

第6回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日 時 令和3年10月17日（日） 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）

神尾守人氏（代理）（Web 会議にて出席）、木村誠司氏、高田和昭氏、高木修司氏、

中島嘉浩氏、青木周二氏（Web 会議にて出席）

（市民・商工関係者・大規模権利者）

中村克義委員、山路和良委員、速水正明氏、北岡泰爾氏、堀木直弘氏、須藤康夫氏、佐野貴信氏（代理）（Web 会議にて出席）、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）、菅良一氏、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施設担当補佐 前川浩希氏（代理）

国土交通省都市局街路交通施設課街路交通施設安全対策官 太田裕之氏（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 武田正昭氏（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課長補佐 杉崎光広氏（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6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
2. 第5回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
3. 中央通りのエリアデザイン等の更新案
4. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次(案)
5. 今後の進め方

■ 内容

<座長>

調整会議の構成員の皆様、お集まりいただき誠にありがとうございます。これまでに、オンライン併用で何回か会議を進めてまいりましたが、そのプロセスの中で計画の熟度も上がってまいりました。改めて、今日はその振り返りも含めて確認いただくところや、いただいたご意見を計画案に反映し、アップデートされた所についても、後ほど説明させていただきたいと思います。なお、Web 参加の皆様方、ご発言いただく際には、声を出していただいで結構ですので、お声掛けいただければと思います。よろしくお願いします。

それでは早速ですが、資料1の次第に沿って進めていきたいと思います。まず次第1の第6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告ということで、事務局の方から説明をよろしくお願いします。

【1. 第6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6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会（以下、バスタ検討部会）の報告についてA氏から、今の説明に加えて補足があれば、最初にご発言をお願いします。

<A氏>

今説明いただいたとおりなのですが、幸いにも民間の方々の協力意向が確認されましたので、官民連携での事業を考えていけると思っております。今後、どこまでが公共で、どこまでを民間の方々に担っていただくか、個々の役割分担を明確にしていく必要があります、その役割によって、かなり参加の仕方も変わってきます。一方で民間の方々のご提案も望ましいですが、公共性という視点も忘れてはいけませんので、その妥協点として、ちょうど釣りの取れるようなところを探っていく必要があります。今後、いろんな形で検討をしていくことになるかと思えます。もう1つは、バスターミナルだけで完結してはいけないというところで、中央通り全体の中でのバスターミナルという位置付けもありますので、その調整も今後検討していければと思います。

<座長>

どうもありがとうございました。それでは次第1の第6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告ということでご説明いただきました。これについて、皆様方からご質問あるいはコメントがありましたら、どうぞご遠慮なく発言していただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

<座長>

事務局への質問になるかもしれませんが、参入される事業者側の立場に立った時のサウンディング調査の内容について説明されていますが、バス、タクシー、その他バスタの利用者の立場に立った時に ABCD の方式によって、どのような大きなメリットが生まれる可能性があるのでしょうか。例えば、C方式の意向が多かったという結果を報告頂いていますが、C方式というのは運営・管理の部分でテナントを入れて収益を上げていきます。こういう方式の意向が強い場合、他の方式と比べてバスタの利用者の立場から見たメリットとしては、様々な民間のアイデアや工夫ができる可能性があります。そのように、ABCDによって利用者にとってどのような差が出てくるのか、あるいは出てこないのかということも含めて、現段階で分かる範囲で、教えていただければと思います。

<事務局>

事務局です。今回の説明資料の13ページのA～Dについて、利用者にとっての違いがあるのかについてですが、施設の管理・運営方法によって、A～Dの違いが出ています。その中で、事務局としては、利用者にとっての大きな違いはないのではないかと考えています。上に行くほど民間の度合いが強くなりますので、収益が出るものについては、民間は活用しやすく、収益規模が大きけれ

ば大きいほど、多様なサービスができる可能性が強くなると考えられます。

<座長>

ありがとうございました。ご説明のとおりだと思います。今後も継続的にバスタ検討部会の方で検討いただく中で、施設の運営・管理において最も大きく関わるのは、利用者にとっても望ましい時間帯などに関する検討です。いわゆる、終バスが終わってその後どういう風に管理・運営をするかなどを含めて、どういうものが望ましいのか、利用者側からこういうニーズがあるのではないかなど、事業者側のニーズと利用者側のニーズに接点が出てくると良いと思います。バスタにおける利用者側のニーズについては、深まった検討ができてないと思いますので、引き続き、バスタ検討部会を中心に検討いただくと良いかと思います。

他に何かお気づきの所はありますでしょうか。それでは、この次第1についてはここまでとさせていただきます。もし、なにかお気づきの所があれば、後ほど時間を取りたいと思いますので、ご発言をお願いします。それでは次第2の第5回中央通り再編関係者調整会議の振り返りというところで、事務局より資料の説明をお願いします。

【2. 第5回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】

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。資料の右肩のページ番号3, 4, 5についてご説明いただきましたが、それぞれ前回の振り返りの一部になり、ご意見を頂いたものに対して、この間、様々な関係者と協議を行った上で、対応方針というのがいくつか書かれています。個別施設のレイアウトについてはこの後に説明させていただきますので、該当ページをご覧になっていただけたらと思います。それ以外に歩行者動線計画、自転車動線計画、自動車動線計画、荷捌きの台数に対応するスペース確保の件があり、連番13のアーバンスポーツについては、後ほど今後の進め方のところでも説明があると思いますが、利活用ワークショップで進めていくということで継続検討になるかと思えます。5ページでは県警本部との協議で自転車に対する規制をどう考えていくかというところがありました。前回から今回に至るまで様々な関係機関と協議した上での対応方針というところになりますので、あらためて確認をして、次の段階に進んでいきたいと思えます。なにか現段階でご質問、ご意見がありましたら伺っておきたいと思えますが、いかがでしょうか。

<B氏>

資料5の5ページに書かれている県警本部との協議の連番3を削除していただきたいというお願いでございます。組織の方で検討させていただきましたが、自転車道として整備されるのであれば、連続して整備していただきたいという考えを連番2に書いています。文章内の「アーケード区間を押し歩きにする」と「北側に途切れなく」というところが矛盾します。もう1点については、指導啓発について書かれていますが、限られた人数の中で取り締まりを行っていかねばいけませんので、啓発については基本的には道路管理者の方でお願いしたいと思えます。したがって、連番3の項目については削除をお願いしたいと思えます。

<座長>

それでは、事務局からお願いいたします。

<事務局>

事務局でございます。これまで協議させていただいた経緯を5ページにとりまとめています。今回、県警本部で再度ご協議いただいた結果をご報告いただいたと思えます。連番2にもありますように、道路管理者である市側の立場で考えて自転車道を施工するのであれば、市の責任で実現されたい、といったところも協議の結果でございます。連番3にありますように、「市が道路管理者の立場で自転車道を整備した場合は」という条件で、指導啓発をしていく方針で検討をしていく前提で協議をさせていただきました。指導啓発ということに関しましては、市が道路管理者として、主体的にやっていきたいと考えていますので、県警とも連携して進めさせていただきたいと考えています。役割分担としては、規制の方を県警の方で主体的にやっていただけたらと思っています。とい

うことで、「矛盾」という言葉が1つありましたが、「前提条件としてこうなった場合は」、としてご理解いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。自転車道整備の将来的な段階に応じて、どのように対応するのかという趣旨も含まれて表現されていると理解していますが、連番4で書かれているように、現行規制はアーケードのあるところ、あるいはアーケードがないところも含めて、普通自転車歩道通行可になっているわけです。アーケード自体をすぐに撤去することや形を変えることが難しく、同時に歩道上の道路境界の所に施設を支える支柱がたくさんあり、そうした場所にバスターミナルや賑わい施設のエリアが接する所が出てきます。一方、東島ではアーケードがない部分が国道1号まで歩道上に続いてきます。ここについては自転車道を確保できるのではないかということで、現計画として進んでいます。そこで、アーケード区間の自転車道については、バスターの利用者との交錯が懸念されるだけでなく、自転車動線に対して、諏訪栄に向かう直行方向にタクシーの利用者も多くいるので、それらと交錯する恐れもありますし、支柱がたくさん立っていることにより直線で自転車道が作れないなど、自転車を使う側にもリスクが大きいのではないかということで、現計画では自転車道を作ることが難しくなっています。仮に、将来的にアーケードが撤去された場合には、自転車道を通すことができる可能性があります、いつできるのかは確定的には言えないので、現状の暫定期間として使われることになるだろうと思います。その時には、現計画の普通自転車歩道通行可ということになっているので、アーケードの所では歩行者中心の歩道として、原則自転車は押し歩いてもらうということで、歩行者と自転車の両者の、あるいは施設的にはバスターと諏訪栄の間の両立を図るということが基本的な考え方になります。それに対して、道路管理者が責任を持って行う部分と、交通管理者として規制を行う県警の間の相互調整をどうしていくかということについてですが、連番3については、アーケードがある間はこの区間に自転車道整備はできないので、仮にアーケードがなくなって、支柱の問題がなくなり、直線で安全に自転車道を通せるようになった場合であっても、自転車専用道とせずに道路管理者が設置する道路法上の自転車道として位置づけようというのが連番3、連番4で書かれています。連番2の下の項目についても、「道路管理者として整備するのであれば、市の責任で実現されたい」というのは、こういうことでもあります。事務局に事前に話を伺った時には、今回、中央通りの南側で整備されたものも合わせて同じ位置づけにする方針であると伺っていますので、あくまでも道路法上の自転車道の位置づけにするということで、道路交通法上の自転車道の位置づけにはしない、という方針にあるということで理解しています。それを基にして、B氏からのご指摘があったのですが、そこは事務局の方と確認をしたいのですがどうでしょうか。

<事務局>

座長に整理していただいたような方針で、県警本部の理解も得て決着していると認識しています。連番3については、アーケード区間は押し歩きということで歩道として、自転車が走らないようにするというので、対応方針にも書かれていますので、B氏からも指摘がありましたように、連番3については、削除させていただいて、このような形で決着がついたという整理とさせていただきます。

<座長>

ありがとうございます。他の点についてもご質問があればお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。まずは前回から今回までの間の前進があったところ、あるいは相互調整、協議いただいて、決まっていた方針等について説明いただきましたが、大丈夫でしょうか。それでは引き続き6ページ以降になりますが、中央通りのエリアデザイン等の更新案について、事務局から説明をお願いします。

【3. 中央通りのエリアデザイン等の更新案】

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>

8～29ページについては、エリアデザイン等の更新案ということで、前回も様々な意見をいただ

き、そのあと、デザイン WG を開催して更新をした案が載っている資料になります。これについて調整会議のメンバーの皆様からご意見を頂きたいと思います。内容とページ数が多いので、休憩時間に資料を見ていただいて、それぞれコメントやご発言いただく内容について、まとめていただく時間を設けたいと思いますので、ここで5分間の休憩を取りたいと思います。

(5分間の休憩)

<座長>

まずは、18ページくらいまででお気づきの所、あるいはご質問でも構いませんが、ご発言いただければと思います。まず、C 氏の方から、デザイン WG で議論があったようなところも踏まえて、コメントいただければと思いますので、よろしくをお願いします。

<C 氏>

前回の調整会議から2回デザイン WG を開催しまして、その間にもいくつか打合せがあったかと思いますが、検討した結果が、先ほどのご説明の内容です。共通のデザイン方針のデザインコンセプトの文言ももちろん検討しましたし、その他具体的な動線や植栽がどうあるべきかということについても議論しました。特に重点的な検討が必要だったのは、先行整備区間とバスタの周辺だったかと思います。先ほども冒頭の方で議論がありましたが、バスタ北側の自転車道についてはアーケードが設置されていて、物理的に空間の余裕がない状況なので、歩行者を優先するという判断も致しております。その他、空間的な検討をしていくと、時には複数の要求の間で両立できない部分もありました。自転車道の話が一番大きいのですが、いくつかデザイン的な調整を行っている段階かと思えます。今後の話についてですが、バスタの周辺についてはバスタのデザインも先ほど CG で見せていただきましたけれども、さらに植栽がどのように置かれているかも含めて、具体的な検討が必要だと思っておりますが、今時点でいろいろと出ている要求に対しては調整ができたデザイン案になっていると思います。

<座長>

ありがとうございます。それでは引き続き、皆様からもコメントいただきたいと思いますので、ご発言いただければと思います。

<D 氏>

2点ほど質問させていただきたいと思います。まず1点目は、今回のエリアデザインがいつまで効力があるのかについて、確認させていただければと思います。というのは、10年後、この計画があるから何も変えられないというものなのか、それとも計画はいつまでを目指していて、それ以降は世の中の動きに対応して変えるというものなのか。エリアデザインや基本計画の効力のあり方について確認させていただければと思います。2点目については、21～22ページの所ですが、バスタ西側の交差点部で、自転車横断帯で自転車が南北に通行できるようになると書いてありましたが、ここには横断歩道がないと思いますが、自転車だけが横断できるような横断帯を作られる予定なのかを確認させていただきたいと思います。

<座長>

どうもありがとうございます。それでは2つ合わせて、事務局の方からご回答いただけますでしょうか。

<事務局>

まずは、エリアデザインや基本計画の効力がいつまでなのか、という問いがあったかと思いますが、こちらはあくまでも中央通りを再編するにあたってどのような姿で再編していくかということで、デザインを議論させていただいております。D 氏がおっしゃっているように、使いやすく、可変性を持った空間の設えということもテーマに掲げていまして、例えば、道路を片側3車線から2車線にするというような、大きな道路構造の変化については、ある一定の期間そのまま進むことが考えられます。一方、広場の使い方については、社会情勢の変化などによって変わる可能性が十分に考えられますので、そうしたことから、可変性を持ったデザインにしていくことを考えていま

す。内容によっては永続的なものもあれば、広場の使われ方などについては今後変わっていくだろうというところもございます。ただ、今回の整備に際して、まずは計画通りの形にしていきたいと思います。2点目の西町線の自転車の横断箇所についてですが、基本的に自転車は、原則車道を通るのが道路交通法上のルールになっています。従いまして、横断歩道のないところは車道部を自転車が横断します。21ページですと、矢羽根式という青いペイントで、自転車が走行するルートを示すものを設置し、車道を自転車が横断するという意味で自転車動線を設定していますので、横断歩道が引かれるということではございません。

<座長>

どうもありがとうございました。質問に関連することですが、本日の資料の37ページにおおまかなスケジュールが入っていますが、先行整備区間といわれている駅西を含めてだと思いましたが、早いところは今年度から実施設計に入り、工事にかかってくるような将来の進め方のイメージがあり、2027年を目標に進んでいく計画とご理解をしていただければいいのではないかと思います。ですから、例えば都市計画マスタープランや中心市街地活性化計画など、いわゆる大きな将来構想、将来目標を示すような行政計画と、予算を付けて整備をしていくための事業の計画は少し違いがあって、基本計画の目的としては、具体的な工事に入っていく計画であるということをご理解いただけたらと思います。なお、市役所から東側の JR 四日市駅に向かう区間等について、沿道の市街地の状況というのは、民間の所有地であるため、将来的な開発や建て替えなど、土地利用の転換が起こることが想定されるので、それを縛るものではありません。それから、現行の様々な民間の敷地の土地利用に支障が及ぶようなものではありません。逆に言うと、中央通りの中央部分の広場の使い方というのは、将来的なニーズに対応した再々編整備が起きる可能性もありますが、その時はその委員会でまた決めていただければ良いということになります。今回は、整備に入っていく計画を作るという位置づけで、ご理解いただければと思っておりますので、よろしくお願ひします。他にいかがでしょうか。19～29ページにある個別施設のレイアウトについても、お気づきの点がありましたら、なんでも結構ですのでご発言いただければと思います。

<E氏>

植栽の件について、22ページでは、東島と西島のほとんどのクスノキが伐採されるという計画になっていますが、歩行者動線の置き方によって、現存のクスノキの植栽がもう少し残るのではないのでしょうか。また、同じ22ページの近鉄四日市駅の東広場に、イチョウの木が3本植えてありますが、計画では2本伐採となっています。現在は3本がバランスよく生えていますので、バランスを考慮した場合には、2本は最低でも残した方が良いのではないのでしょうか。現存のクスノキを西島に残すのと合わせて、検討できないものかと思ひます。

<座長>

ありがとうございます。クスノキの植栽の件についてだと思ひますが、事務局の方からお答えいただくということでよろしいでしょうか。

<事務局>

ありがとうございます。兼ねてから、クスノキの保全についてご意見を頂戴していると思ひます。クスノキの扱いについては、基本的な考え方としては、全体を保全していきたいという方針ではあります。しかしながら、バスタの西島については、スペース的な問題により、現存のクスノキを残していくことが困難ではないかと思ひております。ただ、その中でも緑を配置したいということから、なるべく施設緑化を図っていく考えというのをお示ししております。なかなか、西島の所は、そのままクスノキを残すということは難しいのではないかと思ひます。近鉄四日市駅の東広場に、3本のイチョウの木については、施設配置をそのまま重ねた場合に移植の必要が考えられますが、この辺りの木の位置づけについては、ご意見として承りましたので、移植先があるかなど、今後検討していきたいと思ひております。

<座長>

ありがとうございます。よろしいですか。他にいかがでしょうか。

<F氏>

28ページについてですが、今後の基本的なデザインを考えていただく中で、主要構造物の中にバスシェルターが入っております。交通事業者としましては、バスシェルターのデザインについては気になる所がございます。今後デザイン WG の方で基本的なところを考えていただいて、それをバスタ検討部会の方と連携するというイメージなのかとは思っていますが、その辺の進め方というのはどういうイメージになるのか、お聞きしたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。これは事務局の方でお答えいただけますでしょうか。

<事務局>

ありがとうございます。バスシェルターの今後のデザイン等の進め方のご質問を頂戴したところであり、中央通り再編関係者調整会議の中で、中央通り全体としてのデザインを今議論しているところがございます。一方でバスタの方につきましては、前回のバスタ検討部会でお話があったように、コンセッション等で民間にどこまで担っていただくのか、公共が整備するのか、という部分が今後の検討になります。今ここで断言はできないので、ぜひ調整をさせていただければと思っています。バスターミナル、バスシェルターにつきましても、バスタの中で整備が進んでいくところになりますので、我々としては中央通り全体の所も配慮していただければ、ありがたいと思っています。また明確になりましたら、ご説明させていただけたらと思います。

<座長>

A 氏、なにか補足がありますでしょうか。

<A 氏>

事務局のご回答の通りかと思えます。少なくとも私の認識では、バスタはバスタとして、交通事業者さんのご意見や国の意向を踏まえながら、考えていくことになると思います。一方で全体との調整をどういう形で図っていくか、これが今後の検討になると思います。

<座長>

ありがとうございます。

<G 氏>

今回で2回目の出席になりますが、なかなか難しいのですが、皆さんが期待しているところもありますので、一日でも早くできるように、国に要望を出してもよいと思っております。ただ、バスターミナルを中心とした近鉄四日市駅周辺の開発については、非常に賑わいが出て、良い計画が進んでいると理解をしていますが、東側の JR 四日市駅側については、ピンときていません。18ページの延岡駅のような賑わいや、25ページのように大きな空間があるのであれば、JR 四日市駅側の賑わいについても、難しい部分は多いかと思いますが、その点で色々と研究をしていただき、延岡駅のように駅を改造していただき、会議のできるような建物などができれば、こちら側も再開発として賑わいが出てくるのではないかと考えられます。先日、市議会の答弁で都市整備部長が自動運転車両の実証実験を始めるということをおっしゃられていましたが、それを走らせた中で、将来的には JR 四日市駅と近鉄四日市駅を結ぶ線について、もっと広い空間を人の流れを良くするために実験をしていただくわけですが、今のままでは、正直、人は動かないという気がしています。住民の代表として、この計画がみんなに還元できるのが望ましいと思っています。

<座長>

ありがとうございました。当然ながら、中央通り再編関係者調整会議自体は、中央通り全体だけでなく、港へつながるということもキーワードに入れていますので、企業としての JR さんの立場も踏まえて、現段階でどのように発展させていくかというのを最大限考えていますが、ここから先は関係する権利者がそれぞれおられますので、なかなか調整会議で扱う範囲にはなりませんけれども、なにか関連できる話があれば、事務局の方からお答えいただければと思います。

<H 氏>

おっしゃる通りでございます。近鉄四日市駅側では、国の方でバスタを採択していただき進んで

いくわけですが、バスタはバス停としてのインフラであり、バス停に更にいろんな集客施設を絡めていくのが今回のバスタの一番重要なところとして、近鉄四日市駅側としてはありがたいところになります。ただ、もう一つ市で課題になっているのは図書館です。近鉄と協議していますが、スターアイランドの跡地でどのような形で進められるかということも課題になっています。それと同じような課題として、JR 四日市駅側の駅前広場整備等のインフラについても取り組むつもりであります。ただ、延岡駅のような施設として、どのようなものを持ってくるかについては、これからの市としての大きな課題です。公共施設を含む都市機能の誘導を議論していますが、加えて民間の力をお借りして、民間の施設を JR 四日市駅のところに何を持ってこられるかについては、JR とも議論し始めていますし、新たな事業主体やプレイヤーにも入っていただいて、何かモノを誘致していくことも必要になりますので、調整会議とは別のところで市としても考えていかななくてはならないと思っています。それから、駅舎の改築や合築についても JR と話していますが、その付加施設についても市のほうで全庁的に考えていかなければなりません。あとは港との結びつきについてですが、政策推進課の方で、港の開発についても四日市港管理組合と連携しながら取り組んでいます。JR 四日市駅側にどんな機能を持ってこられるかについて、検討を進めておりますので、もう少しお時間を頂きながら、別途進めていきたいと思っております。

<G 氏>

ありがとうございます。基本的には防災を含め、この港地区は津波などの心配事があるので、防災を含めた考え方と、図書館が他にできるのであれば、その分室を駅舎の中に入れて、皆が集まれるような、あるいは常に来ればいろいろな方々とのコミュニケーションを図れるような場所づくりを考えていただければありがたいと思います。それから、JR 四日市駅側までの一連の再編について、どういう位置づけで検討を続けてきたのでしょうか。

<座長>

簡単に説明をお願いいたします。

<事務局>

今回のこの計画の中で、JR 四日市駅は港への玄関口という位置づけにしています。これは一連の計画の中で、今の近鉄四日市駅から、もともと発展していた港側への玄関口となっていて、港が感じられるようなスペースにしていきます。そこを自動運転で結ぶということも取り組んでいて、将来に向けて、回遊性が上がるよう描いていますので、ご理解をよろしくお願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。個別施設のレイアウトイメージについては22, 23, 24ページくらいからかなり詳細なイメージが出てきています。当然ながらバスタの所については、様々な使い方や物が詰め込まれています。国道1号から市役所の方に目を向けていただくと、中央通りの車線部分は南側に集約していて、その北側にまとめた中央通りの緑地部分がつながっていく中で、歩行者が歩く動線の大きな線形や、緑に塗られているソフトペーブは自然の仕上げ、ハードペーブは舗装の仕上げとする大きな考え方があります。またクスノキの2列植栽は連続させながら、その下で、どのような市民活動と都市活動が展開できるだろうか、空間づくりをどういう風にしていくかとも関連して、施設のイメージがなされています。とりわけ、ご質問があったのが25ページの JR 四日市駅につながる場所なのですが、三滝通りから JR 四日市駅までの間については、断面を見ていただくと分かるように、既存のクスノキの2列の植栽は現計画で上手く生かしながら、ただし、今のままの樹形や下枝だと木の下空間が狭く、鳥害もあって使いにくいことがあるので、これらについては、「空間の質」というのがキーワードに入っていますが、市民の方々が幅広く利用したくなるような緑の木陰の下空間を豊かに仕上げようとする観点から施設のイメージがなされているということを理解していただければと思います。当然ながら、歩行者が中心になってきますので、その動線や居場所になるようなスペースにまとめた広場を配置しながら繋げていくというような、豊かな中央通りの長い都市の骨格を最大限活用していくということで、この施設のレイアウトが示されています。なかなか立体的な空間の出来上がりを想像するのは難しいのですが、先ほどの CG でパースを映写していただいたように、今の段階ではあのくらいの仕上げをイメージしながら、現実的には、個々の施設レイアウトがそれを構成していくというようにご理解いただければよいと思います。色についての考え方の基本的な方向性は、27ページの下段にそれぞれのエリアによって、例

例えば近鉄四日市駅周辺のゲートエリアについては、都市的なイメージを演出する色彩。そこから西側は山並みへの眺望景観を大事にしながら、自然に調和する色彩。国道1号から東側は、ヒューマンスケールという言葉もありましたけれども、市民利用になじみを生むアクセントカラーを効果的に用いていくようなことも、合わせて検討しております。個別の細かい色の話ではなく、大きな方向性・考え方としてここで示されています。29ページは、照明も含めて主要構造物の考え方とありますが、28ページでもご紹介がありましたが、先ほど申し上げたのはエリアごとに特徴をつけましょうという一方、中央通り全体で共通にしていくものもあります。それらが28, 29ページで説明されていますが、特に黄色くハイライトがかかっているようなもの、その中には照明や電柱がなくなって地上機器が出てくるようなものも、エリアごとに色が違うのも変な話ですので、全体で共通になっています。そういった共通の考え方が28, 29ページに示されていて、特に29ページの照明については、それぞれの歩行者に対する照明、車道部分、広場部分など様々な考え方を機能に応じて統一させていきたいと思いますという考え方が示されています。ということで、ここまでがエリアデザインの更新案、前回から今回に至る過程で、C氏からもご紹介がありましたが、デザインWGを2回開催して、それ以外にも事務局の方で詳細に検討いただきながら、本日の提案に至っているということでご理解いただければと思います。よろしいでしょうか。

<A氏>

数点確認させていただきたいのですが、今回は歩行者中心ということで検討いただいております。その際に横断歩道部分をできるだけスムーズ歩道、いわゆるハンプの形での横断歩道にすべきだと思っておりますが、その辺がどのような形で計画されているのかというのを1点確認させてください。もう1点は、歩行者を優先する歩行空間をウォークアブルな空間にしようとする、車のコントロールが必要になると思います。いわゆる中央通りから脇に入っていきような道路に関しては、場合によってはコントロールが必要だと思っております。どこもかしこもというわけにはいきませんが、例えば、一方通行規制などをしてできるだけ通過を防ぐ、というようなことが大事な観点かと思っておりますが、そこをどう考えているかについて教えてください。それから横断歩道だけでなく、広場と広場の間の横断についてですが、ここは完全に分断されています。名古屋の栄の久屋大通公園でも広場と広場の間が完全に分断されてしまいます。したがって、そこに1つ工夫が必要だと思っております。もしそこを考えているのであれば、教えていただきたいです。そして最後ですが、特に三滝通りから東側の空間について、沿道の地権者さんのご意向はどのような形で聞いていらっしゃるのか。そして、このような開発があった場合、沿道の使い方も変わってくると思いますが、そういったものとの調整が図られているのかどうかについて、教えていただけたらと思います。

<座長>

まとめて事務局からお願いします。

<事務局>

まずは、歩行者横断箇所のハンプについては、通常は少しの段差があり、渡りにくいような場合がありますが、良い事例として、現在の近鉄四日市駅の東側で、西町線を商店街側に渡るところは、段差無しとしてスムーズ歩道が整備されております。今回、ウォークアブルな空間づくりとして歩行者優先という考えで進めていますので、すべての箇所ではいきませんが、基本的には、西町線のように人が多く往来するようなどころについては、最大限取り入れて、人が渡りやすい横断動線を整備していきたいと思っております。車のコントロールについては、現在、計画の中で側道を配置しているところがございます。基本的には、側道については一方通行を前提に検討を進めておりますが、横から数か所、車が入るような所については、今の段階では交通量との関係もあると思います。現状、国道1号や、三滝通りあるいはJR四日市駅前の高浜昌栄線などは交通量が多いですし、道路のネットワークとしても自動車の需要が多いです。それ以外の交通量がそこまで多くないような道路につきましては、生活道路的な利用も多く、まだ周囲に住宅もありますので、現状と同等のアクセスが確保できるように考えています。沿道の施設がどうなるのかなど、側道の地権者との対話につきましては、自治会にはご説明していますが、今後、周辺の皆様にも周知を図っていきたいと思います。

<A氏>

ありがとうございます。スムーズ歩道については明記いただくと良いと思います。大きな方針と

して、横断部分については歩行者優先からスムーズ歩道を原則とする、などと書いていただくと良いと思います。それから出入りのコントロールについては、国道1号、三滝通りは車が優先の道路なので難しいと思いますが、脇道に関しては交通量が少なく、ウォークアブルな空間にするという大方針があるので、今こそ考えるべきだと思います。今までどおりが良いというわけではなく、歩きやすい空間を作って、そしてみなさまに楽しんで歩いてもらおうという大方針があるので、この機会に考えていただけたらいいのではないかと思います。それから答えは求めませんが、島と島の間の工夫についても何かあるといいと思いますので、またご検討ください。

<座長>

ありがとうございます。最後のコメントについて再度確認なのですが、例えば24, 25ページの三滝通りから東側について、島の中にバリアフリー動線があったり、歩行者動線が繋がったりしているけれども、これではなかなか工夫がないので、追加的な工夫が必要というコメントでしょうか。

<A氏>

私のイメージは、まず車のコントロールをした上で、どこでも横断できるような形が良いと思っています。その時にはここを道ではなくさなくてはいけません、法規制なども考慮して検討していただくと、よりウォークアブルな空間になると思います。

<座長>

わかりました。島が続いているような、むしろ緑の島の連続が勝っているような空間である必要があるということですね。ありがとうございます。それでは、一旦ここまでにさせていただいて、次第4と5を続けて、事務局から説明をお願いいたします。

【4. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）】

【5. 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した。基本計画の目次案について、31ページでご説明をいただきました。左側に中間とりまとめの段階のものがあって、以降新規追加されたものがあるので、右側に基本計画の目次案というのが構成されています。本日の資料については7～29ページで取り扱いいただいたものが目次案に反映されています。それから33ページ以降は今後の進め方についてのご説明がありました。合わせて、ご質問やコメントはありますでしょうか。

<B氏>

8、9ページの次世代モビリティに関する記載がございますが、現状、電動キックボードにつきましては電動付き自転車という位置づけとなるので、自転車道を走ることができませんが、特例として、認定を受けた事業者が貸し渡した電動キックボードであれば、申請した区域内で特例措置として自転車道を通行できるようになったと承知しております。従いまして、今後こういった動向を見ていきたいと思っています。

<座長>

ありがとうございました。いわゆる個人ではなく、レンタルやシェアするようなものを想定するということですね。ありがとうございます。大変参考になるコメントだと思います。他にいかがでしょうか。

<A氏>

目次についてですが、「基本計画検討経緯」が本章の中に入っているのですが、参考資料で別つけてもいいかと思いました。ボリュームにもよると思いますが、こういうものは本編に入らないような気がするのですが、いかがでしょうか。

<事務局>

事務局でございます。ご意見ありがとうございます。今回たたき台として示させていただいているので、おっしゃられた通り、例えば参考資料のようなものが他にもたくさんあるかもしれません。その点についても、次回の調整会議に素案をご提案できればと思いますので、あらためてご意見いただけるとありがたいと思います。

<座長>

これは単なる記録という意味ではなく、その都度、色んな有益なご意見をいただいているため、そういうものがどのように反映されてきているかが分かる経緯について、要点を表現していただくと、後に参照するときに参考になるようまとめていただくと生きるのではないかと思います。それでは全体通していかがでしょうか。

<H氏>

資料10、11ページですが、東海道の歩行者広場から JR 四日市駅のところまで、災害時の使われ方というところで「帰宅困難者の一時滞在」と書いてありますが、地域の住民が使えるような状況も考えてもらいたい。また、大規模災害時に防災機能を含めたものがどのように設置されていくのかというのが疑問点でございます。

<座長>

どうもありがとうございます。それでは事務局の方でお答えいただけますか。

<事務局>

ご意見ありがとうございます。災害時の使い方については、まだまだ書ききれてないと思っております。注釈の方でも、災害時の使われ方については、今後検討と書かせていただいております。市の防災部局との調整も出てまいりますので、先ほどH氏から頂いたご意見も参考に、今後追記を検討していきたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。中間とりまとめの検討過程でも、今日説明があったバスタ検討部会の資料でも、災害時の防災機能がたくさん出てきているのですが、バスタ検討部会の資料については、バスタが施設として災害時にどんな防災機能を持たせられるかに絞って表現されています。今の話は、中心市街地としてどのように検討しているのかということかと思うのですが、これまでの検討過程では、バスタ以外の周辺で市が想定している防災備蓄倉庫であるとか、様々な検討をしていたと思っておりますので、そういった役割分担があると思っております。おっしゃられたように、東海道の歩行者広場から近鉄四日市駅まではバスタ事業範囲になっているので施設扱いになりますが、施設として受けきれないキャパシティの防災がどこまでできるのかについては、事務局からも回答があったように書き加えていくことがたくさんあるかと思っております。要点は、バスタ検討部会資料の防災の所に書き込まれているので、中央通りの全体にどこまで詳細に反映していくかということになるかと思っております。ありがとうございます。他になければ事務局にお返ししようかと思っております。

—以上—