

第4回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日 時 令和3年2月28日（日） 14時00分から16時00分

■ 場 所 ユマニテクプラザ 3階300研修室

■ 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）

神尾守人氏（代理）、木村誠司氏（Web 会議にて出席）、高田和昭氏、伊藤眞郷氏（代理）、
中島嘉浩氏、青木周二氏

（市民・商工関係者・大規模権利者）

速水正明氏、北岡泰爾氏、堀木直弘氏、須藤康夫氏、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）、興梠貴尚氏

（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交通規制課施設補佐 前川浩平氏（代理）

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専門官 代名さよみ氏（代理）（Web 会議にて出席）

国土交通省中部運輸局三重運輸支局首席運輸企画専門官 鈴木博行氏（代理）

■ 次第

1. 第3回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 第5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. 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
5. 今後の進め方

■ 内容

<座長>

第4回目の調整会議ということでお集まりいただきましてありがとうございます。事項書にもありますが、前回の調整会議の振り返りを含めて、それ以降に様々な検討がなされております。それらを反映した資料についてご確認いただくとともに、資料の5と6については、年度末を目途にとりまとめを行い、公開していく内容が含まれておりますので、こちらについても、併せてご確認いただきたいと思っております。この会議には、関係する地域の事業者の方々、それから、商工関係、自治会関係の皆様方にお集まりいただき、地域協働の仕組みで第4回まで進んで参りました。そういう意味では、四日市市の骨格的な都市の基盤施設あるいは基盤の空間を地域協働の仕組みでつくっていくという、大変意味のある、また次世代に形づくるものとして残していけるような計画のプロセスとして、非常に重要なものだと思っております。本日もどうぞ忌憚のないご意見をお聞かせいただければと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

3月を目前にしておりまして、今年は東日本大震災以降10年ということで、福島を含む東北地方では、都市の復興を進めていくことや将来像をきちんと作り上げていくという意味でも、地域協働という中で一様ではなく、それぞれの地域に合った進め方、仕組みを工夫し、模索しながら、10年をかけてより良いものを作り上げてきたと思っております。そういう意味では、四日市市の地域協働の取り組みというのも、四日市市ならではのプロセス、それから検討の仕組み、この先には、事業の実現に向けた様々な工夫あるいは試行錯誤が続いていくと思っておりますけれども、少し息の長い事業になり、ご参集の皆さん方のお立場が変わることもあるかもしれませんが、お付き合いよろしくお願ひいたします。

それでは、事項書に従って資料説明から始めていただきたいと思っておりますので、まず、事務局の方から、次第1「第3回中央通り再編関係者調整会議の振り返り」と、次第2「第5回近鉄四日市駅バスターミナルの検討部会の報告」、これらの説明を併せてお願ひいたします。

【1. 第3回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】

【2. 第5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。第3回調整会議の振り返り、第5回バスターミナル検討部会の報告内容について、資料5の内容にも触れながら、ご報告をいただきました。あわせて、資料をご確認いただきたいと思っておりますが、先ほど申し上げましたように、年度内でのとりまとめと公開を前提とする資料について、今日はその確認もでございますので、全員からご意見等をいただこうと思っております。

<A氏>

ずっと出席させていただいておりますので、経緯とか、皆さんのご意見は、聞かせていただきまして、良くまとまってきたかと思っております。まだ、若干細かいところを今後進めていかれると思っておりますけれども、鉄道とバスの乗り換えという観点からの話がメインだったと思っております。もう1点、これは我々が言うことではないかもしれませんが、地下駐車場の方から来られる動線をもっと少し検討していく必要があるのかと思っております。できるだけたくさんの方々、バスターミナルなり、周辺の地域を使っただけのようなことを今後検討していければと思っております。

<座長>

どうもありがとうございます。事務局からご発言があれば後でまとめていただきますので、メモを取っておいてください。それでは次の方、お願ひします。

<B氏>

何回かの議論の中で、こういった形にまでまとめていただきましてありがとうございました。議論を尽くした中での形になっているのではないかと思っております。資料5の43ページの「屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、風雨を避けられる歩行者動線・滞留空間を確保する」というとこ

ろにつきましては、前回のバスタ部会の方で最終的には部会長の一任という形で、文言をまとめていただきましてありがとうございました。風雨を避けられるということにつきましては、毎日通勤通学をされる方の観点として、引き続きデザインの中でもご配慮いただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは次の方、お願いします。

<C氏>

当初、このバスターミナルの絵ができました時に、タクシー協会として色々要望させていただきまして、乗り場と降り場の位置、それからアクセスなどを変更していただきましてありがとうございます。プールには10台程度入るような計画になっていますけれども、現状の待機台数からするとだいぶ少なくなっておりますので、待機車両をどこへ持っていくかという議論の余地はありますけれども、バスターミナルとしては、十分いろいろ配慮していただいた内容となっていると思っております。ありがとうございます。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは次の方、お願いします。

<D氏>

少し気になりましたのが、東西島の真ん中がバスターミナルの入口になっておりますが、この周辺には横断指導線、地下駐車場の入り口があり、その奥には荷捌きスペースがありますので、一般車も入ってきます。これらの輻輳をどう処理するのかについて、今の広さでは、地下駐車場の入口が安全確保できないのではないかと懸念しております。

<座長>

ありがとうございます。後でまとめて事務局からお答えいただこうと思います。それでは次の方、お願いします。

<E氏>

よろしくお願いいたします。台風などによる災害時にバスの運行を止めることについて、現在はどうか決めているのか分かりませんでしたので、ここで確認できればと思います。それぞれのバス会社で違うかもしれないですが、今度、バスターミナルという施設になったときに、車両の運行だけではなく、バスターミナルの中には施設も入ると思うので、そういったことも含めて、どこが意思決定するのか、コントロールするのかといったようなことが、どのように決まっていくのかについて、議論させていただきたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<F氏>

何度も、会議を重ねるに従って、着実に進展してきているというのが正直な実感でございます。各論に入って色々また問題になるところも出てくるかと思っておりますので、その点は今後詰めていきたいと思っております。地上レベルでの歩行者の駅と商店街との行き来については、まだまだ問題があるのではないかと思います。中央通りの周辺については非常に整備されてきますが、バスターミナルを含めて、その歩行者がいかに商店街の方へ自由に行き来できるようになるのかという点について、まだ問題が残っているような感じがいたします。

それから、西島内のグリーンベルトの状況がどのようになるのか、これも今後の課題になるかと思っておりますが、現在のクスノキ並木が相当伐採されてしまいますので、それに代わるグリーンベルトをどのようにつないで、近鉄四日市駅の西側からJR四日市駅までの一体感を保つことができるのかについても、今後検討していただく大きな課題かと思っております。

<座長>

どうもありがとうございます。一度、ここまでのご意見等について、事務局の方からご説明をお願いします。

<事務局>

ありがとうございます。まず各駐車場への動線の確認といった意味で、ご指摘いただいたかと思えます。こちらにつきましては、地下駐車場はもちろんですが、周辺には大きな駐車場が数箇所あります。それらも含めて動線等の検討をしていく必要があると考えております。例えば、地下駐車場への入り口とバスターミナルの入り口が同じ進入路になっているところがありますので、このあたりをどう区分していくかにつきましては、今後詳細な設計を進める際に、留意事項として検討が必要かと考えております。

バスターミナル内の屋根の設置、あるいはグリーンベルトをどのように確保していくかについては、両方大事な要素ですので、このあたりのベストなバランスを今後の検討の中で詰めていければと考えております。

周辺も含めてタクシーの待機場の検討がまだまだ必要なのではとのご意見がありました。こちらは、タクシーだけではなく、バス等のプールも、今後の検討事項として全体の中でのプールの考え方を含め、配置計画というのを検討していくものと考えております。

バスターミナルの災害時の対応といったことで、今後どうなるのかも含めてご意見がありました。こちらは、バスターミナルの方でも、今後コンセッション等色々な検討が進むことになると思います。事前に少し確認したところ、例えば新宿のバスターミナルについては、各バス事業者さんから、運行情報をバスターミナルの運営事業者が聞き取って、運行管理を一元化してホームページなどで公開しているようなこともお聞きしております。今後どういった対応ができるかを含めて、大事な検討事項かと考えております。

地上レベルの歩行者の行き来にまだまだ課題があるのではとのご意見も頂戴しました。中間取りまとめ（更新案）にも記載のとおり、地上レベルの動線の強化等につきましては、今後しっかりと検討できたらと考えております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<G氏>

バスターミナル自体は皆さんのご意見を基に、まだまだ議論することはあると思いますが、ある程度形になってきたかと考えています。ただ、バスターミナルと駅までの動線をもう少し議論したいのと、駅の東西の回遊性向上といったことも今後議論できたらと考えております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<H氏>

今まで多々議論してきた中で、少しずつ前に進んでいると思っております。先ほどのご意見にもありましたが、緑の空間とバス待ちの空間をうまくかみ合わせていくのが大きな問題になってくると思います。

それと、近鉄四日市駅前にバスターミナルが完成した時に、JR四日市駅までを大きな目見てどのように繋げていき、素晴らしいまちに出来上がっていくのかをすごく楽しみにしていますので、よろしくをお願いします。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<I氏>

今まで分散していたバス乗り場を、バスターミナルとして1箇所に集約していただくということで、大変素晴らしい計画だと思っておりますが、あくまでも利用者目線に立って、利便性が損なわれることのないように、B氏も以前から言われておりますが、雨の際には上屋の関係等も含めて、

利用者の利便性が現状より落ちることのないように、計画の方を推進していただければと願っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<J氏>

関係者の意見を反映していただいて、しっかりまとめていただいたと思います。今後の課題になると思いますが、JR四日市駅周辺の再編やみなととの連携をどのように進めていくかということについて、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。それでは次の方、お願いします。

<K氏>

この1年間で形がだいぶ見えるようになり、計画が進んできたように思います。我々としても、歩行者、車両等の交通事故防止の観点から、引き続きご協議させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

<座長>

どうもありがとうございます。それではまた、ここまでのご意見等について、事務局の方からご説明をお願いします。

<事務局>

ありがとうございます。まず、バスターミナルと駅との繋がりですが、乗り継ぎやまちの行き来については、今後、デッキをどう作り込んでいくのかであったり、歩行者動線の平面的な配置など、行きやすいデッキである必要があると考えております。

駅の東西の回遊性の向上といったところについても、基本構想を策定した当時から、今の基本計画の検討のベースにもなっています。駅周辺の回遊性の向上をどのように図っていくか、設計の中で今後詰めるべきことをしっかりやっていければと考えております。

屋根と緑のバランスについては、先ほどお答えさせていただいたところでございます。

JR四日市駅までの繋がりについては、今後のメインテーマにもなってくると思います。歩きやすく心地よい空間づくりを進めていけたらと考えております。

バスの集約によって利便性が落ちないように、というところについては、具体の設計の設えや、エレベーターやエスカレーターの設置を検討する中で、利便性がトータルで落ちないようにしっかり検討できればと考えております。

前回は議論いただきましたが、今回の中間とりまとめ(更新案)の中でも、JR四日市駅をみなとのエントランスとして位置づけさせていただいておりますので、今後、みなととの繋がりを見据えながら検討を進められたらと考えております。

交通事故防止の観点についてですが、地上レベルの動線確保ということについては、ウォークアブルな居心地の良い空間づくりに向けて非常に重要な視点となっております。引き続き協議をさせていただけたらと思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<L氏>

前回は、この計画に対して、私どもの方で様々な意見を集約させていただき、多岐に渡る要望をさせていただきました。その多くについては、調整の上ご対応いただいております。今後の課題となっているところもございますが、その点については大変よく調整いただいたと思っております。

主に近鉄四日市駅から国道1号までの間の中央通りの計画については、バスターミナルの再編と歩行者空間の整備という点で、バスターミナル整備に係る検討を進めるという目的で調整されてきているということで、その役割は果たしていただいたと思いますが、この中央通りの整備というの

が、四日市市の中心部にとって大変大きな計画であり、周辺の活性化ということに対して、大きな役割を持っていると感じております。現在は、中央通りのこの範囲の中で様々な機能の検討を進めていただいておりますが、今後、周辺へ向けてどう波及していくのか、波及させていくのかについて、大変大きな課題になってくると思っております。先ほど、G氏からも話があったように、駅の東西をどう連携させていくのか、鉄道駅とバスターミナルとの有機的な機能の連携をどう図っていくのかということにもなりますし、整備効果を諏訪栄の商店街の中へどう波及させていくのかも大きな課題であると思っております。引き続き、ご検討をお願いしたいと思っております。また、国道1号までは、目的と役割がおおむね明確になってきていると思っておりますが、国道1号からJR四日市駅に向けては、どういう機能、どういう役割を果たさせていくのかについて、もう少し議論を深めていく必要があるように思っております。今後も検討をよろしく申し上げます。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、申し上げます。

<M氏>

本当に今までたくさんの会議を重ねていただいて、かなり形になってきたと理解しております。これまでの意見交換を通して、バスターミナルを中心とした駅の東側については大分固まってきたように思いますが、駅の西側については、まだまだこれから詰めていかなくてはいけない部分がたくさん出てくると思っております。もしその時に何かありましたら、ご意見させていただければと思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、申し上げます。

<N氏>

デッキが百貨店の建物へ繋がる部分については、これから具体的になってくると思っておりますが、それが気になる点になります。

また、商店街との動線についてですが、先ほど横断歩道の拡幅の話がありましたけれども、これもどうなっていくかが気になります。

あと、資料5の24ページに「にぎわい施設」がありまして、これは別途検討が必要となっておりますが、バスターの機能や整備効果などが論じられるときには、こういう施設的なものとセットの議論が必要であると思っております。逆に、こういうところがしっかりしていないと、なかなか議論が難しいということもありますので、常設の店舗プラスイベント的なスペースを設けるなど、いろんなフレキシブルな考え方で検討いただけたらと思っております。よろしく申し上げます。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、申し上げます。

<O氏>

皆様に詰めていただいたデザイン・考え方に追いついて、四日市市及び三重県の玄関となるところのインフラとして、光ファイバーや5Gなど、情報基盤整備の面でお役に立てられたらと思っておりますので、よろしく申し上げます。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、申し上げます。

<P氏>

交通事故防止に関しまして、横断歩道などの交通規制について、関係部署と連携しながら検討していきたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、申し上げます。

<Q氏>

トラックの荷捌き施設については、バスターミナル内にスペースを確保していただき、ありがとうございました。また、中央通り全体として見た場合には、他の区域にも、荷捌きスペースが必要になってくるかと思いますので、その点の検討もよろしくお願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<R氏>

ここまでの議論はバスターミナル周辺が中心になっていまして、JR四日市駅とは少し距離が離れていますけれども、近鉄四日市駅周辺の発展がJR四日市駅の方できちんと波及していくことが、中央通りの活性化や有効な活用という論点に必要なものだと思います。まずは近鉄四日市駅周辺をしっかりと整備していただき、それが国道1号を越えて、三滝通りも越えて、JR四日市駅の方にどのような形で伝わるように進めていくかについて、しっかりと議論していただきたいと思っております。そうすると、拠点となるバスターミナル周辺というのは、いろんな機能を盛り込まなくてはいけないという、重荷や負荷を背負わざるを得ないのではないかと思っております。バスを快適にお待ちいただくための空間の設定であるとか、あるいはJR四日市駅の方に歩いてくる方々が快適で便利に通行していただけることや、あるいはいろんな機能や商店街との連携、回遊性といったものをどう配置していくかというのはかなり難しい方程式であり、そうしたものを解かなくてはならないと思いますので、今後具体的な設計を進める中で、ぜひ良い解決方法を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。それでは次の方、お願いします。

<S氏>

今までの議論の中で、大きな目的の1つの回遊性の向上ということで、いろいろな議論の中で、検討が進められてきたと思っています。先ほどの意見の中でも、地上レベルの駅との取り合いについて、まだ課題があるのではないかとありましたが、バスターミナル周辺に多くの人が集まりますので、その部分についてはより議論を深めていく必要があるのではないかと思っております。また、西町線のウォークアブルな空間というところについて、これまでも議論があったと思っておりますが、あらためてしっかりと議論を進めていけたらと考えております。

<座長>

どうもありがとうございます。それではまた、ここまでのご意見等について、事務局の方からご説明いただいて、その後にT氏とU氏のお二方からご意見をいただきたいと思っております。

<事務局>

ご意見いただきありがとうございます。バスターミナル周辺の検討については、このような形で進んできたところになります。様々なご意見がありますが、今後、国道1号から東側のJR四日市駅に向かって、あるいはその先のみなどに向かって、回遊性の向上を含め、どういった機能をどこにはめ込んでいくか、市民の皆様が楽しんでいただけるようなスペースもかなりできてきますので、そうした空間をどう作り込んでいくか、今後の議論の中で、機能、歩行者動線、あるいは滞留する空間での市民活動の展開をしっかりと検討できたらと考えております。

バスターミナルについては、周辺の活性化に大きなインパクトを与えるものと考えております。中央通りの再編と連携する施設のうち、諏訪公園や鶴の森公園の再編も今後検討を進めてまいります。そうした連携を十分に踏まえながら、中央通りだけではなく、周辺まで波及するようなことを考えられたらと思っております。

近鉄四日市駅の西側につきましても、今後も十分な議論が必要となりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

バスターミナル周辺については、たくさんの機能が集積することになってまいります。その中に歩行者動線をしっかりと取り込み、国道1号より東側への歩行者動線にも繋げたいと思っております。今後、設計が進んでいく中で、よりよい解決方法を導き出すため、検討を進めたいと思っております。

この会議の中でも、西町線の接続についてご議論をいただきました。西町線の作り方、例えば歩行者天国化できるような設え、フラットな車道の設えなども今後検討し、ウォークアブルな空間づくりができたらと思っております。地上レベルの動線につきましては、非常に重要であると考えておりますので、引き続き警察さんにもご協議等をお願いできたらと思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<V氏>

ここまで、交通事業者の方々や商工関係の方々、自治会の方々、様々な立場の方々から、これだけたくさんのご意見をいただきまして、バスターミナルの整備計画をまとめていただき本当にありがとうございます。このような計画の策定に向けて、さまざまな立場の方々から、ご意見をいただき反映できたこと、本当に素晴らしい計画になっているのではないかとと思っております。我々としてもしっかりと国の事業化ができるように、今後も進めていきたいと思っております。

また、計画をつくった後も、しっかりと運営管理を実施すること、しっかりと実現することまでが重要なことだと思っておりますので、今後も皆さんのご意見をしっかりと反映させていただいた上で、しっかりしたものを作っていくところまで取り組んでいきたいと思っております。引き続きよろしくをお願いします。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<W氏>

これまで、何回も会議を重ねていただきまして、今、おっしゃられたとおり、たくさん関係者のご意見をいただいて、実現に向かって一步一步、進んでいると思っております。これから、中間案をまとめていただいて、一部事業を実施していきます。それから、まだまだ検討が必要などころについては、詰めていきながら徐々に事業を実施していくわけですが、市としての大きな目標は、従来から申しております、2027年のリニアが完成するであろう年までに、近鉄四日市駅周辺からきちっと作っていきたいと考えております。その関係からいきますと、このタイミングで実施に向けての案ができてないとなかなか間に合わないという状況です。こういう段階でしっかりご議論いただいておりますと、実施していく段階がスムーズに進めることができます。細かい点でも結構でございますので、ご意見頂戴し、頑張っていきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。オブザーバーの方々からも、ご発言があればいただきたいと思っております。

<X氏>

これまで、皆様にご意見いただいたとおりかと思っておりますけれども、大変素晴らしい計画に仕上がってきているのではないかと思います。但し、細かい部分は今後も調整していく必要がございますし、一番は、利用者の方々にとってより良いものになっていくことが必要と思っておりますので、引き続き皆様のご意見をいただきながら、進めていければと考えております。よろしくお願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<Y氏>

いかにバスタを活かして、四日市市の中心部を良くしていくかということが重要かと思っておりますので、引き続き議論いただければと思います。また、ご協力させていただくことがあれば、お聞かせ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。

<座長>

どうもありがとうございます。それでは、U氏お願いできますか。

<U氏>

ありがとうございました。中央通りには、交通機能の他にもたくさんの都市機能が求められる中で、根幹的な部分については非常に良く議論されて、調整もされて、いろんなリクエストが両立された中間とりまとめになっていると思いますので、これ以上私から特に意見ございません。今後この計画をベースに具体的な空間設計を進めたり、あるいは周辺のまちづくりを進めるための重要な計画となりますので、是非これを大事にさせていただきたいと思います。

それから、一般市民の皆さんへの公表もこの中間とりまとめからが本格的になるかと思います。もちろん、一部ワークショップに参加されている皆さんもいらっしゃいますが、より多くの皆さんの目に触れるということになり、そうした際に市民の皆さんが部分部分を見たときに、もっとこうしたらいいのではないかと、というご意見が出るかもしれませんが、これはいろんな関係主体が調整した結果としてこうなっているということ、きちんとして説明できるようにさせていただきたいと思います。ともあれ、一般市民の皆さんへの情報の周知と、それから様々な意見が出てきたときの丁寧な説明をお願いしたいと思います。

<座長>

どうもありがとうございます。T氏お願いします。

<T氏>

私から伝えたいことは皆さんに十分言っていたので、それ以上言うことはありませんが、是非この後も具体的設計に入った際には、皆様方のご協力が欠かせませんので、自分のことだけではなく、これまでのようにまち全体のこと、あるいは他の事業者や関係者のことも考えながら、これまで以上のご協力を、是非お願いしたいと思っております。そして、こういった素晴らしい計画ができましたので、国の方は是非事業化に向けてご協力いただきたいと思います。それから、市に対しては、この事業が箱物整備だけで終わらないように、ここを盛り上げるような計画、あるいは施策を並行して進めていただきたいと思います。特に、公共交通を優先にしたまちづくりを是非とも進めていただければと思っております。そして、このバスターミナルができた暁には、素晴らしい四日市市の中心部ができて、もちろん四日市市全体が、あるいは三重県の北勢地域が魅力のある地域になっているような絵を描いていただければと思っています。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは、ここまで次第1と2に対し、皆様方からのお話をいただきました。もしまだお気づきのところがあればどうぞ。

<E氏>

これはバスターミナルのことだけではなくて、中央通り全般に関わってくることかもしれません。今までのところで分かりにくいのが、片側3車線の分離された車道が、今後、バスターミナル整備により2車線で対面通行になります。県警の方や南警察の方にお聞きした方がいいのかもしれませんが、国道1号から東側の車線は、かなり縮小されるということになり、車線が減るわけですから、その分速度を抑制するような制限の検討がされていくのかどうか、お聞かせいただきたいと思います。検討されていくとすれば、このエリア全体を速度制限も兼ねたスローエリアにするとか、そういう考えがあってもいいのかと思います。ただでさえ、三重県は横断歩道の手前で車があまり止まらないというワースト記録を持っており、最近問題にもなっていましたので、歩行者の安全も考えると、そうしたことを加えておいていただいた方がいいかと思います。

<座長>

ありがとうございます。事務局からまずお話をいただいて、もし必要であれば、関係の警察の方からお願いします。

<事務局>

まず、今回のこの整備の目的というのは、歩行者中心のまちづくりを展開するといったことですので、そういった意味での安全性を考えていくと、車の速度について見直していくというのは、一つの手段として十分に考えられるものだと思います。これにつきましては、立体交差が増えることで横断歩道は減りますが、なくなるわけではないので、歩く波及効果を高めていくために、そうし

た速度制限も含めてこれから検討を行い、改めて警察の方にもご相談しながら進めてまいりたいと思っております。

<座長>

どうもありがとうございます。他になれば、次の次第に進めてまいりたいと思います。次第3と4を併せてご説明いただきたいのですが、まず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、よろしく申し上げます。

【3. 中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告】

【4. 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>

ご説明どうもありがとうございました。次第3と4を続けてご説明いただきました。中央通りのエリアデザインに関して、それから、資料6の近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の中間取りまとめ（更新案）について、デザインワーキンググループ、バスタ検討部会それぞれでご検討いただいた内容を、状況報告も含めてご説明いただきました。この点についても、先ほどと同様に皆様方からご意見等をいただきたいと思っております。

<E氏>

私からは2点ほど。まず1点目は、19ページのバスターミナル内の歩行者動線の項目に、「屋外空間ならではの開放感を保ちつつ」、というこの赤字の内容を追記していただきました。確かに、バスターミナルの中で、雨風を避けるという課題がどの程度担保されるのかというのは、結構重要だと思います。例えば、現在近鉄四日市駅のプラットフォームには、寒い時に人が入る部屋なのか分からないのですが、待機するための部屋のようなものがあります。「雨風を避けられる歩行者動線と滞留空間」の中に、「滞留空間ならびに滞留・待機施設を設ける」といった文言を書くと、そうしたボックスや部屋のような施設を作るイメージができるので、文言が入るかどうかについてご検討いただきたいと思っております。

2点目は、中央通りが整備されてくると、魅力的な場所に生まれ変わっていくこととなりますが、市民ワークショップでも、例えば、散歩やランニングなどの健康的な取り組みや、マルシェを作りたいといった意見があり、人が集まってくる可能性が高まります。現時点で、ここへどうやって来るかと考えると、多くの人々が車で来るような気がしています。せっかくバスターミナルや、近鉄四日市駅やJR四日市駅という公共交通機関の結節された場所が整備されることとなりますが、私も車で通勤していますが、現在車で来ている人に対し、この整備が完成した際には、車で来て駐車場やコインパーキングに止めるようになっていけないので、「みなさんバスなど公共交通機関を使って来て下さい」といったような、ソフト的な呼びかけやキャンペーンも、併せてやった方がいいのではないかと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<F氏>

この計画に沿っていくと、現在の一番街商店街や諏訪新道などとの連携が非常に希薄なのではないかと思えます。中央通りからそちらの方への人の連携をもう少し工夫しないと、なかなか人がこちらに流れなくて、中央通りばかりに人が通るようになり、諏訪新道等の人通りが少なくなる危険性があるため、中央通りの発展に合わせて、諏訪新道ないしは商店街への人の流れをもう少し工夫するようにしていただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<A氏>

私の方からは2点、意見と、今後検討していただきたい点について申し上げさせていただきます。まず1点目は、今回改めて見ますと、中央通りの自転車動線が全て南側になっています。これはT氏の方からも、自転車動線についてはもう少し考えた方がいいのではないかとご意見がありまして、そうした中で南側に全部寄せているのかと思いますが、本当にこれで市民の方々の自転車の利便性を確保できるのかということについては、おそらく北側を走られる方もいらっしゃるでしょうし、かといってバスターミナルがある関係で動線が取れないというところもあるかと思えますけれども、もう少しこの自転車動線についてよく考えた方がいいのではないかと思います。

2点目は、資料4の13ページの上のところで、「新しいモビリティの導入」という表現がございまして、その他の資料でもいくつか同じような表現がありました。市民の方々とかに対して、我々が検討してきたことを発表するときには、将来の夢みたいなものといえますか、「こうなるのか」、「こうならいいよね」、というようなことが示せばいいかと思いました。新モビリティにつきましても、そう遠くない将来に導入されるのではないかと我々も思っておりますし、あまり今あるところを効率よく使っていかうとすると、せっかくできたものをまた潰して、新モビリティ用に何かしなくてはいけないようなところもありますので、もしかすると全体計画を考える場合には、少しゆとりを持って、新モビリティの導入なども考えた上で、計画を作った方がいいのではないかとこののを改めて思った次第でございます。またこの辺は、こちらの方で議論したり、事務局の方でもお考えいただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<B氏>

市民ワークショップも開催していただき、いろんなご意見をいただいているということで、非常にいい取り組みをしていただいていると思っております。1点、今後可能であればお願いしたいのですが、普段、公共交通をご利用の方々に、今の近鉄四日市駅周辺の使い勝手や今後の計画について、ご意見を聞ける機会があるといいように思っております。それから、先ほど新たなモビリティの話が出ましたけれども、四日市市さんの方では自動運転とか、新しいモビリティの計画とか研究をされているということで、この近鉄四日市駅-JR四日市駅間の今後の計画の中で、それが走るための道路も考慮した上での構造といいますか、やはり一般車に混ざって自動運転のクルマが走るというのはどうかということもありますので、新たなモビリティが今後導入されていったときに、拡張できる部分というのは、見込んだ方がいいかと思いました。

それから、先ほど商店街の話でもありましておおり、バスターミナルについては、それ自体で賑わうというよりも、あくまでもバスターミナルが入り口となり、商店街の方へ入っていくような、そういった交通結節点としての機能をしっかり担えるような形に、皆さんとご相談させていただきながら進めていければと思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<C氏>

バスターミナルを利用される方は近鉄四日市駅経由で利用される方が多いと思いますが、近鉄四日市駅を降りて、百貨店の中を通る動線に対し、誘導サインをしっかりとしてほしいという点を、要望させていただきたいと思えます。

表現の方法で気になった点として、資料4の14ページの右上「最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり」のところで、「ポストコロナに対応したゆとりあるオープンスペース」とありますけれども、バスターミナルだけを考えると、バスの待合に関してはすごく密になるので、その点について違和感を覚えたのが1点。そして、次世代のモビリティということで、この3月に四日市市さんが自動運転の実証実験を行いますけれども、電動カートとかそういったものを考えると、今後道路が片側2車線に減ることになり、そうした車両が走るとなると、車線が足りなくなるという懸念があるかと思えます。

<座長>

どうもありがとうございます。それではまた、ここまでのご意見等について、事務局の方からご説明をお願いします。

<事務局>

まず、文言に関わるところでご意見をいただいたかと思えます。中間とりまとめ(更新案)の雨風を避ける「滞留空間」という表現の中に、「滞留施設」という文言を入れることが可能かというようなご意見があったかと思えます。こちらについては、バスターミナル検討部会や本会議の中で、この文言を入れるか否かについてご議論いただくことかと考えております。バスターミナル内については、屋内の待合空間をつくる方向で、機能が整理されていたかと思えます。具体的には、中間とりまとめ(更新案)の15ページに「ターミナルの基本機能」について示されており、赤字の上から2つ目になりますが、「待合空間(屋内約130㎡程度)」といった記載がありますので、屋内待合は、今後導入を検討していく必要機能ということになってまいります。

中央通りの空間が魅力的な空間に生まれ変わった際には、現状のままでは車で来る方も多いため、公共交通の利用促進について、私ども市がPRも含めて取り組んでいけたらと思えます。

本会議にご参画いただいている皆様方にも、是非ご協力いただき、共に利用促進を図っていただけるところです。

諏訪新道を含めた連携につきましては、歩行者動線、人の流れをどう誘導するのか、という視点でご意見をいただいたかと思えます。こちらについては、今後の検討の中でも実施できる取り組みがあると思えます。考え方としては、中央通りだけを人が通ってもらうということではなく、中心市街地全体の回遊性を向上させるということが、大きな目標になりますし、中間とりまとめ(更新案)の12ページにも「目指す効果」の左上に「まちなかの回遊性向上によるにぎわいの展開」ということで、歩行者動線が中央通りの周辺にも広がり、回遊性が向上するというイメージを示しております。

自転車動線のご指摘については、今後、公安協議等を進めていくことになるかと思えます。ここで示させていただきました自転車動線については、これまでの説明にもありましたように、中央通りの南側に双方向の自転車動線を確保する方向で検討しております。まだ現時点での案にはなりますが、中間とりまとめ(更新案)の9ページで、中央通りを行き来する自転車動線として南側歩道部の活用を考えております。現状の交通規制としては、中央通りの北側歩道部は自転車通行可となっており、現段階では、この交通規制をそのまま継続することを考えておりますので、自転車が北側歩道部を行き来することも可能であると考えております。ただ、中央通りの横断や全体の自転車動線については、まだまだ検討が必要であると考えているところです。

中央通りにさまざまな施設配置を計画する上で、将来的に新しいモビリティが導入されることも想定し、空間の余地を残しておいてはどうかというご指摘があったかと思えます。この点については、中間とりまとめ(更新案)の10ページの左上の絵で「将来的に新しいモビリティの導入」という記載があります。現段階では、自転車の走行空間として幅4m程度確保し、そうした空間が、将来的に新しいモビリティの走行空間として活用可能できるよう、広めの空間を確保するなど、今後、中央通りの広い空間の活用を検討していく際に、留意が必要であると考えているところです。

新しいモビリティについては、以前にバスターミナル検討部会でご指摘があったかと思うのですが、速度差のあるモビリティを同じ空間の中に取り入れるというのは、安全上の観点から将来的にも難しいと思われれます。そのあたりは、速度差を考慮した、機能配置、空間の使い方を十分考えていかなければいけないと思っております。

案内サインについては、乗り継ぎも含め、案内サインの充実というところは、中央通りの再編にあわせて検討が必要と考えているところです。

ポストコロナに対応したオープンスペースとして、中央通り全体の中で、ある程度オープンな空間が必要であると考えております。今後、導入する施設等を検討する際には、そのような施設配置や計画を進めていく必要があると考えております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<L氏>

中央通りの空間ということを一つのキーワードに、いろんな都市機能を検討いただいておりますが、近鉄四日市駅からJR四日市駅までを一つの有機的な拠点として機能を考えていくのは、少し無理があるような気がしております。JR四日市駅と近鉄四日市駅との関連性というのは、なかなか繋がりが持ちにくい部分もございます。どちらかといえば、JR四日市駅の周辺というのは、みなとの関係を意識したデザインや機能を考えていかななくてはいけないと思っております。各計画図には、JR四日市駅からみなとへの矢印等を書いていただいておりますけれども、どういう意味合いがあるのか、どのような連携を取っていくのかについて、なかなか具体的には難しい部分もあるかと思っておりますが、JR四日市駅を中心とした一つの都市機能の配置が必要となってくるか感じております。

それから、この計画そのものは、歩行者空間を整備していくことを一つのコンセプトとしておりますが、そういう観点では、これまでの議論の中で西町線の議論が大変重要であったかと思っております。歩行者空間として、モビリティを止めるような検討もしていただきましたが、実際にはそこまで踏み込めなかったということだと思います。自動車も必要な部分がありますので、自動車動線を面的にどう考えていくのか、諏訪栄の中で自動車動線を将来的にどう考えていくのかについても、議論が必要だったのかと思いました。そうした中で、将来的には西町線についてのさらなる機能アップができるのではないかと思っております。スターアイランド跡地も開発に向けた計画が検討されているかと思っておりますので、道路空間と民間開発の相乗効果が出てくればいいと思っております。将来的に自動車をどうしていくのかというところは、よく議論する必要があると思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<M氏>

資料6の9ページの近鉄四日市駅周辺の動線計画の中で、右下に拡大図として示されている部分があると思いますが、1つ確認があります。駅の西側の歩行者動線で、デッキの部分が今回この形になったかと思いますが、円弧のような形で、南から北へ渡ると言うのは分かりませんが、現在横断歩道がある三重銀行さんの角から鶉の森公園に渡る部分に、歩行者動線の濃い青丸が抜けているのですが、これはミスプリントと考えてよろしいのでしょうか。あるいは、ミスプリントでなければ、是非ここは地上での横断歩道を残していただきたい。

また、先ほどE氏が言われた、車で来られる方が多くお見えになるのではないかということについて、大きな都市に行くと、電光掲示板等で地下駐車場のどこが空いているといった案内がされています。今回の整備に併せて、そういった案内をどこかに表示ができればいいように思いました。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<N氏>

資料6の17ページと18ページに施設最小案、最大案が載っていますが、この部分以外では、調整会議としてこうしたいという案が1案だけ載っております。この中間とりまとめの段階で、最小と最大というように、2つの案を残しているのは問題ではないかと感じました。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<O氏>

県外から初めて来訪される方には、車で来られる方などいろんな方が見えると思いますけど、そうした方には、空いている駐車場を適切に表示するといったことは当然必要だと思います。

また、通勤や通学といった中央通りを生活の基盤として普段から使っておられる方々には、自宅まで情報が届くような仕組みを作ることができれば、地域にとって良いのではないかと思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<P氏>

先程、速度規制の話が出ましたけれども、現在の中央通りは40km/h の速度規制になっていると思います。こういった道路の整備に併せて、速度規制や交通規制の見直しを検討していかなくてはいけないと考えております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<Q氏>

整備方針と目指す効果についても、しっかり記載していただいていると思います。今後、先ほどC氏からも発言があったと思いますが、利用者にとって分かりやすいような形で、サインを含めて、バスタ内の施設配置などについて、検討して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。それでは次の方、お願いします。

<G氏>

前半の部でお話させていただいた駅への動線など、近鉄四日市駅東西の回遊性、動線計画といった話がここで示されており、東西の動線として近鉄四日市駅のコンコースも1つの動線に位置づけられておりますが、現在このコンコースは夜間に電車が動いてない時間帯は閉じられております。それはそれでいいのかもしれませんが、今後24時間オープンな自由通路みたいな形にしたいという皆さんのご意見があれば、管理の方法を変更していかなければいけませんので、その際には、調整をさせて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。それでは次の方、お願いします。

<H氏>

これまで何回か議論を重ねてきた中で、バスターミナルの図柄を思い浮かべることがだんだんとできるようになりました。会場の前方にも貼ってありますが、将来イメージ等が出来上がってくるとともに、機能配置の施設最小案、最大案の中で施設規模の数字も出てきましたが、防災施設についての検討が気になっています。防災施設については、まだ一步踏み込んだ話ができていないので、今後の検討により、大きな防災施設が必要となってくると、計画全体が変わってしまうのではないかと考えております。1日平均8400人がバスの乗降で使われますし、四日市市民としても30万人以上の市の人口がある中で、防災施設・機能についてもう少し踏み込んだ話をした方がいいのではないかと考えております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<I氏>

三岐鉄道さんが、この秋に連節バスを導入されます。この計画においても接続バスのバースを計画していたかと思いますが、三重交通さんの方では、昨年12月から伊勢神宮の方で連節バスを2両導入されております。今は、コロナ禍の影響でドライバー不足で困っており、全国的なトレンドとしても、接続バスの導入は増えてきております。今後さらに連節バスが増えた際、現計画の接続バスのバースは1両分になっていますので、そのあたりを可変式と言いますか、柔軟に対応できるような施設を構築していただければと思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<J氏>

資料6の11ページの「最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり」のところに、「防災・減災にも寄与する広範囲のグリーンインフラの導入」とありますが、どういう形で防災・減災に寄与するのかや、グリーンインフラの最先端とは具体的にどういうものをイメージするのか、少し分かりにくいと思いますので、そのあたりもご検討いただければと思っております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<K氏>

資料6でございますが、8章にバスターミナル関連をまとめるという形で、前回の資料から1つの章にまとめていただいて、分かりやすく説明をしていただいたかと思っております。今後、駅の西側や国道1号から東側という部分も詳細な協議が必要になるかと思っておりますので、我々としても協議を進めていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<D氏>

9ページの記載内容について、バリアフリーの動線としてエレベーターが計画されておりますが、図中に地下駐車場のエレベーターが抜けているかと思っております。

また、地下駐車場からの車両の出口は決めていただきましたが、駐車場の何階から抜くのか、なるべく早く知りたいと思っております。私どももいろいろ手当てをしたり、広告を印刷したりしなければなりませんので、早く知りたいと考えています。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<R氏>

市民ワークショップ等でも、JR四日市駅周辺につきましては、健康への取り組みや、様々な機能を期待されているということで、そういった関心を寄せていただいていることに感謝いたします。今回の中央通りの再編の中でも、JR四日市駅周辺は、比較的空間に余裕があるかと思っておりますので、このような機能を今後こういった形で導入していくかというところの検討を議論していきたいと思っております。多くの市民の方にご利用いただき、あるいは親しまれるような空間にしていくことでにぎわいが生まれ、近鉄四日市駅周辺と歩行者動線を踏まえた連携というものがより強まっていくのではないかとと思っておりますので、期待をしております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<S氏>

私もワークショップに関する話になりますが、参加された方々が、非常に面白いアイデアをたくさん持っておられると思えました。それだけ期待を持っておられるということで、是非ともこういった多くの方の意見を取り入れて、これからも議論を進めていただきたいと感じています。そして、このご意見を周りで商売をする商店街の皆さんであったり、地域の方であったりと、どうコラボレーションをしていくかという議論も、これから深まっていくだろうと期待しております。

<座長>

どうもありがとうございます。Web参加いただいているオブザーバーのみなさまはいかがでしょう。よろしいですか。それでは次の方、お願いします。

<V氏>

ありがとうございます。私からは前半に申し上げたとおりになります。バスターミナルについては、今後しっかりと取り組んでまいりますので、皆様のご協力を今後もよろしくお願い致します。中央通り全体の話については、バスターミナルを1つのツールとして、中央通り全体が良くなっていくように取り組んでほしいと思います。

また、ワークショップについては、すごく良い意見がたくさんあるのだと思って見させていただきました。今後こうした取り組みをしっかりと取り組んで、より良い空間をつくれればと思っております。期待しております。

<座長>

ありがとうございます。それでは次の方、お願いします。

<W氏>

皆様、本当にご意見ありがとうございます。先ほど申しましたように、実施に向けて、今後まず中間とりまとめをさせていただいて、その範囲の中でまず実施をしていく。それから、計画の中身がまだまだのところは、これからご議論いただきながら徐々に実施していき、最終的には、近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺の方まで繋げていくということになりますけれども、その先にはみなとということもございますので、みなとの方につきましては、商工会議所も含めて、管理組合と一緒に今議論しております。そちらに向けてのイメージも持ちながら、東の方への整備を進めていきたいと思っております。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。T氏、U氏の順番でお願いいたします。

<T氏>

中間とりまとめということで、先ほどから何回も話がありましたが、だいぶイメージが湧くようになってきています。一方で、ワークショップを開催していただいておりますが、必ずしも市民の方々、あるいは周辺の地権者さんの意見が十分には反映されてはいないようなも感じておりますので、これを機に、是非もっと多くの方々を巻き込みながら、特に近隣の方々のご意見を反映しながら、中央通りの空間のつくり込みをさらに精査していただくことを期待しています。何よりも市民の方々が盛り上がりこないとはいけません。「四日市の街が変わっていく」と思ってもらえないといけないので、是非この中間とりまとめを機に、今以上に頑張ってお取り組みをさせていただきたいというのが1点です。

それから、先ほど他の方が心配されたように、せっかく交通拠点ができて、市内各地、あるいは日本全国から集まる施設ができ、さらに近鉄四日市駅からJR四日市駅まですごく綺麗な空間ができて、そこに人々がワッと賑わって出てくるようなイメージが描けますが、実際には多分皆さんが車で来られて、大渋滞して、そして全然歩けないなんてことになったら、何のために事業を実施したのかということになります。そうではなく、目指すべき姿というのは、市内あるいは周辺都市から公共交通で来ていただいて、そして、ここの豊かな緑の空間をみんながぶらぶら歩いている。さらに言うと、周辺の商店街とか公園とかにも歩いていく、そういう姿だと思います。そういった姿の実現に向けて、やることはまだまだたくさんありますので、そこをぜひお願いしたい。ものを作るだけじゃなくて、皆さんの意識を変えていくということも非常に大事になりますので、時間がないので、並行してやっていただきたいと思います。

<座長>

U氏、お願いします。

<U氏>

中間とりまとめとしては、大変よくまとまっているように思います。その上で3点意見があります。1点目は、バスターミナル以外の空間設計については、まだまだ市民ワークショップでもたくさんの意見が出ていますし、場合によっては同じ空間に対して複数の方向性を示すような意見もあるので、これからまた引き続き議論していきたいと思っています。

2点目は、今のいろんなご意見の中で、車の利便性を心配するご意見など、いろいろな機能を盛

り込みすぎているのではないかというご意見もありましたけれども、私の理解では、さっき T 氏がおっしゃったように、この際、中央通りを車中心の空間から、公共交通や歩行者中心の空間に大転換していこうとする基本的なコンセプトのもとで検討しているのも、もちろん自動車の利便性も大事ですが、むしろ価値の転換を図るところが大事なので、その点についてこの中間とりまとめでも強調するとともに、これを一般市民に公開するときも、是非強くメッセージとして出していきたいと思います。

それから3点目は、自転車とか新しいモビリティの動線について議論が出ていましたが、特にバスターミナル周辺については道路の北側に公共交通と歩行者を優先するような空間を作り、南側には自転車走行空間を活用した、新たなモビリティ等を受け入れる幅員4mの空間を作っていくことで理解しています。その役割分担がしっかりとできているというのが、この中間とりまとめのポイントの1つだと思うので、特に資料6の19ページに、「決定事項」と「その他検討を要する事項」というのがありますが、下から2段目の「自転車利用環境」に「決定事項」が書かれていません。「その他検討を要する事項」については、「現況の駐輪場の配置などを踏まえ、自転車利用環境の向上を検討する」と書いてありますが、この記載が弱いように思いました。「決定事項」には、自転車利用環境だけではなくて、他の様々なモビリティを対象とするような項目に変えて、中央通りの北側は公共交通や歩行者を優先するような空間とし、その代わりに南側に幅員4mの自転車や新しいモビリティを受け入れる空間をつくるということに記載してもいいのではないかと思います。その点について、事務局のご意見を伺いたいと思います。

<座長>

どうもありがとうございました。全意見に対してでなくても結構ですが、特に重要なポイント等々について、事務局の方からここで1回整理していただいて説明をお願いしたいと思います。

<事務局>

いろいろ、ご意見ありがとうございます。まず記載ミスについて訂正をさせていただきたいと思います。M氏からご指摘いただいた中間とりまとめ（更新案）の9ページになりますが、近鉄四日市駅周辺の動線の拡大図の中に横断歩道の動線が抜けておりましたので、付け加えるよう訂正させていただきます。

地下駐車場と繋がる既存のエレベーターの表現についてご指摘いただきましたが、バリアフリー動線としては、地下駐車場等との連携も必要です。今の地下駐車場のエレベーターがバスターミナル北側の近鉄四日市駅寄りにあって、地下駐車場と連携しているというところもあるので、事務局としてこのあたりの表現については、バリアフリー動線に追加してもいいのではないかと感じました。

ワークショップでの意見など、それぞれの反映というのは今後、防災機能もしかりですが、まだまだ議論中ですので、今後、いろんな機能をどこにどう配置していくかというところを、ワーキンググループも通じて議論を進め、またこの会議の場にてご提示させていただけたらと思っております。

先ほど、U氏の方からご指摘いただきました中間とりまとめのまとめ方につきましては、19ページの自転車利用環境のところ、自転車レーンについては、これまでも南側の方に将来的なモビリティの導入もイメージしながら4mの幅員を確保するというのをベースにご議論いただいております。こちらにつきましては、そのような旨の記載を入れ込むことについて、検討したいと考えております。

他の方からもご意見いただいたように、バスターミナル内の歩行者動線の赤字の箇所については、機能の方にもバス待ち機能といった形で屋内の空間という表現を入れておりますので、「滞留空間」というよりも「滞留施設」といった文言の方が適切なのかもしれません。こちらは皆様の了解が必要となりますし、バスターミナル検討部会との連携も必要になってまいりますので、今後の検討とさせていただきます。

<座長>

どうもありがとうございました。Web参加の方々も含めて、全体通していかがでしょうか。今日の次第の1番目から全体通してお気づきのところがあれば、今までご発言いただいたものは全て事務局の方で記録をとっていただいているので、それを踏まえていきたいと思いますが、加えて何かありますか。

<T氏>

中間とりまとめ（更新案）の19ページに、バスターミナルに関しての「決定事項」と「その他検討を要する事項」ということでまとめていただいています。どこまで書くかというのがありますが、駅周辺全体に対しても「決定事項」と「その他検討を要する事項」があってもいいのかと思います。今の自転車動線などは駅周辺全体の話であり、バスターミナルに限った話ではないと思います。ここではバスターミナルのことのみ記載されていますが、この仕分けが全体に当てはまるのではないかと勘違いされてしまうという気がしており、まとめ方としてどうなのかと少し心配になりました。中間とりまとめなのでそこまで書く必要はないのかもしれませんが、中間とりまとめに19ページのような内容まで入れるのかどうか、そこの検討をしてもらった方がいいのかもしれませんが、あるいは、もうちょっと分かりやすいように記載していただくと良いかと思います。

<事務局>

バスターミナル周辺という章に、「決定事項」と「その他検討を要する事項」が入っていることに違和感があるということについては、ご指摘の通りかと思えます。むしろ、歩行者動線の置き方に付随する交通モードの置き方になりますので、事務局の方でしっかり整理をさせていただきます。

<座長>

ありがとうございました。他に全体を通していかがでしょうか。よろしいですか。今日は進行に徹しましたので、あまりコメントしませんでした。最後に、私の方からもコメントさせていただきます。中間とりまとめ（更新案）に、中央通り全体の整備イメージが出ており、例えば10ページの全体レイアウトや導入機能のイメージがありますが、当然これだけでは説明しきれない、あるいは全部書くとすごく煩雑になって見にくいということもありますので、この中からテーマ別の補足図となるレイアウトイメージがついております。こういった整備イメージ、レイアウトイメージが出てまいりましたので、今日のご議論の中では、どうやってこれを実現するのかという部分でのアドバイスになるようなご意見や問いかけをいただいて、そのことを契機として、もう1回考えるというようなコメントもぜひいただいたように思います。これまでは、もう少し全体的で抽象的なところがあったので、なかなかご意見をいただきにくかったかもしれませんが、今日いただいたご意見も含めて、この中間とりまとめ（更新案）で示されているような全体レイアウト、それからそれぞれの導入イメージというのが、ようやく、一定の整理ができたと思っております。今後、今日いただいたご意見の修正や、根本的に少し考えた方が良い箇所は記載の内容も含めて、事務局で対応いただき、とりまとめを行ってまいりたいと思います。

今日話を伺っていて、関連するご意見の中でとても大事だと思ったことが、3点あります。1点目は、四日市市が今まで進めてきた、中心市街地の活性化に向けた様々な取り組みの中で、議論やアイデアとして提案されてきたものとして、計画内容をずっと市民に公開し続けていける「クリアリングハウス」と言われる拠点的な場所を作っていくことが、そこへふらっと訪れてくれる人がどのぐらいいるかというのはありますが、これまでなかなか実行できてなかったと振り返ってみて思います。要するにこういう会議の場ではなくて、このような資料だとかパネルとかポスターとか、あるいは模型とかCGを流してもいいですが、長期になればなるほど、そうした計画のプロセスそのものを公開・展示しながら、たくさんの方々からご意見をいただけるような、そういう拠点的な場所の設置も必要ではないかと考えます。最近では、「アーバンデザインセンター」という言い方をすることもありますが、その場合はもう少し専門家機能がそこに付属されるような形になりますが、もっとシンプルな形でもいいと思います。そういうことをプレゼンテーションしながら、対話をしながら、意見を聞けるような、そういう拠点を作っていくことをできれば、その場所そのものの魅力も高めていけるようになります。従って中央通りで予定される事業のどこかに、そういう素敵なものがあつたりすると、そこに集まってくるとそのものが、将来をイメージしやすくなるということもあるので、そういうことができるのではないかと思います。これまでの中心市街地活性化基本計画でも、いろんなアイデアが出ていましたが、なかなか出来ておりませんでした。昔、諏訪栄の中で街中ラボみたいなこともやりましたけれども、そうしたことも出来るのではないかと思います。

2点目は、将来的な話になります。これは長期的な計画だということで、今日いただいたご意見の中でも、特に長期に関連するよう自動運転の話、5Gなど新しい情報技術の活用というのは、確実に実現されますが少し先の話となります。そうしたことを見通していったときに、この計画その

ものをバージョンアップしていく必要もあるのではないかと思います。現時点で全てを盛り込まない内容も当然ありますが、将来的にバージョンアップをかけることについて、最初から想定しておくということも必要ではないかと思います。それは、今回の事業の中で実現できるものはいいのですが、その先にあるものは、やはり計画そのものをバージョンアップしていくような体制を考えておいた方がいいのではないかと思います。そういう意味では、事業のモニタリングなど、事業の進捗をずっと見守り続けるような仕組みがどこかには必要なだろうと思います。

3点目は、今日の議論で、「滞留」というキーワードが皆さんのご意見の中に出てきたかと思えます。振り返ってみたときに、まず中心市街地に夜間人口、定住人口が増えてきて、四日市市の中心部の構造が変わってきているということもあります。それから、交流、流動という、人が動くときに、大事なハブになるような中心市街地の役割ということで、都市機能の集積ということも、行政が続けて取り組んでみえます。そのときに、目的として、魅力的な滞留ということが、うまく導き出せるような、分かりやすく伝えられるようなデザインが必要になってきます。副次的には待合というものも当然必要ですし、目的としての滞留あるいは交流ということが生まれるようなデザインが必要になります。これまでの四日市市のいろんな取り組みにおいては、公園では、諏訪公園交流館で経験されていると思いますが、いわゆる公共的な外部空間の中でそういうことをチャレンジしていくというのは、とても勇気がいることでもあります。今日の資料にも、周辺の市街地の中に埋め込まれている魅力的な中央通りの絵が出てきており、周辺と一体になるということも、空間的にも町並み・風景・景観という意味でも、それから活動の仕組み、運営の仕方ということでも、是非切れ目ない連続的な調和、融合、連携ができるように、この計画が端緒となっていけばいいのではないかと思いますので、そういうことを是非考えていただきたいと思えます。ということで、長時間にわたりましてどうもありがとうございました。時間が予定より若干超過しておりますが、これで事務局にお返ししたいと思います。

【5. 今後の進め方】

事務局から、以下のとおり資料説明を行った。

<事務局>

ありがとうございます。最後に少し今後の進め方についてご紹介をさせていただきたいと思えます。資料4の19ページをご覧くださいませでしょうか。年度内の3月頃には、第3回の市民ワークショップを開催したいと考えております。そして、本日の会議終了後には、新たに四日市市都市再生協議会を立ち上げていきたいと思えます。

続きまして、20ページをご覧ください。前回会議の際にもご紹介をさせていただきましたが、この協議会につきましては、今後、中央通りの再編で位置づけられてくるような駅前の整備、中央通りの再整備などを事業として進めるために、国の支援を活用させていただきながら進めてまいりたいと思っております。それらを進めるに当たって、必要となる都市再生整備計画、あるいは交通ターミナル戦略といったものを策定いたしまして、今後、近鉄四日市周辺等整備基本計画に位置づけられる事業を強力に推進してまいりたいと考えております。この後、会議が終わりましたら、関係される皆様におかれましては、こちらの都市再生協議会の設立という内容でお願いいたします。

21ページをご覧ください。こちらは、今後都市再生協議会を設立して、2つの計画をつくり、その計画や戦略で事業を進める範囲を示しております。青ハッチのところは都市再生整備計画を策定して行う事業でございます。公園の再整備や、中央通りの歩行空間の高質化の部分にこちらをあてていきます。ピンク色のところがございますが、交通ターミナル戦略を策定いたしまして、事業を進めていく範囲になります。オレンジ色のところにつきましては、バスターミナル整備として進める事業の範囲となり、これら3つの事業で進めてまいります。こうしたところを進めるための実施計画をつくっていくということで、ご紹介をさせていただきます。

それでは、本日皆様方におかれましては、活発な意見交換、どうもありがとうございました。今年度の会議はこれで最後ということになります。年度明けまして、次回5回目以降、バスターミナル周辺以外のところについて今後事務局の方で検討いたしまして、ご披露させていただきますので、またご意見を賜ればと思えます。また、日程等につきましては、年度が変わるかと思えますが、是非ご調整の方、どうぞよろしくお願いいたします。それでは本日の会議は終了させていただきます。また、中間とりまとめの本日の修正につきましては、座長と相談させていただきまして、あらためて、皆様方にもご紹介をさせていただけたらと思っております。それではどうもありがと

うございました。

—以上—