

第10回 中央通り再編関係者調整会議 会議録

■ 日時 令和4年12月26日（月） 14時から16時

■ 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）

阪田道夫氏、平井崇士氏（Web 会議にて出席）、高田和昭氏、三輪直樹氏、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）

山路和良委員、北谷八彦氏（代理）（Web 会議にて出席）、北岡泰爾氏、

堀木直弘氏、須藤康夫氏、佐野貴信氏、鈴木主計氏、北島肇氏、吉田健氏、安達勝也氏

（行政）

田中文美氏（代理）、菅良一氏、林幸喜氏（代理）（Web 会議にて出席）、館英次氏

（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 高見泰彦氏（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 川口貴弘氏（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 前葉光司氏（代理）

■ 議事

1. 第9回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
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およびバスタデザイン検討ワークショップの報告
4. 賑わい創出社会実験およびシンポジウムの報告
5. 第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
6. 中央通り再編基本計画とりまとめの方向性について
7. 今後の進め方

■ 内容

<座長>

前回7月19日の会議から少し時間が経っていますが、9月下旬から10月中旬にかけて地域の方々も実際に足を運んでいただいたかもしれません、中央通りにて社会実験をやってきました。その後、11月27日に、市長にも出席いただいてシンポジウムを開催し、その折には、多数、この会議に関係する方々にも協力いただきました。ありがとうございます。その報告も本日の資料4の中に入っています。事務局からも話がありましたが、年度末のとりまとめに向けて議題内容が盛り沢山ですが、前回以降に進捗のあった箇所と、その後に検討されてきたところを併せ、事務局から報告いただいた上で、皆様から意見をいただこうと思います。それでは事項書に沿って進めてまいります。次第の1.～4. は関連しますので、まとめて事務局から説明をお願いいたします。

- 【1. 第9回中央通り再編関係者調整会議の振り返り】
- 【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およびバスタデザイン検討ワークショップの報告】
- 【4. 賑わい創出社会実験およびシンポジウムの報告】

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質問・意見等をうかがった。

<座長>

説明ありがとうございます。資料4の3ページが、事項書の1番目となります。振り返りで2点、赤字で書いてあります。近鉄高架西側の横断歩道の存置についての項目と、円形デッキの屋根の素材について意見をいただいていますので、これらについての検討項目が振り返りとして挙がっています。事項の2番目は、関係者の皆様との協議調整と、7月19日以降、事務局で個別に対応いただいた内容の報告という事で、5ページから地元自治会への事業概要説明や沿道の住民の方々への説明が書かれています。国道1号から東側、JR 四日市駅の方へ向かっていく車線数の懸念については、ここに記載のとおり、事務局の方で対応いただいているとのことでした。スケートボードパークについても、ここに記載のとおりの日時で継続的に開放していくという対応で報告いただきました。事項書の3番目については、デザインワーキング、バスタワークショップの報告という事で、8ページ目以降に記載があります。その前の6ページにも、赤字で記載の通りの内容になります。繰り返しになりますが、近鉄高架下の西側横断歩道存置の要望について、スターアイランド跡地前の歩行者横断動線の件、自転車道を整備することに伴う信号等の仕様、整備の考え方について、警察との協議報告を説明いただきました。また、バスタ検討ワークショップの報告は資料5の方で、バスタの検討部会からも説明があるかと思います。最後に、事項の4番については、賑わい創出社会実験、シンポジウムの報告という事で12ページから16ページに記載があります。この辺りで何か質問あるいは、発言あれば承っておきたいと思います。特にないようであれば、後に時間も取れますので、次の事項に進みます。

- 【5. 第8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>

ありがとうございます。資料5の10ページ以降を主に説明いただきましたが、それ以前のところは、それまでの検討部会等で報告されているので割愛されたと思われます。10ページの新旧対照表で、「施設最大案」をベースにすることとなった報告がありました。それに対応して、11ページ以降で詳しく説明していただきましたが、建物配置、緑化・広場検討について、図面に旗上げされた四角囲みの中に、新たに検討された内容が基本的な考え方として箇条書きになっています。それらの変更内容について、報告いただきました。面積についても12ページで、交通機能とにぎわい施設のそれぞれの考え方、面積の目安、について説明いただきました。13ページ以降、図については詳しく説明はありませんでしたが、基本計画に反映していく中で大切になります。枠組みについての記載になりますので、個別具体や詳細ではないですが、建物配置ならびにどの施設にどのような機能を配置するのかを示す図面になっています。色分けの凡例を見ていただくと、交通機能はブルー、

公益機能はグリーン、利便機能はオレンジとし、グラデーションがかかっているところは、明確な境目はなくて一体的に整備されていくという主旨でこのような表現となっています。14ページでは、緑化・広場の考え方について、第8回バス部会やデザインワーキンググループの報告の中でも出ていた意見として説明いただきましたが、とりわけ緑化・広場については、西島に対して様々な意見を出していただいています。バスの待ち行列のスペース確保の観点、高木並びに図面上には表記できていませんが、低木・灌木類の施設緑化、西島の中の緑化広場の整備については、詳細検討しないと把握できないところもありますが、大きな方針としては先ほど説明があったような意見があります。16ページ目からは事業スキームに関しての内容になります。16ページは考え方の基となるタイプ分け方で、具体的には18ページで C-2のコンセッション方式として公共の方で建設、設計を行い、民間は管理運営、収益施設の運営をするという方針になった点について報告がありました。そのスキームの選定については19ページにどのようなフローで検討されたのかが書かれています。21ページは、今後、具体的に設計が行われて施設整備に移っていく中で、きちんと考え方を整理しています。コンセッション、C-2方式が前提となっていますが、とりわけ施設工事についての役割分担はどうなっているのか、A 工事、B 工事、C 工事、行政側、民間事業者側と役割分担が書かれています。22ページが、事業者公募に向けた手順で、最後がスケジュールとなっています。これらについての質問、発言があればお願いします。

<A 氏>

説明の中で14ページの緑化・広場について、高木については今あるクスノキをなるべく残すような主旨を私がデザインワーキンググループでコメントしましたが、必ずしも今の木を残すことを最優先とするという意味ではなくて、バスの利用者の皆さまが、夏の暑い時にちゃんと遮熱対策が出来るように、新たに高木を植えることの方がむしろ大事だと思っております。レインガーデンに加えて、高木も是非新しいものを植樹して欲しいという意見になります。

<事務局>

承知いたしました。今いただいた意見も踏まえて、案を報告したいと思います。

<B 氏>

C 氏から説明があった中で、11月7日のバス部会での意見につきまして、1点お願いがあります。デザインによってバス待ち行列の捌きを解決していただきたいです。特に朝の通勤、通学時間帯がある中で、人手を極力減らし、デザインの的に自然と人が整列し、誘導を促す人手が不要な仕組みを検討いただければありがたいと思います。また、13、14ページの図面で、今回はバス内の建物の配置がメインの議論でしたが、バスが停まるギザギザの形状についても、将来的に連節バスを増やしていく事も考えられるため、連節バスの正着を配慮した形状を、今後検討いただきたい旨、バス部会で発言しておりますので、認識していただきたいです。

<座長>

ありがとうございます。1点目は、特に通勤通学の朝の待ち行列について、スペース的な事、デザインの事も併せて、どのような工夫提案が検討出来るかという課題出しをいただいたという認識です。それから2点目も、バスベイ形状の連節バス等への対応、柔軟性について、これも課題提示という事で意見いただいたと思います。C 氏いかがですか。

<C 氏>

待ち行列についての意見に対しましては、確かに11月7日のバス部会の中でも意見いただいております。事務局で確認したところ、今も通勤通学の時間、ピーク時に80人ぐらいの待ち行列ができているのを確認しております。今回のバスが出来た際には、確かに現在商店街のところと同様に直進的に並ぶスペースが出来るかというところは難しいかもしれませんが、折り重なるように曲がって並んでいただければ、100人弱程度並べるスペースが確保でき、空間上それぐらいの余裕はあるという事は確認出来ています。ただ、バスが出来た際にどういった形で実現していくかにつきましては、現在検討段階で、施設の大きさや配置についても概略レベルですので、今後それらが決まってきましたら、実際に人がどうやって並んだら、どのぐらいのスペースが確保できるという事も詳細に落として、100人弱並ぶことができる形の絵も、事前に協議・相談をさせていただきたいです。2点目の連節バスの関係も11月7日の時に意見をいただいていたかと思いますが、その

際には西島の右下、ノコギリ型のバス停の3つを連節バスが停まるかもしれないのでノコギリ型ではなく直線型の方が良いのでは、と意見をいただいています。今後、交通安全上問題ないか、設計の観点も踏まえて計画していきます。これも、最終的に決定するまでは、現在の形で設計に入っていきたいと思いますので、今後も協力いただければと思います。

<座長>

ありがとうございます。D氏、よろしくお願いします。

<D氏>

10ページですが、樹木の伐採や移植をするというのは分かりますが、右端に書いてある「他の樹種への変更を検討」とは、どのようにするのか伺いたいです。

<座長>

ありがとうございます。では、事務局お願いします。

<事務局>

どのようにというのは、具体的にどういった樹種を植えるかという事でしょうか。

<D氏>

それも含めて、移植や伐採をするということは、今ある樹木を減らしていくという事になります。そのため、それに対応する樹木を植樹するのでしょうか。

<事務局>

ご発言の通り、伐採したらその部分に木を植えるのではなく、当然ながら新しい空間が生まれ出されますので、その新しい空間に合った樹種を選定して植樹していくことを考えていきたいと思えます。具体的にどの場所にどの種類のを植樹するかは、これから考えていきたいと思えます。

<座長>

現段階では、具体の何か樹種、あるいは位置が決まっている訳ではなく、基本的な考え方として今説明していただいたような内容ではどうか、ということかと思えます。

<E氏>

14ページの図で、建物③、④が設置される事になっていまして、その前に歩行者動線がずっと続いているということは、③、④の建物は南向きに店舗がつくられるという前提でしょうか。まだ検討段階かもしれませんが、可能であれば③、④の建物の北側に歩行者動線がずっと繋がり、駅に向かって行く形をとっていただくと、1番街商店街のアーケードと③、④の前の動線が一体となって、明るい街や賑わいづくりとしては最適な形になるのではないかと思いますので、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。C氏お願いします。

<C氏>

今いただいた意見は、14ページの東西を通る動線が今は③、④の下にあるのですが、上に行く方が良いのではないかと意見ということかと思えます。14ページで示した案というのは、駅前デッキと東西デッキを一直線で結ぶような動線になっていますので、景観上、眺望上また、オープンスペースを有効に確保できるといった観点からも、この案が望ましいのではないかとお示したところです。いただいた意見を踏まえて、例えば動線上から商店街を望んだ時に、施設③、④が障害とならないように、歩く視点で、建物をどういった形でどこに建てるのか、建物の側壁の部分を透明にする、施設に入る入口を動線側からだけではなくて、北側、南側からの両方から入れるようにするなど検討を行いたいと思えます。今後はいただいた意見も踏まえ、検討して決めていきたいと思えます。

<E氏>

ありがとうございます。現在の状態だと、施設③、④の北側が壁面になってしまう可能性がある。やはりまちとしての明るさや賑わいからすると、壁面になってしまうと、商店街からは裏側が見えているという感じですから、できれば動線は北側に通し、施設③、④のところでクランクし、次の島の方へは直線で結ぶ形にしても決しておかしくはないと思いますので、是非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。おそらく、21ページ目の工事区分としての役割分担を示した模式断面図をご覧いただくと、あたかも壁が出来てしまう断面、模式図になっているので、確かにその様にご懸念される事があったのかと思いますが、今C氏から、説明があったように、西島、交通施設のスペースをいかにして最大有効に活用していただけるか、これはバス利用者の待ち行列のスペース、折り返しの方法等も併せての検討となると思います。それから、レインガーデンの考え方に基づいて、あるいは夏の日射を避けるような日陰をどうやって作っていただけるのかという施設緑化の話や、D氏からお話しいただいたように、賑わいという意味でいうと既存樹木の諏訪栄側に対する景観的な効果、波及という事もあると思います。総合的に考えていくことになるだろうと思います。今日お示ししている資料そのものは、大きな考え方として、C氏がおっしゃったように、駅に繋がるデッキから西島を通過して東まで、横断デッキも含めた見通しという事と、実際動線としても折れ曲がりになるべく少なくスムーズに流れるような機能の要求という点も併せて、総合的に考えていかざるを得ないところもあるので、基本的な考え方をご披露いただいたと理解しています。指摘があった点については三重河川国道事務所の方でも詳細検討されると思います。今はまだ詳細検討になる前の段階ですが、基本的な考えという事で理解いただくと共に、今いただいた意見については課題として位置づけていきたいと思います。

<F氏>

バスタ検討部会にお願いする事ではないかもしれませんが、検討が始まる当初から色々とお願いを申し上げてきた、諏訪栄町地区へのアクセスについて、諏訪栄への車でのアクセスや搬入路等については条件が悪くなると感じています。西島は、一般車は入れないという状況がありますので、それはやむを得ないと理解はしていますが、諏訪栄の住民からは、送迎が遠くなる等の個別の意見を伺っていますので、今後の検討の中で、バスタの計画と連携し、近鉄四日市駅周辺整備の中で、諏訪栄への一般車の送迎や搬入などについての検討を更に進めていただきたいと思います。スターアイランド跡地の開発もございまして西町線の方でも、道路の改変も出てくるかと思っていますし、ディアの地下駐車場のなかでアクセスを確保する事も可能と聞いた事もあります。住民の方々の不安も解消される方向で検討いただけると良いと思います。

<座長>

ありがとうございます。これは都市側の話だと思いますので、事務局お願いします。

<事務局>

ありがとうございます。商店街を抱えていますので、特に荷捌きの問題や、送迎といったものが課題になるかと思っています。特にバスタといった施設の中へは、乗入れの整理が行われますので、それ以外の部分につきましては周辺の道路やディア四日市の協力をいただきながら、そこで捌いていただくといった事も含めて、これから検討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G氏お願いします。

<G氏>

14ページですが、前にも質問しましたが、地下駐車場の入口が、横断歩道と自転車の通り道になっています。これは、入り口を歩行者が横切るのでしょうか。どのようになるのか図面を書いて欲しいと前にも言いましたが、一向に改善されていません。駐車場へ入っていただく利用者が大変危険だという事をずっと思っています。

<座長>

これは14ページの図面中央より少し右の⑥と書かれた建物が書かれている上の地下駐車場への車路と、歩行者動線が交差しているところのことですね。

<G氏>

そうです。

<座長>

では、事務局いかがでしょうか。要するに、歩行者動線、自転車動線と地下駐車場車路の安全性という事かと思えます。

<事務局>

以前より、G氏よりこのような意見をいただいていたと思っています。いただいた時も、入口と歩行者動線等々が交差するというところは計画で説明させていただいたところです。懸念があるという事を以前からも聞いている中で、注意喚起をどうやっていくかが重要になってくるかと考えております。路面サインや標識等による安全対策を、今後の対応は設計の方に大きく関係してくるかと思えますので、国とどういう設計が出来るのか十分に考えていきたいです。

<座長>

ありがとうございます。設計段階に入っていく中で、設計でどう解決できるかという課題も含めて位置付けされていく必要があると思えますので、安全確保という観点から検討よろしくお願ひします。これも課題提示いただいているという認識かと思えます。後にも時間がとれると思えますので、次の事項に進んでもよろしいでしょうか。

【6. 中央通り再編基本計画とりまとめの方向性について】

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した。なかなか分厚い資料ですので、今説明いただいたところの頭の方からもう一度レビューしたいと思います。説明は、22ページからしていただいたかと思えます。先ほどもF氏から指摘がありましたが、特に荷捌き車、一般車のアクセスについて、地域の皆さまへの事業説明等でも意見をいただき、あるいは事業者にもヒアリングをかける中で、後半でも説明いただきましたが、新たに追加したところとして、荷捌きスペース追加というのが出てきました。これは全体計画では、22ページに示されているところです。F氏から指摘があったように、バスタエリアのみならず中央通り全体についても、基本的には22ページに記載している考え方を踏まえながら、課題としてもう少し改善できる場所があれば、反映いただくといい事だと思います。それから、説明を繰り返す必要はないと思いますが、大事なポイントとして28ページについては、先ほどのバスタ検討部会の報告でもありましたが、西島、東島のグリーンインフラについて、基本計画のとりまとめの中では、グリーンインフラの整備という項目の中で、バスタエリアについても中央通りの重要な施設の位置づけとして記載があります。そこについて、赤字で追加して記載いただいています。ここは前回から変わっているところです。30ページのところは、円形デッキについて、赤字記載のとおり確定をしていますので、それに基づいた記載が書かれています。絵については、64、65ページにあるパースが最新案となります。35ページのところは、駅西の先行整備区間と呼ばれ、すでに整備が始まっているところです。これも前回、課題としていただいていた伊勢茶のモニユメントと特産茶展示園の移転先について、市民公園内、先行整備区間内で移設という説明をいただきました。36ページも大事なところですが、資料6の改変点で、2点目の重要な項目という事で、JR 四日市駅前広場についての記載をより具体、あるいは前回以降進捗があった内容を反映するように、記載が変わってきているところです。特に赤線のエリアは、36ページに記載されているとおり交流空間としています。前は交流広場といった書き方だったと思いますが、交流空間と記載を変えていただきながら、公的施設の立地を別途検討という事で、市の方でもこれから検討いただくのですが、駅前広場範囲全体を点線で明記したうえで現道については、現道の形状を残していくということに変わっています。36ページのところは、そのような主旨です。同じような内容が40

ページにも書かれています。これは災害時の使われ方ですが、災害時にもこの JR 四日市駅前広場は機能するという事で図面の方は修正いただいています。42ページ以降は各エリアのデザインについて進捗のあったところは変更点を逐次、図面の方へ反映していただいています。細かいところもあります例えば、44ページのバスタの断面図は新しくなっているかと思えますし、45ページは先ほど説明があったとおり、荷捌きが2台追加になっています。それ以外にも先ほど説明いただいたとおりですので、ここはご覧いただければと思います。49ページのところは、個別施設の設えの考え方で、主要構造物、特に景観的にも非常に波及が期待できる、あるいは影響が大きいことについて明記いただいています。これらも含めて、中央通り全体を極力統一した設えにしていくということです。下の断面図もアップデートされていると思います。51ページからはバスタについて、先ほど説明いただいたように57ページなども変更があり、60ページ以降は将来イメージになります。後半は先ほど説明いただいたとおりです。そして、今後の進め方では、多主体とよく言いますが、官学民、市民、地域の組織の皆さま方、共同で進めるまちづくりの基本的考え方が74ページにあります。国道1号から東側の JR 四日市駅までの管理運営の想定、現段階で想定される民間活力導入を含めた管理運営のイメージということで、例えばこのような管理運営の方法をとると、こういった空間や場所の利活用がより一層活発になるのではないかとというような先行事例の写真等が載っています。資料6について質問があればいかがでしょうか。

<D氏>

29ページですが、ゲリラ豪雨対策にも寄与するレインガーデンは、今後の設計段階の排水検討等とセットで検討を行うという文言が書いてありますが、中央通り全体で雨水対策は、どのようにこれから進めていくのでしょうか。また、バスタの辺りでは、資料5の中の14ページに、東島と西島の舗装を透水性の舗装にすると書いてあります。この浜田というところは、文字通り、大きな地震が起こった時に液状化になる可能性が非常に高いところなんです。透水性の舗装で、地下へ水を溜め込んでしまうと、もっと災害がひどくなるのではないかと懸念が見込まれます。それも含めて、浜田貯留管は、完成して導水管を取り付けるという形で進んでいますが、中央通りにおける雨水をどのように捌いていくのかをお聞きしたいと思います。

<座長>

ありがとうございます。いかがでしょうか。

<事務局>

中央通り一体の雨水対策という事で、いまD氏からご紹介いただきましたが、全体として貯留機能を高めるために、浜田貯留管は施工を進めています。現時点で中央通りの再編に合わせて取組んでいく対策としては、既存の中央通りで入れてある管の排水能力や流出抑制機能を上げようとしております。指摘いただきました、このレインガーデンにつきましても、レインガーデンに一回雨水を浸透させて溜めて、それを下水の雨水管に流し込むといった検討をすすめている状態です。雨水浸透という面では、バスターミナルのところにつきまして、透水性舗装という話もありますが、今回中央通りの歩道をつくる中でレインガーデンを設置して、それを雨水の排水管へ排水するというような仕組みを取り入れています。そういったところも含めて雨水をレインガーデンに集めていくという構造にして最終的に雨水の排水管に排水させていくよう取り組んでいる状況です。

<D氏>

今までは、少し雨が降ると中央通りの雨水がほとんど浜田地区の方に流れ込んできて、いわゆる内水氾濫の形になっている現状です。そういう事も含めて、対策をとっていただかないと、せっかく良いものを作っても、水に浸かったというような声が上がると、何のためにやったのだという事になるので、しっかりと検討していただいて、災害がゼロになるようなものに作り上げていただきたいと思えます。

<座長>

ありがとうございます。何か補足でありますか。事務局、宜しく申し上げます。

<事務局>

特に、急激に雨が降った時には、今まで道路上が水浸しになって、それが流れ込み、かなりご迷

惑をおかけしていました。まずその一因としましては、降った雨が貯留管に入っていくまでの間がネックになっていて、直ぐに流れていかなかったという問題がございました。これに合わせて増強をかけていくということで、速やかに流れる対策を行うこととしております。また、幅員70mという非常に広い道路ですので、舗装のところに雨が一気に降りますと、水が流れてくる量も相当な量になりますので、そこを少しでも浸み込ませるため、レインガーデンや透水性舗装を併せて使う事で、そのピークを少しカットして、出来るだけ雨水管に負荷をかけないといった形の設計を進めておりますので、雨水対策については、そういったものを並行して進め、先行整備区間の整備の状況も見ながら、順次、更に万全な形になっていくように作ってまいります。

<座長>

ありがとうございます。続いていかがでしょうか。

<H氏>

いくつかあるのですが、まず1点目。このようなバスターミナルの整備、中央通り全体の整備が進むと、自転車レーンも出来るので自転車の利用もかなり増えるだろうと思います。全体的に駐輪施設を用意していただいておりますが、特に駅周辺はもっと必要だと思っています。北の方にも駐輪施設があったと思うのですが、想定として駐輪場の台数がこれで十分なのか、そしてそこへのアクセスという意味で動線が確保されているかというのを確認させて下さい。2点目は、バスタ部会でも出たのですが、バリアフリーを今一度確認して欲しいという話がありました。中央通り全体でこのバリアフリー、車いすをご利用の方々、あるいは視覚障害をお持ちの方々にとって問題ないのかどうか、今一度確認いただくとよろしいのではと思います。3点目ですが、これも決まったものだと理解しつつも、64ページの円形デッキです。これは恐らく今回の中央通り再編の目玉、シンボリックな施設になり得ると思っています。色々なところで、この様なパースがクローズアップされ、写真が日本だけでなく世界各国へ出ていくのだろうなと思っています。これが、ザ・四日市になっていくと思いますが、その時に、このメッシュフェンスは、やはりさみしいなと思っております。もちろん事業費の関係で、非常に厳しいからという事もあるとは思いつつも、やはり30年、50年続くその時に、四日市の顔として相応しいクオリティ、そしてデザイン性というのを考えた時に果たしてこれで良いのだろうか、今さらですが思ってしまう。もしも検討の余地があるのであれば、いま一度考え直していただいても良いのではないかという気がしております。

<座長>

ありがとうございます。1点目は、自転車、駐輪関係です。いかがでしょうか。

<事務局>

まず、駐輪施設のところについてですが、基本計画に書いてあるのは、中央通りのところに配置出来たら良いといった視点で描いております。指摘の通り、自転車というのはもう少し面的に捉えていけないといけないという認識をしております。新たに色々な施設が出来るといった事もあり、今一度、駐輪場の需要をチェックしながら面的に検討していけないといけないという理解です。こちらの基本的な考え方としては、この様な配置、例えば JR 四日市駅前のところにも駐輪施設を設けるという形で描かせてもらっていますが、検討を進めてまいりたいと考えております。2点目のバリアフリーは、再度チェックする必要があるというところで意見いただいております。現在、詳細な設計に入っておりますので、今一度チェックをしっかりと徹底していきたいと考えております。3点目は、デッキのメッシュフェンスについて意見をいただきました。こちらはちょうど設計をしているところですので、こういったデザインがシンボリックなものに相応しいかといったところでしっかり選定をしてまいります。

<座長>

ありがとうございます。

<H氏>

1点目は、障がい者という意味では、障がい者用の駐車スペースをどのように配置するのでしょうか。また障がい者の方々が、何処にアクセスするかによっても配置も違って来るので、そちらの確認もお願いしたいです。3点目は、メッシュだと風も通ってしまうので、そういう意味でいろいろ

ろな不具合も出てくるので、機能とデザインを含めて是非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。B氏どうぞ。

<B氏>

先ほど、H氏からバリアフリーの話が出ましたが、当然、四日市でもバリアフリーの基準は持っているかと思いますが、三重県のユニバーサルデザイン推進まちづくり条例、整備ガイドラインに沿っていると認識してよろしいですか。

<事務局>

もちろん認識しています。チェックしてまいります。

<座長>

よろしいですか。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。絵の話が出てきたので確認も兼ねてですが、64ページ、65ページあたりのイメージパースは、【図修正】最新計画反映済と書かれているので、市長へのデッキデザインの報告以降の最新版だと理解はしています。例えば65ページの駅の接続デッキについて、デザインワーキンググループで議論した時に、雨がかり等で、ガラスは全屋根にすると書いていましたし、絵では転落防止、手すりは縦格子に見えていますが、これは意図的に変えているのでしょうか。ガラス屋根の範囲等については、もう一回アップデートされると理解して良いのでしょうか。

<事務局>

こちら、デザインを公表した時の若干古いものです。おっしゃられるように、鉄道と結ぶところも、全屋根でいくように更新をかけてまいります。

<座長>

あえて、「【図修正】最新計画反映済」とは書かない方が良くないかと思いました。こうやって見てしまうと、もう最終版だと思ってしまいます。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。一旦ここで資料6については終わらせていただいて、資料4の最後の方になりますが、「今後の進め方」について、よろしくをお願いします。

【7. 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。18ページ、19ページ、令和4年度の年度末に向けた今後のスケジュールという事で説明いただきました。ここについていかがでしょうか。何かお気づきのところがありましたら、発言いただければと思います。少し時間がまだありますので、全体を通して改めていかがでしょうか。

<I氏>

今回の事項とは少し外れますが、今回のバスタであり中央通りの再編計画について、今後、三重県とどのように連携を図っていくのか、計画がもしあれば教えていただきたいです。この計画の先に、港まちづくりへも繋げていく構想もありますので、県との連携というのも必須かと思っておりますので、もしよろしければ教えて下さい。

<座長>

ありがとうございます。事務局よろしいですか。

<事務局>

この会議の中には三重県にも出席していただいています。まずバスタの方につきましては、国交

省と三重県、四日市市の3者でこの整備計画を取りまとめております。当然三重県の財政的な負担もありますので、引き続き色々な関わりを持って進めていけたらと考えているところです。一方で中央通り全体の話ですが、これは市が国の支援をいただきながら整備を進めていますが、この基本計画も「港へ結ぶ」というサブタイトルも付けているところです。四日市市の中でも政策推進部を中心に港との連携もありますし、我々も引き続き連携して取り組む中で三重県に支援をいただく時にも色々な関わりがございますので、今後も引き続き連携を図らせていただければと考えているところです。

<座長>

I氏、よろしいですか。

<I氏>

ありがとうございます。

<座長>

他にいかがでしょうか。

<F氏>

バスタの計画の中で、施設配置の形態についての検討をお願いしています。①～⑧までの各施設について、施設最大案ということで、今回変更では規模的な事も記載いただいておりますが、例えば西島の辺りはかなり制約があり、この様な規模は適切なのかと理解出来るのですが、東島の方へ行けばかなり自由度もあって、今後色々なプランを検討していくにあたって、この規模、あるいは配置がどれくらい制約されていくものかどうかという点について、分かる範囲でお知らせいただけたらと思います。

<座長>

ありがとうございます。主に東島の話かと思いますが、C氏から何かあればお願いします。

<C氏>

今回報告させていただきました、「施設最大案」というのは、過年度から「最小案」や「最大案」が示されてきたのですが、今指摘のあった東島に施設をもう少し設ける事は出来ないのかといった意見だと思います。元々この施設の数というものについては、特に東側は、緑化や広場といったものを設けながら、配置可能なところに施設を設けるという事で、基本のところはそういった計画で考えられてきたことだと思います。したがって、これから検討する中で、施設を更に9個目、10個目作るという事は、今のところ、考えていません。

<座長>

ありがとうございます。事務局、お願いします。

<事務局>

今回、「施設最大案」を出していただいたという事で、おそらくコンセッション事業者の公募等で聞かれると思いますが、西島については、応募する側として、運営のしやすい方向になってきているのかと感じています。一方で、東島の場合には、中央通り全体の議論の中で、広場を作ってまち側で利用出来ると良いといった話も出ておまして、コンセッションでどういう事業者が決まるかというところがありますが、東島の活用については、コンセッションの事業者と連携して、賑わいを持たせるような店舗を作っていく等になるかと思っています。現在の案は仮の形になると思いますが、賑わいを創出していくような事に対して積極的に関わっていきたいと思っています。

<座長>

ありがとうございます。

<F氏>

今後、事業者の提案が募集されていくと思いますが、それに基づいてこの配置とかあるいは若干

の規模については修正の余地もあるというように理解してよいでしょうか。

<C氏>

配置や規模については、先ほどの資料の中でも説明させていただきましたが、最終的に運営事業者の方が決定しましたら、そちらの運営事業者と協議の上で詳細のところは決めていきたいと思っております。あくまでも本日示した内容は、事務局の案という事になります。

<F氏>

よく理解できました。

<座長>

ありがとうございます。先ほどG氏からも、重ねて質問があったところは、今の東島の⑥番の建物と地下駐車場への車路の取扱いの関係を安全確保の観点からもう少し詳細に検証できる図を作図して確かめられるようにしてほしいという課題提示だったと思います。今のF氏からの意見も東島に関して建物の規模についての質問が上がりましたが、これからコンセッションが進んでいく中で具体的な計画検討に入っていくと細かな点で確認を有するところが出てくるかと思うので、それについては1つ1つ作図して、あるいはコンセッション事業者との協議の中で、希望などは検討の範囲がどこからどこまでなのか、最大どのあたりで幅が出てくるのかも含めて情報共有いただきながら検討いただく体制を詰めていただければと思います。他にいかがでしょうか。

<副市長>

内容については事務局の方とこれまで情報共有してしますので特に意見はありませんが、本日も関係者の方々に集まりいただきまして熱心な議論ありがとうございます。市としては、国あるいは県、それから関係者の方々と一緒になって事業を推進していく立場です。是非、今後とも支援・協力賜りたいというお願いとともに、先ほどおっしゃいましたが、県は今のところ土木部門の方でインフラ整備についての関わりを持っていますが、港に関しては、県の商工部門になってきます。県と市が一緒になって負担を出し合いながら運営している四日市港管理組合もありますので、港の方も一緒になってやっていくことによって県の関わりは変わってくるかと思えます。先だって、今年度の知事と市長の対談でもそのあたりを相当突っ込んだ議論もさせてもらっていますので、そういう意味では県にも是非いろいろな面で協力いただく方向で今後も進めていきたいと思えます。いずれにしても、既に工事が始まっておりますが、これからが整備の本番になってきますので、是非皆様の協力を賜りながら、事業を推進していきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。

<三重河川国道事務所>

ありがとうございます。バスタについては大変お待たせしてしまったところもあったかと思いますが、いよいよ工事の発注や事業者の選定に入ってきている中で、本日も色々詳細な意見もいただける段階になったかと思っております。そういう意味では、少しずつですが進捗していていると思っております。また、そういった工事あるいは事業スキーム、また本日いただいた様々な意見について、我々の方から皆様に説明等させていただいて、意見もいただきながら進めさせていただければと思っておりますので、引き続きどうぞよろしく願いいたします。

<座長>

ありがとうございます。

<H氏>

もうここまで進んできていますので、改めて言う事もないですが、バスタの施設配置に関しては、先ほどいただいた意見等もありますし、先ほどC氏からも紹介ありましたとおり、コンセッションの事業者等によって柔軟に対応いただけるというような体制構築を検討いただいております。おそらく国の事業としてはなかなかこうした整備はないと思えます。本当は仕様書が決まっています、そ

れに従って設計・工事していくのが通常ですが、今回の場合は非常に特殊ですので、そういう柔軟な対応が可能な体制づくりをつくっていただいております。そういう意味では、三重河川国道事務所の方々、中部地方整備局の方々にはすごく努力いただいていると思っています。国はそのような体制をつくっていますので、是非この事業を成功させていく必要があると思っており、そのためにも、地元の方々、そして日本中の方々、いろんな方々の協力を得ながらやっていければよいと考えております。是非これからも、よろしくお願ひしたいと思っております。

<座長>

ありがとうございます。

<A氏>

ありがとうございます。この事業が具体的に進んでいく中で、今日も色々ありましたけれども、細かい部分でいろんな調整がこれからも出てくると思います。その時に重要なのは、調整する時には目の前のある部分をみてどっちにしようかということを選んだりするわけですが、時々やはり基本計画に載っている基本的な考え方とか方針に立ち戻っていただいて、調整する内容がちゃんと元々思い描いていた基本方針に沿っているのかどうかの確認は色んな局面でお願いしたいと思ひます。引き続きよろしくお願ひいたします。

<座長>

ありがとうございます。それでは、会場の方々もよろしいでしょうか。本日の資料にも掲載されておりましたが、74ページくらいからの今後の進め方のところで、事業者も含め、民間の企業の方々、地域の市民の方々、行政の方々、専門家の方々、継続的に事業が長いですので、都度計画検討を入れながら事業化していくようなマネジメント型とでもいうような進め方になっていこうかと思ひます。さらに、公共空間の新しい管理運営の仕組みというの、四日市市の方でも想定されて、資料の中にも記載されておりますので、まだまだ基本的な枠組みの想定イメージですが、こういうものが現実的に具体化していく進め方を是非とも引き続き検討・実施いただけると良いと思ひます。よろしくお願ひいたします。それでは、これにて、今日の調整会議を終了したいと思ひますので、事務局にお返しいたします。

—以上—