの上下の車線を国道に寄り付けるために分岐するところについて、街側とのアクセスの関係をどのように考えているかを現段階でわかる範囲で御説明下さい。

<事務局>

バスターミナルの横断について、現時点で書いてあるものを、事前に警察ともお話をさせて頂いたものをご説明します。横断歩道のような規制のものはかけられないとの事情は事前に聞いています。こちらには入口両サイドに横断できるゾーンは路面にも設けられると現時点では考えています。その上で横断帯などの表示をすることはできるかと考えています。

2点目の地下駐車場入口へのアプローチですが、単純に入るときは1号線側から来たときは右折をして地下駐車場へ入ります。地下駐車場からの階段の出口があるところは少し廻る形になっています。西側から来た際は左折して入ることになります。現状は、くすの木パーキングに西側から来て入るときは大きく回らなければ入れない状態ですが、地下駐車場へのアプローチとしては現状よりは良くなるのが1点でございます。

塾のお迎えについてですが、バス乗降場については基本的にはバス限定のエリアで使うべきと考えています。バスの出入りは中央通りからの出入りすることとなります。また、図面上で「P」と書かれたところにも車の流入がございますので、量としては少ないですが、塾の送迎にも活用できるように車が通れる空間を設ける計画となっています。

南北の分断についてご懸念があるとのことご意見を頂戴しました。現状は中央通りの南北に片側3車線の車道があり、横断するには信号も長く、歩行時間もあるといった状況です。それが中央通りの並木空間が一体的に通行できる形態になりますので、車道を横断する距離は実際には片側2車線となります。実際には南北の距離は70mほどございますが、車道を横断するのは、車道を片側に寄せたため横断距離は半分以下になっており、南北の分断が緩和されると考えることもできると思います。

<M委員>

先ほどK委員から話がありましたが、浜田地区としては中央通りの南側が住民の住宅地になります。駐輪場は通勤通学のためのものであって、一般の方の買物については商店に近いところに停めているのが現状です。

「地下駐車場」の「換気口入口」と書かれた部分は旧東海道となっていますが、現状を見てみると、信号のあるところで待つよりも、旧東海道のところは信号が無いため、住民はここを横断してお店近くに自転車を停めるのが現状です。そこで、歩道や信号はどうなるのかが気になった次第です。特にお年寄は歩きか自転車がほとんどですので、その点を教えて頂ければと思います。

<事務局>

資料8ページの図面の中に信号のマークが所々についています。現時点で、信号がどこにつけられるかを事前に県警に相談した中で、現状も旧東海道のところは信号が付いていませんので、信号は付けられないことを聞いています。今の段階では、旧東海道の本西の、現状も信号のあるところ、または国道1号線で安全に横断して頂く状況です。交通規制については現在と同様で、安全に渡れるのは1号線のところと、旧東海道の本西側のところを渡って頂く場所を設けております。こちらは案No. 1～3とも、ほぼ同じ考え方になっています。

<委員長>

今回、道路の線形・形状が緑地帯を動かすことに伴って変わるため、H委員から専門的なアドバイスを頂きながらとなりますが、交通規制で対応できるところと、運転者への注意喚起も含めた設え等で安全を促すようなものと段階があるかと思しますので、この後に計画を詰める中で具体的な手段を提示頂いて、今のご懸念の点は対応をお考え頂ければと思います。

引続き、商業の関係からJ委員、I委員いかがでしょうか。

<J委員>

一般的には案No. 2かと思いますが、検討頂きたいものが1点ございます。市民公園の南側に位置付けられている観光バスの場所ですが、もう少し駅に近い場所、せめて駅が見える場所で乗降だけでもできないか考えて頂ければと思います。

商工会議所では、市や港の観光団体と協力して、四日市港を県や四日市における海上からの観光のゲートウェイとして活用して、国内外からのクルーズ船を四日市港に誘致する活動に力を入れています。現状でも、日本船籍の3隻がここ10年程度継続的に年10回前後寄港しています。このような活動を通じて、来年1月には1,800人程度、6月には2,700人規模の船が現在でも5回決まっている状況です。

このような外国のクルーズ船は、港の霞地区から観光バス・シャトルバスで近鉄四日市駅に移動してきて、そこから電車やバスで目的地に向いたり、近鉄四日市駅周辺を散策したりします。商工会議所としては、これを街の賑わいづくりや経済効果に結び付けようと考えていまして、駅前商店街などもどうやって乗船客を誘導するか、市内でどのように楽しんでもらうか、県内の観光地へわかりやすく移動してもらかなどを考えています。そのようなことを考えると、県外や海外から来られた方は全くこの土地を知らないため、今予定されている場所はベターと言えないのではと思います。もう少し駅に近いほうが良いかと思えます。歴史的に宿場町として四日市がそうであったように、今後の四日市を考えましても周辺高速道路の整備がここ2年ぐらいで完成しています。クルーズ船の寄港も徐々に増えてきていますので、交通の結節点として多くの人々が行き交う街としての役割を担うことを考えなければいけません。これからの四日市は、観光客・ビジネスなど様々な目的でこの地を訪れる人に解りやすいよう、利便性のことを考える必要があると思います。ですので、観光バスの位置を、一時的な乗降だけでもできる場所を駅の近くに設けていただけないかと思えます。

<委員長>

交流・訪問者の来訪手段として、バスでの来訪も相当量あるとの想定もあるのかと思います。計画を検討する中で観光バスをどのように扱うか、ボリュームとしてどのぐらい想定されるかというのは事務局でお考えはありますでしょうか。今は、市民公園のところに3台ぐらいの観光バスの乗降スペース的な位置づけのものがああります。今のご質問は位置の話もありますが、足りるのかとの話もあります。また、足りない場合は、このようなオペレーションで考えるとどの形でも良いかもしれませんが、今の段階でお考えがあればご披露頂けないでしょうか。

<事務局>

現時点で観光バスとして配置しているのは、この市民公園の前で、現在、東京などへ向かうバス

の乗降場のスペースを活用している場所です。駅の直近で観光バスを配置できるかについては、イベント等での臨時的なケースもあろうかと思えます。この場合は運用面での様々な調整事項が必要になるかと思えます。それでは、観光バスを全て受け入れるにはどうすれば良いかですが、現状は路肩に停車している車両も見られます。駅の広場内の直近に配置するのは現状は困難ですが、バスターミナルにおいて、運用面での検討の余地はあるかもしれません。

日常の路線バスの運行を確実にさばくことが重要と考えますが、先ほどのような交流の視点についても、意見としてはあるのかと受け取りました。

<委員長>

ご指摘のあった1,800人規模の大型の客船からの場合は、特別な運用を考えねばならないと思えますし、定常的に路線バス以外で大型バスが入ってくるときも JR 四日市駅前広場をバッファーとしてスペースを連動して使えないかなど、短時間であればここで乗降もあるのかと思えます。待ち、プールのには JR 四日市駅前広場も連動して使えないか、それらも合わせながら検討いただくのもあるかもしれません。この中だけで全部検討しようとするとうキャパシティーが足りなくなってきました。引き続きご検討下さい。

< I 委員 >

前回から具体的になってきたと思えます。案 No. 2 が良いかと思えますが、私の立場で、一つの主旨であります駅前の賑わいの創出の点で行きますと、乗り継ぎの方がスピーディーに乗り継ぐのも一つのメインかと思えます。しかしもう一方で、駅前に滞留して頂くことによって賑わいを創出することから考えると、環境空間が大事な中で、環境空間自体の雨対策が事業費の中でどの程度できるのかです。特に西口の広場にどの程度の屋根が設置できるかが、活用方法も絡みますし、駅前に人が滞留して頂くことを考えると非常に重要かと思えます。

それと、東のバスターミナルの商店街の反対側の、緑地のデッキを降りたところの雨対策は、クスノキの木とバス乗場の間に待つための屋根は必要と思えます。

また、1回目にも申し上げましたが、東西の回遊性はもちろん、南北の回遊性も含めて駅前全体の賑わいの創出となろうかと思えます。駅前に車でお越しになる方は、近鉄パーキングが非常に止めにくいため、ララスクエアに停めて商店街に行かれる方も多いようです。ララスクエアの駐車場から駅へ向かうふれあいモールの屋根も、この機会に合わせてご検討対象に入れてほしいと思えます。

J 委員もおっしゃったように、これからはインバウンドへの対応が重要になってきますので、インバウンドの方がいかに分かりやすく移動して頂けるかの点でも、動線の確保が重要になるかと思えます。

<委員長>

ありがとうございます。I 委員にお聞きしますが、参考資料 3～4 ページの高架下通路は広場と同じ薄緑色で塗られていまして、現状でも歩道スペースが続いているところですが、この案ですと、西側の環境スペース、屋根などの具体的なデザインはこれからですが、東側も中央通りの緑地帯へつながる広場が出てくるところですが、この間の、百貨店の目の前の濃い緑で塗られている空間についてです。ここは、東西が魅力的になる中で様々なポテンシャルが出てくると思えます。使い方や

オペレーションの仕方だと思いますが、現段階のお考えとして、こちらはポテンシャルとしていろいろ使えると思われませんか。どうでしょうか。

< I 委員 >

とても可能性があると思います。高架下で雨風のストレスもありませんので、このような場所には、滞留して頂ける施設、カフェ・飲食などの可能性が十分あろうかと思えます。

< 委員長 >

それに関連して続けてご意見を頂きたいのですが、今のところも含めてP委員はいかがですか。

< P 委員 >

観光協会はまさにその場所にあります。人通りという面では、今はふれあいモールを皆様通りまでするので、こちら側を通る方は西側のバスに乗る方々、西側に通り抜ける方々しか通りません。その辺りをどのような形にして頂いて、賑わいが出る形にして頂けるかが大切かと思えます。

もう一点、私たちからお願いしたいことがございまして、看板ですが、駅周辺には様々な看板があります。看板が単独だったり固まっていたりして、どれを見ればいいのか大変わかりにくくなっています。この機会に看板の設置場所を考えて頂いて、地図も載せていただいて、バス乗降場の近くや西側に集約した看板を、いろいろな方が来られますので英語表記も合わせた看板を設置頂きたいと思えます。

もう一つ懸案事項ですが、バスの乗降場で待たれている方が多数おられます。バスの乗降場のため、降りる方も乗る方もいらっしゃいます。バスは、10分前や20分前から待つ方も沢山おられます。全部集約した場合、ダイコクドラッグ様前の1号線に抜ける歩道が、皆さんがバスを待つことになって、歩道の通行がうまくいくのだろうかといった点が懸念事項です。

< 委員長 >

ありがとうございました。2つほどご指摘を整理したいと思います。

最初のご指摘は、サイン計画も含めて、今後の話だとは思いますが、公共空間側で整理していくサイン計画、これは広場空間・街路空間も併せてのことだとは思えます。この検討をしなくてはなりません。

もう一つは、具体的に広場の設えやファーニチャーも含めたデザインの段階になると、今の段階ではシンプルに描かれています。いろいろなものが置かれる気がします。逆にそれを好機と捉えて検討頂ければと思うのは、花壇が良いかは別として、市民が参画できるような仕組みの中で、広場にフラワーポットや花壇スペースなど、広場空間の設えを創るにあたってでき得るかについて、地元との協働・連携という意味では、この先の話ではありますが、このようなことも含めてご検討頂けると良いかと思えます。

2点目については、参考資料4ページをご覧ください。ダイコクドラッグ前も含めた、歩道がピンクに塗られた部分ですが、これは図面で見ると歩道空間の幅員はどの程度変わりますか。

< 事務局 >

図面上のピンクのところですが、現状と変わりません。

<委員長>

絶対的なスペースは変更なく、その中でバス待ちの方々のベンチや歩行スペースを整理整頓しながら効率的に使っていく検討をするということでしょうか。

<事務局>

今後、バス事業者様も含めて、乗場の配置を検討することになると思います。まず、今まで使っているものをどうするか、新しいバス乗場にどう集約するのかがございます。一か所に集約をしますが、バスの向きはくすの木パーキング側のほうは、西に頭が向いています。諏訪町の側もバス待ちの空間として、今まで使っている場所を使うこととなります。バス待ちの空間はクスノキの並木空間側にもあるということです。

また、現状、利用者の方々が習慣の中でバスに並ぶ癖も現状ありますが、並ぶラインを書くなどの工夫をしながら、バス待ちの方をどの位置に配置するかを事業者様も含めて検討することで考えています。空間はクスノキ側にもあるといったところです。

<委員長>

地域との連携ということですが、地域・市民の点から〇委員いかがでしょうか。回遊性や賑わいの面などからご自由にどうぞ発言ください。

<〇委員>

私も案No.2が、3つの案の中で一番だと感じております。ただ、この案No.2で気になったのは、交通の接続が便利になる形で考えていただいておりますが、駅のバス乗場が集約されているところの反対側、南側の、JAビルやかに本家の辺り、1号線に近いところには塾があります。そこに行くにはどうしても70m道路を渡らなければいけません。バス停が今まではララスクエア側の駅西側にありましたので、塾まで行くにはかなりの距離がありました。歩道を作って頂ければもちろん歩道を渡ると思いますが、帰りは面倒なので、下の横断歩道を横切って走る子供もたくさんいます。4車線に集約されるとかなりの交通量が集まってくるので、今の状況ではいけないと思います。そう考えますと、バス停が反対側にあって塾が南側にあると、向こうに見えるのに大周りをする形でデッキを渡ることになります。もし、作るデッキの費用が出るのでしたら、都会にあるような立体歩道橋のような形で、中央通りの南側にも渡れるような、立体的な歩道橋を作って頂けると南北の行き来もスムーズになるのではと思います。N委員からも懸念がありましたタクシープールからの出方についても、歩道橋があれば横断歩道を渡らずに上を歩いて渡れます。諏訪の方に行くときも、歩道橋からバス乗場の緑地帯の方にも行けます。自転車も行き来できるように作って頂けると、南北の行き来がスムーズになると感じました。

私は、四日市ジャズフェスティバルのイベント実行委員もしていますが、案No.2の緑地帯を作って頂き、駅前の環境空間を作って頂くと、人の滞留が出ますので、ジャズフェスティバルの開催にも嬉しい案だと感じております。

<委員長>

どうやら、現段階での図面からの読み取りとしては、南北の横断を含む歩行者の平面の横断につ

いて心配とのご意見が出ているようです。ここはもう少し細かな、先ほど申したように交通規制だけに頼るのは難しいとは思いますが、選択可能な方法も考えながらもう一度、次の委員会辺りで検討したいと思えます。ありがとうございました。A委員いかがでしょうか。

<A委員>

皆様言われるように、案No.2で良いかと思っています。今回案No.2を考えるに当たっては、環境空間を作ることを優先したのかと思えます。その結果、かなり駅が変わって、いい駅になるという期待が持てる雰囲気になっています。バスは少し遠のいた、ただしデッキで結んでバス待ち空間をしっかりと作ろう、バスターミナルは少し離れたところにあるという形になります。そのような中で、細かな点で気になるものをいくつか申し上げます。順番にお聞きします。

まずは、デッキが2m上がったたり下がったりしていますが、バリアフリー対応はどうなっているでしょうか。また、路面側のバリアフリーもすごく大事です。皆が駅からバスに乗り換えるだけではありませんので、路面側のバリアフリーもしっかり作らなければなりません。その辺りのバリアフリー対応はいかがですか。

<事務局>

参考図面には、何mアップ・何mダウンなどを記載しております。車が走る道路の上は高くまで上がらなくてははいけません。5m近く地面から上がります。鉄道との乗り継ぎを考える上で、鉄道については改札の高さと結びます。鉄道の改札レベルの高さが3m20~30cmとなります。その差を埋めるに当たって、道路の上へ上がるのに途中で2m近くをスロープやエスカレーター等で上がります。そして今度は改札のレベルまで下げないといけないというような物理的な段差がございます。これをどのように処理するかは今後十分に検討が必要と考えています。こちらがデッキのバリアフリーの考え方です。エレベーターやスロープができるかを設計の中で十分に検討しなければいけないと考えています。

グラウンドレベルの移動の中で、東西の動きは当然ある中で、エレベーターを使わずにグラウンドレベルで歩く方もおられます。そういったところはバリアフリーの環境を整備する中で検討するものと考えています。

<A委員>

今の話ですと、デッキの途中で2mほど上り下りしなくてははいけませんね。そこはエスカレーターを付けるわけにもいきませんので、現実には車いすの方が通れなくなります。そのような方々は下に行ってもらうことになるかと思えます。

例えば、お金もかかって難しいかとは思いますが、思い切って街路側に出して完全なフラットにし、いったん上まで上げてしまう構造も考えられないかと思えます。これは今後の作り込み次第だと思えますが。これからの超高齢社会では、足腰の不自由な方が増えます。そのような移動も考えた作りにしてもらいたいと思えます。

それから、あすなろう鉄道からの乗換えは今は西側に通路がありますが、これはあまり変わらないのでしょうか。

<事務局>

今は連絡通路として西側にあすなろう鉄道の通路がございます。現状は近鉄四日市駅から来ると、階段で若干上がって、車の走る道路の上を横切るため下から5mの辺りを歩いて行って、中に入り込んで階段で一気に下りる連絡構造となっています。

横断する際にも、新しいデッキについても、車の上の部分については地面から5mぐらいの高さで人が横断してもらいます。その間を階段や、エレベーターなどのバリアフリー対応で地面まで移動してもらいます。中二階の構造のエレベーターも今後検討が必要かと思います。

< A委員 >

バリアフリーもそうですが、動線として、現状は西側・東側どちらに改札があるでしょうか。

< 事務局 >

真ん中にあります。

< A委員 >

通路としては、東側西側どちらでも良いということですか。今回の改修に伴ってあすなろう鉄道の改札が変わることはありませんか。

< 事務局 >

変更が無いという前提で計画しています。

< A委員 >

もしここで、一緒に変わってより便利になるならば一緒にやりましょう、というのも一つかと思えます。

さっきの話に戻りますが、環境空間を作るのを優先したと考えると、西側のタクシープール12台分が勿体ないと思います。駅前の一等地でタクシーが待ってもらうのは勿体なくて、今の技術を使うと少し離れたところで待ってもらいながら、必要なときに必要な台数来ってもらうこともあるのではと思います。いかがでしょうか。新しい技術を運用しながら、ここをもう少し良い空間として使うのはいかがでしょうか。これは意見として考えて頂ければと思います。

最後ですが、バスの運用が心配です。現状のバスのピークの時間帯の運用、西から来るか東から来るか、右折・左折なのか、右折・左折レーンの台数は、対向車がどれぐらいいるかといったときに、本当に回るかが心配です。可能ならば、バス停の周辺は道路にせず交通広場にして、一般車は基本は入らない形にするのはどうかと思います。歩行者優先の空間にするにはできるだけ車線を絞るのがいいと思います。そのような運用を考えて頂いて、歩行者優先の空間にしてもらうのも良いかと思います。

それから、西から来るバスは、お客さんからすると駅を越えてから信号で一旦止まって、その後やっと降りられますが、本当は駅のところですぐに降りたいと思います。例えば、ガード下の路側帯を使って、西側から来るバスはそこで降ろすといった運用を考えてもいいかと思います。

全体としてはとても良い案だと思います。

< 委員長 >

今の2点目の、交通広場のご指摘についてはいかがですか。

<事務局>

現時点では基本的にバス専用の空間として考えています。

<委員長>

この後にバス事業者様からご意見を頂きたいと思います。

それから、あすなろう鉄道のお話も出ましたが、改修するかどうかのお話ではなく、今回、駅前空間のあり方が大きく変わって動線が変わる中で、あすなろう鉄道の立場からお気づきの点や課題があれば、ご発言頂ければと思います。

<D委員>

当社については特に問題ないと考えています。当社の前にバスの乗降場がありまして、バス利用者から「トイレを貸してほしい」との話があります。少し南には市の作った公共トイレがありますが、そこは遠いため、このようにバス停留所をまとめるとトイレのスペースがいるかと思っています。

<有賀委員長>

ありがとうございます。環境空間・環境設備も必要ということですね。B委員いかがでしょうか。

<B委員>

3点申し上げます。

1点目は、私も案No. 2が、最終的に掲げた3つの視点を満たしていると思います。

2点目ですが、現状の土地利用とインフラ整備の関係です。塾があって、その送り迎えや子供の歩く動線ですとか、駐車場の話もありました。ただ、このプロジェクトは長期的に考えなければいけません。インフラ整備をするとずっと残ります。逆に土地利用やテナントは結構変わります。むしろ、インフラ整備をきっかけに周りの土地利用をより望ましい方向に、より活性化したりより高度利用したりする方向に向けていくきっかけでもありますので、少し乱暴な言い方かもしれませんが、今の土地利用にそれほどこだわらなくても良いのではと思います。インフラの方向性をある程度決めつつ、周辺の土地利用をどうしていきたいのかも重要かと思っています。

3点目ですが、案No. 2についてもいくつか懸念事項があります。

一つ目は、確認ですが、案No. 2で行くと中央通りの南側の歩道がだいぶ狭くなるかと思っています。資料のA-A「断面の部分は9.5mあって広いのですが、もう少し東の地下駐車場入口辺りは現状の半分以下となります。もともと広いので削られても問題はないかと私は思いますが、関係者の皆様はどうお考えでしょうか。場合によってはセットバックして歩道上の空地を取ることもすべきかと思っています。これが懸念の一つ目です。

2つ目は一般車の扱いです。最後の比較表にもありますが、現状でも一般車のスペースが15台、案2では13台になっていて、案3だと24台になりますが、この数字はオフィシャルに、図面上で停まれるスペースがこれだけということでしょうか。実際の運用・実態を見ると雨の日や夜にたくさんの人が迎えに来ていて、実際は路上停車しています。そのような現状の中で、一般車のレーンは少なくなっていますので、送迎のピーク時にバス・タクシーの通行の妨げになるほど一般車が来て

しまうと問題となります。そのときに、一般車を駅から遠いところに向かわせるのも大事かと思えます。駅西のラスクエアの市民公園の向かい側の南側は歩道も広いので、一般車が駐車できるスペースを設けるのも一案かと思えます。いちばん避けたいのはガード下や駅直近に多量の車が来てバスの通行の妨げになることですので、それを避けるような一般車の対策があってもいいのかと思えます。

<委員長>

ありがとうございます。今頂いた指摘の一つ一つにすぐにお答えしたり、対応するのは難しいかと思えますが、整理いたしますと、一つはこの次のステップの中で、南側の歩道の幅員の話やA委員からのデッキのバリアフリー化の話もありましたが、設計のプロセスに入るようになると、個別の課題がかなり見えるようになります。次の会議では、そのときのガイドラインの元となるような、「設計のレベルではこのような点に気をつけましょう。」という原案が準備できれば良いと思っています。A委員やB委員から頂いた個別の話に今すぐにお答え頂かなくてもいいですが、検討課題として考えて頂きたいと思えます。

ガイドラインの形式をとるかは事務局でご判断・ご検討頂ければいいですが、設計段階でよりどころとなるようなものはあってもいいかと思えます。

それでは、鉄道・バス・タクシー関係の皆様からご意見を頂きたいと思えます。C委員いかがでしょうか。

<C委員>

一番思うのは、このように駅付近の広い範囲で交通の形態を変えようということに積極的に取り組んで頂いて、非常に良い取組みと考えています。

私からは3点申し上げます。

1点はバス・タクシーの容量を、数字的なものをきちんと詰めて話をしないと手戻りになってしまうとの話を前回させて頂きました。今日のこの資料を見ますと、現状に比べていずれも数量が減っています。御説明では、時間・ダイヤを組めれば対応できそうとの話でしたが、そのことは事業者と調整してピーク時の対応ができていのかどうかは精査しないと、もう少しバースが要となりますと全体的なバスエリアの面積が変わってしまうのではと危惧しています。

タクシーについても全体の数量が減ることになっています。今が多いから減らすのであれば結構ですが、必要なものが減ってしまうと、代替機能として遠方に待機場を作るのであれば別ですが、それが無い中で減らすと利用者も不便になるし、事業者も大変になると思えます。

一般車についても案No. 2が良い案だと思いますが、案No. 2にしてもやはり台数が減っています。雨天時にすぐ降りたいとか、子供を迎えに来てすぐ乗せたいとの需要がありますので、そのようなものを排除するのではなく許容することも大事だと思います。排除を前提にすると、そのような人たちが何人かいるとマナーの問題かもしれませんが公共交通への影響が出かねませんので、少しは許容できることをするのが渋滞の緩和や安全性の向上につながるのではと思えます。

バスの話もJ委員から頂きましたが、今後クルーズ船が来て、駅へのアクセスもあるということならば、従来考えてきた路線バスや高速バスだけではなく、観光バスの需要も考えた乗換え利便性の向上も検討をお願いしたいところです。

もう一点は、デッキの構造についてです。参考資料3～4ページの案No. 2を見ると、あすなろ

う鉄道四日市のところにアップ2mと書いてあります。黒い印が2方向から来て東側からと南側からのアップが来てそこから2mのアップかと思いますが、下側のアップが非常に短いので、3+2で5mのアップと説明頂きましたが、3mのアップがこれでできるのかと思います。このコーナー部分には、現状は歩道があって、横断歩道を待つエリアになっています。ファミリーマートのあるところですが、この部分にかなり脚が伸びてきますと、あすなろう鉄道からの乗換えがバックするような形になるのではと思います。ここの部分がきちんと上げられる設計になっているのか心配ですので、人の流れをうまく取るのが大事かと思います。

また、先ほど聞き漏らしたかもしれませんが、東側にデッキを作ることで西側のデッキは撤去するということでしょうか、それとも両方存続するのでしょうか。西側のガード橋は古いものですので、今の新しいバリアフリーを備えたものを東側で作るのが望ましいと思います。

また、デッキで駅へ来る方ですが、紫色で書かれたコーナー部分の左側にエレベーターと書いてあります。しかしここは駅の百貨店になっている部分に来ているのかもわかりませんが、改札を出たお客様がうまくここへ行けるのか、うまく絵が描けないと思っているので、このまま詳細設計された際にお客様の流れがここに集中すると思いますので、必要な幅員や形状がお客様の流れに支障がないような計画をして頂きたいと思います。

また、デッキの部分で濃い緑で書かれているのは地上階との認識で良いのかと思いますが、柱なども必要になるかと思うので、うまく人の流れを妨げない設計をして頂きたいと思います。

もう一つの質問は、A-A'断面の、北側のAと書いた左側にEVとありますが、ここにエレベーターができるのはどこへ行くエレベーターなのか教えていただきたいと思います。

3点目ですが、全体のコンセプトの話で行くと、せっかくできる憩いの空間・広場で何をすることが出来るか、広場にどのような目玉があるのか、市民の皆様が憩いの場・楽しんで頂ける場が、どれほどの広さでどのようなことをするのか調整頂ければと思います。広ければいいというものではないと思います。A委員からは、タクシールールを狭めて広場を広くしたほうが良いのではとの話がありました。それとは逆の話になりますが、広場を広くしすぎてタクシーや一般車が狭くなることも利用上問題があるのではと思います。広場が有効に利用されていけばいいのですが、もう1~2割狭くても大丈夫な利用であれば、タクシーやバスのキャパ減を補うことにも使えるのではと思います。

<委員長>

前半の2つについては、今日の段階では機能配置のレベルの図面ですので、ご質問のご指摘にこたえられる精度になっていないと思います。特にデッキなどの計画上の配置と、実際に脚が出てきたりし、現状の歩道空間の限られたスペースで工作物の脚やエレベーターの籠の部分が出てきたりすると、それなりに大きな構造物が地上レベルに出現します。そこについては今日の段階では設計レベルの検討に際して気をつけるべきことを次ぐらいでリストアップし、ご意見を頂くことが必要ではと思っています。

3つ目については、環境空間・広場空間が必要なのか十分なのか、この規模・面積はいかなものかといったことだと思います。これについて機能論からこれがベストとの説明はしにくいかと思えます。逆に言うと、想定する市民・利用者の利用、公共空間としての位置づけについて、今日の参考資料では他都市の例が載っていますが、これらをベースにしながら、四日市の駅前としてはこのようなものを想定するといったものを次ぐらいに詰めても良いと思います。これも準備をしたい

と思います。

続けて、D委員から、他にご発言があればどうぞ。

<D委員>

参考資料3～4ページの案No. 2ですが、デッキのところではエスカレーターと明示してありますが、ダイコクドラッグや中央の緑地帯のところにはありますが、当社からご利用のお客様がデッキを登ろうとしたときにエスカレーターの明示がありません。これは是非、明示頂きたいと思います。

また、先ほども申し上げましたが、当社から近鉄に乗り換えるお客様については、今は西側に連絡橋があります。これは階段ばかりでバリアフリーではありません。このデッキについても、一般の方はエスカレーターの方が便利ですが、車いすの方に対してはエレベーターにならざるを得ません。その辺りのご検討もよろしく願いいたします。

<委員長>

ありがとうございます。全体的なバリアフリーの考え方を、西側やあすなろう鉄道へのアクセスも含めてご検討頂ければと思います。C委員からも指摘がありましたが、西側のデッキについてもどうするかの話があるのかもしれませんが。老朽化の問題も含めてですが、全体的にこれを契機にしてアップデートするかどうかは次の課題かと思います。

それではE委員いかがでしょうか。前回もバス事業者のお立場から発言なされて、今回の詳細な説明を踏まえていかがでしょうか。

<E委員>

バス事業者からの立場としてですが、全体の話聞いて、私もそうだと途中で聞いていました。

何点か思ったところはありました。あすなろう鉄道様にトイレの件で迷惑をかけているのは申し訳なかったと思います。A委員のおっしゃった、高架下のスペースを西側から来たバスの降車場として使えないかという話も、使えるほうがバス事業者にとってはお客様を駅近くで下すことが可能ですので、私も同様に思った次第です。

観光バスの駐車場についても、現状は博物館の方へ観光バスで来られるお客様が、当社のほうへ連絡があって、駐車場として路線バスの待機している場所に置かせていただけないかとの電話も頂くこともあります。観光バスの駐車場、乗降扱いできるスペースは、当然バス事業者にとっては欲しいところです。

しかし、この検討会では、駅前広場を作り、賑わいを創出するところが、私どもとして西口のバス乗場を違う場所へ移動させなければならないのは本意ではありませんが、少しでもまちづくりの中でわかりやすいバス乗場、一般の利用者が利用しやすいようなまちづくりに、私の立場としても便利なバス乗場にしたいと前向きに考えております。

バスの許容スペースとしては、バスは発車・着車を同じ場所であるというのは難しいところです。降車バスとして2バス程度あればバスが連続で来ても柔軟に対応できますが、そこは四日市市様も前は東側が10バスだったものを12バスにして、スペースも広めということでおっしゃっています。そこをどのようにさばき、どのような乗場の構成にするかはまだまだ課題があります。

また、バス乗場の南の緑地帯ですが、お客様の待つ上屋が計画ではございません。北側は商店街の既存の乗場の構成として、雨をしのげる構造になっています。お客様の乗場が遠くなることには

それなりのメリットが無ければと思いますので、上屋と待合施設が必要になってきます。現状は西口と南乗場にお客様が待つスペースを確保していますが、それが東に必要です。西口には職員による案内窓口も設けていますが、どこにお客様の案内窓口を作るのかといった課題も残っております。

また、西口には当社は4台の待機スペースを借りていますが、そちらが現状ありません。JR四日市駅の方も現状は12台プラス三岐バス様が1台、JRからお借りしていますが、それがさらに必要になってきます。それだけロスは伴うということです。

いろいろなことがあります。今のお客様が不便になるまちづくりはやめてほしい、良くなったね、待つのも楽になったね、というバスロータリーにしたいという意見です。そのような気持ちを四日市市様に受け止めて頂き、レールからバス・バスからレール・レールからタクシーという公共交通として四日市市が良くなったね、というまちづくりに協力したいと思います。

先ほど出ていた12台のバス、これはバス専用にして頂きたいと思います。規制をしてほしいということです。この中を一般車が通行したり、自転車・歩行者が横断すると非常に危険です。信号も今は大まかな信号が付いていまして、横断歩道にどのような信号機が付くのか確認はしていませんが、安全なロータリーにしなければいけないと思います。緑地帯とバス乗場の仕切りは明確だけれども、緑地帯は乗場に一体化している景観がベストかと思います。バリアフリーは当然かと思いますが、このようなことでお願いしたいと思います。

<委員長>

最後のご指摘は非常に大事なところで、中央通りの緑地帯を活用したバス乗降場を整備する、上屋の問題もそうですが、街側からのアクセス・横断方法、今のご指摘のようなバス専用のスペースにすることと、利用者が街とのアクセスを、今の言葉を借りれば「良くなったね」と実感が持てるかと言えば難しい問題ですが、90mの延長の中で頭とお尻しかないとなかなか不便かと思います。そうしますと、デッキのスターアイランドのビルのところでY字型に分かれるところで、よほどうまく行き先を間違えないようにしないと、一旦降りたらもう一度戻らないといけないこともあり得ます。それも含めてですが、E委員からご指摘頂いたところに私も懸念を持っていまして、緑の乗降スペースと街側とのアクセスをどのように共存・両立できるか、事業者様の専門的なご意見も頂きながら事務局でも精査頂きたいと思います。

続けてF委員いかがでしょうか。

<F委員>

当方の意向はE委員と同じような意見でございます。なお、貸切バスの話ですが、現状はララスクエアの前に3台ということですが、企業の迎いのバスも朝に現状3~4台必ず止まっています。今までは三重交通様の観光バスも西口の方で集客をされておられました。それ以外のバスは、岡本総本店の前や、西口の銀行側にも多くなると3台ほど貸切バスが並んでいるのが現状です。三重交通様が西口で停まっていたものがここへ来るという形になっています。そうすると、集客するバスだけでもけっこう多くなってきて、一般の車両との事故が増えることとなります。名古屋の西口のバースのようなものを設けないと、いろんな部分で不都合が出るのではと思います。せっかくやるのであれば、それらも考えて計画頂ければと思います。また、デッキについてももう少し長く緑地帯の上を走らせて頂くとか、お客様の誘導についてもうまく考えて頂ければと思います。

T社も来年の春には人員が増えるとのことで、半期で900人ぐらい増える、来年の春には1,000人

単位で増えるとなって、公共交通を使われるとの話も聞いています。それも含めて待合いの関係も考えて頂けるとありがたく思います。

<委員長>

ありがとうございます。続いてG委員お願いします。

<G委員>

皆様の話を聞いていると案No. 2ということで、環境空間を設けるのが前提とのことですが、タクシー協会としては残念ですが、環境空間を設けることで本当に四日市が発展するのであれば、タクシーの待機場が現在の55から今回の36になるのも我慢しなければと思います。これを36から減らすということになると、私以外にも4社のタクシー会社の社長を説得する立場として何とか勘弁いただきたいのが率直なところです。

各社厳しい経営状況ですので、3点ほどお願いしたいと思います。

1点目は駅の西側ですが、前の案ではタクシーと一般車が分離していましたが、今回の案ではタクシーと一般車が一緒になっています。最近は駅前広場を造るときは分離するのが一般的になっていて、これはトラブル発生を防ぐためです。タクシー協会としては、前回の案のような広場の南側に一般車のスペースを設けて頂くのが良いというのが一点目です。

2点目としては、これは詳細検討のときで結構ですが、駅東側に2台ほどタクシー乗り場を設けて頂きました。元々ここは14あったところが2両に減りますが、我々としてはできるだけ3両でも4両でも設けたいところです。実際に案1や案3では3両ですので、できる限り増やして頂くのを詳細検討のときをお願いいたします。

また、タクシーが北向きになっていますので、南向きに廻れるような形状にして頂いていると思いますが、出来るだけスムーズに南向きに変えられる形状にしてほしいと思います。

3点目としては、南側のタクシープールということで、これは駅の東西の乗降場へ供給する基地ということですが、ここはショットガン形式で両側に供給する基地となりますので、タクシーの乗降場が空いたとの情報を南側のタクシープールに知らせる必要があります。これはお金がかかりますが、良い設備を設けて頂けたらと思います。

<委員長>

設計に先立つ課題検討の中で、詳細に検討したいと思います。

それではH委員様、交通管理の立場からいかがですか。

<H委員>

皆様からは案No. 2との話が出ておりますが、案No. 2で行きますと、現状よりかなり交差点がスムーズになり、かなり良いのかなと思います。

バス乗場のところですが、基本的には安全を保つためにもバス以外の乗り入れを禁止するとの規制をかける方向で考える形になると思います。いずれにせよ、大きな形として警察としてはこうだとの意見はありませんが、皆様が進んでいる方向については交通管理的には良い方向だと考えておりますので、このまま進めて頂ければと思います。

<委員長>

それでは、四日市行政の立場からQ委員お願いいたします。

<Q委員>

私どもとしては案No. 2がベターと考えております。今まで出された意見を聴いておりますと、回遊性というところで、東側の広場が狭くなる、その代わりに西側に広い環境空間ができるということで、K委員がおっしゃったように今の東側空間のところで諏訪太鼓の舞台を作ると、観客でいっぱい歩行者が歩けない状態になります。そこで、西にできる環境空間の広場をいかに活用するかによって人の回遊性も生まれ、観光協会の前も人通りができてくるのではと思います。

しかし、私は2つ心配することがあります。1つはバス停留所です。I委員からもE委員からもご意見がございましたが、バス待ちの方の屋根や待合室が要ります。また、切符を売る場所をとのご意見もございました。そう考えますと、今の北側のバス停留所、中央通り側のバス停留所、これらのバスが同じ方向を向いて出るのか違う方向で出るかによって、バスの道路車線の幅が1車線がいいのか2車線でいいのかも出てきます。これも設計レベルの話ではありますが。

もう一つは、屋根や待合室を作る際にはクスノキとの関係が出てきます。クスノキを傷めずに構造物を造るとなると、今の車線にはみ出す必要があります。そうするとバスの運行状況を考えて、今の断面の中で収まるのか、これは十分チェックして頂きたいと思います。ではそれで収まらず、クスノキを切れば収まるとなると、クスノキをどうするかとの議論に戻る可能性もありますので、そこは十分にチェック頂きたいと思います。

一番気になるのは送迎用の一般車両です。この案では、西側に6台、南側に5台です。今も南広場には送迎スペースを作りましたが、ほとんど利用されていません。現実的には高架下に停車されていて、縦列で最大13~15台停まっている状況です。一般車両の考え方は、B委員がおっしゃったように市民公園の反対側にスペースがあるとのことですが、私としてはC委員のおっしゃった意見に賛成です。というのは、以前、高架下は駐停車禁止となっていました。にもかかわらず停められてしまいます。そのため、車が停まると「駐停車禁止です」と喋るものを設置頂きましたが全然効果がありませんでした。それを見ていると、ただでさえ13~15台停まるものが西側の少し離れたところで6台、そして南側にはたぶん停まらないだろうとなります。そうすると、今までと同じように高架下に停まってしまいます。それならば、2車線に絞るのだから安全に縦列駐車ができるような構造で高架下に作れないかというのが提案です。

もう一つ、必然的に送迎用の車が停まれないようにするには、A委員やE委員のおっしゃったようにガード下をバスの降車場にする、そうすれば一般車は停まれなくなります。その辺りを十分検討頂きたいと思います。一般車の送迎場所が一番気になります。

また、旧東海道の交差点の北側で荷卸している車があります。そのようなスペースを考える必要性の有無、必要であれば、どこへ設けてどのような構造にするかを十分考える必要があると思います。今後、設計レベルでまだまだ協議をする必要があるのを改めて認識した次第です。

<委員長>

ありがとうございました。続いて、本日オブザーバーのお立場から、Aオブザーバーに全体を通して一言よろしくお願いいたします。

< Aオブザーバー >

本日、この会議が始まる前に、初めて近鉄四日市駅周辺を見させて頂きました。駅周辺の整備を考えた際に、いちばん難しいのは土地が無いということで、狭い土地の中で機能をどのように配置するかはなかなか難しいと思いながら見ていて、皆様の意見を聞きながら勉強させて頂いたところです。

頂いた資料の中で見れば、私も案 No. 2 がベストかと思いました。その中で、西口広場についてはもう少し考える必要があるのではと思います。土地がない中、ここに広場を持ってきますが、本来であれば、最初はバスを持ってくるのが良いのかと思いましたが、様々なご意見を伺っていると、ここには広場を持ってこなくてはならないと思います。先ほどお話があったように西側は一等地です。バスを持ってこられないとなるとタクシーや一般車となりますが、西口にはタクシーが12台、本来あすなろう鉄道のところはタクシーが24台ですので、一等地なのであればむしろ公共交通的な性格のタクシー台数を、南側のあすなろう鉄道のところより、一等地のところのほうを増やした方が皆にとっていいのではとの気がしています。

もう一点、Q委員からお話のありました一般車の話ですが、見させて頂いて高架下に停まっているのがある中、一般車の台数を現状より減らして案 No. 2 に持っていくのをもう少し考えねばと思います。バスを全部商店街の前に持っていくとなると、駅からバス乗場、駅からあすなろう四日市までのバスやタクシープールまでの距離と大して変わらないのであれば、一般車スペースはあすなろう四日市の駅前に増やしてもいいのではないかと思います。聞いていました。

西口の駅前広場は一等地なので、多くの人に便利になるように考えて頂いたほうが良いのと、バスが多い中で一般車を一等地に置くのであれば、南側のあすなろう四日市のほうに廻したほうが、使いやすさも考えて良いのかと思いました。

< 委員長 >

どうもありがとうございました。優先機能をどこにどのように配置するかについて、いろんな委員の方からのご意見があるようです。事務局から説明のあった3つの案の長短所など、いろんなご意見があるように感じます。

冒頭、事務局からは、案 No. 2 で大きな枠組み計画として合意を得られれば、これをベースとして、頂いたご意見は詳細まで検討して反映できるかの検討も含めてですが、これを市民から意見を広く求める原案としたい、との説明がありました。

前回概要説明を頂いて3つの案の長短所を比較し、それを踏まえ、今回、数値的のところや実測等も含めて精査した結果の3案でした。頂いた意見の多くは、この先の設計段階で詳細に検討の必要があるものも多くあったかと思います。今日の段階は機能配置、回遊性への貢献、まちづくり全体に寄与するか、中央通りの使い方についての①②③の3つの視点で議論を進めました。この3つの視点でご覧頂いて、案 No. 2 を、まだ検討事項はあるにせよ、多くの方々が3つの案の中では案 No. 2 が良いのではないかと意見を頂いたと思っております。委員長としては今日のご意見を踏まえて、案 No. 2 を今日の取りまとめ案にしたいと思います。ただ最後に、Q委員やAオブザーバーから頂いたことも含めて、西側の広場の作りこみについては密度が上がっていないのも確かですので、機能配置について若干課題が残っているとの認識は残っていますが、大きな枠組みとして案 No. 2 で取りまとめとさせて頂いてよろしいでしょうか。もしご意見があればご発言頂ければと思います。

< C委員 >

西側の広場に対してこれだけの面積が要りますか、との投げかけをさせて頂いていますが、同じように、クスノキの部分を有効利用しようということ、例えば参考資料4ページの地下駐車場出口と書かれた薄緑の部分も広場として使う形もできるのではとの方向だったと思います。ここに広場との記載をして、広場として東西の広場がどんな役割でどんなことをするのか、全体として回遊性も含めた、西側だけが広場ではないのではないかと思います。東側はクスノキの見える緑のある広場があると考えたり、あるいは西側には市民公園という広場があります。それぞれに広場があつてとなると、西側の広場で何をするのか、そのためにはどれだけの広さが要るのがつなげてないのではと思います。

< 委員長 >

今のご意見は、中央通りの緑地スペースも大きな空間資源として回遊性の向上などに役立つ広場的空間ではとのご意見でしたが、まさにその通りだと思います。公園街路的な空間だと私も理解しています。西側の広場がまだはっきり見えていないのは、鶉の森公園や市民広場との関連性を書き込んでいないこともあるかと思えます。西側広場が自己完結して浮島のように浮いてしまっています。実は鶉の森公園や市民公園、ララスクエアのゲートウェイでもあり、またその逆でもあり、西側全体の顔になり、滞留空間になるであろうスペースかと思えますが、この参考資料の拡大図に書き込まれていないため、イメージの密度が上がっていないものもあるのかもしれません。おそらく、ここにどのくらいの人が集まるであろう、それに伴って市民活動がどのようにされるであろうといったことが具体的に記入されてくると、かなりイメージされてくるかと思えますが、それは次のステップになるのかと思えます。今日のところは書かれていないと理解してはいます。これをどのように地域に波及、賑わいづくり・回遊性向上に使いこなせるかといった議論はやや、密度が上がっていないというのが率直な感想です。

< A委員 >

市民意見募集では、どのレベルのものを出す予定ですか。

< 事務局 >

基本的には、機能配置というところで意見募集をかけたいと考えています。

< A委員 >

機能配置ということは、資料7ページですか。

< 事務局 >

機能配置プラス参考図として、今まで図化したものも併せて公開しないと意見を頂けないのではと考えています。

< A委員 >

参考資料として配布いただいた詳細図面も付けるイメージですか。

というのは、この会議で論点が分かれている部分についても意見を頂けることが大事かと思えます。市民がどう思っているかがいちばん大事かと思えます。その辺りの意見がもらえる作り込みが良いと思えます。

その意味ではバスターミナルは、この絵ではバスターミナルになっていますが、詳細に落とし込んだものでなければ、あそこはバス専用の空間になることが解りません。例えば色を塗るですとかで分かるようにしたいと思えます。一般車に関しても、ガード下に停めないとなっていますが、それも明示しながら、果たして皆様がそれを受け入れるのかどうか、意見を頂いたほうが良いと思えます。

<事務局>

機能配置ももちろんですが、このように考えたことがお分かり頂ける図面などで意見を頂戴しようと考えております。

<委員長>

ありがとうございます。他にいかがですか。では〇委員。

<〇委員>

広場の駅すぐのところの、タクシープール・タクシー乗降場・一般施設、屋内になっている広場のところですが、その広場は皆様どのようなイメージをされているかはわかりませんが、私は、駅を降りて四日市の顔になるところですし、現在の四日市はどちらかといえば機能だけを重視した街ですが、将来の子供たちや未来の四日市の理想のイメージを思うと、例えば、天理市の駅前に「コフフン」という広場ができましたが、非常に面白く、変化に富んだ新しい広場となっています。「コフフン」のようなものをそのまま四日市駅にというわけではございませんが、あのよう気持の余裕が持てる、集まれる空間が今後できることで、さらに違った面で四日市が発展するのではと思えます。港にたくさんの観光客を呼ぼうということも考えられますし、それらを含めて、四日市がただの交通だけの広場ではなく、市民の文化・芸術レベル・子供たちの情操教育など広いことを考えた、そんな広場にしたいと思っています。

<委員長>

ありがとうございます。時間も過ぎましたので、他にご意見が無ければとりまとめを図りたいと思えます。いかがでしょうか。

市民意見の募集をどのような手段・メディアで行うかは、検討委員会の中で詳細の報告はされていませんが、パブコメ条例の手続きとは違って、ホームページに掲載したりして、メールで意見を頂いたりなどがあるかと思えますが、その中でどのような情報レベルまで提示するか、肝要なところを、必要にして十分な情報でできるだけ多くの意見をもらえるようにということが市民意見の募集では肝要なところかと思えますので、そこについては精査頂きたいと思えます。

さて、私も先ほど一度申し上げましたが、この委員会として本日取りまとめ、意見はございますが、案No. 2を中心に取りまとめさせて頂いてよろしいかどうか、いかがでしょうか。

(各委員ご了解)

概ね、設計レベルの段階で少し検討を要する意見は残りましたが、今日のところは機能配置、回

遊性の寄与向上、賑わいづくり、中央通りの利活用を含めた3点の視点から、案No. 2を案として取りまとめをさせていただきたいと思います。どうもありがとうございます。

2. その他

事務局より、意見募集や今後のスケジュールに関する連絡がなされた。