

## 第1回 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 会議録

■日 時 平成29年3月28日(火) 13時00分から15時45分

■場 所 四日市商工会議所 1階 会議所ホール I

### ■出席者

(学識者)

有賀隆委員、松本幸正委員、村山顕人委員

(交通関係者)

笹川耕司委員、太田裕治郎委員、尾崎彰委員、高木修司委員、  
大西史人委員 加藤佳則委員代理

(商業事業者)

梶間隆弘委員、秋田和伸委員、中村裕行委員、堀木直弘委員

(市民・利用者)

山路和良委員、久志本敦史委員、阪早苗委員、岡本登喜子委員

(市)

塚田博委員

### ■議事

1. 市長あいさつ
2. 委嘱状および任命状の交付
3. 委員長の選出
4. 近鉄四日市駅周辺等整備に向けて
  - ・現状と課題について
  - ・課題や将来像などの意見交換
5. その他

### ■内容

#### 1. 市長あいさつ

私は昨年11月の市長選で当選し、12/24から市長の任に就いています。私は選挙の際、「31万人元気都市、四日市」にしていくことを強く訴えてきました。

私が所信表明の際に掲げた7つの基本方針の一つに「まちの賑わい」があります。まちの賑わい無くしてこれからの四日市を考えることはできません。四日市は三重県で人口ナンバー1の都市です。人口規模も経済規模も大きく、三重県をけん引していく街でなければいけません。近鉄四日市駅周辺は三重県最大の繁華街でもあります。このようなまちの賑わいをどのように維持・拡大するかが、この委員会の大きなポイントになると思っています。

昨日、中心市街地の拠点施設の検討会議がありました。新しい図書館を中心市街地に誘致しようとする取組みです。これと近鉄四日市駅周辺整備との2つの取組みがこれからの20年後・30年後の四日市の明暗を左右するプロジェクトとなると考えています。中心市街地の賑わい無くして四日市の先はありません。皆様方には、20年後・30年後の四日市を見据えた活発なご議論を頂きたいと思えます。人がたくさん行き交い、四日市がキラリと輝く、力強いパワーを発信していける近鉄四日市駅周辺にしていきたいと思えますので、お力を賜りたいと思えます。

#### 2. 委嘱状および任命状の交付

市長から各委員へ交付

### 3. 委員長の選出

有賀隆委員が委員長に選出される

<委員長就任のあいさつ>

私は都市計画、設計・計画の分野で研究教育をしています。四日市市は、最初の都市計画マスタープラン策定や中心市街地活性化、まちづくり3条例といわれる条例を作った際にもお手伝いしたご縁があります。また、霞4号幹線などの港の計画にも一部携わりまして、そのような意味でご縁を感じています。

今回の委員会が検討テーマとする近鉄四日市駅周辺は、四日市にとって欠くべからず、極めて重要なエリアであることは御承知のことと存じます。戦後72年経ち、戦災復興の中で四日市駅が今の場所に移されて以来中心市街地として形成されてきた歴史・文化の詰まった場所です。それとともに、四日市は港湾を中心とした産業都市でありますし、三重のみならず東海地域全体の産業を牽引する役目を持っています。郊外には良好な住宅地、農地が広がっています。その意味で、この中心市街地は、港と山沿いの住宅地、働く場所と住む場所の真ん中であって、様々な経済交流をする場所であることに違いありません。

これから中央リニアが開通し、インバウンドなど様々な新しい利用者が想定されます。利用者を掘り起こさなければいけない、このような人々が街を訪れて頂くことを想定しなければいけません。これも良好な住宅市街地を作るとともに、魅力的な中心市街地があつてこそと思います。この検討委員会で市民が主役になる中心市街地になるとともに、新しい利用者の方々にも四日市を訪れてもらい、顔づくり、玄関口として、そして街を代表する中心市街地になるよう、委員の皆様方のご見識・お知恵を頂きながら成案を取りまとめたいと思います。

#### 4. 近鉄四日市駅周辺等整備に向けて

- ・現状と課題について  
資料に基づき事務局が説明。
- ・課題や将来像などの意見交換

##### <委員長>

議論の切り口として3つの視点から説明をいただいた。第1回の会議であることから、まずは皆様からご意見等を頂戴したい。

##### <A 委員>

私自身、鉄道事業者であるとともに、街の一員として賑わいについて大事だと思います。その中でも、鉄道のお客様をバス・タクシー・自転車・歩行者・キス&ライドに連携する意味で交通結節は大切な要素です。今の近鉄四日市駅を見ていると、課題として挙げて頂いた点はそのとおりだと思います。私としても、より皆様が利用しやすい駅になるように意見を述べます。

視点③についてですが、これほど立派な並木は珍しく、シンボリックだと思います。しかし並木の地面は土のため、せっかく並木があっても木陰でゆっくりしたり子供を遊ばせようにも、所々にベンチはありますが、あまり多くの方に利用されていません。事例紹介された仙台市など多くの地方都市では街中に並木があり、その下を多くの歩行者が通り、子供たちが遊び、若者が会話をして賑やかになる、あるときにはイベントを催しています。今回の委員の話を受けてからは、もっと賑やかで楽しいイベントができるのでは、と想像します。

今課題となっている近鉄駅とJR駅の間にも位置しますし、もっと活用するならば、今は車線の左側がバス乗場になっているものを車線の右側をバス乗場にする発想や、並木のある中央側に人が集まれないか、車道横断時の安全を考えるならば歩道橋の設置などが必要かもしれませんが、せっかく幅の広い並木空間を大いに活用できるのではと考えます。これによって、鉄道・バス・自動車等の結節を良くすることを考えてはどうかと思います。

##### <委員長>

視点②③の両方に関わるご提案も含めたご意見を頂きました。中央通りの緑樹帯にバス乗場を設けるとのアイデアは、私自身も気づきませんでした。御提案頂いてハッと思いました。委員会で引き続き検討させて頂ければと思います。

##### <B 委員>

3点の視点はよくまとまっています。この視点でよいと思います。

課題がふさわしいかを見ますと、視点①の課題「近鉄四日市駅西口を人が集えるような空間にしてはどうか」は素晴らしいと思います。いろいろな都市の駅の発展や中心市街地の発展を見たときに駅前広場の環境空間は重要な要素です。そのような空間にするのは素晴らしいことですが、ただしそれとセットで様々なことを考える必要があります。

また、回遊性も重要ですが、ここでは中心市街地側の回遊が欠けていて読み切れていません。北側にかなりの回遊があるのを生かすのか、あるいは南側にも回遊を生むかで大きく違います。

四日市ではふれあいモールを中心とした回遊が重要なため、それを生かすのも一つの方法です。一方でくすの木通りを生かすのも一つの方法です。言いたいのは、そもそも中心市街地の回遊をどのように置いて、駅前からどうつなげるかを考える必要があるということです。

2番目として気になる点があります。基本的な考えです。人ひとりが駅前広場を使うことに対する平等性といった考え方です。その観点から車1台に与える空間とバス1台の空間を考えると、バス1台に80人が乗っているとすると車1台より80倍の権利があるべきということです。そのため多くの駅ではバスが最も駅に近い場所に来て、多くの方がスムーズに乗降しています。ところが資料ではタクシーや送迎スペースが駅直近とあります。車中心の街とはいえ、20年・30年後にこれで良いのでしょうか。大変心配です。これは先ほど言った「人が集える空間」にも関係します。それとの兼ね合いでどう考えるかです。多くの方が利用し優先されるべきバスをどこに置くか、その空間をどう使うかによってはありうるかもしれませんが、基本的には多くの方を乗り降りさせる空間をできるだけ駅の近くに置くほうが効率的です。

また、視点②を考える上では、通過交通をいかに排除するかが重要です。中央通りには大変良い空間がありますが、通過交通を排除することでもっと良い空間を構成できます。周辺の道路整備状況も考えながら通過交通を排除し、無駄な車を無くしたうえで考えるのがよいと思います。例えばヨーロッパではシェアードスペースといった考え方が導入されていて、車両・自転車・歩行者の通行帯を区分するのではなく、皆で共有して賑わいを取り戻そうとする考えもあります。このような発想を導入する可能性も出ると思います。

また、JR 四日市駅にこそ民間投資を促す工夫をするとよいと思います。近鉄四日市駅の賑わいについて書いてあることを JR 四日市駅でもできればよいと思います。

#### <委員長>

後ほどの意見交換の際に、ご提示頂いたような項目について触れたいと思います。

#### <C 委員>

この資料を見たとき、20年程前の学生時代に駅前広場の設計をする演習を思い出しました。当時は、「一時間にバスが何本・タクシーが何台来るからその分の交通施設を作るべき。車を中心に駅前広場を設計し、人間の空間についてはデッキを付けて立体的に作ればよい。」と指導を受けました。しかしこれは大きな間違いだと最近わかりました。

先週、フランスの都市計画の方と日本の都市空間について話す機会がありましたが、「なぜ日本は鉄道の駅を降りるとすぐバス・タクシー・自家用車に占領された空間があるのか。なぜ人のための空間がないのか」と言われました。ヨーロッパでは駅を降りると広場があって、イベントが開催されていたり、カフェがあったりする空間があり、その先にバス停などがあります。ワンクッションあって次の交通手段に乗り換えるのが多いことに気づきました。

四日市も同じ状況で、今は鉄道を降りるとバス・タクシーにすぐに乗れる設計が試みられています。ただ、いろんな空間的な制約から分散されていますが、このような状況であればむしろヨーロッパ型にして、まずは人間のための空間があってその向こうで別の交通に乗換えることもできるのではと思いました。幸いにも中央通りは広くて余裕があるため、A 委員もご提案

されたように中央通りを交通広場として作り変えて、車のための空間と人のための空間を入れ替えてもよいと思い始めました。

事例紹介で出た横須賀中央駅は私も仕事でよく行きます。鉄道を降りてからバスまで距離がありますが、その間に商業施設があり、買物してすぐバスで家に帰れるメリットがあります。これが商店街の活性化にもつながり、高齢者が中心市街地に来て買物をしてバスで帰るといった使い勝手の良い状態になっています。乗換の利便性だけを考えると駅前に交通広場を作ることになりますが、それ以外の効用もあるので、四日市では大胆に中心市街地の枠組みで対応できると思います。その意味で資料P8に記載の課題については賛同しています。

一つ追加頂きたいのは視点③のところですが、マンション建設が盛んで若いファミリー層を中心に居住者が増えているので、居住者にとっても憩える空間が中央通りにできればと思います。中心市街地ですので、外から人を呼び寄せたり、賑わい・おもてなしを考えがちですが、マンション居住者にとって近鉄の駅に近く、商店街に様々な店があり、それに憩える空間が公共空間として身近にあれば価値も高まりますし、今以上に都心居住が進みます。

<委員長>

まちなか居住者にとっての憩いの空間も必要であるとの提案を頂きました。

<D 委員>

鉄道事業者として視点②の観点から感じたことを申し上げます。駅の業務の一つに案内業務がありますが、バス乗場の場所をよく聞かれます。課題にも挙がっていますが、バス乗場が3つに分かれていることが一つの問題点だと思います。あすなろう鉄道四日市駅からP8図のバス乗場⑩~⑭へは、信号一つでは行けず、必ず2アクション要します。若い方ならすぐ行けますが、駅前の交通機能を考える上で、信号一つで行けるようになれば利用者のためになります。

<委員長>

駅前の鉄道からバスへの乗り換えのプロセスに、段差だけではない様々なバリアが意外にもある、とのことでした。

<E 委員>

今日の会議の相談を最初頂いたときは、駅前整備ということで、私どもが駅前で3か所の乗場を使っているのを1つにまとめてもらえるのかとの喜びが本音としてありました。鉄道とバスとの関係は深いため、3つの乗場を一つにまとめる形で結節が改善されるならば大いに協力したいとして、話を伺い、資料を提供しました。

検討部会等でも発言しているように、3つに乗場が分かれているのはわかりにくいのがまず一つです。3つのうち西口は、バス・タクシー・自家用車の動線が同じ動きをするため危ない状況です。西口から出発する際の信号の時間が短く、余裕を持った出発が困難になっています。警察や流動調査の関係でそうなっていると思いますが、こちらの改善を以前にお願いしたこともあります。

また、高齢化が進み、成熟した団地が多いため、バス利用者の大半は交通弱者と言われる高齢者や免許を持たない学生などです。朝の通学時間帯は、各乗場で多くの高校生がバスを待っています。バス待ちのスペースはありますが、西口では近鉄にご迷惑をおかけして階段まで並ぶ状態です。東口では東芝四日市工場の従業員が朝の通勤時に並んでいます。こちらは商店街に隣接しているためバス待ちの方と通勤の歩行者とがクロスすることも多く、東口の乗場もこのままの状態を利用するのはどうかと思います。

市内では私どもと三岐バス様がバスを運行していますが、西口にはバス待機スペースが4台しかありません。こちらは近鉄に賃借料を払って借りていますが4台では足りず、南口に3台のほか、近鉄事務所の高架下やJR四日市駅前にも置いています。

また、駅前周辺は路線バスに限らず観光バスにも使われますが、観光バス送迎用の駐車スペースも課題です。12mのバスが1台止まるだけでも自家用車の方には威圧感があります。四日市に観光客を受け入れるとの方針もありますので、観光バスの待機スペースも整備して気持ちよく利用してもらうのも課題です。以前の検討部会では西口が2階・3階建てなど多層化になるとありがたいと考えていましたが、百貨店・近鉄・タクシーなど様々な関係もありますので、議論のうえで実現するならば、バス・タクシーと一般車の動線を区別し、一般の方も通勤通学の方もわかりやすい駅前広場整備となればありがたいと感じます。

#### <委員長>

今後、全体の意見交換の中で教えて頂きたいことがございます。資料7ページに近鉄・JRそれぞれの駅の駅端末利用者状況の変化を示すグラフがあります。H13からH23の変化として、バス利用者が減って徒歩が増えているとの傾向がありますが、これはどのような原因なのかということ、それから、難しいとは思いますが将来の見込みについて事業者様の立場からどのようにご検討されているか、お伺いしたいと思います。

#### <F委員>

E委員のご意見とほぼ同じで、私どももお客様から乗場の場所をよく聞かれます。いつもお乗りになる方は違いますが、初めて乗る方からはそのような電話をよく頂きます。それほどバスは乗りにくいものです。どの都市へ行っても、電車とバスを比べると「このバスはどこへ行くのだろう」と私自身も不安になります。わかりにくい部分が多いので整理できれば大変嬉しく思います。ただ、営業権や商売の面などもありますので、細かな部分では難しいとは思いますが。

私どももバス待ち場がないためJR駅前を借りて待機しています。朝夕はたくさんの子供たちが構内までバスを待っています。これをバスの乗場を変えることでどのように移動させるか、どれも大変なことですし様々な問題が出ます。四日市は朝晩のお客様が多いため、広い空間が必要かどうかもある必要ががあります。街中には諏訪公園や鶴の森公園もありますので、そこを利用すれば十分な空間があるのではと考えます。先ほどのB委員のご発言のように、西側をどのような空間にするか、何をするのかしっかりした考えがないと計画になっていかないと思います。

また、並木はありますが、夜には多くの鳥が来て下が糞だらけになるため、我々も避けて歩く状況です。その空間をいかに上手く使うか、九州のような屋台村や、道の駅を作るなどもあります。そうすると百貨店や商業者との兼ね合いが難しいため、どうするかを決めないと新しいまちづくりにならないのではと思います。

#### <G 委員>

先生方のお話を伺うと言にくい点もありますが、要望を2点お伝えします。

1点目は、駅前広場を改修するとしても現在と同じタクシー駐車台数を確保頂ければと思います。ご存知のようにタクシー乗務員の賃金は歩合制です。給料に関わる話となるため、乗務員や社長の説得が必要となりますので、今と同じ駐車台数の確保のお願いが1点目です。2点目は一般車との分離です。

今の話はタクシー協会会長としての立場上の意見です。ただし、市長から「元気な四日市にしたい」との話もあり、全国有数の共働きしやすい街、子育てしやすい街としてモデル的な街にして頂くのであれば、タクシー業界としても少し我慢して協力しなければと個人的には思います。人口減少社会を迎え、各市町村が子育て世代を集めるために公園のトイレを綺麗にしたり働く女性を援助したりする例が増えています。その関係の自治体ランキングも出ています。例えば、企業と提携した保育施設や一時預かり施設を駅近くに設けることで交通機能スペースが減るとしても、タクシー業界として協力しなければと考えます。それによって他の街と差別化して元気な四日市の街になるのではと考えます。

#### <H 委員>

信号も含めた交通規制は、三重県公安委員会の権限に基づき行っています。この交通規制に対する警察の立場は、大前提として「交通規制はかけないほど良い」というものです。それで安全と円滑が確保できれば良いのが大前提です。しかし道路と道路の接点は交通が輻輳するため、信号機を整備したり、街中であれば一方通行としたり、一時停止を付けたりします。基本的には信号や一時停止をせずに交通の安全と円滑が自然に確保できれば良いと思います。今後、検討会で「このようなことができたからこの場所には信号機が必要だ。一方通行にしてほしい。」となった都度考えたいと思いますが、規制はないに越したことはありません。信号による停止が車や人の動線でバリアになるとのご指摘がありましたが、そのとおりですので、無しで可能ならば良いと思います。具体的な方法は今後の課題です。

もう一つ、視点②では“高齢化社会“が課題に挙がっていますが、高齢者の免許証返納がここ1-2年増えています。免許証の返納後は、移動の際には公共交通機関を利用します。返納制度は5-6年前から始まりましたが、この1年でかなり増えました。データのわかりませんが、以前は窓口の後ろのキャビネットにあった返納手続きの書類が今はすぐに出せる場所に置かれ、ほぼ毎日誰かが来ます。この傾向は今後も増えるので対策が必要です。よく知られているのが、三重交通などもやっている返納者への割引制度です。これが他の公共交通機関にも充実すると、車の送迎用などの動線に加えて公共交通機関の動線、さらに動線のバリアフリーを考えなければなりません。

難しいことですが、バリアフリーで最も良いのは動線を短くすることです。高齢化社会になってバス利用者が増えますが、家族が高齢者を送迎するケースへの考慮もある程度は必要です。このバランスは難しいかと思います。

警察の考え方は、交通規制はなるべくせずに動線が確保できれば越したことはないというものです。必要最小限の規制はすべきとの考えもありますが、規制ありきではなく、規制を無くしたうえで必要であれば一方通行・通行禁止などの規制をするとの考えです。便利だから、邪魔だからという理由での規制はありません。交通の安全と円滑を図ったうえでの規制しかありません。これを念頭にプランを考えて頂ければと思います。

#### <I 委員>

駅前の賑わいについては私ども百貨店には大きな果たすべき役割があると責任を感じます。最近の百貨店の実情を説明すると、最近百貨店に関する良いニュースが無い状態です。当店の売上はピーク時の3分の2程度に落ちています。地方百貨店の閉店のニュースでは、ピーク時の半分を下回って閉店したとの報道が多くあります。当店は3分の2との状況の中で、いかに人が駅前に集まって頂けるかに尽きます。入店客数もピーク時の3分の2程度です。四日市駅の乗降客数は一日4.5万人で、うち百貨店に入店頂けるお客様は平均約1.7万人、年間600万人です。特展会や物産展のときは一日2.3万人前後です。当店へのお客様の交通手段について毎年取っているアンケートによると、54%が自家用車、23%が鉄道です。徒歩と自転車が最近増えていまして、徒歩が10%、自転車が7.5%ですが、車で来店するお客様が多い状況です。私どもも、近鉄パーキングのほか、ララスクエア駐車場やくすの木パーキングをいかに上手く活性化させるかが課題です。

これから駅前の賑わいを高める際に、百貨店だけでできることは限られます。地元商店街や、新しい事業者を誘致して全体として駅前を盛り上げる必要があります。それには中央通りの南側が重要です。北側のふれあいモールを中心とした区画は、新しいテナントを誘致する際もだいたい話は進みますが、南側への店舗誘致の話をする、駅乗降客数の部分では話に乗って頂けませんが現地を見て頂くと以降の話が進まないのが実情です。この機会にいかに南側に人が流れる目的を環境整備とともに作るか、それによってトータルで賑わいを出すかが課題です。私どもはテナント出店をライバルとは思っておらず、一緒に駅前を盛り上げないと百貨店は生き残れないと危機感を持っております。この機会に多方面からの検討をお願いします。

また、お客様の要望で大きいのが雨対策です。特に南北を回遊してもらうときに雨に濡れずに行けるかどうかは大きなことです。私どもも雨の日は10%売上が落ちます。雨が降ると人が出てきて頂けませんので雨対策も重要です。

#### <委員長>

参考資料6ページにも、今お話し頂いたことに関連する、ふれあいモールも含めた歩行者交通量図がございます。これも使いながら後ほど意見交換したいと思います。

#### <J 委員>

皆様のご意見を伺っていてその通りと思う点も何点かありました。資料もまずはこの方向で議論を進めてよいと思います。

元々、四日市は宿場町・港町であり、人と物が行き交う場所として発展しました。我々が注目するのは宿場町という点です。四日市の多数のホテルの宿泊者数は好調と伺っています。宿泊者の内訳で最も多いのが国内外からのビジネスの方です。次に訪日インバウンドの方々に、四日市が目的地ではありませんが非常に増えています。また、三重県南部の方かもしれませんが買物の方もおられ、人が集まっている状況です。視点②では、高齢化社会や賑わいへの寄与などの言葉がありますが、来訪者に対する議論の視点として考えてはと思います。

私は通勤時に東口バス乗場を歩いて通りますが、雨の日は歩道とバス待ちの方が混在していて間を縫って通勤しています。東側のタクシー乗場も、雨の日の朝は、出張者と思いが行列する姿が見られます。西口のタクシー乗場のほうが台数も多いでしょうが、それをご存じなく並ぶ様子をよく見かけます。これも念頭に交通の機能としてどうするかを考えなければなりません。

もう一点、近鉄高架下の西側・東側とも広場に入る通路がつながっていますが、3車線ある道路がカーブしていて走っていて危なさを感じます。道が広くてスムーズに走れるだけに、駅前広場への入口もあるために怖いと思うことがあります。交通安全の面でも駅周辺は危ないと感じている所がありますので、この点も議論に入れて頂きたいと思います。

#### <K 委員>

近鉄の駅は動線が南北に分かれています。買物の方は専ら北の動線です。私の店では車で来られた方には駐車サービス券を出していますが、駐車場所をお聞きすると近鉄百貨店・ララスクエア・くすの木パーキングが圧倒的に多いです。くすの木パーキング以外は、電車で来ても車で来ても動線は完全に北です。逆にバスやタクシーの方は南に行かないと乗れません。

また、朝夕はバス乗場に長蛇の列ができるのを日々見えています。どちらを取るかですが、初めての方に不案内といった点では乗場が別々なのは不便と思いつつ、乗場が分かれているから待つ乗客の列のキャパが分散されており、もしも一か所ならばもっとすごい列になると思います。

中央通りの話ですが、この街で生まれ育ち今も住む者として振り返ると、子供時代は中央通りの街路樹は通り抜けられました。10数年前に中央通りの下にくすの木パーキングができました。国道1号線を挟んだ東西に導入路があり、側道からの交差点も点在するため、街路樹内に入るのは可能ですが、なかなか踏み込みにくい状態です。勿体ないと思いつつ、広場と一緒に入った同じ場所から出るしかないため、今後の課題です。天気の良いときは歩道ではなく街路樹内を歩けるようになることがベストであると思います。もう一つは、茂って見栄えの良い街路樹ですが、カラス・ムクドリが住み着いて大変なことになっています。この対策も課題です。

#### <L 委員>

西口のバス乗場は多くのバス・タクシー・乗用車が混在していて、以前から様々な対策が出

されています。C委員がヨーロッパの街並みの話をなされましたが、一步下がった空間ができなくはありませんが、他の委員の話を聞きますと、バスやタクシーの待機場も多くの方がバス・タクシーを利用するので必要では、と難しい課題が混在していると思います。以前には2階建の駅前空間をイメージした方もいたかと思いますが、それも想定しながら西口の議論をしたいと考えます。

あすなろう鉄道と近鉄の間のスクランブル交差点の信号は、普通に歩ける方には十分な時間がありますが、お年寄りなどゆっくりしか歩けない方は真ん中で止まってしまいます。交通量の多い場所で柱の陰で待つ高齢者を見ると心配しますので、スクランブル交差点のところにエレベーター付の歩道橋・高架を付けてはと思います。あすなろう鉄道の連絡橋も急勾配の階段でお年寄りには不便です。高齢化社会の課題としてこの点も検討できればと思います。

中央通りのクスノキの並木は私も小さい頃からよく知っていますが、今は中を歩こうとは思えません。昔は自転車で走りましたが、今はそのような状態ではありません。新たな利用方法を考える必要があります。近鉄百貨店のエレベーターからも綺麗な街並みが見渡せる良い場所です。最近では南側やふれあいモール・近鉄などでイルミネーションが飾られ、装いある街になっていますが、他の街ではクリスマス以外にも街の装飾がなされています。他の都市の良い点を取り入れたいと思います。

#### <M委員>

常時バスを利用する方は自身の行先がわかりますが、たまに使う人はどこに行けばよいかわかりません。特に3分割されていると、おっくうになって乗りにくいと感じます。

中央通りの空間活用について聞いたとき、名古屋の久屋大通の久屋公園をイメージしました。四日市はそれほどの広さはありませんし、どのようにしていくか、期待とともに中途半端な空間活用になってほしくないと感じました。

#### <O委員>

私は生まれも育ちも四日市です。小さい頃は旧ジャスコのあった通りがメインでしたが、今は朝夕以外は閑散としています。人の動線はふれあいモールへ完全に移りました。まちづくりの戦略的な流れでこのようになったかと思いますが、南側の東西の動線、特に高架下から西側の市民公園への歩道は昔のままの細い歩道です。一方でそこを抜けると広い歩道や市民広場があり、素晴らしい空間が広がっています。これらをうまく活用して街づくりをすべきです。

中央通りのクスノキの並木は素晴らしく、これを活用できたら良い街ができます。私は市の西の郊外に住んでいて、名古屋方面から帰るときは南北の道路の交通が悪いため、中央通りを歩いて帰りますが、信号の並びが良くて走りやすいです。必要以上に道路が広い、つまり工夫によっては活用できるといった面も併せて、西側の市民広場辺りまでも含めて市民の集える場所を考えられるとありがたいです。

#### <P委員>

この会議の前の会議で、若いお母様やご年配の女性とお会いした際に「街中でどのようなも

のが気になりますか」と伺いました。すると、くすの木のカラスとムクドリがひどくて散歩もままならない、犬の散歩時もいつ上から落ちてくるかわからないので何とかしてほしい、との意見がありました。

私は諏訪交流館で協議員をしています。諏訪交流館には児童館があってお子様も来ますが、諏訪公園は子供が遊ぶ公園とは少し違い、中心市街地の中で水と緑があって目で楽しむ公園となっています。小さな子供のいるお母様にとって諏訪公園は、遊ばせるには水があって危ない、噴水はあるが水遊びをするには水が綺麗ではなくて遊ばせるには心配とのこと。鶉の森公園は駅の反対側のため子供連れだと時間がかかって疲れてしまう、との話を伺いました。そのため、小さな子供やお年寄りも楽しめる空間を作ってほしいと思います。

私は四日市文化会館のまちづくり財団でも運営委員を10年程しています。こちらでは4年程前からアメリカの非営利団体による音楽教育・情操教育を子供たちに行う事業をしています。毎年夏には国内外からの若い方々200名程が、四日市近辺に一週間ほどホームステイに来ます。私も二度協力しました。その際、外国の方に来て頂きましたが、交通がわかりにくいので、仕方なく四日市文化会館まで毎日送迎をしました。本来ならバスや電車で大丈夫ですが、四日市では交通が難しく、また英語で説明するのも難しかったため、送迎したほうがわかりやすく間違いもないためこのように対応しました。

また私は、中心市街地の賑わい創出のためのイベントとして四日市ジャズフェスティバルの実行委員にも入っています。2年ほど前はJR駅前でも開催しました。中心市街地のイベントと同じ日に開催しましたが、こちらは閑散としていました。1kmほど歩く必要もあり、楽しんで音楽を聴く形には至りませんでした。主催者側として、観覧者の少ない中で演奏頂いた方には申し訳ない気持ちでした。また、最近では東京・大阪・名古屋など遠方からも参加頂けるようになり、2日間で2万人以上を動員するイベントになりました。遠方からの団体は電車を使いますが、他県の方は電車というとJRを想定されるようで、JR四日市駅を降りた瞬間に行き場がわからなくなって私どもが送迎に行ったことが多々ありました。JR四日市駅は賑わいが途絶えています。こちらから近鉄四日市駅までの回遊を考えて頂けると、イベントもそうですし、街も今賑わっている場所以外の全体にも人が回遊するのではと思います。

また、海外の方から「四日市は東西どちらが正面ですか」とよく聞かれます。今は賑わいは西側に移動していますが、東側がメインだとの気がします。私が子供の頃は、1号線・23号線・JR側が賑わっていたため、こちらが正面と考えていましたが、他から最近来た方のほとんどがラスクエアや市民公園のある西側をメインと感じるようです。そちら側は四日市のシンボルは何もなく雑踏感がありますので、市のシンボリックなものがあれば私も胸を張れると思います。

リニアが開通すると、四日市は名古屋都市圏から行ける地方都市として便利な街ですので、逆に地方都市の良さを味わって頂けるよう、来た方々が集い、憩える駅であってほしいと思います。金沢駅では鼓門やもてなしドームが作られ、アメリカの旅行雑誌で「世界に誇れる駅14選」の第6位に選ばれました。選ばれたことで、海外の方が門の前で撮影したりしています。そこまで立派なものとは申しませんが、四日市の顔になるものを、交通弱者への配慮や、時間をそこで過ごせるものを一緒に考えられればと思います。

## <Q 委員>

私のいる四日市観光協会は近鉄四日市駅の高架下にあります。そちらで日頃感じるのは、高架下の路上駐車の多さです。雨の日の乗降がしやすく駅からすぐのため、送迎の車が多数停まります。南バス乗場前に車の送迎場が設けられましたがほとんど機能していません。勿体ない気もしますし、作ったものを有効活用できないか、高架下の車の駐停車をどうにかできないかと思います。

また、観光協会のためバス乗場の場所もよく聞かれます。バスの乗場の一元化は難しいでしょうが、JRのほうはほとんど人がいないため、パーク&ライドの形でバス乗場をJR側に集約し、バスが来るまで駅前で遊んで頂きシャトルバスで行くなど、JR駅前が勿体ないと思います。JR駅前から三滝通りまで人がほとんどいない状態なのも寂しい気がします。

四日市は昔から東海道の通過点となっていて、観光バスで来ても食事だけする方も多いため、バス駐車場も作って頂きたいと思います。中央通りには広いクスノキ並木がありますので、伐採は忍びないですが、短時間でも止められる場所を1台でも設けて頂ければと思います。

近鉄駅にいて感じるのは、看板がまばらなことです。行先が集約して書かれておらず、少し行くと看板の形も色も統一されていません。一度に見渡せるよう看板を統一するだけでも、行きたい方面を探すときに見やすいと感じます。東京だと看板を見ただけでどこへでも行けるので、大都会だと感じます。

街は人ありきだと思います。これからは弱者の気持ちになったまちづくりをお願いしたいと思います。私の両親は高齢のため、近鉄四日市駅から東口の14番バス乗場へ行くだけでも結構な距離を歩かねばならないと嘆いています。弱者に優しいまちづくり、皆が憩える緑がたくさんあるまち、中央通りの緑は無くさないようにお願いしたいのですが、賑わいだけではなく皆が気持ちよく暮らせるまちづくりをお願いします。

## <委員長>

委員の皆様それぞれの立場から街中の現状と課題を日頃から考えておられて、今日のメインテーマである近鉄四日市駅周辺をどう整備するか観点から、多くの示唆に富む貴重なご意見、並びに将来のご提案まで踏み込んでご発言を頂きありがとうございました。皆様の発言は次回につなげたいと思います。時間の限られる中、少しだけ、出されたご意見や現状認識の中で、次回へつなげる意味で着目したいものを挙げます。委員会としてもどこかで選択が必要ですので、気づいた点をお話します。

まず視点①②③は、委員の皆様からは視点の整理としては概ね良いのではとの発言だったと思いますが、やや足りないところをご意見として指摘されましたので、そこを確認いたします。

視点①では、街中の居住者が増えているのを踏まえて、都心に住んでいる住民が日常的に憩える環境空間のあり方も書くべきではとのご意見が複数の方からありました。それと対立するわけではありませんが、一方で、訪日インバウンドの方も含めた域外・まちの外からの来訪者にとって、初めて四日市に降り立った、つまり予備的知識も全くなく来た方にとってわかりやすいこと、交通結節点が分散しているのがありますし、乗換方法もわかりづらいため、アクセシビリティ・モビリティの面で分かりやすく優しい方法をどのように考えるのかとの意見もあ

りました。したがって、回遊性の向上も、四日市のヘビーユーザーだけではなく、初めての方にとってもといった意味も含まれると思われました。

視点②については、この検討会において決断をしていかなければならないことであると思いますが、限られた駅前空間を公平性や平等性を担保しながらどのように何に配分するのかの議論だと思います。選択肢を考える際に、資料では駅前の最も近い所にタクシー乗場や自家用車送迎スペースをとの記述があり、一方でバスは中央通りを有効活用できないかとの主旨の記述もあります。これは一つの選択肢として可能性はありますが、これがベターなのか、B委員のご指摘にもあったように、公共交通機関のスペースをどのように優先的に割り当てるか、限られた空間をどのように使うかの議論が必要です。これが視点②のポイントです。G委員からは「子育てのモデル都市を目指すならば、台数の協力の余地はあります」との応援演説も頂きましたので、それに耐えられるモデル的な新しい駅前空間の議論もしたいと思えます。

また、視点①や③にも関わりますが、歩行者・自転車・自動車・公共交通と、様々な移動手段をどこまで分離してどこまでシェアが可能か、合理的・円滑にシェアできる可能性はあるかの点について、駅前広場など共有・共存の可能性を場所と紐づけて考えていければと思います。

視点③については、中央通りの緑の軸は四日市市民の共通の貴重な財産であることは疑いの余地がありません。しかし、空間として使うとなると、カラス・ムクドリの問題は無視できません。人よりも鳥が優先された状況ですが、シェアを可能とするなら何らかのアクションを起こさねばなりません。

現状、人口減・高齢化が謳われていますし、立地適正化として街中に様々な資源を投資することは間違っていないと思いますが、同時に次世代がのびのび・キラキラと輝ける街にしなければなりません。そのためには、高齢者を大事にしつつも、次の若い世代にどのように可能性あるまちにすべきか、二者択一ではなく両方しなければいけません。学生や若い世代に魅力ある駅前空間をどう考えるか、その中で交通結節点や公共空間の問題を考えるべきだと思います。

予定時間が過ぎていきますのでフリーディスカッションや意見交換は次回としますが、最後に全体を通したご発言をB委員とR委員にお願いいたします。

#### <B委員>

今後気を付けたいと思うことを申し上げます。駅前整備は20-30年かかる上に、整備後は何十年も残ります。重要なのは、今ではなく次世代・次のライフスタイルを見通した駅にしないといけないということです。先ほど、バス利用者の減・団地の高齢化・通勤客の減・百貨店来店客の減などの話がありました。たしかに現状はそうですが、将来どうなるかが非常に大事です。そのときに駅だけを考えると効果が発揮できません。駅はこのように考えても市全体では違うことをやっていると相乗効果は全く生まれません。市全体、三重県として何を考えているかが要ります。交通の面では、例えば「これからは車の時代のため車優遇の街を作ろう、郊外に家を建てよう。」といった街を四日市が作ろうとしたら、バスを集めても全く乗ってもらえません。そうではなく、子供やお年寄りが不自由なく出歩ける交通を作り、公共交通を気軽に使える街、四日市を発展させて選んでもらえる街とするプランを描いて頂いていますが、そうであれば公共交通を優遇した駅の姿を描くべきです。もっと言えば、歩いて暮らせる街が重要となります。

公共交通が充実していて、コンパクトで人口密度が高く、歩いて暮らせる街にしたいならば、歩行者空間をもっと作るといった施策の一貫性を考えるべきです。街を集約化して公共交通でつなぐ絵を描くならば、それに見合った空間配置が必要です。今ではなく将来を見据えた絵を描く必要があります。

#### <R 委員>

これから四日市が伸びるためには中心市街地の活性化が重要です。そのためには駅前広場は重要な視点のためこの場を設けた次第です。近鉄四日市駅前には中央通りが東西を貫いていますが、他の市町では駅で行き止まりとなっています。そのため通過交通が多く、南北に分断され、使いにくくわかりにくい駅前広場となっています。過去から駅前広場の様々な構想が検討されましたが実現していません。デッキ構想もありましたが、C 委員のご指摘のとおり既に古い考え方です。今回の会議では構想をまとめて基本計画を立て、実現したいと思います。それには、将来・次世代の四日市がどうあるべきかを見つめて駅前広場のあるべき姿を考えたいと思います。

B 委員の「駅前広場の空間の平等性」の話は目から鱗でした。そうしますと、駅に最も近接する場所には歩行者が集える空間が必要です。そして交通結節点であるバス・タクシーの乗場まで障がい者や高齢者がどのように行くかを考えなければなりません。また、どのように空間を利用するかで広さも決まります。近鉄四日市駅を中心に考えると、市民公園・緑が多く芝生広場のある鶴の森公園・諏訪公園など、イベント広場が周辺にあることも併せて駅前広場の活用方法や必要な広さなどを議論頂きたいと思います。

もう一つは中央通りの中央帯の考え方です。幅100mある名古屋の久屋大通より30m狭いならば中央帯を広げるのも一つの考えです。中央通りは通行しやすいとの意見もありました。今は3車線ですが、交通量は一日1.5万台のため2車線で対応可能です。そのため車の通行をどうするかです。完全に東西を分断する考えもありますが、その場合は周辺道路で今の交通量をさばけるかなどの議論も必要です。

また、賑わいの中心である近鉄百貨店をもっと賑わうように、例えばモールを作って百貨店に連動させる案も考えることもできます。このような議論を次回につなげられればと思います。

#### 5. その他

事務局より、次回の会議日程に関する連絡がなされた。