

## 第5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30年8月7日（火） 16時00分から17時30分

■ 場 所 本町プラザ 1階 ホール

### ■ 出席者

（学識者）

有賀隆委員長、松本幸正委員、村山顕人委員

（交通関係者）

笹川耕司委員、上田一也委員、尾崎彰委員、高木修司委員、大西史人委員、植松重光委員

（商業事業者）

加藤征人委員代理、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、阪早苗委員

（市）

川尻裕司委員代理

（オブザーバー）

国土交通省都市局街路交通施設課 街路交通施設企画室 川崎周太郎 課長補佐

国土交通省中部地方整備局 地下調 都市調整官

（その他）

東海旅客鉄道株式会社 東海鉄道事業本部管理部総務課 豊田智隆 課長代理

### ■ 議事

1. 第4回近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会における意見
2. JR四日市駅駅前広場の方向性について
3. その他

### ■ 内容

<委員長>

前回委員会から約半年経過いたしました。前回を少し思いだしていただきますと、前半に近鉄四日市駅の基本構想案を取りまとめていただいて、後半にはJR四日市駅の駅前広場について意見をいただきました。

JR四日市駅の基本構想について、前回委員会の意見を踏まえつつ、その他周辺的な状況も反映していただいたものを説明資料として用意させていただいております。

本日はJR四日市駅を議題といたしますので、忌憚のないご意見をよろしく願いいたします。

【1. 第4回近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会における意見】

【2. JR四日市駅駅前広場の方向性について】

事務局から資料説明が行われた後、委員長より以下の説明がなされ、続いて各委員より以下のと

おり質問・意見等を賜った。

<委員長>

冒頭は近鉄四日市駅の駅前広場について、前回の検討委員会でいただいた意見を整理した内容を説明していただきました。主に西側広場の一般車とタクシーの分離について、高架下の平面横断についてご意見をいただいております。詳細な設計時に検討されるものもありますが、現段階で、事務局がまとめられた意見が本編1ページ目のピンク色で強調された2点になります。

ご意見・ご質問がありましたらご発言をお願いしたいと思います。

<C委員>

具体的な方向性を定めるためにいろいろな意見がありましたが、コンパクトな形にまとめられています。すべての意見を網羅することはできない中で、資料の1ページ目はどのような意図で作成したのかわかりません。まとめないと、資料としてまとまらないとは思いますが、消えた意見もあるのではないのでしょうか。また、市民意見もあったと思いますが、事務局が選んだ意見に絞られてしまうことが懸念されます。

埋没してしまった意見もあるこの資料1ページ目を基に検討を進めていくのか、検討の方向性について質問させていただきます。

<委員長>

ありがとうございました。事務局いかがでしょうか。

<事務局>

前回委員会の意見を取りまとめたものが資料の1ページ目となっております。市民意見をまとめたものは、前回委員会で提示させていただいております。今回資料では、赤で囲まれたところが特に調整が必要な事項と考えておりますのでこのようにまとめさせていただいております。とりまとめにあたっては、いただいている様々な意見は最終的なまとめ資料に入れ込んでいければと考えております。

<C委員>

具体的な施設・都市計画を決定するためには市民意見や委員意見があり、何を採用するかを判断するのは大変だと思いますが、委員意見だけではなく、幅広い意見を反映していただきたいと思います。近鉄四日市駅に寄せられた意見がこれだけだったかなと思い質問させていただきました。

<委員長>

よろしいでしょうか。

それでは、進めさせていただきます。本日の主たる議題であり、先ほど説明いただいたJR四日市駅駅前広場について検討を進めていきたいと思っております。資料4ページにNo.3案の詳細図が載っています。参考資料4ページにNo.1案からNo.3案の比較検討が掲載されております。上部にはバス・タクシーの乗降場の数、下部にはそれぞれの評価指標に対する事務局案の評価をまとめたものが星取表のような形で掲載されておりますので併せて参考にさせていただければと思います。

No. 1案から No. 3案を比較しつつ、今回説明していただいた No. 3案についてもご質問・ご意見いただければと思っております。

議論を進めるうえで整理させていただきますが、前回委員会では多くの委員の皆様、特に交通関係者の皆様から「一般車動線と公共交通動線の分離」、「歩行者動線と車両動線の分離」を求める意見が多く出されていたかと思えます。併せて、JR 四日市駅の特徴ですが、駅舎に面している以外の3面には既存の道路が入っております。ですから、既存の道路の動線も考慮しなければならないわけです。前回委員会では「駅前広場を貫通してよいのか」、「通過交通が危ないのではないか」等の意見もあったかと思えます。

No. 3案は技術的に可能な範囲で、錯綜するところを解消した案と理解しておりますが、これについてどう考えるかが1点、もう1つは「駅から広場への動線」、「広場から中央通りへの動線」を含めた、利用者と歩行者の目線での評価もあるのではないかという点です。

車両動線、歩行者のアクセス性、滞留可能な空間の質の確保についてのそれぞれの意見は必ずしも相対するものではありませんが、限られた範囲で検討しなければならないため、意見をいただきたいと思えます。

ご意見・ご発言がある方は挙手をお願いいたします。どなたからでも結構です。

#### < G 委員 >

No. 1～No. 3案については、タクシー協会からすると機能的に十分確保されており、非常にありがたいと思えますが、整備費用はどれくらいになるか心配になっております。近鉄の時もそうでしたが、事業の採算性や費用対効果を考えてしまい、乗降人数のわりに億単位の整備費がかかるといつい思ってしまう。消極的な意見となってしまいますが、費用対効果を考えると、現況を継承する形で、「今の形を理想化する」、「イベント時にタクシー・一般車スペースを一時的に封鎖する」等、ゼロ案があってもよいのではないかと考えております。

#### < 委員長 >

現状継承案もよいのでは、という意見でした。もう少し意見をまとめてから事務局に回答を求めたいと思えます。

#### < F 委員 >

No. 3案については、屋根もつけていただき、一部動線は錯綜するものの動線も良くなっていると思います。バス・タクシーと歩行者動線が交錯する箇所がありますが、何人程度の歩行者が歩かれるかわかりませんが、歩行者と車両が多く重なることはないと思います。

No. 1～No. 2案よりも No. 3案の方がよいと感じました。

#### < E 委員 >

前回委員会では、バス事業者としては一般車動線とバス動線、車両動線と歩行者動線の交錯を極力少なくしていただきたいということが事業者としての意見でした。No. 1案は広い乗り場に一般車・バス・タクシーが交錯するということで代替案の検討をお願いさせていただきました。No. 2案については中央通りへ向かうために2回注意して横断しなければならず、危ないということで、A委員からはプロドライバーに注意していただくのがよいとも指摘されましたが、こちらも代替案

の検討をお願いしました。

No. 3案はNo. 1～No. 2案よりは前向きに考えられますが、一般車・タクシー・バスの配置がベストかどうかは疑問が残ります。駅舎から出た後にタクシーとバス、送迎車が目の前にあるということは非常に分かりやすく、位置取的には一番よいのではないかと思います。自家用車とタクシーから降りて駅に向かって歩かれるお客様には十分に配慮が必要だと考えます。

タクシーの待機車両と一般車の送迎車両を入れ替えたほうがリスクは少ないと思いました。

バスについては、鋭角気味に入らなければならないため、送迎車の島から一台分のスペースを削ることでバスが入りやすく、着車しやすい等の利点がありますので、送迎車スペースについては検討していただければと思います。

#### <委員長>

バス・タクシー等の交通事業者3名からいただいた意見・コメントについて、事務局は回答をお願いします。

#### <事務局>

事業費については、中央通りを改変するか否かで大きく変わりますが、駅前広場のレイアウトにつきましても、No. 1～No. 3案は同じような費用になります。

現況を継承する案もあるのでは、とのことでしたが、現況の課題として、駅前広場の入り口の交差点が複雑で出入り口がわかりづらいという課題や施設の陳腐化等、JR 四日市駅周辺の活性化等が市としての課題でした。JR 四日市駅駅前広場のリニューアルによって周辺の活性化につなげることができればよいという考えで、レイアウトを提示させていただき、皆様に議論していただいている次第でございます。

No. 3案の送迎車スペースから駅舎へ向かう歩行者動線について何人程度通るのかということですが、参考資料3ページ左上の交通量の現況図からの想定になりますが、「送迎車両＝歩行者」だとすると現況では48台が送迎車スペースに入り、13台が北東の道路に抜けていくため、歩行者数は35人程度だと考えられます。

E委員から、バスと一般車の入れ替え等について、ご意見を頂きましたが、入れ替えると、バスを乗降する方と一般車が交錯し、また、駅へ向かう人の流れはバスを乗り降りする方の方が多いため、歩行者動線と車両動線をなるべく避けることが安全上よいという観点から現在の配置として提案させていただいた次第でございます。

バスの入り口について曲がりやすくなるようにということでしたが、詳細設計の段階から検討していければと考えております。

#### <委員長>

ありがとうございます。タクシーの待機所と送迎車両の入れ替えについてはいかがでしょうか。

#### <E委員>

それについては、入れ替えたほうが安全かと思っておりましたが、このままの方がよいと感じましたので、大丈夫です。

#### < J 委員 >

交通機能については、E 委員が言われたようなことに注意すればよいのではないかと思います。

まちの一つのエリアとして考えたときに、ここを変えるとこの先どうなっていくのかといった想像がわいてこない気がします。最初の市の説明についても気になることが少しあります。そういった中で、3案の中からの選択は難しいのかなと思います。

#### < K 委員 >

7月に知り合いに不幸があり葬式がありました。会場は資料の2ページで言うと、「バス待機所の下、青丸の下」の葬儀場でした。現状は交通量が少なくガラガラですが、夜はバス乗り場の方に一般車が多く乗り付けていました。また、告別式は朝9時から開始でしたが、朝は農芸高校へ向かう学生等の自転車が非常に多く、駐輪需要が非常に高いと感じました。私も自転車で会場に行きましたが、駐輪するのが非常に大変でした。

現状と比較して No. 1案～No. 3案の広場と交通空間の比率がどう変わるか図面だけではわからないことと、広場内の真ん中に島状のイメージが多いですが、現状の両サイドの歩道を拡幅したほうがよいのではないかと、現地をみて感じました。

#### < 委員長 >

J 委員、K 委員からの意見について、事務局は回答をお願いします。

#### < 事務局 >

J 委員からは JR 四日市駅周辺の活性化についてご意見をいただいたかと思えます。JR 四日市駅周辺の活性化は非常に重要な視点であると考えております。前回委員会でも、駅前広場付近にいろいろな施設ができればよいといった意見も頂戴しておりまして、その可能性を検討してまいりましたが、駅前広場でそういった施設を整備するのは難しいのが現状でございます。市としても活性化に向けて駅前広場の周辺において、PR していく必要があると考えております。

K 委員からは自転車についてご意見をいただいております。おっしゃられるとおり、南側の歩道部への駐輪は課題と考えております。駅北側の駐輪場には120台程度の駐輪場を用意させていただいておりますが、満車であるため、南側に駐輪されている状況です。また、北側駐輪場の拡張を JR 東海さんの協力を得ながら進めておりました。8月には拡張予定であるため、様子を見る必要があると思っております。駐輪場の確保は重要な視点だと考えております。

葬儀場への誘導については葬儀場の方に誘導していただくほかないのかなと考えております。

広場がどれだけ広がるかについて明確な数値を持ち合わせていませんが、No. 1案は中央通りを改変せず、広場と西に向かう広場的な空間が広がり、現況と比較すると面積は大きくなります。No. 2案は中央部に現況よりも大きな空間できると、中央通りも西側に寄せることでまとまった空間を確保しています。No. 3案は、広場面積は No. 1案に劣るものの、中央通りの側道については改変範囲によりますが、現状よりも大きく広がる形になります。

#### < 委員長 >

現状を踏まえると駅・駅前広場の使われ方が、近鉄四日市駅とは異なり、農芸高校の利用者の需要等、滞留するよりもいち早く電車に乗る、電車から降りて自転車に乗り換えるといったフローが

重要と考えると、K委員の意見は、歩道空間を含めて人の流れ等の空間の拡充が重要ではないかと私は理解いたしました。非常に重要なポイントですので今回委員会後の設計段階で反映すべき点だと思います。

ここで、専門家に意見を伺っていきたいと思います。

#### < A委員 >

交通量を図っていただいているようですが、流入と流出台数が合いません。異なるピーク時間で計算していますか。

#### < 事務局 >

各時間のピークを組み合わせているため、数値は一致しません。

#### < A委員 >

本当は、朝ピークと夕方ピークで「どこから入ってきた車がどこに出て」、「どこを通過して」といったものが必要でした。後ほど別途整理していただきたいと思います。通過交通をどうするかが一番大きな課題だと思います。No. 3案では広場北側の通過交通が復活しており、北側に作った駅前広場が活性化しないことが懸念されるため、どう扱うか考える必要があります。周辺の道路を含めて、通過交通をどうさばいていくのか、あるいはどのようなニーズがあるのかを今一度検討しておくとうい気になります。特に、広場南側の一般車はピーク時に12台ですが、この道路は本当に必要か、南東の58台の侵入はここでないとさばけないかといった点を検討すれば、もう少し違う形も出てくるのではないかと思います。広場北側の街区の地権者・ディベロッパー等の開発意向を高めようと思うのであれば、北側街区に面したところに大きな広場があればよいと思います。通過交通が抜けると魅力がなくなってしまいます。今後の北側の開発等を視野に入れて通過交通をどうしていくか考えなければ広場が活性化されませんので、よく検討していただければと思います。

また、最近貸し切りバスが多いですが、インバウンドやりニア需要を考えていくとどうさばくか検討しなければなりません。中央の空間を活用することやバス待機所を斜めにして島をもう少し大きくする等、貸し切りバスが待機できる、あるいはお客様が待てるような空間が必要だと考えます。

No. 3案でも出口では一般車・タクシー・バスが重なっているため、信号処理の検討も必要ですが、出口をバス専用レーンと一般車・タクシー専用レーンで分離できれば、公共交通と一般車を完全に分離することができます。そうすると、雨の日の一般車が渋滞しても公共交通の遅延を防ぐことができます。さばけるかどうかは、計算が必要ですが、そういったやり方もありうると思います。

雨の日にどれくらいの送迎需要があるのかわかりませんが、西から来る車が先詰まってしまい、バスが入れなくなることは避けたいと思いますので、そこは検討いただければと思います。

No. 3案と現況の合体案もありうると思います。北側の通過交通を認めるのであれば、北側だけで一般車を処理したほうが交通処理はよくなります。ただし、北側街区が大きく発展する絵は描けなくなりますが、費用は抑えられ、交通処理はよくなると思います。夢はありませんが、ゼロプラス案があってもよいと思いました。

#### < B委員 >

交通関係については、すでに様々なご意見が出ておりますので、土地利用や建物関係の意見を申

上げたいと思います。

No. 3案が一番よいと思いますが、より良くするために検討が必要な事項が2点あると思います。

1点目は、駅舎と乗り場との間のスペースがNo. 3案が一番小さいことが欠点だと思います。本日JR四日市駅で降車しましたが、レンタサイクル周りのスペースに余裕があるなど感じました。駅舎のリニューアル・リノベーションと併せて駅前広場を整備すれば相対的に小さいスペースの問題は解消され、待合所として面白い空間ができるのではないかと思います。持ち主のJR東海さんとも調整が必要ですが、建物の方を調整する考え方もあると思います。

2点目は、中央通りの側道がなくなる件についてですが、確かに側道をなくしてオープンスペースを作ると魅力的にはなりますが、周辺の土地利用がどうなっているかによるかだと思います。現状では、中央通りの北側はほとんど駐車場になっているため、側道をなくしても駐車場に入る動線は必要になり、歩行者の妨げになります。将来的に、駐車場があるところが再開発され、地下駐車場が整備されれば歩行者メインになるため、オープンスペースの方がよくなります。学習塾等、車で送迎が伴うような土地利用ですと、側道がないとうまくいかない部分があるため、土地利用を考慮する必要があります。

南側の側道を復活させると、駅前広場の出口を無理に曲げる必要はなくなり、道路の中央に信号を設置しなくても直線的な交通処理ができますし、A委員がおっしゃられたように、一般車・タクシー・バスの専用レーンを作るのであれば側道があった方が処理しやすいと思いました。

周辺の土地利用がうまく転換されていくのであれば側道廃止に賛成ですが、すぐに転換されないようであれば暫定的に側道を残し、土地利用が変わってきた段階で側道をなくしていくような段階的な整備がありえると思います。

<委員長>

事務局、何か意見はございますか。

<事務局>

側道については、側道に自転車専用レーンを設置することも含めてしっかり検討が必要だと考えております。No. 3案をベースにしてどちらのパターンを選ぶかといったところで検討できると思っております。

周辺の土地利用については、土地利用転換がどうなっているのかを調査しております。特にマンション系の開発が近鉄駅の方から三滝通りを超えるくらいまで進んでおります。今後、JR四日市駅周辺においてもマンション需要が発生すれば土地利用としても活性化してくるのではないかと考えております。また、老朽家屋も非常に多いということで、老朽家屋に対する指導を強化しており、建築基準法に基づく勧告により、市として働きかけを強めております。マーケットの動向をみながら働きかけをしていきたいと考えているところです。

JR四日市駅は自転車、近所の方が利用することが多い駅ですので、そういった点も十分に考慮しながら検討を進めていきたいと思っております。

<委員長>

ありがとうございました。それでは、まだ発言されていない委員の方から意見を伺っていききたいと思います。

#### <L委員>

皆様から多くの意見を出していただきましたのでかぶってしまう部分が多くなってしまいますが、今回はNo.1案とNo.2案をまとめてNo.3案を出していただきました。車の流れを考慮するとNo.3案ですが、広場空間が小さくなっているといった意見もありました。近鉄駅の整備を進めている中で、JR四日市駅にもマンション需要を考えても、このタイミングで整備することが四日市市全体にとってもよいことだと考えます。

また、現況案をとの声もありましたが、私はNo.3案をベースにした方がよいと思いました。

#### <M委員>

三滝通りの東側に住む住民はJR四日市駅を使う人が多いと感じております。また、新幹線を利用する場合も、乗換のしやすさからJR四日市駅を使う方が多いと思います。同様な理由で、東京から来られる方もJR四日市駅を使うことが多く、到着に合わせて送迎しているのが現状です。

また、駅舎が老朽化しており、いつ頃建て替わるのかが疑問です。活性化に寄与するような建物になればよいと感じています。

送迎車両も重要ではありますが、切符販売の窓口が一つしかなく、時間がかかり行列ができる場合があることも課題かと思えます。送迎だけではなく、切符購入等ができる駐車スペースも考慮してほしいと思います。

#### <N委員>

No.1案とNo.2案に比べてNo.3案は意見を考慮していただいた結果だなと感じました。ただし、No.3案そのままを素晴らしいと賛成はできません。

せっかく整備するのであれば、近鉄四日市駅と同様にJR四日市駅から降りたときに四日市のイメージが変わるような設計にしていきたいと思えます。

今は交通量も多くなく、どちらかといえば「さびれている」といった表現が正しいような駅前の状況ですが、四日市港にはダイヤモンドプリンセス号やばしふいっくびいなす、にっぽん丸、飛鳥等が入ってきております。停泊している間に街中が散策されている状況で、交通の便だけを優先した簡易な案では素晴らしいとは感じられません。

JR四日市駅から降りたときに四日市を感じられるように、また、期待できるような形にしていればと思います。また、中央通りの端には稲葉三右衛門という四日市港を作られた四日市市民として誇れる方の銅像もたっていますが、銅像のある個所がバスの待機所になっております。バスの待機所は必要ですが、そういったものも活かせるような形で駅前の開発を進めていきたいと思えます。

また、レンタサイクル使用者の動線にも着目し、どのような動線で動いているのかを考えるともう少し楽しいJR四日市駅になるかと思えます。

#### <JR東海>

先ほど、駅舎について話が出ましたが、ご存知のとおり老朽化しております。建て替えるかどうかは分かりませんが、耐震補強は進めたいと思えます。また、使っていないスペースが多く残っており、どう活用していくか社内で検討を進めています。駅前広場の整備に合わせてJR東海でも何かできないかということで四日市市とも調整しながら進めているところでございます。ただし、今時



点で決定事項もないので、この場では公表を控えさせていただきますが、何かしらしなければならぬということとは認識しております。

たくさんのお意見をいただきましたが、JR 駅を降りるとさびれているというのは、JR 東海でも認識しておりますので、駅舎や駅前広場の整備の話がでてきてうれしく思います。中央通りの活性化や駅周辺の使っていない建物の利用促進が図られるよう四日市市と協議していきたいと思っております。

#### <H 委員>

近鉄側にも言えますが、一般車・タクシー・バスの他にもトラックや二輪車が利用します。トラックについては荷捌きスペースを、二輪車についてはとめられるスペースができれば二輪車も増えると思っておりますので考慮していただければと思います。

また、駐輪場が満車になるほど自転車が多いということは、雨が降れば送迎車の量が増えることを想定されます。そのため現況よりも送迎スペースが減ることに懸念がありますので、考慮していただければと思います。

#### <D 委員>

北側の駐輪場が拡張されるということですが、南側の方は広場を横断して駐輪場に行かなければならないと考えると、南側にも駐輪場が必要ではないかと感じました。

#### <I 委員>

交通の流れの面では No. 3 案がよいのではということでしたが、専門家の意見で北側が分断されることが指摘されていましたが、なるほどな、と感じましたので再考をお願いしたいと思います。

#### <オブザーバー>

四日市市の特徴である戦災復興の名残の中央通りや近鉄駅前の広いスペース等、十分すぎる公共空間が広がっていると感じました。広い広場や空間、歩道を「どう使うか」ということが大事だと思いますので、「使う人の意見を反映すること」や「使っていこうという人を探すこと」を念頭において検討していけばいいのではないかと思います。空間があっても使う人がいなければ寂しい空間になってしまいますので、そういった視点も入れていただくとよいと思っております。

また、「使い方」については、国交省でも検討しておりますので、本省や中部地整に相談いただければと思います。

#### <K 委員>

先ほどの質問に対して、意図した回答になっていなかったため、もう一度発言させていただきます。現況では北側がタクシー・一般車で南側がバスになっておりますが、南側にも一般車が乗り付けていることを意図していました。

また、駅舎と線路の間の駐車場に多くの車が止まっていますが、この南側の契約駐車場から駅南東への出入りがありました。駅北側のハローワーク付近の立体駐車場については、日中でも入庫待ちの列ができており、それを避けるための車がぐるぐる回っています。

#### <〇委員>

JR 四日市駅の整備は、エリア活性化の一つのきっかけであると考えております。現況ベースといった意見もいただきましたが、コストのことも考えたいのでしっかり検討していきたいと思っております。

A委員から指摘がありましたとおり、周辺の土地利用についても十分に検討する必要があると感じました。市としては、民間のマーケットを十分にリサーチする必要があります。

交通の動きについては、事務局で十分に検討したうえで、次回委員会で報告させていただきたいと思っております。いただいた皆さんの意見も含めまして案をまとめていきたいと思っております。

#### <委員長>

本日のメイン議題である JR 四日市駅についての議論は以上となりますので総括させていただきます。

No. 1～No. 3案では細かいところはまだですが、概ね No. 3案でよいのではないかとということでした。今後、事務局にはいただいた意見を十分に精査したうえで No. 3案をバージョンアップしていただければと思います。

ただし、No. 3案では、広場の中の動線や配置の話が主だったかと思っております。これについては前回委員会で議論された点を整理した対応であるため、今回の提案はしかるべき結果かと思っております。今回の委員会で出た非常に重要な意見として、駅前広場と駅周辺の土地利用の転換や発展を含めた中で、例えば、北側の既存道路と駅前広場の扱いが未整理な部分があること、中央通りとの関係でいうと No. 3案では側道にあたる場所が緑地帯のような絵になっていますが、側道の取り扱いをどうするのかといった意見もありました。

つまり、広場の外側との関係についてもう少し精査すべきではないかといった意見が多く出たように思います。中央通りに関しては、近鉄四日市駅での検討区間は500m程度ですが、JR 四日市駅の検討区間は広場を出たちょっとの区間しか検討されていないため、中央通りには空白部分があります。近鉄駅 JR 駅間の全体で考える必要がある部分ですので次回までに事務局と調整していきたいと思っております。

また、事務局説明の冒頭では将来的な選択肢の可能性として近鉄駅 JR 駅間の自動走行運転について言及しておりました。中央通りの将来の可能性を踏まえたときに、きっちりインフラを整備するのか、暫定的に将来の自動運転等々に対応できるような余地を残すのかということが判断としてでてくると思っておりますので、政策的な話も含めて庁内で検討していただければと思います。

総括というよりは、論点整理とさせていただきます。

他に意見が無いようですので議論を終わりたいと思っております。

### 【3. その他】

#### <事務局>

「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会のスケジュール」資料をご覧ください。次回の第6回検討委員会については、基本構想取りまとめとして10月ごろに開催を予定しております。

—以上—