

第6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11月19日（月） 16時00分から18時00分

■ 場 所 四日市市商工会議所 3階 大会議室

■ 出席者

（学識者）

有賀隆委員長、松本幸正委員、村山顕人委員（Web会議にて出席）

（交通関係者）

笹川耕司委員、上田一也委員、尾崎彰委員、溝口哲也委員代理、篠原正樹委員代理

（商業事業者）

吉川順一郎委員代理、秋田和伸委員、中村裕行委員、森公平委員代理

（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）

藤井信雄委員

（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. JR四日市駅周辺の機能配置案について
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想のとりまとめについて

■ 内容

<委員長>

議題の一つ目の「JR四日市駅周辺の機能配置案について」は、第5回検討委員会にて皆様から頂いた意見について、事務局の方で意見の反映、あるいは修正を進めていただきました。

まずは、前回委員会からの修正案の報告として、【資料1-1、1-2】について事務局から説明をしていただきます。修正について確認等がありましたら、ご意見をいただきたいと思っております。

議題の二つ目については、昨年3月から始まったこの検討委員会全体を通して駅周辺基本構想案全体のとりまとめをさせていただければと思います。

【1. JR四日市駅周辺の機能配置案について】

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・意見等をうかがった。

<委員長>

ご説明ありがとうございました。今説明いただいた修正案は前回委員会で出された意見に対する修正となっております。確認の意味も込めて、委員の皆様からご質問・ご不明な点等がありましたらこの場でお聞きしたいと思います。

それでは、私から確認させていただきたいと思います。【資料1-1】の「③バス」のタグの左側の白抜き部分は対面通行となっております。【資料1-2】の現況の交通量を見ますと、10台程度の流入であり交通量は少ないですが、機能配置案では駅前広場北側道路が一方通行に改変されており、一方通行を抜けた後は対面通行ではなく一方通行になるのではないのでしょうか。

<事務局>

現状、改変した駅前広場北側の一方通行を抜けた先には、駐車場等の利用があるため対面通行となっております。手前の交差点には進入禁止予告を出します。

<委員長>

駐車場を利用しない通行者はその前の交差点で右折するように誘導するということですね。

<A委員>

特に車の動きということで、【資料1-2】を見てよくわかりました。

周辺の土地利用、特に駐車場の位置や道路の構造を考えると、今回の修正案でやむを得ないのかなと思います。ただし、通過交通については懸念が残ります。例えば、現状のバスロータリーは40、50台の通過交通があり、これは将来的にも変わらないということだと思っています。今後、周辺の再開発等により代替えとなる道路の整備が進むのであれば、駅前広場南東、駅前広場南の道路は閉じていただくことも検討いただければと思います。

また、駅前広場北側の道路は、駐車場利用があるため現段階では必要ですが、北側街区の土地利用が進み、駐車場ではなくなった場合には、広場と一体的な空間となるよう検討していただければと思います。

<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>

貴重なご意見、ありがとうございます。現状の土地利用状況を踏まえ、今回の機能配置案をお示しさせていただきました。将来、駅前広場の整備が進めば、周辺土地利用の活性化も期待されます。その時には周りとの関係を考えながら整備を検討していきたいと考えております。

<委員長>

ありがとうございました。それでは、「JR四日市駅周辺の機能配置案について」は、委員のご意見と事務局の回答を踏まえたうえで了承したいと思います。よろしいでしょうか。

【一同、同意】

<委員長>

どうもありがとうございました。お気づきの点がありましたら最後にご発言いただければと思います。

それでは、議題の二つ目「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想のとりまとめについて」に進ませていただきます。

【2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想のとりまとめについて】

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・意見等をうかがった。

<委員長>

ご説明ありがとうございました。それでは、委員の皆様にご発言いただきたいと思います。今説明していただいた基本構想案ですが、幅広い内容を網羅しておりますので、意見をいただく前に整理させていただきます。

まずは、【資料2-1】の第1章から第3章までは、現状の認識や課題の提示、それに対する基本的な考え方を整理しております。ここはいわば大きな骨格を示している部分でございます。第1章から第3章につきましてご発言いただければと思います。なお、できるだけ多くの委員に発言していただきたいと思いますので、発言に際してはできるだけ簡潔にお願いできればと思います。

本日はQ委員が欠席されておりますが、事務局は何かご意見を預かっていますか。

<事務局>

Q委員には基本構想案について事前に説明しており、基本構想案については異存がない旨のご意見を頂戴しております。また、第3章までの整理につきましては、今まで議論したことがよくまとまっているとのコメントをいただいております。

<委員長>

どうもありがとうございました。それでは委員の皆様、いかがでしょうか。

第1章につきましては、オレンジ・赤・緑の3つで強調されておまして、「より美しく、より快適な、もてなしの空間」、「駅を中心とした効率的で快適な交通機能の配置」、「良好な景観などを活かした魅力的な空間づくり」といった内容がうたわれております。大前提としては、四日市市民あるいは四日市市に通われている方々にとって望ましい駅前空間・都心の歩行空間・中心市街地の空間を作っていくことですが、加えて、将来のリニア中央新幹線の時点も視野に入れて、訪問者や来訪者が増えると考えられることや中部圏域の一翼を担う都市としてという記載があるように、現状の課題解決のみではなく、交流人口の増加等、将来を見据えた都市の顔・都市の玄関口として空間の質を高めていこうということが目的に書かれております。現実的には、リニア等々が目の前に迫っているわけではないので、想像する必要がありますが、それが基本構想の大きな役割であり、1ページ目に思いが込められております。そういった点を踏まえて、第1章と第2章では現状の認識と課題が提示されております。

文章の書きぶりにつきましては、書き手の特徴もありますので、本日の議論から省きますが、内容やキーワードについてお気づきの点がありましたらご発言をお願いしたいと思います。

【資料2-1】の8ページに書かれている課題は、この後の近鉄四日市駅周辺とJR四日市駅周辺の基本構想につながっていく導入部分になります。また、今の課題ではないものの将来を見据えたときに課題になると考えられる点も含まれております。8ページに書かれている部分に対して、今までの議論の内容・ご意見がうまく反映されていれば結構ですが、内容の過不足等がありましたらご指摘いただければと思います。

<A委員>

先ほど委員長がおっしゃられた構想に対しての方針・考え方を受けまして、大事だと思う点がありますので、基本構想に反映するかどうかは別にして発言させていただきます。

【資料2-1】の1ページの最初の2行に「四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町、港町として栄えてきました。」と書かれております。その中で「港」は非常に重要だと思います。リニアが来た時には、特にJR四日市駅の位置づけが大きく変わると考えておりますし、クルーズ船も入ってきております。港からのインバウンドも大きくなっていく中で、11ページに少し港を意識してもよいのかなという気がします。将来、具体的に港とのつながりを強化するような話は出てこないにしても、基本構想の実現に向けて、自動運転等の話が出ていますので、そういったところでJR四日市駅と港の連携を深めるような話があってもよいのではないかと思います。検討する可能性があるのであれば、11ページや課題のところに記載があっても良いのではないかと思います。今後、四日市市の発展を考えたときに、四日市港は非常に大きな位置づけ・資源であり、可能性がありますので、位置付けることは決して無駄ではないと思います。

<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>

港からのご利用ということで、直近の説明会でJR四日市駅周辺基本構想について説明させていただいたときに、港地区からJR四日市駅をご利用される方が多くみられました。今後、計画を進めていく中で、港地区からの利用について利便性を下げないように検討を進めていきたいと考えております。

<委員長>

ありがとうございました。

<N委員>

今までは、近鉄四日市駅とJR四日市駅に特化した内容で検討を進めてきましたが、【資料2-1】の11ページを見ますと、近鉄四日市駅からJR四日市駅までの1kmの長い道路の活性化について書かれておりますが、国道1号からJR四日市駅の区間については検討範囲にも関わらずあまりにもお話がなかったと思います。先ほど、港地区の方々はJR四日市駅を利用されることが多いとのことでしたので、近鉄四日市駅とJR四日市駅の間だけではなく、その周辺についても歩きたくなるデザイン等、四日市のまちづくりに対して細かな検討が必要だと思いました。

<委員長>

ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

<事務局>

J R四日市駅から近鉄四日市駅までの道路空間につきましては、検討委員会の中で具体的な形等は検討しておりませんが、【資料2-1】の19ページの「中央通りの空間形成」にて、基本構想を実現化する際にJ R四日市駅近鉄四日市駅間の土地利用の動向等を含めて検討してはどうかという意味合いで記載をさせていただいております。

<P委員>

港については、近鉄四日市駅とJ R四日市駅を中心にして港に至るまでのサイン計画にて旧港への案内を順次進めています。四日市港で言えば、霞の物流、千歳町の空きスペース再生が管理組合を含めて検討が進んでいますので、客船への対応も含めて何らかのアプローチはしますが、歩行者への対応につきましては、旧港も含めて千歳町の方から地道にサイン計画を進める等、できることを進めていくことが必要です。J R四日市駅の連続立体交差事業が中止となって以降、ダイナミックに変えていくことは難しいため、できることを進めていくことが現実的かと思います。J R四日市駅が港の起点となることは否定するものではなく、存在感を高めるために今までも取り組んでおり、これからも取り組んでいきたいと思っております。

駅前広場では、【資料2-1】の8ページ左側にありますように、近鉄四日市駅から安島というエリアが壁になっており、アプローチが難しく進んでおりませんが、ふれあいモールが北側の主動線だと考えると、南側の中央通りの歩道部分をどう広くするかということも含めて、南側の歩行者動線をしっかり作っていかないと回遊性を向上させることは難しいと考えております。

以前、近鉄四日市駅の中に南北の自由通路がありましたが、店舗改装によってグランドレベルでの南北の自由通路がなくなりました。難しさはありますが、機能としてこれから創造していくのかも含め、駅という公益・公共的な空間の中で、できることはチャレンジしてみることも重要かと思っております。南北東西に移動できた実績を有しておりますので、実施に向かっては、南北の動線の復活も含めて検討できればと考えております。

<H委員>

本基本構想以外のところで、例えばふれあいモールは県下の通行量があることも含めまして、総合計画等にも具体的な計画が入っていくことかと思いますが、雨対策等のようにこぼれる内容もたくさんあるため、基本構想に沿うような形でフォローしていただければと思います。

また、実施計画や基本計画策定時には構想範囲をスターアイランドまで広げていただき、隣接する市道の問題や今後の商業施設の在り方、建物自体が古くなっている近鉄パーキングの再整備及び近鉄百貨店の駐車場、駅の多層化等について基本構想に沿う形で位置づけ等を検討していただければと思います。

<委員長>

ありがとうございました。本基本構想は近鉄四日市駅「周辺等」基本構想という、非常によい名前がついております。【資料2-1】の10ページの図を見ていただくと様々な示唆に富んでいるまとめ

図となっております。先ほどN委員からどの範囲までの整備計画を考えるのかといったご意見がありました。この図には近鉄四日市駅の駅前広場と約1.2kmの中央通り、それから港のイメージも入っております。四日市ならではの中心市街地の駅前広場、中央通り等の空間全体を考えましょう、といった趣旨にはなっております。ただし、基本構想は目的に書かれている「駅前広場」、「交通機能」、「都市の景観軸」に沿っている計画であるため、都市計画マスタープランや総合計画等の他の行政計画で担ってもらえるような部分は他計画に任せております。H委員のご指摘については、行政計画に基づき、行政が主導的・先導的にインフラの整備をすることによって中心市街地・駅周辺の賑わいや経済的なアクティビティを高めていこうというものですが、民間の投資によるものについては、関連付けられますが、行政計画に記載するものではありません。基本構想の次の段階としては計画の具体化・実施になりますが、その中で民間投資と民間計画と関連させながら動いていく、場合によっては行政計画の拡大や拡張が必要になってくれば付加・修正することになってくると思いますが、現時点で書かれていることが基本的な内容です。

関連して私から質問させていただきます。8ページの視点③の中央通りについて、細部のデザイン等はもちろん検討しておりませんが、有効な活用方針等については意見を何度もいただいていたと思います。視点③では、バス乗り場・歩行空間としての利用や緑道としての利用、景観や眺望を観れる場所と書かれておりますが、都市の空間というのは、街路樹等の緑に加えて人の交流や文化的な活動が営まれることで初めて賑わいの空間が生まれることになるわけです。今書かれていることは結構ですが、「市民交流や文化的な交流等ができる空間にしてはどうか」という記載があってもよいのではないかと思います。同じく、【資料2-1】の8ページ下部の【配慮する事項】ですが、「⑤都心居住の促進」の位置づけがやや不明確に思えます。もちろん、中心市街地活性化の観点では、夜間人口を増やすことは重要ですが、本計画との関連性が薄いと感じます。この2点につきまして、事務局に所見を伺いたいと思います。

<事務局>

視点③について中央通りでの市民交流に関する課題として記載がないということですが、「◆広い中央通りをバス乗り場や歩行空間などに優先的に利用してはどうか」の「など」に含まれているという考えもあります。このあたりの「など」の部分に記載することができると考えられます。

【配慮すべき事項】につきましては、本計画ではあくまでも駅前広場や中央通り等の課題整理であり、先ほどお話のように、他の計画に位置付けられることも出てくるかもしれません。そうした中で、基本構想を検討する上で、「配慮する」事項として①～⑤まで記載しているものです。

<委員長>

ありがとうございました。ぜひ、キーワードとして追加いただければと思います。

< B 委員 >

【資料2-1】の19ページの「5.1 中央通りの空間形成」について、シンプルすぎますので、沿道の建物のデザインマネジメントと公共空間の整備等、もう少し詳しく書いていただけると沿道利用やデザインについて考えていることを示せるのではないかと思います。

<委員長>

ありがとうございました。

【資料2-1】の10ページのについてはいかがでしょうか。ポイントとしては、現在のイメージと将来イメージを見比べるとピンクの「公共交通」の矢印が太くなっており、駅前広場とバスターミナルの整備を通して、公共交通が街中にアクセスしやすくなることが示されており、もう1点、「回遊性の向上」については近鉄四日市駅・市役所周辺に円を描くような青い矢印が描かれており、この表現そのままの意図を示しているかと思います。

事務局に1点確認したいのですが、近鉄四日市駅周辺基本構想案にて青いドットで動線が書かれていますが、事業の具体的なイメージ等はどのように考えているのでしょうか。

<事務局>

歩行者動線ということで、車と歩行者を分離した形で歩行空間を確保し、デッキや横断歩道施設等を設置し回遊性を高めるイメージでございます。

<委員長>

環状にいくつも書かれている「回遊性の向上」は、歩車分離等の将来の計画につながる方向性を示すものであると理解してよろしいでしょうか。

<事務局>

そのような方針で、今後施設を検討していきたいというイメージでございます。

<委員長>

ありがとうございました。それでは、【資料2-1】の11ページまでにつきまして、他に意見はございますでしょうか。

よろしいようでしたら、第4章から第5章、11ページから19ページに進んでいきたいと思っております。いかがでしょうか。

<B委員>

14ページの大屋根の部分につきまして、あまり構造物を作りすぎてしまうと、せっかく作った駅前広場が台無しになってしまう印象を受けました。具体的には、左下の「③歩行者動線」には「ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。」という部分、「⑤バス専用ターミナル」には「歩行者用デッキ」や「雨対策の屋根」について書かれております。機能的には確かに必要だと思いますが、特に近鉄駅西側広場の市民公園につながるデッキや鶴の森公園方面のカーブしながら南に進むデッキについては、模式図としてはこれでよいと思いますが、実際に作る場合は具体的な配置やデザインを考慮しないと機能とデザインの両立ができないと思います。この指摘については、図面上に反映するのが難しいと思いますので、17ページの指摘事項に「機能とデザインの両立」という視点を入れていただければと思います。

<委員長>

ありがとうございました。事務局はいかがでしょう。14ページの歩行者動線のドットは「③歩

行者動線」に書かれているような「デッキ等」のイメージですか。それとも歩行系街路のアップデートを想定していますか。

<事務局>

14ページでお示ししている紺の動線については歩行者動線の位置づけという趣旨で書かせていただいております。できるところはデッキを検討していきますが、すべての動線にデッキを整備する意図はありません。B委員のご指摘をうけまして、17ページには「機能とデザインの両立」といった内容の追記を検討いたします。

<委員長>

ありがとうございました。B委員よろしいでしょうか。

<B委員>

そのような対応で問題ありません。加えて、19ページにて「沿道の建物のデザインマネジメント」や「公共空間の整備」等の記載があるとよいと思います。

<委員長>

ありがとうございました。第4章以降について、事務局はQ委員から何かご意見を預かっていますか。

<事務局>

Q委員からは、基本構想としてよくまとまってきたという点と、基本構想案として異なる旨の意見を伺っております。

<委員長>

ありがとうございました。第4章以降について、委員の皆様いかがでしょうか。

<P委員>

H委員への質問ですが、ふれあいモールは市が整備しているという認識ですか。

<H委員>

市だけではなく、近鉄と近鉄不動産の三者が主体で整備したものと認識しております。

<P委員>

ふれあいモールは近鉄と四日市市の土地を使って、昭和60年代の終わりに、「ふれあいモール、駐車場、スターアイランド」の3点セットで位置付けられた事業です。ふれあいモールについては、近鉄と四日市市が建物一体型のモールとして当時としては珍しい形で整備したものです。当時のコンセプトは青空が見える、高架下を抜けた後にオープンな空間が広がるイメージで整備しています。高架下を抜けた後はアーケードのように屋根を設置しないことは合意されている経緯がありますので、屋根の話が出てくるのはどうなのかなと思いました。

<H委員>

ハルカス周辺に整備しているようなガラス張りで青空が見え、歩行者が雨対策に利用できる独立型の屋根を想定しておりますので、十分実現可能かと思えます。また、整備当初のコンセプトは尊重されるべきですが、ニーズは日進月歩で変わっているため、今後新しいものも取り入れて欲しいという主旨の発言です。

<委員長>

よろしいでしょうか。

<J委員>

この構想が出来上がると、実設計に移っていくという認識でよろしいでしょうか。

<事務局>

基本構想が認められましたら、基本構想の方向性に沿って基本計画に進んでいくことになります。基本計画を経て、詳細設計、工事に移っていきたいと考えております。

<J委員>

また、先ほど委員長から、「都心居住の促進」についてお話がありました。皆様もご存知の通り、駅前にもマンションが建っております。具体的に【資料2-1】の14ページで言いますと図面中央の「⑤バス専用ターミナル」のテキストボックスの下の道路の東西や東海道の交差点付近にはマンションが建っています。駅利用者の送迎だけではなく、駅周辺のマンションに住んでいる方に対しても買物後の荷下ろしや介護車両の停車スペース等も検討していただきたいと思えます。

基本構想自体はよい計画だと思いますが、住民の意見を吸い上げて欲しいと考えています。バス専用ターミナルを設置することで駅前マンション住民が利用しづらくなる点や災害時の緊急車両動線については基本計画時に検討いただきたいと思えます。

また、くすの木パーキングについては、入り口の動線はよいと思えますが、出口の動線が切り返せるのかわかりませんので、基本計画時には詳細に検討しなければならないと思いました。

<委員長>

ご指摘ありがとうございます。2点のご意見をいただきました。事務局いかがでしょうか。

<事務局>

マンションの住民の需要や荷捌き需要に関しては基本構想で位置付けるのは難しいと思えますが、17ページ等の基本構想に対する指摘事項にて「荷捌き等に配慮すること」といった内容の追記を考えております。

くすの木パーキングの出口につきましては、設計段階でしっかり検討すべき事項だと考えております。

<委員長>

ありがとうございます。【資料2-1】の14ページの「⑤バス専用ターミナル」の箇所は現在マン

ション居住者の一時的な駐車場所として利用されているということで、まちなか居住者の交通動線との共存・両立をしっかりと考えて欲しいという趣旨だと理解しました。非常に重要な視点であるため、ぜひ検討をお願いいたします。

くすの木パーキングの出口についても回答いただきましたが、J委員がおっしゃっているのは出口から西側に出ていく動線を懸念されていると思います。出口から左折で出て行ってすぐ信号があり、また右折しなければならないため、交差点内に車がたまってしまう可能性があります。このご意見も非常に重要であり、信号制御も含めて基本計画時に検討が必要だと思います。

<K委員>

2点意見があります。1点目は、提示されている図面が平面であるため、立体的なイメージが全くわかりません。歩行者動線等が立体的に分かるようになるとういと感じました。

2点目は、駅西発展会は安島地区を中心に活動しておりますが、現在、ふれあいモールからまっすぐ進みアピタに向かうと、その後じばさん三重や文化会館に向かう歩行者動線が分かりにくい。基本構想では、市民公園周辺の歩行者動線が位置付けられているが、整備のイメージがあれば教えていただけますでしょうか。

<委員長>

ありがとうございました。事務局は回答をお願いいたします。

<事務局>

基本構想においては、立体的な図面が現状はないなか、これまでも検討委員会において、歩行者動線の議論をさせていただきました。基本構想では動線をしっかり位置付けることが重要であるため、その後の設計段階でデザイン等について検討していきたいと考えております。また、北側のふれあいモールの動線だけではなく、東西方向、南北方向の動線を確保し、全体としての回遊性を高めていくことを位置付けるためにこのような表記をさせていただいております。立体的な絵があればわかりやすいのですが、立体的なデッキや動線等は今後検討していきたいと考えております。

<K委員>

デッキにつきましては岐阜駅のようなイメージになるのでしょうか。

<事務局>

そのようなイメージになるかと思います。

<K委員>

じばさん三重周辺の動線についてはいかがでしょうか。

<事務局>

【資料2-1】の14ページ左下の「④駅周辺」にて、「わかりやすい案内表示（サイン計画）により、まちの回遊性を高めます。」と位置付けております。

<委員長>

ありがとうございました。ほかにご意見がないようでしたら、第1章から第5章の全体を通してお気づきの点がございましたらお受けいたします。いかがでしょうか。

<C委員>

【資料2-1】の14ページで一般車に関する記載について、今までも議論がありましたが、現状は高架下で送迎車の乗り降りがされている状況がある中で、利用しやすいようにできないかという提案に対しては、警察との協議で難しいと回答があったため、近鉄四日市駅南側に送迎スペースを整備することになりました。送迎スペースは奥まったところにあり、利用を促進するためには何かしらの工夫が必要かと思っておりますので、今後の検討課題や基本構想に対する指摘事項に記載していただければと思います。

<委員長>

南広場と西広場の一般車スペースについてのご意見でした。14ページの図面は一般車とタクシーの分離という意図で現在の形になっていると認識しております。今のご意見は南広場に関するご指摘でしょうか。

<C委員>

西広場と南広場の両方についての意見です。【資料2-1】の8ページの視点②のように、現在は高架下の駐車需要が高いことを解決するために14ページの図面のような形になっていると思います。西広場と南広場の送迎スペースの利便性が高架下での送迎よりも利便性が劣ると思いますので、課題である高架下の送迎を解決するための工夫を行う必要があるのではないかと危惧しております。

<委員長>

現段階で、基本構想には記載がないと思いますが、検討の可能性は何かございますか。

<事務局>

高架下につきましては、【資料2-1】の17ページの「⑨高架下」にて、柵等の物理的な駐停車禁止施策を検討する旨が記載されております。C委員のおっしゃられるように、誘導策を検討することは指摘事項に記載してもよいのかなと考えております。

<委員長>

ありがとうございました。よろしいでしょうか。全体を通して他にご意見はございますでしょうか。

<A委員>

3点お願いしたいと思います。今回は駅周辺再整備ということで、歩行者動線がかなり明確になっており、非常によい計画だと思います。その中で、回遊性を高めるためには歩きやすい環境、ウォークアブルデザインが必要かと思っております。法律上には歩行者優先ですが、現状は車が優先です。そのため、物理的な歩行者優先の空間、街路デザインが必要ですので、本計画にもぜひ取り入れてい

ただければと思います。歩行者優先についての示唆は記載されておりますが、より具体的に「ウォークアブルなデザインを導入」といった記載をしていただければと思います。高齢者や車いすの方、目の見えない方も利用できるような駅周辺にするためにも、ウォークアブルなデザインが必要だと思います。

2点目は空間整備する中で、B委員もおっしゃっていた沿道のマネジメントに加えてデザインのマネジメントも必要だと考えております。きれいな空間にするためには空間全体を統一的なデザイン指針でマネジメントしていくことが必要だと思いますので、デザイン指針やデザインガイドブック等も検討していただければと思います。

3点目は14ページの歩行者動線について、先ほど、ふれあいモールの動線は重要であるとお話がありましたが、線の太さだけをみると、ふれあいモールの動線を南側にもっていくように見えてしまいます。ふれあいモールも太く、さらに言えば南側を南北に太く繋げるような線があっても良いと感じました。

<委員長>

ありがとうございました。事務局よろしいでしょうか。

<事務局>

歩きやすい環境づくりについては指摘事項等にしっかり書き込むことは非常に重要かと思っております。

動線のイメージにつきましては、今回は新たに設定する歩行者動線を太く強調させていただきました。現在細い動線についても課題に記載してありますように重要ですので表現について工夫いたします。

<委員長>

ありがとうございました。それでは、オブザーバーとして参画いただいている国土交通省にお話を伺いたいと思います。

<オブザーバー>

せっかくハード整備を行うのであれば、使ってもらえるような空間を整備していく必要があると考えております。空間を利活用することや、ご指摘のありました作りすぎないことも重要ではないかと思っております。これからは、お金もなくなっていく中でも生き残れる都市を作っていく必要がありますので、今ある空間をうまく使っていくという観点も必要になってくるかと思っております。また、官民連携として民間の方々に公共空間をどんどん使っていただけるような観点も重要です。ハード中心の構想になっておりますが、今後事業が進む中で、官民連携の推進等も取り入れていければ良いのかなと思っております。今後の詳細設計の中で検討していただければと思います。そういった観点で進めるためのツールや仕組み、ノウハウは持っているつもりですので、国土交通省にご相談していただければと思います。

<委員長>

ありがとうございました。最後にP委員何かございますか。

< P 委員 >

先ほど、一般車についてのご意見がありました。四日市市にとって歩行者優先というのは極めて重要な切り口だと思います。車いすの方々に対しては近鉄四日市駅・JR四日市駅ともにエレベーターがついております。市としても障がい者のためのエレベーターについて、補助金を執行していることも含めまして、駅へ向かうために便利な場所を作っていく必要があると考えております。多少、駅から離れても、安全・安心の方が市民に期待されていると思いますので、歩行者や障がい者が使いやすく、バリアフリーにも完璧に対応し、市民の方々に満足していただけるように実践し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。議題2の近鉄四日市駅周辺とJR四日市駅周辺の整備基本構想案についてご説明をいただき、委員の皆様からも様々なご意見をいただきました。基本構想案の「案」が取れるまでは、本日いただいた意見の反映・修正・追記が必要だと思います。修正・追記や案全体の確認につきましては、私と事務局で進めていきたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

【一同、同意】

< 委員長 >

最終的には委員の皆様配布します。必要に応じて説明にも伺わせていただくことになるかもしれませんが、もう一度、検討委員会を開催することはございませんので、本検討委員会を終了させていただき、本日いただいた意見については、私と事務局一任で進めさせていただきます。

約1年8ヵ月強の長い期間にわたって貴重なご意見・ご指摘を多数の委員の皆様から出していただき、ありがとうございました。よりよい基本構想に仕上げていきたいと思っております。

【3. その他】

< 事務局 >

委員の皆様におかれましては、1年半以上にも渡る長い期間において、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会にご参画いただき、ありがとうございました。

まだ、最終の取りまとめが残っており、最終取りまとめ次第、皆様にはご送付させていただきますが、委員長をはじめ、委員の皆様による活発なご議論のおかげをもちまして、基本構想を策定していただけたものと考えております。

委員長のお言葉にもございましたが、この後は、市として、基本構想について十分な検討を行った上で、次の段階に進めるよう市議会をはじめとする関係者の皆様へ、説明・協議を行ってまいりたいと思っております。

—以上—