

第3回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日 時 令和2年12月26日（土） 14時00分から16時00分

■ 場 所 四日市商工会議所 3階 大会議室

■ 出席者

（学識者）

有賀隆座長、松本幸正委員、村山顕人委員（Web 会議にて出席）

（交通関係者）

木村誠司氏（Web 会議にて出席）、高田和昭氏、高木修司氏、中島嘉浩氏、青木周二氏

（市民商工関係者・大規模権利者）

水谷重信委員、速水正明氏、北岡泰爾氏、堀木直弘氏、水谷貴宣氏（代理）、野村愛一郎氏、鈴木主計氏、山本寛氏、中野光典氏（Web 会議にて出席）

（行政）

川村聡氏（代理）、秋葉雅章氏、真弓明光氏、舘英次氏

（オブザーバー）

三重県警察本部 交通部参事官（交通規制課長）、高橋康二氏

国土交通省都市局街路交通施設課 課長補佐 川崎周太郎氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課長 鈴木克章氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部地方整備局道路部道路計画課長 大西宵平氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部運輸局交通政策部交通企画課長 石井信氏（Web 会議にて出席）

国土交通省中部運輸局三重運輸支局長首席運輸企画専門官 鈴木博行氏（代理）

（関係者）

三重県トラック協会適正化事業部課長代理 落合純一氏（代理）

■ 次第

1. 第2回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
3. 中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告
4. 今後の進め方
5. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の中間とりまとめについて

■ 内容

本会議録においては、中央通り再編関係者調整会議を「調整会議」、近鉄四日市駅バスターミナル検討部会を「検討部会」と表記することとする。

<座長>

調整会議の構成員の方々につきましては、土曜日にも関わらずご参画いただきありがとうございます。前回の会議以降、検討部会とデザインWGが開催されておりますので、その内容についても事務局で取りまとめがなされ、本日の資料として皆様に配布させていただいております。内容が盛りだくさんとなっておりますが、事務局から紹介がありましたように、模型も中央に配置されておりますので、ご覧いただく時間も少し確保しようと思っております。それでは、お手元の次第に沿って参りたいと思っております。次第1と次第2を続けて、事務局から説明をお願いいたします。

【1. 第2回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】

【2. 第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

どうもありがとうございました。次第1と2を続けて説明いただきましたので、一旦ここで整理をしたいと思っております。今ご覧いただいている資料ですが、次第1のP3から説明いただきました。前回の調整会議で構成員のみなさま方からいただいたご意見を整理したものです。調整会議の中で意見交換したものもありますし、P3の表の備考欄に「バスタ検討部会で要調整」と記載されている項目番号8、9、11、13番は、いずれもバスターミナルの計画に関連する内容でしたので、検討部会の方で検討してもらうように位置付けられています。同様にP4、P5につきましては、関係者との協議状況ということになりますが、三重県警や商工会議所といった関係者からいただいている意見を整理したものになり、P3と同様に備考欄に「バスタ検討部会と要調整」と記載されているものが多数あります。これらも検討部会で検討されるものとして位置づけられております。これら、前回いただいた意見と、その後の検討部会でも検討してもらう位置づけになっていた内容が、今日の意見交換のベースとなるものになります。P10以降が第4回検討部会の検討内容になります。ここでは、検討部会で検討が行われ、一定の方向性をまとめた内容について説明がありました。特に、P11はターミナルに求められる機能と概ねの規模の設定案ということで、赤線で囲まれた施設の合計で300㎡程度の施設スペースが必要であるということが、検討部会で検討された内容であります。これもひとつの目安としていただき、本日後半の意見交換に関連してきますので、細かいところは結構ですが、だいたい300㎡程度は必要であるというところを頭の中に置いていただければと思います。それからP13では、検討部会から調整会議への申し送り事項が、①～⑦に示してあります。これらは、検討部会でも検討した上で、より広い中央通り全体との関連性の中で、都市側の整備とも調整が必要であるということ、あるいは、まちづくりの観点からの検討が必要であるということ、調整会議へ申し送がされています。つまり、バスターミナルに関して専門的に検討を進めているところとやり取りをしながら、計画を詰めていっているという過程をご説明いただいております。この①～⑦では、主に歩行者動線に関するもの、歩行者の滞留スペースや施設スペースの配置や大きさに関するもの、バスターミナルと周辺の市街地（諏訪栄地区あるいは浜田地区等）との接続に関するもの、バスターミナル西島と東島の接続に関するもの、より広い中央通り全体との関連性の中で都市事業者が検討するこ

と、自然災害発災時に避難場所としての公益的な機能に関することが示されていますので、これらをベースに次の次第で意見交換をお願いしたいと思います。P15では、特定車両停留施設の指定範囲についてまとめていただいております、道路事業者としての事業範囲案がピンク色の点線の範囲になります。その内側にターミナルエリアが薄茶色に塗られ、ここにバスとかタクシーの停留バースがあり、交通の乗換機能を持ち、公共交通の利用者にとっての利便施設等が入ってくるようになります。それから、緑色に塗られている箇所は、施設検討エリアとなり、コンセッション制度の活用も含め、収益施設の配置を検討していくエリアになります。また、P17,18では、緑色の施設検討エリアに関連する、官民連携による管理運営手法の考え方が示されており、これについては本日の会議の中で決定していく段階ではありませんが、大きな手法の考え方等について、今後の早い段階で、関係者のみなさま方から是非意見を頂いておきたいこともあって、イメージが示されています。P19は、官民連携による管理運営に関連し、事業者にはアヒリングを実施した内容がまとめられています。こうして、次第1については、前回の調整会議の意見整理がされており、次第2では第4回検討部会で意見交換いただいた内容と、その中から調整会議に申し送りになっているものを整理いただいております。ここまで、事務局からの説明と、私の方からも補足説明をさせていただきましたけれども、ここまでのところで質問あるいはご意見があればいただきたいと思います。

<A氏>

前回の資料から中身が詰まってきて具体的なイメージがしやすくなったと感じているところであります。その中で、感じたことを申し上げますと、例えばP13の歩行者動線の図を拝見いたしますと、濃い青色の点線で書かれている矢印が、2階レベルの歩行者動線になるかと思っております。この2階レベルの歩行者動線については、駅からバスターミナルや、駅から商店街側の歩道へ行くのは非常に便利になりますが、一方で、地上レベルの歩行者動線については、近鉄百貨店の方からバスターミナルに行くには横断歩道を2つ渡ることになり、商店街側の歩道に行くためには、ぐるっとL字型で回ることとなるため、若干遠回りになるような感じがしております。ここからはお願いでございますが、今後のご検討の中で、地上レベルで駅から商店街側の歩道に直接行けるような横断歩道など、そうした歩行者動線をご検討いただきたいと思います。なかなかすぐに結論がでないかと思っておりますけれども、一度ご検討いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。P13の近鉄百貨店から商店街方面に、地上レベルで迂回せずに行くための横断歩道等、歩行者動線の確保ということでしょうか。

<A氏>

そうですね、もう少し具体的に言いますと、P13の図の左上に「ペDESTリアンデッキ」と書かれておりますけれども、ここと同じような位置に、地上レベルで商店街側へ行くことができる横断歩道があった方が、より歩行者の回遊性や利便性が高まるのではないかと感じた次第であります。

<座長>

ありがとうございます。西町線をどこで横断するか、ということと、バスターミナル出口との関係性もあるかと思っておりますが、事務局からなにかございましたらお願いいたします。

<事務局>

ご意見ありがとうございます。地上レベルの歩行者動線についてご意見いただきましたが、次第3の中で、もう少し詳細な歩行者動線の考え方や、乗り継ぎ動線の考え方等の動線計画についてご説明させていただきますので、既にご意見いただいたということで、後ほど改めて意見交換いただければと思います。

<座長>

次第3の説明をお聞きいただいて、場合によってはもう一度ご意見をいただくということにいたしましょう。他にいかがでしょうか。リモートでご参加の構成員もよろしいでしょうか。それでは、なにかお気づきの点があれば最後まで結構ですのでいただければと思います。

続いて、次題3に進みたいと思います。P20をお開きください。ここからは中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告ということで、事務局から説明をお願いいたします。

【3. 中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

どうもありがとうございました。次第3の中で、P22, 23, 24は、第1回デザインWGまでの内容がまとめられていて、第1回デザインWGの後に第4回検討部会が開催されたというスケジュール的な前後関係がありますので、P23, 24の第1回デザインWGでは、今後こういうことの検討が必要であるという課題抽出と整理をしたところで留まっています。例えばP23をご覧いただいて分かるように、①に、駅前デッキのテラス部分については、南側に広げることが検討すると書かれていますが、具体的にどのように検討するかについて、この時点では検討結果が出ておりません。同じように、②については、バスターミナルの東西島の接続方法として、三重県警から横断歩道の設置が難しいと示されたことを踏まえ、立体横断を考えることになっていますが、横断方法をデッキと地下どちらにするかについては、この時点では検討結果が出ておりません。ここでは、そのような段階で整理されているということをご理解いただければと思います。それを受けて、P25以降は、第4回検討部会後の第2回デザインWGについての内容がまとめられており、第1回デザインWGと比べると、第4回検討部会も経て具体的に論点が絞られ、検討された内容が示されています。併せて、駅西側のデザイン検討状況の報告も示されています。さらに、P28以降には第2回デザインWGを踏まえた検討結果が示されており、先ほどA氏からも意見が出ていた地上レベルの歩行者動線の検討状況については、近鉄四日市駅から地上に降りてきた人たちや、駅西側から地上を進んで来た人たちが商店街の方へ行くときに、西町線の横断歩道が南寄りの影響で遠回りに感じることから、商店街側へ直接行くための横断歩道を設置できないのかという意見かと理解しましたが、この点について事務局からご説明をお願いいたします。

<事務局>

地上レベルで駅と商店街を結ぶ円滑な歩行者動線の確保が必要だということでご意見を頂戴したかと思えます。こちらにつきましては、ご意見伺いましたので、関係者、特に三重県警と市の調整になって

きますので、課題として承りまして、今後検討を進めてまいりたいと思います。

<座長>

はい。ありがとうございます。これはたぶん中長期的な話になるかと思いますが、前回の調整会議や検討部会で、西町線について色々ご意見をいただいたときに、将来的には、西町線の通過車両を他に振り替える代替路線の確保が可能となった時点では、西町線がもう少し歩行者中心の路線になっていくような形が、地上レベルの回遊性向上や賑わいづくりという点では望ましいのではないかと、という意見もあったように思います。そういった将来的なビジョンも踏まえる必要がある中で、プロセスがどうなるかについては当然出てくるご意見かと思いますが、引き続き検討していただくということにしたいと思っています。それでは、ここで、5分程度の休憩に合わせて模型をご覧いただきたいと思っています。模型は1/300のスケールで周辺の建物の高さやボリュームも正確に作られておりますので、P28, 29, 30, 31の平面的な図では確認が難しい部分についても、模型では幅員関係や高さ関係を含め確認できるかと思っています。リモートの方々には、模型を事前に撮影した動画をご覧いただけます。ご覧いただいた後に関連するご質問があれば、休憩明けに是非いただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

【5分間の休憩】

<座長>

皆さんお揃いですので再開したいと思います。それではP20以降の内容について、ご意見をいただければと思います。意見交換を頂くベースとして、P26に、検討部会からの申し送りを受けてデザインWGで検討した結果概要があります。この①～⑦の項目がバスターミナルにも関連する主要な検討内容になりますので、1つ1つ確認をしながら、この調整会議で一定の方向性を出していきたいと思っております。P26をご覧ください。まず①については、模型でもご覧いただきましたとおり、近鉄四日市駅からバスターミナルに降りてくるデッキがあって、それからエスカレーター等がありバスターミナル西島に至ることになり、西島内の歩行者動線は地上レベルに設定されております。前回の会議の中で、デッキレベルで駅から東島まで行けるようにならないものか、という意見があったように思いますが、構造的にも検討いただいた結果、既存の地下躯体に大きな荷重を載せることはリスクがあるという検討結果のご説明をいただいております。そのことも含めて、①については、地上レベルで歩行者動線を確保していく方向性が示されていますが、これについて事務局から補足説明があればお願いいたします。

<事務局>

デッキレベルの歩行者動線を考えるにあたって、2案の検討を行いました。まず1案として、橋を架けることを検討しましたが、地下駐車場の躯体があることから、そこには橋の基礎を打てない状況になっており、基礎を打てない中で最大で60m程度橋を飛ばす構造が必要になってまいります。そうしますと、橋の桁厚が景観を阻害するような大きな構造物となり、また、非常に大きな基礎も必要となりますので、現実的ではないというところがございます。もう1案としては、小さな建築物を連続して建てることで、その上に歩行者動線を確保することを検討しました。こちらにつきましては、同じく地下躯体の上に構造物を載せることに対し、安定性の担保が取れないということが分かってまいりました。また、建築物を連ねることも橋の場合と同様に、景観的な阻害も考えられるため、地上レベルで歩行者動線を確保することが良いのではないかとこの検討結果をお示ししているところでございます。

<座長>

ありがとうございます。リモート出席の方も含めていかがでしょうか。続いて②については、バスターミナルの西島と東島の両方が関係する話ですが、模型でもご確認いただいたように、地上レベルの歩行者動線を確保しながら、待合スペースを含めてどのように雨のかからない建築空間を配置していくかというようなことであります。これについては、バス待ちの将来的な増加の予測も踏まえて必要面積を確保していくことが重要になります。模型は施設最小案で作られておりますので、模型をみていただくと、バス待ち空間となる地上の建築空間が少し小さいように見えるかもしれませんが、これがだいたい490㎡程度で、P30に示されるような考え方で模型は作られております。P31を見ていただくと、最大720㎡程度の建築空間が確保可能であるという検討結果になるので、この2案の間の極めて適切な面積設定をしなくてはいけないこととなりますが、いかがでしょうか。

<B氏>

検討部会からの申し送りが行われ、逆にデザインWGからのフィードバックも受けて、もう1回議論されるのだと思いますが、このP27のバス待ちの平面イメージの状況からしますと、北①、北②、南⑤というバースが、非常に多くのバス待ちをしていただく場所になりまして、歩行者動線に加えて、バス待ちの動線というのも考えていかなければならないと思っています。何も誘導しなければ、真っすぐ一列に並んでしまうと思うので、この図で示されているような並び方にどうやって並ばせるかというのも、路面のデザイン等の工夫もしていかないと、こうした誘導はできないだろうと思います。また、屋根も駅から降りてきた北①の左くらいまでしか架かっていないようですが、現状のバス乗り場は3箇所に分かれているものの、まったく雨も風も当たらないという状況になっているので、現状より雨風の面で不便になるというのはどうかと思います。連続していなくても結構ですので、大屋根をなるべくかけていただくような方向で考えていただけないかなという意見でございます。もう1点は、屋内のバス待ち空間なのですが、今の案ではデッキ上のテラス部に配置していただいております。バスを利用される方は高齢者もおみえですし、切符売り場とバス待ちは分かれていても大丈夫かと思っておりますので、地上レベルにも屋内のバス待ち空間が数箇所あっても良いと思います。そういった検討もまた加えていただければと思う次第でございます。

<座長>

貴重なご意見どうもありがとうございます。事務局から何かございますか。検討をするということかと思いますが。

<事務局>

屋根の設置についてのご意見を頂戴しているところでございます。バス待ち動線の列をどう並ばせるのか、舗装や路面標示でなにかできるのかというのは、今後の検討課題となってまいりますし、今後、検討部会の方でも詳細な検討が必要となるかと思っておりますので、ご意見として承り、今後の検討事項とさせていただきます。

<座長>

ありがとうございます。②について他に何かありますでしょうか。無いようでしたら③に進みます。

P28には、バスターミナルの東西島の接続について、デッキと地下の比較があり、ここでは地下（サンクンガーデン）案は日が射さず暗くなるので歩行者デッキによる立体横断を基本とするとしています。また、デッキの場合、必要施設の合築によるデザイン性の向上を検討するとしています。これらについて、この調整会議においてもこの方向性でよいか確認させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

<副市長>

この検討案で私は良いと思っておりますけれども、せっかくこうした立体横断施設をつくるということで、この場所が駅から少し離れた場所にもなりますので、渡ることが楽しい施設にできないかと思えます。上にあがると周辺が見れたり、必要な施設の合築とありますので、そこに魅力ある施設を持ってこれると、抵抗なく渡れるということになるかと思えます。是非そうしたものにしていければな、という思いがございます。

<座長>

立体横断のスムーズさとともに、渡りたくなるような空間についての検討ですね。前回会議でも、ちょうどバスターミナル入口交差点を南から見た時に、ゲートになるようなところでもあるので、意匠としても大事であろうとご意見いただいたかと思えます。これも引き続き検討していくということになったかと思えます。リモートの方いかがでしょうか。

<C氏>

検討方針はこれで結構かと思えますが、東島は基本的に高速バスの出発地になるということで、大きなスーツケースをお持ちの方が移動することになります。是非その方々の抵抗が無いようお願いしたいと思っております。おそらくバリアフリーの観点からエレベーターがつくかと思えますが、やはりエレベーターを待つことに抵抗を感じる方もいるかと思えます。日本には少ないのですが、屋外型のエスカレーターは欧米には結構ありますが、施設の導入費用も維持管理も大変だなとも思いますが、そういう屋外でも使えるようなエスカレーターも1つの案として考えていただいて、いずれにしても、スーツケースをもっていきながらバスに乗る時も抵抗がない、そして帰ってくる時も抵抗が無いように是非お願いしたいと思っております。そういう意味では、施設の合築で、施設に入るというアプローチの中で横断を越えるのも1つの良い案だと思いますので、夜も入れるような施設にさせていただいて、しかも物理的な抵抗がなくなるようにデザイン検討をお願いしたいと思っております。

<事務局>

立体横断施設の中に機能を入れるといった内容につきましては、検討部会との調整も必要になってくるかと思えますので、連携して検討を進めてまいりたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。リモートの方はよろしいでしょうか。

<D氏>

前回、私から近鉄四日市駅から東島まで2階レベルで移動できるように、という意見を出しましたの

で、いろいろご検討いただいたかと思います。構造上難しいということ踏まえた検討結果かと思いますが、先ほどC氏からおっしゃっていただいた内容と同様になりますが、やはり昇って降りてという動線になるとかなり抵抗感を持たれる方が多いと思います。その抵抗感を可能な限り少なくなるように、あるいは、実際東島に行こうとする方は、近鉄四日市駅を降りて、西島には降りずに商店街の方へ降りてそのまま商店街側を歩いて東島に歩くというのが基本的な動線になるのではないかと思います。例えばコインロッカーの配置について、東側の利用者に配慮する形にさせていただきたいです。今後検討部会で検討されるかと思いますが、そこを配慮していただければと思います。

<座長>

ご意見ありがとうございます。それでは、④の、バスターミナルと浜田地区を結ぶ歩行者動線の確保についてになります。これは、三重県警から駅前の中央通りの横断歩道の設置は難しいとご見解を頂いておりますので、それを踏まえて浜田地区へどうアクセスするかという検討案として、P28の図と模型のような円形デッキ案で作成しており、これによって浜田地区と接続するようになっております。ここでは、デッキから地上へ降りる脚の付け方がポイントになってくるかと思いますが、P29以降を見ていただくと、浜田地区の角の所に脚が下りようになっています。これについて、いかがでしょうか。

<E氏>

デザインWGの議論として、円形デッキは遠回りに感じてしまうので、できるだけ小さくしようかという考え方があったと思います。今日の資料を拝見すると、その後の検討を経ても、円形デッキがそれほど小さくなっていないように感じるのですが、これは技術的あるいは交通安全上の理由で小さくできないということなののでしょうか。

<座長>

ありがとうございます。おそらく、交差点の内側にデッキを置かないように検討された結果かと思いますが、事務局の方いかがでしょうか。

<事務局>

円形デッキの大きさにつきましては、当然脚を降ろす位置が交通の支障になってはいけないことが1つの制約になります。現在、こういった形でやっと脚が下ろせそうな絵を描いているものでございます。今後詳細な検討を進めますが、円形というよりも楕円形とするなど、脚の降ろせる位置とデッキの形状について、曲線を使いながら考えていくことになるかと思います。

<座長>

ありがとうございます。真円ではなくて楕円も含めた最適解を検討していくということでもよろしいでしょうか。他にいかがでしょうか。よろしければ次に移りますが、⑤の国道1号の横断方法につきましては、立体横断施設も検討するということになります。これについては、おそらく本日の段階で方向性を確定することは難しいかと思いますが、P28の右上に④で示しているように、歩行者デッキでの横断が望ましいが、横断歩道も含めて今後検討ということになりますので、逆に言うと地下は難しいという理解をしていただければ良いかと思いますが、ただ、平面で行くのか、オーバーパスで行くのかについては、引き続き検討ということかと思いますが、事務局それでよろしいでしょうか。

<事務局>

結構でございます。立体横断施設の直近には横断歩道は設置できないという基準があると聞いております。現時点で、両方設置していくことは難しいという中で、どういった横断方法が望ましいかを含め、今後検討を進めてまいりたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。他にこの件はよろしいでしょうか。それでは、バスターミナル全体に関わる申し送り事項の⑥と⑦について、併せていきたいと思っております。P29に断面図が示されており、樹木の高さや平面的な空間配分の関係がよく分かるのではないかと思います。また、バスターミナル全体の施設配置については、P30, 31に2案提示されておりますが、どちらか一方に絞り込むということではなく、先ほど意見を頂いたような、「待合空間を大きくとった方が良いのではないか」であったり、「切符販売と待合は別々でも構わないが、使い勝手の良い待合空間があった方がよい」であったり、「収益性を考えていったときに、施設の規模をより大きく考えておいた方がよい」という意見が多数なのか、それとも「むしろコンパクトにしておいた方がよい」という意見が多数なのか、といったご意見でも結構かと思っております。この⑥、⑦にも関連して、P32の説明にもありましたが、施設規模については検討部会と調整しなければならない内容ですので、調整会議から検討部会へ申し送りする事項があれば意見をいただきたいと思っております。

<F氏>

全体として、東島の方は緑が保たれていますが、西島の方が、市民に愛されているクスノキはほとんど移設するか、撤去されてしまうということで、緑が非常に少なくなる感じがします。そして、近鉄四日市駅を出てすぐのところに大きいイチョウの木や植栽等がありますが、それらも無くなってしまうとなると、駅を出てすぐのグリーンベルトが寸断された形になってしまうので、できるだけ西島に緑の確保を検討していただきたいと思っております。先ほど、A氏がおっしゃりましたが、地上レベルの歩行者動線については当面、歩行者優先ではなく車優先のような形になってしまいます。駅から地上レベルで一番街商店街へ行くにはクランク状に曲がって遠回りになり、非常に不便になることから、西町線の中央通り寄りに計画されている横断歩道の幅を大きくするなど、駅を降りてすぐ、そのまま一番街商店街の方に地上レベルで直行できるような歩行者動線を検討いただきたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。2点ご意見いただいたと思っております。事務局の方いかがでしょうか。

<事務局>

1点目はバスターミナル西島の緑が少なくなってしまうのではないかとのご意見だったと思います。この点については、まだまだ検討の余地があるものと認識しております。ご意見承りまして、どういった形で緑を配置していくのかというのは、引き続き検討してまいります。一方、B氏からもご意見をいただきましたが、屋根を広くするとすると緑との関係で相反する部分も出てきますので、このあたりをどうバランスをとっていくのが最も適切なのかについて、今後デザインWGでも検討する必要があると認識しております。西町線を横断する地上レベルの歩行者動線につきましては、警察との協議になりま

すし、道路管理者としてどうするのかも含めて今後検討を進めたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<G氏>

横断歩道に関する確認になりますが、P32の右側の円形デッキの下に南北を結ぶ横断歩道が描かれていますが、P27には横断歩道が描かれていないので、実際はどちらが正しいのでしょうか。

<座長>

事務局の方、回答をお願いします。

<事務局>

申し訳ございません。こちらについては、三重県警から横断歩道の設置は困難という見解が出されておりますので、模型の写真や現在の模型においても横断歩道はないものとしてご認識いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<H氏>

先ほどのF氏のご意見とも重なるところも多いかもしれませんが、P30, 31に、西島に導入する施設のイメージとして観光案内所が書かれていますけれども、観光案内所については、観光協会の場所とも関係してきます。バスを利用する方のチケット売り場はどこかに必要なかもしれませんが、四日市市の玄関口に来られた方の観光案内所がここにある方が良いのか、近鉄四日市駅の下が良いのか、またはスターアイランドの跡地に何か建った時に、そういったところの方が良いのか、今後の検討になるかと思えます。観光協会の事務局機能を持ったものであるのであれば、西島に置くよりは、もう少し近鉄四日市駅に近い方が、もっと広域的な鉄道利用者等の観光客も利用しやすいと思えますので、その方が良いかと思っております。また、P25の近鉄四日市駅の西側について、商工会議所の観光まちづくり委員会からの意見書にも書かれていたかもしれませんが、市民公園の南側歩道が乗降場として書かれていないので、ここに観光バスの乗降場の確保をお願いしたいと思います。また、駅西側の中央通りには、茶畑のような伊勢茶の刈り取りをする場所があります。四日市市のまちを何でもってイメージするのかというのを、観光協会もしっかりと作っていきたいと思っております。それが、港・コンビナートとお茶・緑・田園風景のコントラストのまちが良いかと考えております。四日市市はお茶が産地なのだというのを、駅を降りられた方にイメージしていただける場所として、この場所が有益だと思っております。そこは是非残していただきたいと思えます。もしこの場所が難しい場合には、駅を降りられた人に四日市市のまちはこういうまちだとイメージできるような何かを作って頂きたいと考えております。

<座長>

ありがとうございます。西口について、まず1点目は観光バスの乗り降りについてですが、いかがで

しょうか。

<事務局>

まず駅西側については、第2回デザインWGの中で色々と課題を出したところになります。いただいた意見等を踏まえながら、デザインの作り方や車線構成もふくめて検討を深度化していきたいと考えております。また、茶畑等に関しましては、特に近鉄四日市駅の西側というのは、鈴鹿の山並みが見えて、それを借景に四日市らしさのひとつを表現する、最適な場所であると認識しておりますので、それらも踏まえたデザインとなるように今後検討を進めてまいります。

<座長>

ありがとうございます。引き続き調整会議やデザインWGの方でも検討を進めていくことにしたいと思います。他にいかがでしょうか。

<I氏>

バスとはまた別になりますが、物流事業者として意見をしたいと思います。たくさん集配の車両が中央通りに集まってきますので、駐停車できるスペースの確保をお願いしたいと思います。現状、近鉄四日市駅の高架下あたりに停車して集配をしておりますが、この計画で行きますと、集配できるスペースがなくなってしまうと思いますので、この辺りへ荷捌き駐車場の設置についてのご配慮をお願いしたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。それではB氏お願いいたします。

<B氏>

P25に戻らせていただきまして、先ほど観光バスの乗降場の件について模型を見させていただいたところ、東向きには切込みを作ってもらっていますが、西向きには切込みがないように思いました。ご検討いただいているかもしれませんが、駅西側の西向き・東向きともにバス乗降場が必要かと思っておりますので、ご検討いただきたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

<事務局>

観光バスの乗降場につきましては、基本構想において市民公園前の東西方向に位置付けておりますので、引き続きこの場所に設置できるよう検討を進めてまいります。西向きの切込みについては、P25に「バス停車の需要があるため、停留所や沿道アクセスのための側道も検討」とデザインWGで議論したところがございます。このあたりも含めて今後検討してまいります。

<座長>

ありがとうございます。

<E氏>

2点ございます。1点目は、P25ですけれども、近鉄四日市駅から出ている駅西デッキについてになりますが、中央通りの在り方を考えるときに、近鉄四日市駅を降りてすぐに大きな広場・オープンスペースがあるところが一番大事だと思うので、デッキを設置するかどうか、あるいは設置するとしてもデザインについては相当慎重に検討する必要があるかと思います。これは、ここで決定することではないと思いますので、意見として申し上げます。P30, 31の施設配置についてですが、先ほどF氏の意見に賛同するというか、西島の方はデッキも含めて駅の近くに施設ができるわけですが、なるべくデッキ側に機能を集約し、西島内はオープンスペースの広がる雰囲気にするのが良いと思いました。最初に説明があったように、2階レベルではなく地上レベルで歩行者動線を確保するというのも決まりましたし、それを併せて考えると、やはり快適に気持ちよく歩けるオープンスペースとして、なるべく施設を最小限にするのが良いのではないかというのが私の意見です。一方で東島なのですが、どちらかというP31の施設最大案の方が良いのかもしれませんが、高速バスに乗る方や降りる方が商店街のアーケードを利用して移動する可能性が高いというときに、東島の一番西端にそれなりの施設をつくり、切符売り場や待合所が東島の西端にあった方が良いのかなと思います。

<座長>

ありがとうございます。引き続きデザインWGの方でも検討していくべき事項として承りました。P33は市民ワークショップで出された30人の市民参加者からの意見を箇条書きにしてまとめたものになりますが、この中にも、バスターミナル整備も含めた再編について、市街地全体の賑わいや活性化につながる事が重要であるという意見も出されたということが書かれていますので、そのあたりも引き続き中央通り全体の中で、検討を具体化させていく必要があるということで整理いただいています。P34では、本日の会議用として、一覧表の右側の欄に本日の検討結果を提示・今後継続検討の色分けで項目を整理いただいています。この中で項目の①～⑦について本日確認できたこともあれば、引き続き継続検討を要することもあったかと思えます。それから新たに検討の必要性をご提示いただいたものもあったかと思えますので、この表を次回に向けてバージョンアップしていただければと思います。一旦ここまでの意見交換を終わらせていただいて、次の次第へ移らせていただきますが、P35以降の今後の進め方についてご説明よろしく願いいたします。

【4. 今後の進め方】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

ありがとうございます。次第4について何かご質問ありましたらお願いいたします。よろしければ次第の5についてお願いいたします。

【5. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の中間とりまとめについて】

事務局から資料説明が行われた後、座長より以下の説明がなされ、続いて各構成員より以下のとおり質問・意見等をうかがった。

<座長>

ありがとうございます。「中間とりまとめ（案）」のご説明をいただきました。2点ほど確認をさせてください。「この（案）はどの段階で決まるのか」と、「この中間とりまとめはどういった位置づけになるのか」、要するに対外的に公開していくためのベースになるのか、庁内調整や議会説明のベースになるのか、どう位置づけていくのかについて教えていただけますでしょうか。

<事務局>

施設の配置案につきましては、まだまだ確定できるものではございません。一定の幅をもった形で、今後検討部会との調整が必要であり、コンセプション制度の活用を含む管理運営手法についても不確定なところがございます。ただ、施設規模の考え方や動線の考え方についてはある程度「中間とりまとめ」としてまとめていきたいと考えております。

<事務局>

今申しましたように、一定の幅を持った範囲の中で施設配置を計画していくということで、本日頂いた意見を踏まえ、修正できる部分を修正した上で、ご承認をいただきたいと思っております。そこにつきましては座長と相談し、「中間とりまとめ」としてまとめさせていただくということでご了解いただきたいと思っております。「中間とりまとめ」をまとめる意味合いにつきましては、基本的に全体の計画の中で、バスターミナルとして事業を精査して進めていく必要がありますので、その役割分担を明確にすることになります。これをまとめることで、バスターミナルの検討もより具体的に進んでいくことにつながりますので、ご理解いただきたいと思っております。

<座長>

ありがとうございました。そうすると、いまご説明いただいた「中間とりまとめ（案）」の後段の部分については、本日の会議のご意見を踏まえて修正していただける内容もあれば、今後開催される検討部会やデザインWGで引き続き検討するものもあるので、そのような位置づけをはっきりさせた上で、（案）を取って「中間とりまとめ」にしたいということですね。そうすると、資料4のP34に今後継続検討の表があって、ここに本日の内容も含めてアップデートいただき、例えば、このような表を「中間とりまとめ」の最後のページに入れていただくことで、継続検討、あるいは検討部会やデザインWGでの検討事項であることを明記し、（案）を取る方法があると思います。リアルタイムで動いていることもありますので、その辺は事務局で少し工夫いただければと思います。それを踏まえて、（案）を取る準備ができましたら、確認させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。全体を通してお気づきの点がありましたらご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

<C氏>

資料5のP11,12に施設最小案と最大案とありますが、本編の流れの中で説明を聞いていた場合には理解できるが、資料5だけを見ると分かりにくいと思います。機能配置として最小案と書いてあるが、この施設が何を示すのか、3行目に初めて「バスターミナルで最低限必要な施設」が出てくるが、これが何か分かりにくい。施設最小という言い方についても、バスターミナルで最低限必要な施設が入っているのかどうか分かりにくいので、何が最低限必要なのかについて整理していただければと思いま

す。もう1点ですが、これまでもお話しさせていただいていると思いますが、自転車の位置づけをもう少し明確にしたいと思っております。今回東西の自転車動線は書いてありますが、駐輪をどうするのかについて、動線のところに駐輪についても記載があるといいように思っております。北側に駐輪場所を設置すると動線から外れてしまうので、できれば、南側に駐輪場所を確保いただいて自転車を置いてそのままバスターミナルへアクセスできるようなものがないと思っております。書ききれぬかどうか分かりませんが、検討は是非お願いしたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。継続の検討課題として承りました。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、用意されている次第については以上になりますので、事務局にお返しいたします。

—以上—