

受付番号	平成31年 第 1 号
受付日	平成31年 1月31日
質問者	伊藤 嗣也 議員

## 文書質問答弁書

回 答 日：平成31年 2月 8日

担 当 部 局：都市整備部・政策推進部

四日市市議会基本条例第16条第1項の規定に基づく 伊藤嗣也 議員の文書質問について、同条第3項の規定に基づき、下記のとおり答弁いたします。

■ 文書質問名 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の諸問題について

■ 質問

① 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（以下「構想」と記す。）P.10（4.1.1 機能配置方針各案の比較・評価）によると、近鉄四日市駅のバス乗降場は、現在の17ヶ所から、改造後は12ヶ所に減る。

平成31年1月13日付の中日新聞北勢版によると、近鉄四日市駅からJR四日市駅まで自動運転バスを新たに走らせる検討が行われているようである。自動運転バスの乗降場は、安全性確保や乗客からの視認性確保等の面から、既存の路線バスの乗降場と区別する必要がある、バス乗降場は現在の17ヶ所から、むしろ増やす必要がある。

また、定期運行されて路線バスの形態に近い、ツアー扱いの中長距離路線バスが増えており、その乗降場の確保も必要である。シティプロモーションのために、既存のバス路線ではカバーできない市内名所を結ぶ路線バスや市内ツアーバス等の乗降場も、新たに必要となる可能性がある。これらのバスに対応できるよう、近鉄四日市駅のバス乗降場は増やす必要がある。

バス乗降場を減らすと、1つのバス乗降場から様々な方面や様々な種類のバスを発着させる必要が生じて、乗り間違え等が起こる可能性もある。また、バスダイヤが乱れた時の臨機の対応に、困難が生じる可能性が高い。

以上のことから考えると、近鉄四日市駅のバス乗降場を現在の7割に減らす計画は、バス利用者を混乱させ、不便にする間違った政策ではないか。

② 構想 P.10 (4.1.1 機能配置方針各案の比較・評価)によると、近鉄四日市駅のバス待機場は、現在の6ヶ所から、改造後は2ヶ所に減る。

バス待機場は、バスダイヤ混乱時のダイヤ回復や臨機応変な増便等に重要な役割を果たしている。また、朝夕と昼間の運転本数の増減を、バス利用者が最も多い場所で調整できるため、郊外の車庫との間でバスを廻送する必要がなく、バスのエネルギー消費量を低減し、利用者の利便も良い。

以上のことから考えると、近鉄四日市駅のバス待機場を現在の3割に減らす計画は、バスの定時性確保等を困難にさせる間違った政策ではないか。

③ 構想 P.12 (4.1.3 近鉄四日市駅周辺整備基本構想)によると、駅前広場改造後の東口の一番遠いバス乗降場は、近鉄四日市駅の南改札口からの距離が250mとなり、これは同改札口から市民公園までの距離と同じになる。

現在は、西口の場合、南改札口を出て駅コンコースの階段を下りれば、徒歩50mでバスに乗ることができるのに、駅前広場改造後は、南改札口から市民公園までと同じ距離：250mを歩かないと、バスに乗れなくなる。

この利用者無視の発想は、一体どこから出てくるのか。

現在では、南改札口を出て50m歩けばバスに乗れるのに、その5倍もの距離である250mも歩かせる形に駅前広場を改造する計画は、鉄道とバスの乗り継ぎを著しく不便にし、公共交通離れを招く間違った政策ではないか。

富山市のライトレールのように、鉄道とバスが同一ホームで乗り換えできる等、鉄道ホームとバス乗降場の一体化・近接化は世の趨勢であり、これに大きく逆行する本市の政策は、まことに恥ずかしい政策ではないか。

④ 構想 P.12 (4.1.3 近鉄四日市駅周辺整備基本構想)によると、駅舎と一体となった西口及び南口のバス乗降場が廃止され、東口の楠並木の中に設けられる細い通路を通過して、遠くのバス乗降場まで歩いていくことになる。

楠並木には、高い木が多数生えているため、暴風雨雪や日射等を避けられるような幅の広い屋根を架けることができない。バス乗降場までの通路には、楠を傷つけないよう、幅が狭い屋根しか設けることができない。屋根・壁付きの待合室を楠並木の中に設けることも、楠保全の点から非常に困難である。

よって、駅前広場改造後は、楠並木の幅の狭い屋根の下、暴風雨でずぶ濡れになりながら、遠いバス乗降場まで歩いて行かねばならなくなる。待合室も無いため、バスを待つ間もずぶ濡れである。

先日 1 月 26 日は、楠並木が雪化粧したが、雪化粧は見た目が綺麗でも、雪の中の楠並木でバスを待つことになる市民にとっては、過酷な環境以外の何ものでもない。夏の猛暑も同様である。

一方、現在の西口及び南口のバス乗降場は、駅舎と一体となった屋根が付き、雨天や降雪時はもちろん、台風等の暴風雨や大雪の時でも、駅舎のコンコースや階段、コンビニ、百貨店等に逃げ込んで、斜めに降ってくる雨や雪を避けることができる。夏の猛暑に対しても、涼める場所がある。

現在の快適な西口及び南口のバス乗降場を廃止して、近鉄四日市駅のバス乗降場の半数を、雨・風・雪・猛暑等に晒される楠並木に設置する計画は、鉄道とバスの乗り継ぎやバス単体での利用を著しく不便にし、天候によっては、高齢者や障害者、子ども等を、体温低下や日射病等の危険に晒すことになる。

公共交通は体力的な弱者も多く利用するのに、なぜ体力的な弱者に対して牙を剥くような政策を行うのか、公僕としての見識を疑う。

本構想は、公共交通の利用促進や、全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりに大きく逆行する、間違った政策ではないか。

- ⑤ 策定中の「第四次四日市市地域福祉計画」及び「第四次四日市市障害者計画」の両素案には、「ユニバーサルデザインのまちづくり」「交通施設バリアフリー化設備整備の充実」等が掲げられている。

交通施設において、ユニバーサルデザインやバリアフリーを最も効果的に実現する方法は、乗り換え移動距離の短縮である。

いくら、公共交通移動等円滑化基準に基づいて、点字ブロックやエスカレーターやエレベーター等を整備しても、移動距離が長くなれば、それらの施設整備の効果は帳消しになる。

移動距離の短縮に勝るバリアフリー設備は無い。

構想に記された歩行者用デッキの両端（駅コンコース、中央通り歩道、楠並木）や、デッキ桁下高が変わる西町線を跨ぐ地点には、エレベーター等のバリアフリー設備が必要となり、整備及び維持費用がかかる割に、歩行距離の長さも相まって、市民にはバリアの多さを感じさせるものとなる。

ユニバーサルデザインやバリアフリーのまちづくりを実現するためには、こんな高価な設備をコテコテに整備するのではなく、シンプルに、鉄道改札口からの距離が短く、過酷な天候から守られている、西口及び南口のバス乗降場を存続すべきではないか。

最少の費用で最大の効果を実現する方法が、西口及び南口のバス乗降場の存続であり、最大の費用を投じて最小の効果しか得られないのが、本構想の東口へのバス乗降場集約である。撤回すべきではないか。

- ⑥ 現在のバス乗降場は3箇所に分かれて不便だというが、バス乗降場案内の改善で解決できる。

近鉄四日市駅のコンコースにおいて、視認性の高い大きな文字で3箇所のバス乗降場を案内するとともに、バス発着時刻を示す電光掲示板等を整備すれば、初めて四日市市を訪れた人でも、自分が利用するバス乗降場へ、確実に最短距離で到達できる。コンコースの喫茶店等で、時間待ちもできる。

また、郊外から来て近鉄四日市駅を経由して再び郊外へ向かうバス路線や、近鉄四日市駅を経由して市立四日市病院まで運行するバス路線も多いため、近鉄四日市駅でバス同士を乗り換える必要性は低い。

一方、バス乗降場を東口に集めると、③～⑤で指摘したように、鉄道改札口からバス乗降場までが著しく遠くなり、雨・風・雪・日射等に対しても脆弱となる。長い距離を歩かされ、過酷な環境でバス待ちを余儀なくされ、泣きを見るのはバス利用者である。

構想のように駅前広場を改造すると、バスからバスへの乗り換えは便利になるが、鉄道からバス、バスから鉄道、バス単独、この三形態の利用が著しく不便になる。

前者の利用者数よりも、後者の利用者数の方が、圧倒的に多いと考えられるため、バス乗降場が3箇所に分かれている課題は、バス乗降場集約ではなく、バス乗降場の案内改善で解決すべきではないか。

#### □答弁

本基本構想は、交通処理等の諸課題を検討するため、交通規制に関わる警察に加えて、バス、タクシー、鉄道などの交通事業者や学識経験者、商業者、市民・利用者等が参画する基本構想検討委員会において、議論を重ね取りまとめたものであり、限りある駅前空間の中で、必要な機能をどこにどのように配置すべきかを検討してまいりました。

特に、駅利用者の利便性と中心市街地全体の活性化に寄与する空間の確保を中心に、関係者間で議論し、合意形成を図りながら進めてきたところです。

その結果、基本構想に示すバス乗降場等の配置と集約化の方向性が定まったものです。

また、バス乗降場の数については、現在 17 ヶ所ありますが、そのうち 13 ヶ所が乗車場、残りの 4 ヶ所は降車場であります。バス待機場については、駅前広場の他に近鉄名古屋線の高架下のスペースがあり、計 8 台分を待機場として利用しています。

基本構想検討委員会では、各バス事業者等のご意見をいただきながら整理を行い、近鉄四日市駅周辺に乗降場は 12 ヶ所程度、待機場については、2 台程度配置できるよう計画しております。なお、バス待機場については、待機スペースの多い JR 四日市駅の駅前広場の活用なども含めて効率的な運用方法について、バス事業者と協議を行いながら検討を進めていくこととしており、今後、進めていく基本計画で詳細な部分について、整理を行ってまいります。

また、ツアーバス等の観光バスについては市民公園前の中央通り南北に配置し、バス専用ターミナルとは別に 6 台以上は確保できるようになっていきます。

次に、鉄道からの乗り継ぎについては、駅とバス専用ターミナルを歩行者用デッキで直結し、歩車分離を図るとともに、バリアフリーに配慮し、エレベーターや屋根を設置する構想となっています。

なお、バス待ち環境については、今後の具体検討における留意事項として、待合室や切符売り場等のバス待ち環境の確保が基本構想で位置付けられており、今後、基本計画を進める中で、具体の検討を行ってまいります。

次に、自動運転については、国の「未来投資戦略 2018」において、「次世代モビリティ・システムの構築」などが位置付けられ、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催前の実用化を目指して、公道での地域限定型の無人自動運転移動サービスを開始することなどが示されております。現在、全国各地で自動運転システムを活用した実証実験が実施されており、市でも、自動運転導入に向けて、遅滞なく取り組んでいくため、平成 30 年 6 月 7 日に開催した「第 10 回四日市市都市総合交通戦略協議会」において、戦略の後期 5 カ年の計画（平成 28 年度～平成 32 年度）に、「自動運転導入に向けての実証実験の実施」を位置付けたところです。

一方、民間側でも、別途、自動運転の開発や導入に取り組む動きが出てきており、この 2 月には、近鉄四日市駅西にオープンする「ユマニテクプラザ」に三重大学北勢サテライトや東京大学地域未来社会連携研究機構のサテライト拠点、公益財団法人三重県産業支援センターの高度部材イノベーションセンター（AMIC）が開設するなど、産学官が連携して取り組んでいく環

境も整ってきました。

そこで、市では、これらの動きを踏まえ、自動運転に前向きな関係者が一堂に会し、その実現に向けて取り組むため、「(仮)自動運転導入促進協議会」を設置することとし、2月定例会議会に関係者間の協議に必要な予算を計上させていただいたところです。

## ■質問

⑦ 近鉄四日市駅の3箇所のバス乗降場の利用者数及び3箇所のバス乗降場で乗り換える人数を、下記に従い示されたい。

- ・東口で乗る人   ・東口で降りる人
- ・西口で乗る人   ・西口で降りる人
- ・南口で乗る人   ・南口で降りる人
- ・東口で降り、西口へ乗り換える人   ・東口で降り、南口へ乗り換える人
- ・西口で降り、東口へ乗り換える人   ・西口で降り、南口へ乗り換える人
- ・南口で降り、東口へ乗り換える人   ・南口で降り、西口へ乗り換える人

## □答弁

バス乗降人数（平均1日あたり）H30.6調査

近鉄四日市 西・東・南のりば 9,131人（乗車4,667人、降車4,464人）

（内訳）近鉄四日市東口 乗車 1,295人、降車 1,274人

近鉄四日市西口 乗車 2,476人、降車 2,256人

近鉄四日市南口 乗車 896人、降車 934人

その他はデータなし

## ■質問

⑧ 中央通りの近鉄高架下においては、朝夕や悪天候時等に、送迎の車が2列停車することが頻繁に起きている。

そのため、3車線＋路側帯の現在の車線数でも、中央通りの近鉄高架下においては、2車線しか機能していない。

構想では、送迎の車を西口と南口に収容して、中央通りの近鉄高架下には一切の車を停車させないとしているが、あまりにも空理空論ではないか。

現在南口には、2列の送迎スペースが整備されているのに、高架下には送迎の車が2列停車している。構想で南口に新たに設けられる送迎スペースは、現在の送迎スペースと比べて、魅力が大幅に改善するとは思えない。

また、構想で西口に設けられる送迎スペースは、西側はみずほ銀行の前であり、車を降りてから横断歩道を渡らねばならない。東側は車を一旦駅前広場に入れてから出てこないといけない。そのため、一分一秒を争っている、車から鉄道への乗り換え客には、利用されにくいことが予想される。

構想の資料編 P.24 では、「物理的に柵を設けるなど、駐停車禁止策について基本計画で詳細検討を行います。」とある。しかし車を南口や西口に停車するのに要する時間よりも、車を高架下に停車して降りた人が柵を回り込むのに要する時間の方が短いため、車道と歩道の間には柵を設けても、高架下への停車はなくなると考えられる。

一分一秒を争って急いでいる人間を軽く見てはいけない。人間の習性を無視した都市計画は、砂上の楼閣に終わる。

全ての行程を車で移動する人より、車から鉄道へ、鉄道から車へ乗り換える人は、公共交通にとって歓迎すべき利用者である。その利用者の習性をある程度は受け入れることが、現実社会に立脚した都市計画家が取るべき態度である。

南口と西口の送迎スペースを整備するものの、高架下にある程度の停車が起ることを想定し、現在の3車線＋路側帯の車線数を維持すべきである。

近鉄四日市駅周辺の中央通りは、本市の最も重要な大動脈であり、高架下で停車や事故や事件等、多少の異変があっても、スムーズな交通流を維持できる車道空間を確保すべきである。

#### □ 答弁

高架下の駐停車車両の対策については、検討委員会において、警察にも参画いただき、議論を行っており、交通安全上、現在の状況は好ましくないことから、安全に送迎できるスペースを広場内に設け、高架下路肩部分は駐停車禁止とするものであります。

今後、基本計画において、公安委員会とも協議を進め、具体的な整備内容を固め、スムーズな交通を確保してまいります。

#### ■ 質問

- ⑨ 中央通りは、都市計画決定こそされていないものの、JR四日市駅から四日市港へ向けての延伸の必要性が指摘されてきた。本市の計画書に、中央通りを港へ延伸したイメージパースが描かれたこともある。

諏訪新道や柳通りは、JR関西線の踏切で長時間止められることがあり、

踏切待ちの車列が長く伸びて、国道 23 号線から諏訪新道や柳通りへ入れないことがある。

中央通りを四日市港へ向けて延伸することは、日常の交通事情から見ても喫緊の課題であり、四日市港の活性化から見ても重要である。

一方、国道 477 号バイパスが、菰野インターチェンジまで開通し、国道 477 号バイパスの四日市中心市街地側をどう整備していくかの議論が、いよいよ避けて通れなくなってきた。

中央通りを西へ延伸し、イオン尾平店の辺りで国道 477 号バイパスにつなぐ案も、過去に検討されたと聞いている。

このように中央通りは、東へも西へも延伸することが期待されている道路であり、J R 四日市駅と図書館通りで止まっている現在の道路形態を前提にした交通量で、2 車線で十分などという近視眼的な議論を行うべきではない。

四日市港アクセス道路、四日市インターアクセス道路として、中央通りは多くの交通量を受け持ち、北勢地域の主軸となるポテンシャルを持っている。

そんな可能性に満ちた中央通りを、安易に片側 2 車線に絞るべきではないのではないか。

#### □ 答弁

中央通りの車線数の縮小については、将来的に幹線道路が整備された場合の計画交通量と現状の交通量を精査し、片側 2 車線に対応できるものと判断しております。

#### ■ 質問

- ⑩ 構想の資料編 P.22 では、図書館等の施設を近鉄四日市駅前広場に整備することを求める意見に対して、「施設の立地について、大きな建築物は土地利用や都市景観の面等から困難であるが、例えば、待ち合いに資するカフェ等の建築物の立地については、今後、空間活用の検討の中で検討します。」と回答している。

中心市街地拠点施設の近鉄四日市駅直結エリアにおける立地検討も、この見解を踏襲して、駅前広場での立地は検討から除外するのか。

- ⑪ 構想の P.14 には、J R 四日市駅前広場の待合・交流空間の説明として、「駅前で定期的開催される「定期市」など様々なイベントにも活用できる空間を確保します。」と記されている。



中心市街地拠点施設の J R 四日市駅直結エリアにおける立地検討は、この待合・交流空間も検討対象か。

- ⑫ 現在の図書館への来館手段や市民からの要望等を踏まえると、中心市街地拠点施設には、同施設専用の無料駐車場を整備することが不可欠である。

中心市街地拠点施設及び同施設専用駐車場を、近鉄四日市駅直結エリア又は J R 四日市駅直結エリアに整備する場合、本構想の施設配置は大幅な見直しが必要になると考えられるが、中心市街地拠点施設の近鉄四日市駅直結エリア及び J R 四日市駅直結エリアにおける立地検討に合わせて、本構想の内容も変更するのか。

#### □答弁

平成 30 年 11 月定例会議会において補正予算としてお認め頂きました可能性調査検討経費につきましては、これまでの立地場所に係る様々なご意見を踏まえ、市役所庁舎東側広場も含め、近鉄四日市駅直結エリア及び J R 四日市駅直結エリアを候補地として、施設整備の実現可能性調査を行い、その内容を比較・検討し、立地場所の決定につなげていくものです。

一方、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想については、有識者等により構成された検討委員会において議論が積み重ねられ、本年 1 月 7 日に取りまとめられたところです。

市としては本基本構想において位置づけられた駅前広場という空間や、道路やターミナルなどの交通機能の配置は、都市基盤の整備に必要不可欠なものと考えています。

具体的に言及いただきました、近鉄四日市駅西の待合・交流空間の広さは 700 m<sup>2</sup>程度であることから、この空間のみで施設を整備することは難しいのではないかと認識しています。

いずれにいたしましても、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想に基づく駅前広場の空間や機能などは確保したうえで、中心市街地拠点施設の実現可能性調査に取り組んでまいります。

一方、J R 四日市駅北の待合・交流空間の広さは 2000 m<sup>2</sup>程度となっており、待ち合わせや駅前で開催されるイベントのための機能確保を前提に、J R 側とも十分に協議を行いながら、どのような施設整備が考えられるかを検討していきたいと考えています。

■ 質問

- ⑬ 本構想の近鉄四日市駅前広場の計画は、①～⑨で述べたように、多くの問題を抱えている。この上さらに、中心市街地拠点施設及び同施設専用駐車場を、近鉄四日市駅直結エリアに整備すると、駅周辺の交通処理が破たんするのではないか。

□ 答弁

中心市街地拠点施設の駐車需要は、市庁舎東広場に立地する場合であっても、休日のピーク時で365台程度と推計されており、駅周辺の交通処理に影響するような交通量とは考えていませんが、施設立地に際しては、必要な駐車場の確保を含めて計画してまいります。

■ 質問

- ⑭ 本構想のJR四日市駅前広場の計画は余裕があり、建築余地のある空間も生じる。しかし空間が生じるからといって、中心市街地拠点施設及び同施設専用駐車場を、JR四日市駅直結エリアに整備すると、図書館利用者の居住分布から大きく離れることになり、すべての市民に図書を届けるという図書館本来の使命から逸脱するのではないか。

□ 答弁

⑩、⑪、⑫のご質問でもお答えしておりますが、可能性調査検討経費につきましては、市役所庁舎東側広場も含め、近鉄四日市駅直結エリア及びJR四日市駅直結エリアを候補地として、施設整備の実現可能性調査を行い、立地場所の決定につなげていくものです。

従いまして、先に策定した「中心市街地拠点施設整備基本計画」における施設の機能や規模を一つの目安としつつ、総合的に比較、検討して、立地場所の決定につなげてまいりますので、よろしくご理解賜りますようお願いいたします。