

第9回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日時 令和4年7月19日（火） 13時30分から15時30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）

布施徳彦氏、平井嵩士氏、高田和昭氏、三輪直樹氏、中島嘉浩氏、青木周二氏

（市民・商工関係者・大規模権利者）

中村克義委員（欠席）、山路和良委員、速水正明氏（Web 会議にて出席）、北岡泰爾氏、堀木直弘氏、秋田和伸氏（代理）、佐野貴信氏、鈴木主計氏、北畠肇氏、中野光典氏（欠席）、安達勝也氏

（行政）

田中文美氏（代理）、菅良一氏、佐竹元宏氏（Web 会議にて出席）、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課長補佐（施設担当） 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 大島常生（欠席）

国土交通省中部地方整備局道路部道路計画課課長補佐 大崎義保氏（代理）（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 勝山祐樹氏

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 前葉光司氏（代理）

■ 議事

1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（第2期中間とりまとめ）（令和4年3月31日）
2. 関係者との協議・調整に伴う対応
3. デザインワーキンググループの報告
4. 賑わい創出社会実験の検討状況
5. 今後の進め方

■ 内容

- 【1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第2期中間とりまとめ)(令和4年3月31日)】
- 【2. 関係者との協議・調整に伴う対応】

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

<A氏>

先ほど事務局から、近鉄四日市駅西側の横断歩道について説明していただいたが、地元としては是非ともグランドレベルでの横断歩道を残していただきたい。交通弱者や高齢者が押し車を押し買い物に行く状況の中で2階レベルまで上がることが困難であることから、グランドレベルでの横断歩道を要望している。これまでは、横断歩道がなくなることが住民に浸透していなかった。工事が始まると同時に、様々な説明の中で住民に周知されていき、横断歩道を残してほしいとの声が上がっていますので、残していただくようお願いします。

<座長>

ご意見ありがとうございます。事務局なにかありますか。

<事務局>

近鉄百貨店の1階に食料品売り場があるということで、地域の方々や高齢者の方々がグランドレベルの動線で行かれていますという実態については十分把握しています。警察の方でもこの協議については親身になって相談に乗ってもらっていますので、しっかりと協議をして、皆さんの思いに応えられるように努めてまいります。

<座長>

どうもありがとうございます。他に次題1,2についてご意見ありますでしょうか。よろしければ、次第3. デザインワーキンググループの報告について説明をお願いします。

【3. デザインワーキンググループの報告】

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す。資料4の13ページから24ページ目まで、内容的には大きく3つの内容が入っています。14ページが、前回の基本計画第2期中間とりまとめについて皆さんに議論いただいた上でとりまとめましたが、これをより具体的にデザインに落とししていく上での、景観形成戦略の位置づけや内容をまとめています。14ページで見ていただいている通り、中間とりまとめで確認いただいた大きな計画を基に、各施設共通のデザインルール、個別施設のデザイン、主要施設のデザインという、1.6kmの中央通りに係る具体的な景観形成あるいは空間のつくり方のルール、デザインの方向性を、項目・枠組みとして全体をおさえております。これを基にして、特に先行整備区間について、より具体的な詳細設計を進めていくスケジュールということを踏まえて、15ページからが先行整備区間のランドスケープデザインの方針について、デザインWGでの検討を報告させていただきました。資料説明のとおり、都市スケールの環境整備・空間整備の考え方として、前回の中間とりまとめでも示している「ニワミチよっかいち」という大きなコンセプトを具体化するための戦略として「ニワ」の部分や「ミチ」の部分をどのようにつくっていくか、それから地上機器類、照明を含めた空間あるいは景観を含めた施設要素も入ってきますので、これについてのデザインの考え方を17ページまでに示し、18,19ページでは地面の舗装の考え方を示しております。特に景観は視覚的に、中央通りが新しくなった、市民公園との一体化が生まれるようになった、街の中に良い居場所ができるようになった、と感じていただき、同時に沿道の皆さんにとっても使いやすくなったというような、新しい都心空間、回遊性を高める、四日市の顔になるようなものをつくるという観点から、視覚的な空間・景観の整備が必要となります。同時に、触れるような場所やヒューマンスケールの身近な利用者の視点に立った植栽計画やストリートファニチャーの計画も非常に重要なもので、英語でタンジブルという触れるもの、触れられるもののデザインをどのように考えていくかによって、クオリティが変わってくるということで、事務局の方でも詳細検討をしてい

ただいています。それから、20ページにもありますが、サンプルを用意し、実際に屋外に配置し、色や触った感覚や足裏の感覚等々を確認しながら、良いものをデザイン WG としてとりまとめました。21～23ページは、四日市らしい日永うちわの美しさ、しなやかさ、強さを、新しく作る円形デッキの構造・デザインにうまく活かせないか、四日市らしい立体的な造形をつくれないうことと、機能だけでなく、意匠・造形面でもどのような四日市らしさを表現できるかについて、模型を含めたデザイン検討を行って、案の絞り込みのプロセスと長所短所を勘案して、適切な案の絞り込みを行った内容になります。ここで14～24ページについて、ご意見があればお伺いします。

<A氏>

雨水の処理について、現在浜田貯留管が完成して、ポンプ施設を整備している状態だが、昨今の大雨などを見ていると、中央通りに溜まった雨のほとんどが鶴の森1丁目、2丁目の方の中央通りの南側に浸水していくのがほとんどですけれども、貯留管によってどのようになるかはまだ検証されていませんが、先行整備区間での雨水処理は大丈夫なのかについて懸念しています。

<座長>

ありがとうございます。雨水・下水について、事務局から関連してなにかありますか。

<事務局>

本年度から近鉄四日市駅西側の先行整備で工事を開始しておりますが、こちらの方につきましても、10年に1回程度起こる規模の雨に対応できるように雨水管の整備をさせていただいております。また、上下水道局とも連携しております。南側の浜田通り貯留管へ接続する雨水管についても整備をしていただけるとのことですので、連携して整備し機能強化を図る方針となっております。

<座長>

ありがとうございます。中央通りエリアの集水域全体と地下の貯留管をつかって鶴の森の方へ流していくということによろしいでしょうか。

<事務局>

基本的にその方向性で進めてまいります。

<B氏>

舗装材料について、ご存じの通り四日市は萬古焼の産地であります。萬古焼の素材を舗装材の一部に採用することは検討したのでしょうか。

<座長>

質問ありがとうございます。事務局お願いします。

<事務局>

萬古焼の素材を用いた舗装材についても検討した経緯はあります。ただ、強度等の点で課題があるという認識であります。今回、設計等を考える際に、緊急車両等の防災の対応が必要となります。例えば、側道設置から直接乗り入れへと歩道部の構造を修正させていただいた先行整備区間についても、緊急車両の走行に耐えられる歩道構造にしていく必要があると認識しており、強度上の観点でこのような材料の選定をさせていただいています。

<B氏>

強度の問題があって今回対象にならないということは理解したが、その代わりとして、萬古焼のモニュメント等が中央通りにできると、萬古焼のイメージが上がるのではないかと思いますので、その点も検討いただければと思います。

<座長>

事務局からの説明があった経緯の通り、地面の舗装として使用するには、強度的な点もあって、なかなか全面的に使うのは難しいですが、以前市民 WS でもアイデアをいただいております。四日市の

萬古焼産業を全国に情報発信するわかりやすい展示空間となるような提案もいただいています。そうしたなかで、地面に全面的に敷くという方法論ではないと思いますが、ポイントで効果的に萬古焼を使用することはあきらめていませんので、なんらかの形で地元の方にも協力いただきたいと思います。これから上屋・シェルター・賑わい施設などの検討が始まっていきますが、その中で可能性が出てくるのではないかと思いますので、引き続き、意見やアイデアをいただきながら検討させていただければと思います。

<C氏>

18ページの舗装の設えの考え方について、バスタ部分で言いますと、商店街側と南側の舗装を資料の舗装で設えるということで、バスタの中の舗装は、また別の考え方という理解でよかったかが一点になります。それから、22,23ページの円形デッキデザインについて、ここに書かれていませんが、2階のデッキの部分は四方囲まれた形なのか、オープンなのかを教えてください。

<座長>

ありがとうございます。舗装に関する意見と円形デッキについての2つ意見がありました。事務局からお願いいたします。

<事務局>

まず今回の舗装の考え方については、先行整備区間の舗装デザインの検討を進めてきました。バスタが整備される近鉄四日市駅の東側部分についても、共通のデザインで通していく考え方であり、今回検討したものがベースになっていくと思いますが、改めて、舗装の設えについては、デザイン面を含めてこれから検討していきます。バスタ内に関しては、国が整備するものとなり、当然バスタに求められる機能と歩道に求められる機能の特色が少し違う可能性もあります。そのあたりにつきましては、国での検討の進捗に応じて決まってくると思いますが、デザインとしては全線で共通のイメージとなるように調整を行っていく必要がありますので、その点については、今回、今後の進め方の中で、国とどのように協議を進めていくかについて提示いたします。一方、円形デッキ及び国側で整備を予定するデッキについては、今の段階では、基本的には屋根が整備されるという想定で、同様に調整を図っていくということをご理解いただきたい。

<座長>

ありがとうございます。その他にいかがでしょうか。

<D氏>

18ページの一番左の舗装材を見ると、雨天の時にすべりやすいように思えるが、そのあたりはどのような状況になっているかを教えていただきたい。また、目地の部分の維持管理が大変そうであるが、現状どうなのかコメントいただけますでしょうか。

<事務局>

舗装材について、雨水で滑りやすいのではないかとご指摘でしたが、材料は二次製品のブロックで現在検討しております。仮に自然石を使用する場合にも、雨天時に滑りにくい加工をさせていただきますと思います。舗装材の目地には目地材を入れない方針で検討しております。

<D氏>

デザインはとても大事で、高質な設えにしていきたいですが、維持管理の視点も忘れずに検討してほしいと思います。円形デッキの屋根については、23ページにあるように偏心した特徴的な形になっているかと思います。機能的な面からは、一番通行量の多い西側には、全面に屋根がかかっており、機能的には問題ないと思っています。その中で、このような特徴的なデザインになっておりますので、機能とデザインが両立された良い案であると思います。楽しみにしています。

<座長>

ありがとうございます。E氏いかがでしょうか。

<E氏>

24ページの円形デッキの検討案について、大きくは検討案①と②があって、資料の下に記載してある鋼板屋根かガラス屋根かはまだ決まっていないという状況でよいでしょうか。

<事務局>

説明にて、鋼板屋根の方針を進めることで報告しました。昨今の日照りの状況から、ガラス製だと直射光の関係で暑いのではないかとということで、現時点では、鋼板屋根のイメージを進めております。

<E氏>

分かりました。資料下の左のイメージの時に、屋根がデッキの半分くらいしかかかっていませんが、これからの夏の遮熱に対応するように屋根を少し大きくする議論をしていたと思いますので、詳細に検討できればと思います。

<座長>

今の2点目について、事務局から何かありますでしょうか。

<事務局>

デザイン WG の中でも、もう少し屋根が広くても良いのではないかと議論してきた。その中で、歩行者空間としては全屋根がかかる形で、東側は中央通りのビュースポットとして機能を分けて、歩行者の通る部分にはしっかりと屋根をかける方針で今後もブラッシュアップを行っていくということでご理解いただきたい。

<座長>

その他いかがでしょうか。

<F氏>

屋根関連について、24ページの青色の斜線が屋根であるとする、バスタ向かう階段とエスカレーターの部分には屋根がないということなのでしょうか。

<事務局>

バスタエリアに係る部分については、今後バスターミナル検討部会で検討することになりますが、基本的には歩行者の動線となる部分は屋根をかけていく方針となっております。指摘されたバスタ西島へ降りていくエスカレーターと階段がありますが、こちらにも屋根がかかる見込みとなっております。商店街側へ抜けていく階段とエスカレーターにつきましても、屋根を配置する予定としています。近鉄百貨店の東広場、円形デッキの北西方向の階段については、屋根を設置する予定はありません。また、TANIX ビルへ向かう箇所については屋根の設置はありません。バスタ西島と連絡する縦動線については、図中から屋根の表現が抜けておりますので、訂正させていただきます。

<F氏>

屋根の件については了解しました。円形デッキは、自転車を押して走行することは想定しているのでしょうか。

<事務局>

現段階で、円形デッキ上の自転車通行は考えていません。特にバスタエリアについては自転車乗入れ禁止にしないと非常に危険を伴うという意味でも、中央通りの南北それぞれに自転車道を整備して通ってもらうことを基本として考えていきます。

<座長>

自転車道を整備していくということで、逆に言うと地上レベルで自転車と歩行者のすみわけを行いながら、通行や回遊しやすい環境をつくっていくという大きな方針となっております。デッキ上については、いまは自転車の通行を考えていないということかと思えます。他にいかがでしょうか。

<D氏>

15ページの平面図について、レインガーデンやランドスケープの絵なので、少し異なるかもしれませんが、横断歩道の幅員が少し狭い気がしています。歩道部の幅員も拡幅するので、横断歩道ももっと拡幅していただけると良いと思います。いまの市民公園の前の横断歩道には、かなり広い幅員の横断歩道となっていますので、基本的にはそうした幅の広い横断歩道にさせていただくと良いと思います。それから、以前からお伝えしていますが、4車線道路などは難しいと思いますが、基本的にはスムーズ横断歩道にして、車の通行や速度が落ちて、歩行者にとってはバリアフリーでフラットに渡れるような横断歩道にさせていただくことについて、改めてお願いしたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。事務局お願いします。

<事務局>

横断歩道の幅員については、警察とこれまでも協議させていただいておりました。横断歩道の幅については、交差点のコンパクト化とも関係する部分があります。今のところ、標準的な4mの横断歩道として協議しておりますが、横断歩道の幅員を広くするためには、歩行者交通量の整理も必要となってきます。ご理解いただきたいと思います。また、スムーズ横断歩道については、基本計画第2期中間とりまとめにも記載をしていますので、そうしたルールに基づいて可能な限りデザインの中でも反映して行きたいと考えております。

<D氏>

停止線が下がると損失時間が増えて、結果的に車を捌くのが困難になるので、コンパクト化を目指すのは分かるが、新しい中央通りは、歩行者が歩きやすい空間、将来的に多くの歩行者が行き来する絵を描くこととなりますので、それに見合った空間の構成をお願いしたいと思います。これからの時代、高齢者や歩行者が増えることを考え、何が優先されるかを踏まえ、次の時代に対応した設計・デザインを検討いただきたいと思います。今すぐでなくても、そうした構造に切り替えられるようにしていただければと思います。

<事務局>

四日市の中央通りについて、将来的には、歩行者と公共交通機関を優先した道路に変わっていきます。この整備とは別にバイパスの整備も進めておりますが、バイパスの完成にも時間がかかるので、そうした折に、対応できるように、指摘いただいた点を踏まえて設計に反映できればと思います。

<座長>

先行整備区間での具体検討を踏まえると、色々な選択肢の中で悩ましい点がありましたが、調整会議でいただいた意見と重なる部分を含め、デザインWGでも検討した内容について報告させていただきました。萬古焼の話を含めて、課題としていただいた点について引き続き実現に向けてご協力いただきたいと思います。

<G氏>

24ページの円形デッキの屋根について、デッキ東側の想定歩行者交通量は西側に比べて半分に設定してありますが、なにを根拠としているのか。現在は、あすなろうと近鉄四日市駅があるので、西側の方の横断者数が多いが、バスターミナルができた場合に、本当に半分程度の歩行者交通量なのか疑問であります。どうでしょうか。

<事務局>

現在の歩行者交通量を測定し、整理した上で、どのような方向に人が流れるかを想定しております。おっしゃられるように、バスタが完成し、バス利用が集まると、円形デッキの東側にも一定の交通量が生まれると認識していますが、朝夕の時間帯は電車から電車の歩行者交通量が多く、デッキ西側を中心に人が動くこととなりますので、それらを捌けるだけのデッキの広さを確保しております。バスタから近鉄四日市駅へは、円形デッキの西側はあまり使いませんが、あすなろうへの交通量については、これが半分に分散した場合でも捌ける広さの幅員を確保した上で、その上に屋根

をかける想定おります。一方で、円形デッキの東側は港へ向いた眺望に優れていますので、デザイン WG で議論した結果、休憩できるビュースポットを象徴的につくることとなりました。ただ、雨の降りこみや日射等を考慮して、屋根の幅についてはもう少し広げた方が良いということで、市からも指摘をしました。ここについては、雨の降りこみや日がどの程度あたるのかを含めて、屋根をもう少し広げる方向で進めております。

<座長>

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

<E氏>

15ページに戻りますが、レインガーデンについて、車道に降った雨は、レインガーデンや中央分離帯の川に流れるような設計になっているのでしょうか。

<事務局>

車道部に降った雨については、歩車道境界部に側溝を設け、そこで雨を受けて下水へ流す処理としています。示しているレインガーデンは、歩道上に降った雨を受ける役割として、機能分担を行っています。

<E氏>

これから雨量が増えた場合に、車道に降った雨も時間差で下水に流した方が本来は望ましいと考えます。高低差で難しい場合もありますが、可能であれば、多少は車道に降った雨もレインガーデンに入ると良いかと思います。特に西側のエリアについては、車道に沿ってレインガーデンがあるので、これから変更可能であれば、車道に降った雨も受けれるように、レインガーデンを設けていただければと思います。

<座長>

道路の断面、柵の高さ、地下の貯留管の高さなど、それぞれの断面詳細を検討した上でどのくらい有効かを含めての質問かと思います。ありがとうございます。一旦、次へ進んでよろしいでしょうか。次第4. 賑わい創出社会実験の検討状況について、事務局から説明をお願いいたします。

【4. 賑わい創出社会実験の検討状況】

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。25ページから29ページまで説明いただきました。賑わい創出社会実験については、9月22日から10月16日の期間で設定し、現在準備段階として、社会実験の内容検討や、参加者との協議を行っております。合わせて、広報を含めた計画についても説明いただきました。すでに協力いただいている方々もいると聞いていますので、それぞれご質問があれば発言いただければと思います。

<D氏>

中央通り再編にあたって、四日市特産のお茶や萬古焼などをどのようにデザインに取り込むかについてデザイン WG でも議論してきた一方で、一般の方々が、飲める、手に触れる、買える場所があると良いと思います。社会実験ではありますが、是非、四日市のお茶が飲める場所や萬古焼がすぐ手に取れる場所があると、それも1つの社会実験になり、四日市のお茶や萬古焼のPR・宣伝になることを期待しています。社会実験をやるときに、まずは搬入・搬出車両の取り回しが大事になり、それ以上に、来場者が車で来てしまい、駐車場への案内等が必要になってきますが、この際、公共交通を使って来てもらうような行動変容を促す取り組みを一緒に実施してもらうと良いとも思っています。期間が短く、バス事業者や鉄道事業者の協力体制がどうなのかわかりませんが、例えば、Maasの取り組みや公共交通で来場することで何かお得になるような、商店街と一緒にあった取り組みなどをやってもらえるとありがたい。そうした検討はされているのでしょうか。

<事務局>

賑わい創出社会実験と並行して自動運転の実証実験を行うこととしています。約3週間の開催期間中、毎日、近鉄四日市駅から会場前に設けた乗降場、そこから JR 四日市駅まで運行します。こうしたものを利用してもらえるように、しっかり PR をしていきます。自転車の駐輪スペースを会場内に設けることも考えており、将来的に整備される自転車レーンを活用した場合の自転車の挙動についての検証にもつながるものと考えております。いずれにしても、中央通りの整備は、公共交通網の整備と一体となった整備を基軸として考えておりますので、2つの実験を並行して PR し、行動の変化を促していきたいと思っています。

<D氏>

是非お願いします。広報や様々な媒体で PR していくと思いますが、公共交通での来場や具体的な路線の乗降場等の場所がわかるような情報の発信をしていただけると良いと思います。願わくは、会場に来る子供たちが、両親に送ってもらうのではなく、自らバスで来るような体験をしてもらおうと良いと思いますので、本当であればそうした取り組みもしてもらえたらと思います。車で来ることが前提ではなく、公共交通で来てもらう仕組みをつくってもらえればと思います。

<事務局>

お茶や萬古焼をどのように取り込むかについては、社会実験の出店募集の中で、水沢のお茶農家の方からお茶が飲めるスタンドの出店や、萬古焼の盛んな海蔵地区の陶器の販売として物販の出店応募がありますので、そうしたところとも連携し、中央通りへの利活用につなげられるかの検証を行っていききたいと思っています。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<E氏>

今の話と関連しますが、社会実験の開催目的の一つが、歩行者中心の道路への転換ですが、図面を見ると車道がほとんど狭くなっていません。公共交通で来てもらうことに賛同しますし、自転車の取り組みもですが、車線を減らす社会実験を行って、車線が減ることや車が今よりも少し不便になるということを伝えること自体の社会実験も本当はすべきであると思います。なかなか協議が難しいかと思いますが、せっかく今回の提案で自転車レーンを整備することもあるので、車線1車線に自転車レーン等をつくって、道路断面自体が大きく変わることを PR し社会実験をした方が良いと思うが、そのあたりは難しいのでしょうか。

<座長>

ありがとうございます。事務局お願いします。

<事務局>

社会実験については、車線数を減らす交通の社会実験についても検討をした経緯がありますが、残念ながら、国道1号や三滝通りなどの広い道路との交差点が多く、また中央通りの真ん中には広い植樹帯があるため、道路形態の変更を伴う社会実験には非常にコストがかかることから、現実的に難しかったのが現状であります。車線については、先行整備区間の工事にて、車線を1車線狭める工事を実施しており、実態として1車線を狭めた形になります。また、近鉄四日市駅の西側のエリアは一番交通の卓越する部分になりますので、そこで一定の挙動を見ることができると考えております。工事の中で見られる実態と社会実験を勘案しながら、実際の影響についても考えていきたいと思っています。

<E氏>

わかりました。計画案を幅広く市民の方へ周知するためにも、先行整備区間の道路が実態的に狭くなっていることも含め、計画案と実際に起きていることを関連付けて説明するのがよいと思いました。

<H氏>

先ほど、近鉄四日市駅から会場までの自動運転の話がありましたが、一般の不特定多数の方に乗

ってもらうことを考えているのかをお尋ねしたいです。自動運転の車両が頻繁に利用される場合には、近鉄四日市駅での自動運転の乗り換え案内などが必要になりますので、現状の考えを教えてくださいたいです。

<事務局>

実験期間中はずっと自動運転を走らせることを考えております。まず、時間帯については、10:00~21:00の時間帯の実験を予定しておりますが、夜の時間帯に実際に自動運転で走らせるかはこれからの検証になります。あるいは、自動ではなく手動で走らせる時間帯も出てくるかと思いますが、社会実験期間中はずっと走らせる予定です。頻繁という話もありますが、今の予定では、自動運転を持ってきて、1台をピストンさせる考えであり、イメージされる頻発ではありませんが、これまでの2~3日間の実験期間ではなかなか乗っていただけなかった方々にも乗っていただき、体験できるような実験になるように考えていますので、駅等での案内等についても協力いただけたらよろしく申し上げます。

<H氏>

いままでの実証実験では、限られた方だけの乗車であったので、鉄道側としては案内等不要でしたが、今回は一般の方も乗っていただくとのことなので、詳細については個別に相談させていただきたいので、また連絡いただけたらと思います。

<事務局>

ありがとうございます。今回実験するものについては、前回と同じく1台持ってくるということで、1時間当たり1往復程度の運行になると思います。市としては、中央通りの整備が完成した際に、実際の自動運転の運行開始を目指しており、それに向けて沿線の方々とも連携した形で利用していただけるものをつくりたいと思っていますので、よろしく願いいたします。協力については大変ありがたく思っております。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<I氏>

社会実験期間のスケートボードパークの利用をどのように考えていますでしょうか。オリンピックでスケートボードが全国的に人気なのは分かりますが、夜中に商店街の中で、スケートボードで騒いでマンションの方が迷惑となっていることを聞いているので、本格的なパークをここにつくるのか、もしくはイベント等でプロの方を呼ぶのか等、どのような形で利用されるのかを聞かせてほしいです。

<事務局>

今回の社会実験は、夜9時までの時間制限を設けて実施いたします。スケートボードについてですが、商店街等のいろんなところで迷惑行為として注目されている部分があります。一方で、スケートボードに親しまれる方々にとっては、普段適正に行える場所がないということです。スケートボードができる場所をどこかに確保していくことも重要であると考えています。今回、試験的に中央通りに設置した上で、騒音問題等がどうなるのかを含めて社会実験の中で確認していこうと思います。近傍の迷惑のかからない場所が確保されているのが一番望ましいですが、そうした場所も近傍にありませんので、今回の社会実験中で、スケートボードパークの設置によって様々な場所での迷惑行為が減った、などの設置の有効性を検証した上で、現実での配置を考えたいと思っております。道路内に大規模なスケートボードパークは設置できませんので、若い人たちの体験の糸口となり、迷惑をかけないで行う足掛かりとなる施設であれば、できるかと考えております。詳細については、実験の中で皆さんの意見を聞きながら計画を固め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。社会実験については、市役所の皆様、業務受託者、設計者、専門家のもと、商店街、住民自治会、交通事業者などの地域の皆さんの協力をいただきながら準備を進めているかと思いますが、先ほど意見があったように、中央通りの将来目標像をPRしていく良い機会に

なり、オール四日市を挙げての社会実験になるかと思えます。その際に、都心にすでに住んでいる方に加えて、四日市市内の郊外の方にどう来てもらい体験してもらうかも、公共交通型の都心をつくり回遊性を高める、あるいは地域の外から来た人たちに対しても魅力ある都心をつくるという観点からとても大事なことであると思えます。そういう意味で、社会実験のこのタイミングで、大規模な市民イベントである秋の四日市まつりやジャズフェスがうまく活用されることは良いことだと思います。将来像をこの機会を通して、どのように周知できるかの工夫を含め、SNSあるいは現地に映像を流して周知するなど、単なるイベント開催でないことを短期間でどれだけ効果的に出せるかが大事だと思います。もう一点は、資料26ページに示されているように、大体のゾーニングしか示されていませんが、今後のより具体的な社会実験のプログラムを検討していく中で、想定される空間利用の多様なニーズや形態が出てくると思います。その時に、社会実験全体の空間利用ニーズに共通したルールとしてのガイドライン的なものと、意図的にいくつかのバリエーションをつくって試してみて、どこまでが許容可能なのかの検証が必要だと思います。例えば出店者や参加者の利用ニーズに応じて、単純なエリアサイズだけでなく、歩道の使い方やクスノキの事前の剪定や間伐を含めたニーズの中で、適切な植樹やランドスケープ管理や将来的な中央通りの緑のあり方についても一部社会実験の中で検証するなど、ある程度予算はかかるかと思えますが、いくつかの立体的な空間ニーズのバリエーションを想定しておかないと、画一的な利用だけでは、多様なニーズの検証ができないと思うので、これからプログラム化していく中で検討していただきたい。是非有効に進めていきたいと思えますので、調整会議メンバーの中ですでに協力いただいている方については、引き続き協力いただきたいと思います。併せて、SNS等についても、メンバーの方々に報告し、PRに協力いただくことも大事だと思います。

【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す。今後の進め方ということで、関連して質問あればよろしくお願ひします。

<B氏>

スターアイランド跡地の活用について、バスタエリアと中央通りの関連性も非常に強いですが、昨年度の段階で、今年度ある程度の見通しが立つと聞いていましたが、その後どの程度進んでいるのかのアナウンスがないのですが、進捗状況について教えていただきたいと思ひます。

<副市長>

ご心配をおかけしているかと思ひますが、現在、近鉄不動産、近鉄グループホールディングス、近畿日本鉄道とともに鋭意協議を行っております。春頃からは週1回で協議を進めています。市の想ひとしては、秋頃には次の段階に進めるような近鉄との合意事項をつくっていきたく思ひますが、図書館以外の部分の土地利用について近鉄で検討してもらっているため、その点がある程度の熟度になる必要があります。近鉄が利用する部分と図書館が融和したものにする必要があります。そのあたりを含め、鋭意協議を進めていますので、市民の皆様へのアナウンスはもう少しお待ちいただければと思ひます。

<J氏>

定例会議を開きながら、前向きに協議を進めていますので、現時点で具体的な公表はできませんが、なるべく早く市民の皆さんに利活用について提示できるように引き続き協議を進めてまいりたいと思ひます。

<座長>

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

<B氏>

今回は提示がありませんでしたが、バスタの中の施設や設備について、小さい設備から大きい設

備まで案がありましたが、それが具体的にいつどの段階で調整会議に出てくるのかや、それまでの間に施設に対する要望は出すことができるのかについて、教えていただきたい。

<座長>

機能や用途については、これまでに公表されているバスタの整備計画がベースになると思います。バスタについては、31ページの仕組みで検討を行い、最終的には景観形成戦略に反映できるような計画の方向性を検討・確認していくことになると思います。質問の中身の詳細については、国の直轄事業ということもありますので、国と市で密接に協議していると思いますが、調整会議で具体的に示せる段階には至っていないと思います。見直しについて、事務局からなにかあればお願いします。

<事務局>

バスタについては、国交省で鋭意検討を進めてもらっていますが、これから具体的な設計に向けて諸条件や運営方式を固めていくと聞いております。一方で地元からすると、商店街に隣接する区域にできるバスタでありますので、うまく一体的に使って、それを起爆剤として活性化していく思いがあることは理解しております。市としてもバスタの調整に関与し、地元の検討にも顔を出すことが可能ですので、市が調整役となって円滑に進められるように適宜連絡調整させていただこうと思っておりますので、もし何か思い等があれば一報いただければと思います。

<K氏>

少し時間をもらっておりますが、日本国内でも四日市市がバスタプロジェクトの先頭を切って進んでおりますので、検討に時間がかかっていることをご容赦いただきたいと思います。事務局から発言のあったように、できるだけ早い段階から思いや活用方法について意見をいただいて、今後の事業者選定や設計等の中で反映をしていきたいと思っておりますので、市を通してでも意見をいただければと思います。

<B氏>

特に、四日市は、43番目の東海道の宿場町という文化的な施設がありますが、国道1号の手前のバスタエリアにもそのような施設をつくる話があります。意匠的にこだわりのない箱物のような設置よりも、四日市の宿場の雰囲気のある建物にできれば、街の雰囲気や東海道を歩く人にとっての休憩所や茶店や観光物産、土産の販売などができる宿場にふさわしい施設だとありがたいと思います。東海道について熱心に検討している部署もありますので、それらの希望も反映していただけるとありがたいと思います。

<K氏>

賑わい施設ということでそうしたものも出てくるかと思いますが、どんなものができるのかについては、市とも会話しながら進めていきたいと思っております。またお知恵を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、用意いただいている内容は以上となりますので、進行を事務局にお返しします。

—以上—