

第1回 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会資料

目次

■近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について	1
■近鉄四日市駅の現状	2
近鉄四日市駅周辺の歩行者動線等の現状	3
近鉄四日市駅周辺の歩行者動線等の現状写真	4
■JR 四日市駅の現状	5
■中心市街地の現状	6
■現状と課題のまとめ	8

平成 29 年 3 月 28 日 (火)

■近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について

【委員会設置の目的】

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た。

近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市となっている。

さらに、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2027年にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており、四日市市には、中部圏域の一翼を担う都市として、さらなる飛躍が期待されている。

こうした中で、近鉄・JR四日市駅周辺の中心市街地は、市内や近隣の市町にとどまらず、ビジネスや観光・アミューズメントを目的に全国から多くの人々が訪れる場所となる。また、歩いて暮らせる都心居住の場としても注目されており、近年、中高層マンションの建設が進められており、来訪者や居住者にとって、より美しく、より快適な、もてなしの空間となることが求められている。

四日市市の公共交通網は、名古屋や伊勢、大阪などと結ばれた幹線鉄道網や市内各地域と結ばれたバス網やあすなろう鉄道などが近鉄・JR四日市駅を中心として形成されている。鉄道やバスの乗降客だけでも1日で6万人と多くの人々が両駅を経由して活動しており、まちづくりと連動しながら駅を中心とした効率的で快適な交通機能の配置が求められている。

また、両駅を含む中心市街地には、70mという広い空間や楠の巨木が並ぶ良好な景観をほこる中央通りが通っており、その東西には伊勢湾から鈴鹿山脈に至る眺望を有している。駅前空間の再整備にあたっては、これら良好な景観などを活かした魅力的な空間づくりが求められている。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想は、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市である四日市市が、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、近鉄四日市駅並びにJR四日市駅の駅前広場等に係る整備の基本的な方向を固めることを目的としている。



【検討にあたっての視点】

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

四日市市への来訪者や中心市街地へ訪れる市民が、楽しく過ごせる賑わい空間を創出するとともに、まちなかの様々なサービス施設を快適に利用できる空間づくりを目指して検討を行う。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

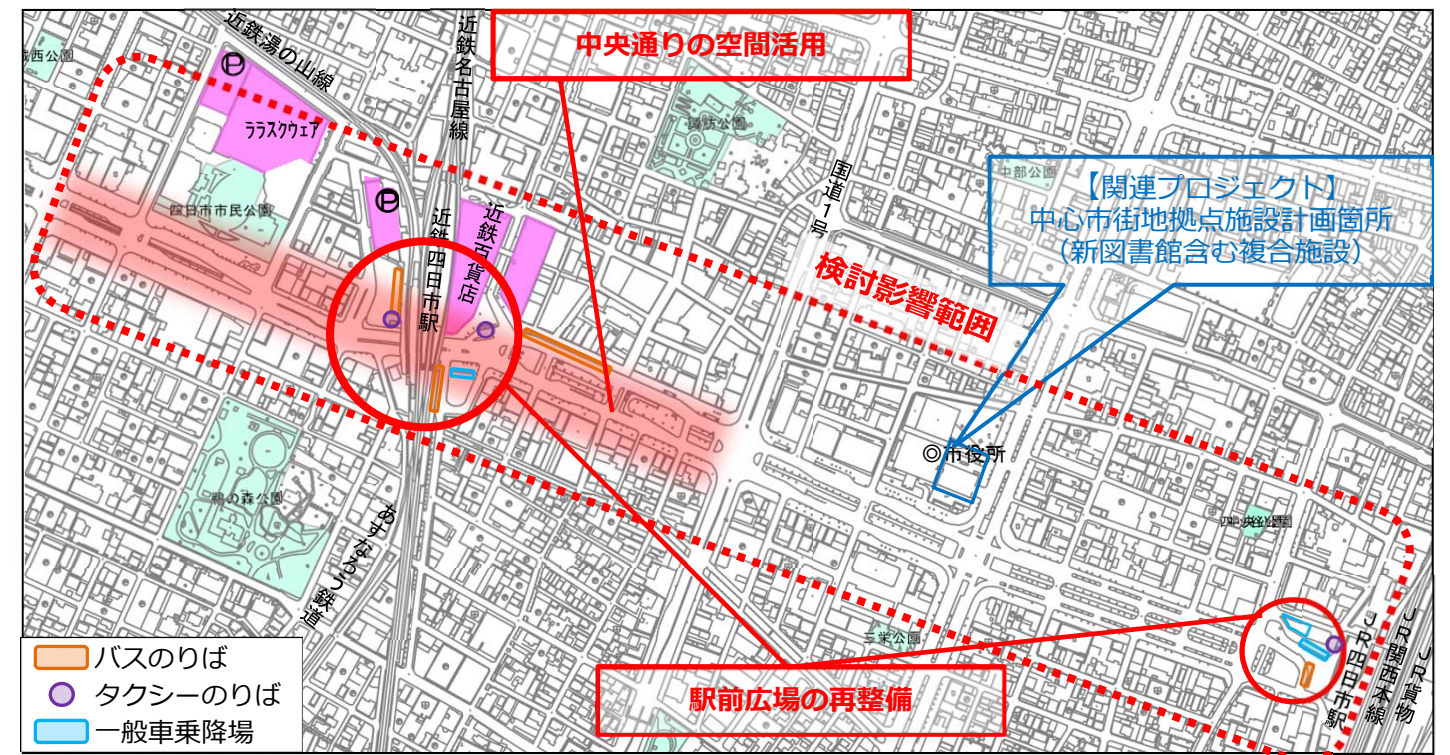
近鉄・JR四日市駅やその周辺において、公共交通機関などで通勤・通学の乗り継ぎを行うひと、駅からまちへ様々なサービスを受ける、あるいは、楽しむために訪れる様々なひとが、快適に利用できる駅前空間づくりを目指して検討を行う。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

近鉄・JR四日市駅と中心市街地を連絡する中央通りにおいて、幅員70mの広い空間や楠の巨木が並ぶ良好な景観、伊勢湾から鈴鹿山脈に至る眺望を活かしながら、魅力的な空間づくりを目指して検討する。

【近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲】

近鉄四日市駅並びにJR四日市駅前広場の再整備について、中央通りの空間も活用しながら下図の点線区域を検討影響範囲として検討を進める。



■近鉄四日市駅の現状



自転車走行レーンの整備(中央通り：市民公園以西で整備済)

ラスクエアP
1,150台

ラスクエア



H22~H26 ふれあいモール再整備

自転車駐車場
1,611台

近鉄名古屋線上り
(185本/日)

【その他近鉄四日市駅周辺の現状】

- ・駅周辺に信号交差点が多く、交通動線が複雑、信号待ち時間が長い
- ・駅直結のK&Rスペースがなく、高架下に駐停車されている



高架下駐停車



駅前信号交差点



【近鉄四日市駅周辺の歩行者動線等の現状写真】

① 東口駅前交差点の横断



② 中央通りから駅東口へ向かう動線



③ 中央通り沿道商店街



④ 東南駅前広場方面に向かう歩行者動線（東口）



⑤ ふれあいモールにおける動線（駅東側）



⑥ ふれあいモールにおける待ち合い状況



⑦ ふれあいモールにおけるjazzフェスティバルの状況



⑧ ふれあいモールにおける動線（駅西側）



⑨ ふれあいモールから駅西への動線



⑩ 中央通り北側の駅西へ向かう動線



⑪ 中央通り南側、西方向への動線



⑫ 駅西側交差点横断、あすなろう連絡橋外観



⑬ 西駅前広場と東北駅前広場を繋ぐ東西通路



⑭ 近鉄Pから西駅前広場への動線（バリアフリー未対応）



⑮ 西駅前広場のバス待ち状況



⑯ あすなろう連絡橋の階段（バリアフリー未対応）

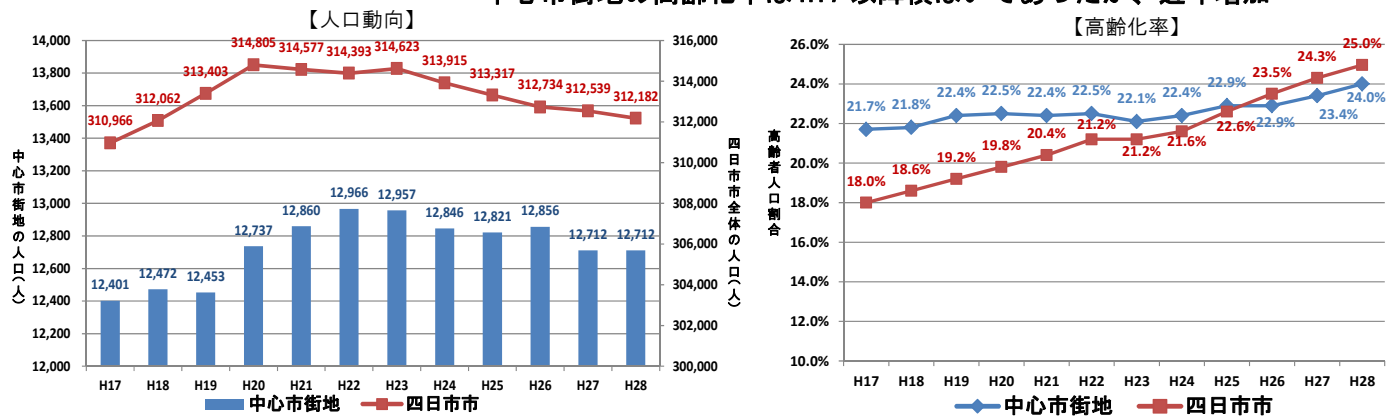


■ JR 四日市駅の現状



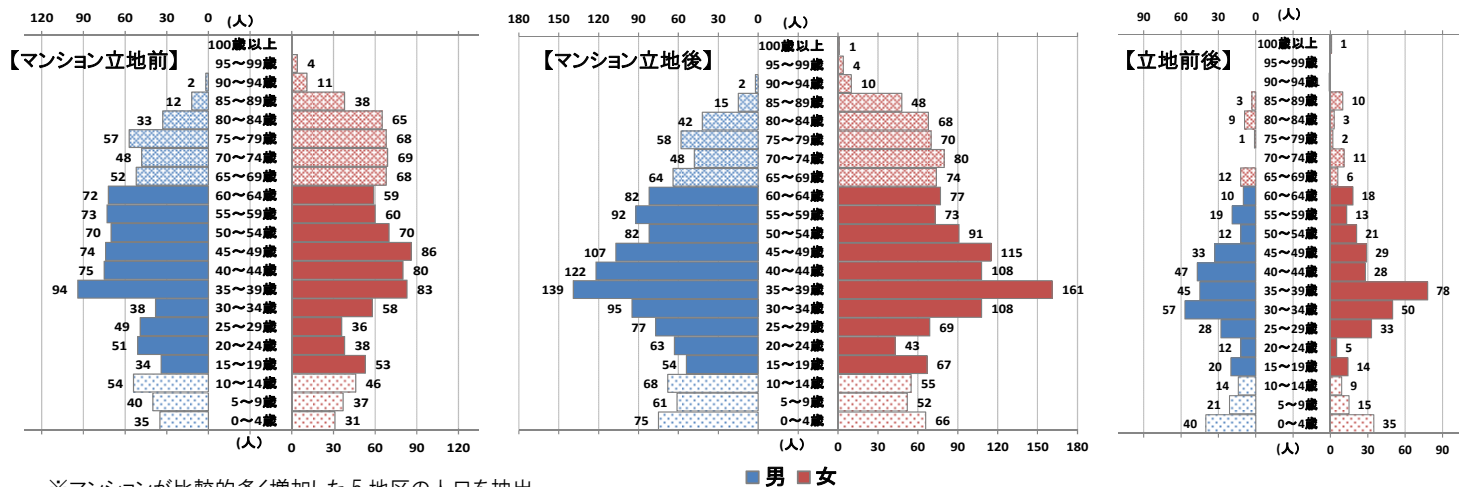
■ 中心市街地の現状

● 中心市街地の人口動向と高齢率：中心市街地の人口はマンションの立地状況により増減
中心市街地の高齢化率はH17以降横ばいであったが、近年増加



図：中心市街地と四日市市全体の人口動向と高齢化率の推移（住民基本台帳）

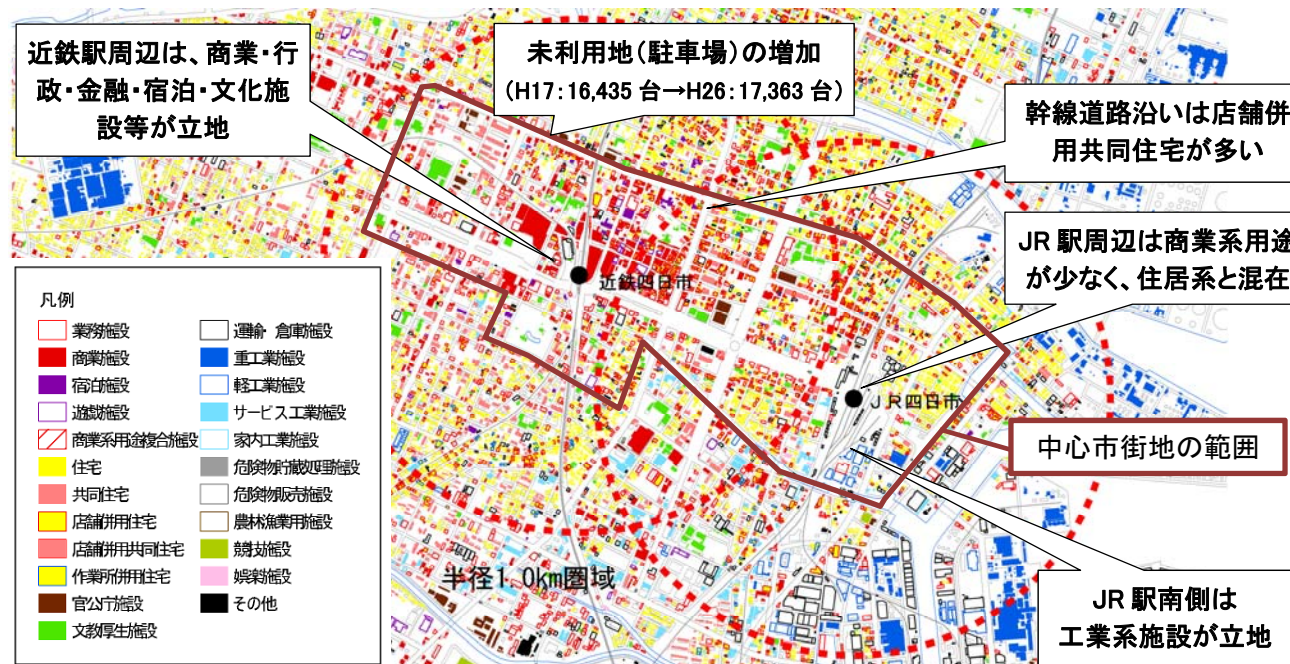
● マンション立地前後の人口構成：特に、30歳代・40歳代の居住者がマンション新設により増加。



※マンションが比較的多く増加した5地区の人口を抽出
【抽出地区】：諏訪栄町 諏訪町 栄町 幸町 三栄町
【抽出年度】：H19(前)～H20(後) H20(前)～H21(後) H25(前)～H26(後) H24(前)～H25(後) H17(前)～H18(後)

図：マンション立地前後における5歳階級別人口構成（住民基本台帳）

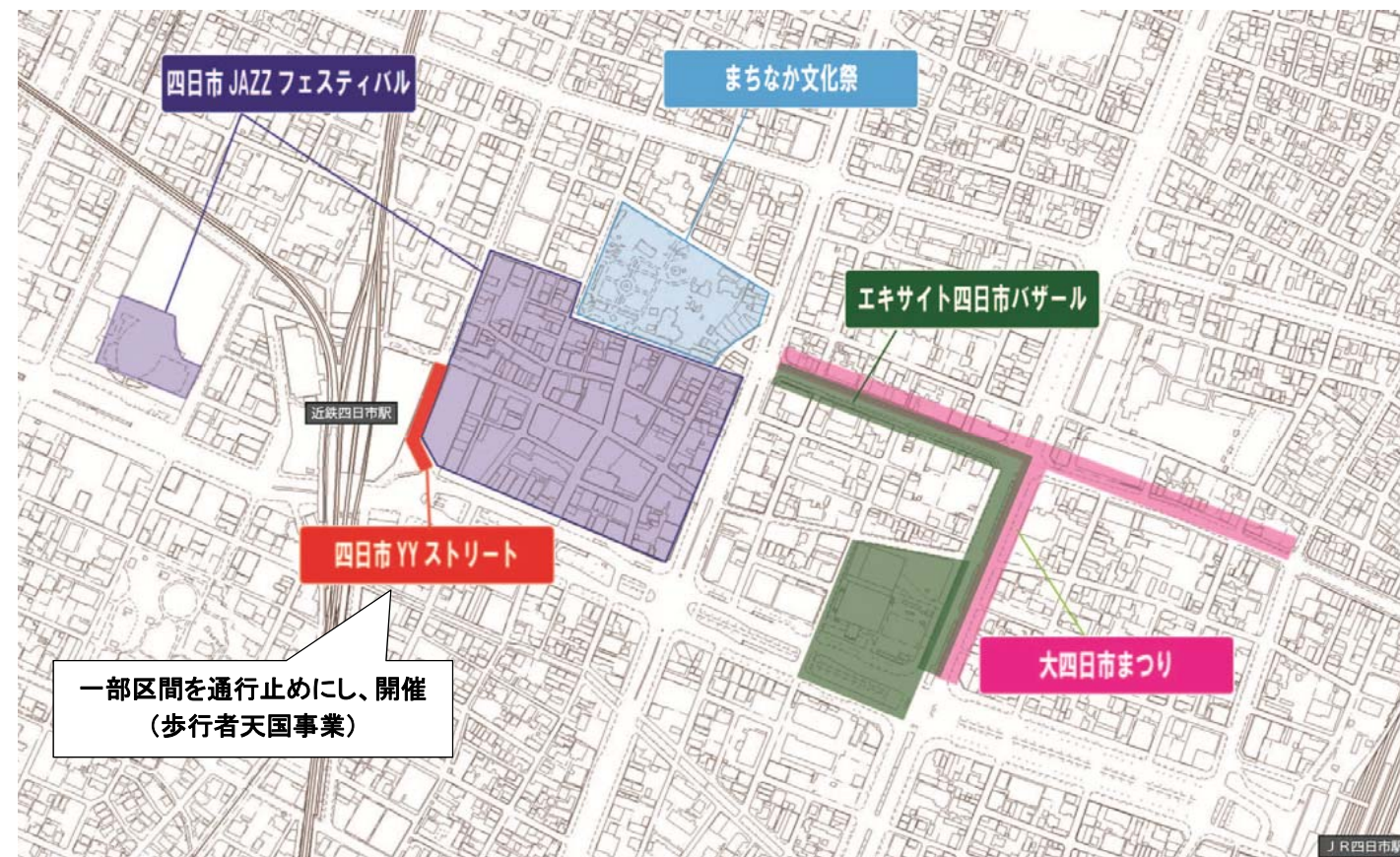
● 施設利用状況：近鉄四日市駅周辺に商業系施設などが多く各種都市機能が集積



図：建物用途現況図（H24都市計画基礎調査）

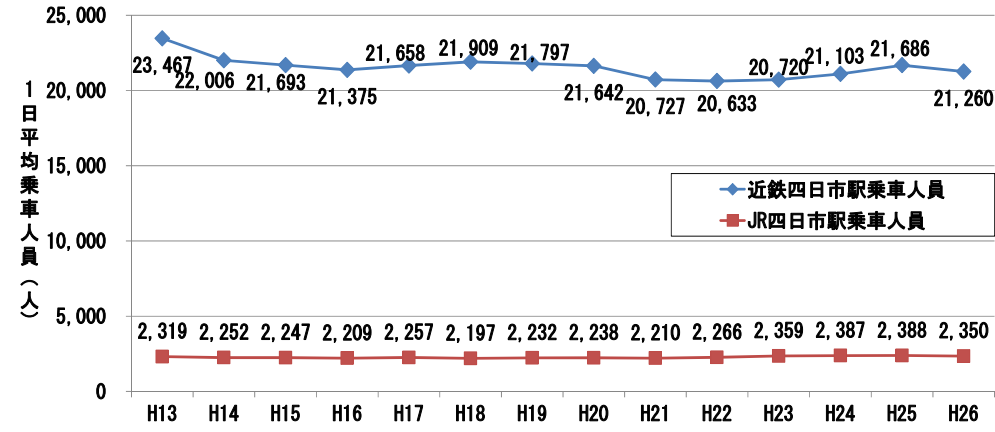
● 中心市街地でのイベント開催状況（平成27年度）：1年を通して様々なイベントを開催し、市街地活性化に取り組む

イベント名 (H27実施日)	内容	参加人数
エキサイト四日市バザール (H27.4.4～4.5)	三滝通り、諏訪新道を会場に、飲食・物販等を出店	約40,000人
四日市まちなかバル (H27.5.27, 5.30)	中心市街地内の飲食店を活かしたイベント	約1,400人
よっかいちお菓子フェスタ (H27.5.24)	商店街の一部を会場として、市内外のお菓子事業者が出店し限定お菓子・スイーツを販売	約7,000人
大四日市まつり (H27.8.1～8.2)	市内中心部を会場として、おどりフェスタ、練りや山車など郷土の文化財をテーマとした催し等を開催	約226,000人
まちなか文化祭 (H27.8.1～8.2, 11.7, 11.8)	市民の音楽発表や展示、こどもたちの職業体験イベントを開催	約1,300人
四日市JAZZフェスティバル (H27.9.12～9.13)	中心市街地内の駅、公園、街角などでコンサート開催	約23,000人
秋の文化財行列 (H27.10.3～10.4)	諏訪神社の例大祭に併せて、商店街でイベント開催	約50,000人
三重の大酒造市 (H27.10.11)	駅前商店街で県産の日本酒等が飲める飲食が出店	約1,000人
四日市よさこい祭り「やったる舞」 (H27.11.29)	諏訪公園や市民公園、駅前周辺でよさこい祭りを開催	約9,000人
近鉄四日市駅前イルミネーション (H27.11.6～H28.2.14)	東駅前広場、中央通り等でイルミネーションを実施	—
1,000,000人のキャンドルナイト (H27.12.20)	諏訪公園において約400個のキャンドルを設置	約1,000人
四日市YYストリート(歩行者天国事業) (H27.10.12)、(H28.3.13)	ふれあいモールから東駅前広場までの市道西町線一部区間を歩行者天国にし、出店や催しを実施。	約10,000人 約8,000人(H28)



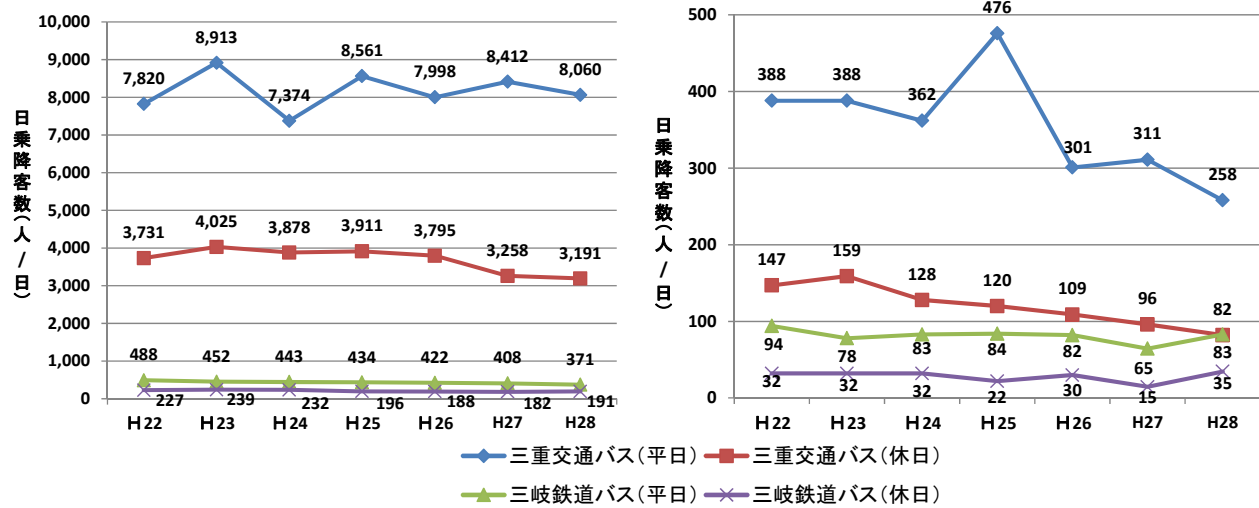
図：中心市街地の主なイベント開催場所

●鉄道利用者数：H13以降減少したが、近年は横ばい



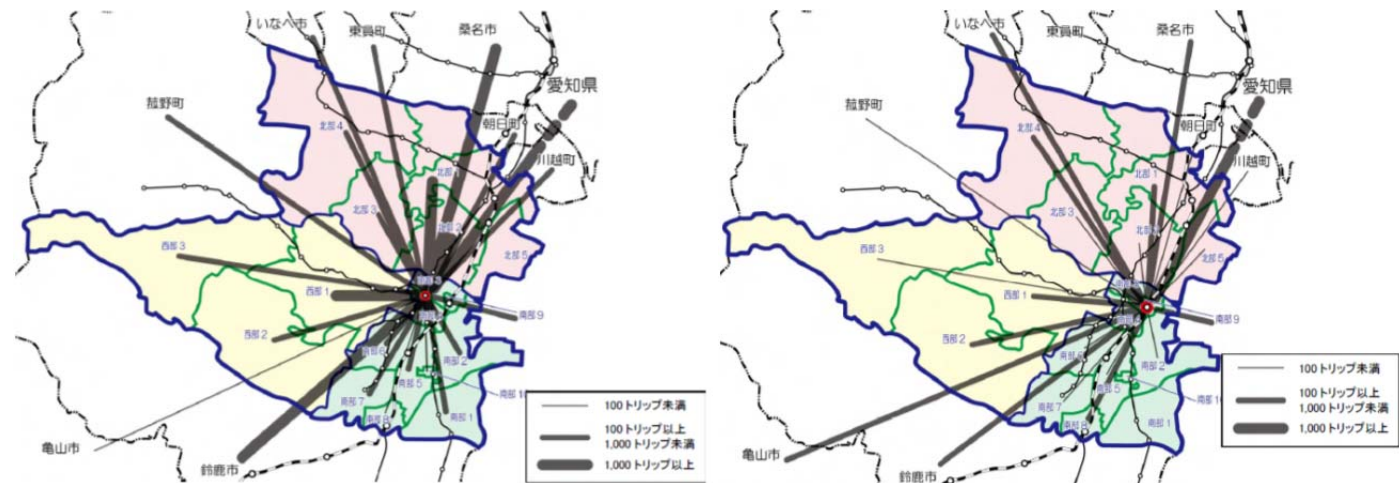
図：近鉄四日市駅・JR四日市駅の乗車人員等の推移（三重県統計書）

●バス利用者数：近鉄四日市駅前平日約8,400人/日、JR四日市駅前平日約340人/日が乗降



図：近鉄四日市駅前・JR四日市駅前のバス乗降者数の推移（三重交通、三岐鉄道）

●駅勢圏（鉄道利用者の出発地分布）：市内から約6割前後を占める



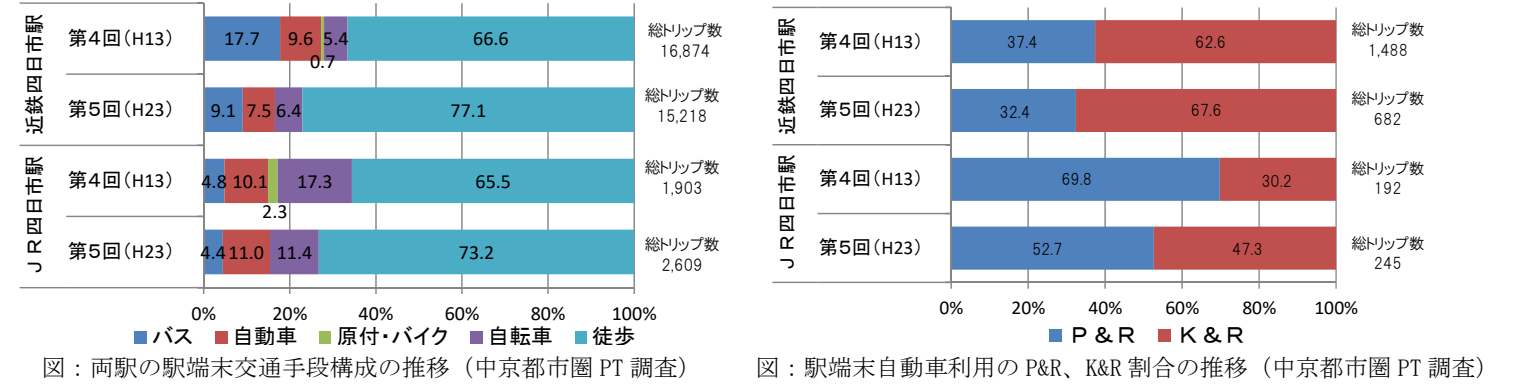
図：近鉄四日市駅（第5回中京都市圏PT調査）

図：JR四日市駅（第5回中京都市圏PT調査）

表：駅利用者の出発地分布（単位：%）

	四日市市内	三重県内（市外）	愛知県内	その他
近鉄	65.0	20.1	13.9	1.0
JR	57.2	20.3	20.5	2.1

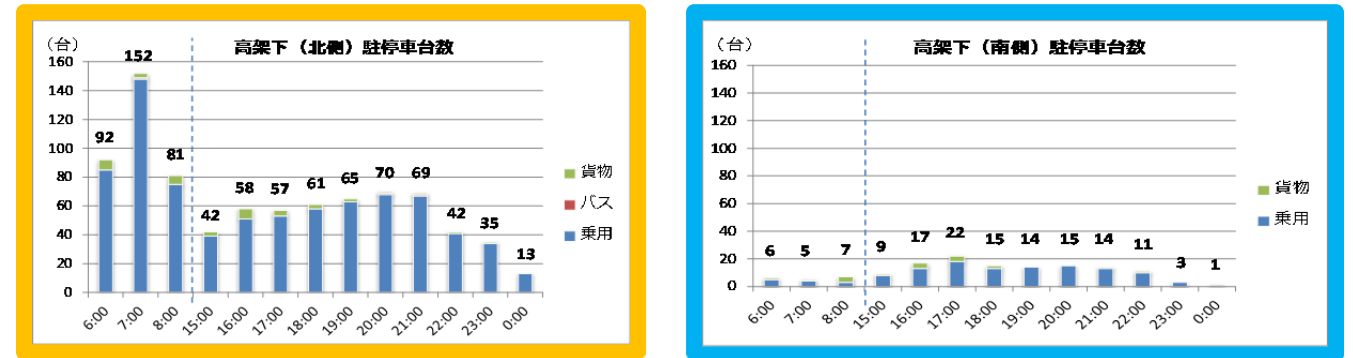
●駅端末利用者状況：徒歩が増える一方でバス利用が減少、K&Rの割合が増加



図：両駅の駅端末交通手段構成の推移（中京都市圏PT調査）

図：駅端末自動車利用のP&R、K&R割合の推移（中京都市圏PT調査）

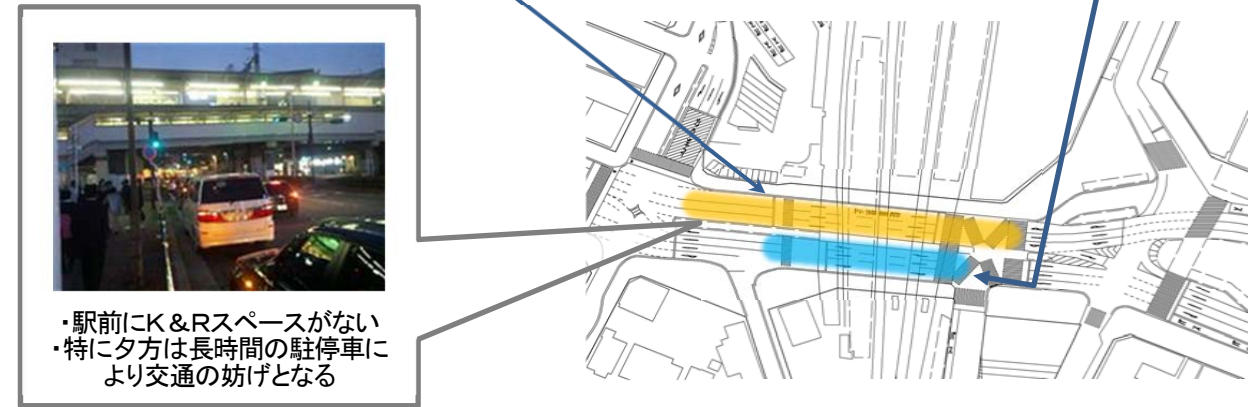
●中央通り高架下駐停車状況（観測日：H26.10.9（木））：朝夕に多くの送迎需要



図：中央通り高架下駐停車状況（平成26年10月9日観測）

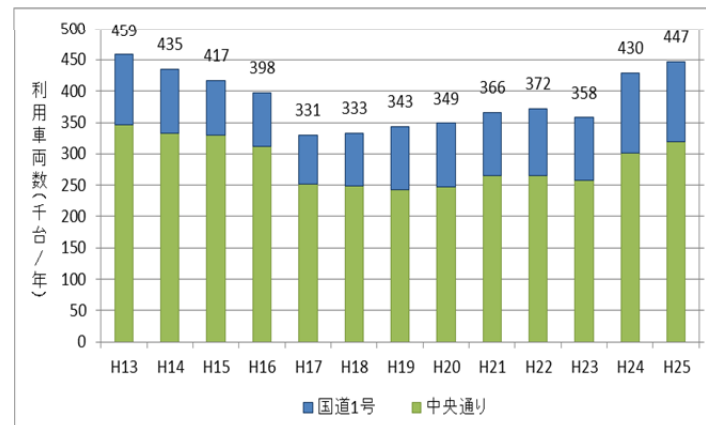
▲：北側車線では朝7時台に約150台の路上駐停車瞬間最大滞留台数13台（19時頃）

▲：南側車線では概ね20台/時以下の路上駐停車



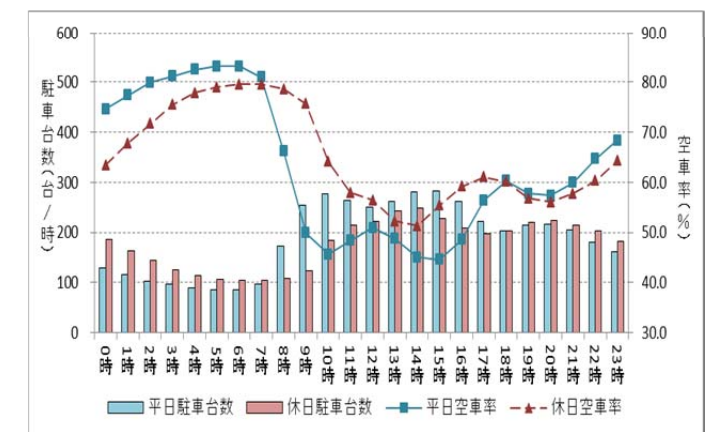
・駅前K&Rスペースがない
・特に夕方は長時間の駐停車により交通の妨げとなる

●駐車場の状況：くすの木パーキングの利用は近年回復傾向（市内駐車施設数も近年増加（H17：16,435台→H26：17,363台））



図：くすの木パーキングの利用車両数の推移

・ピーク時（13時～16時）でも200台程度の空き



図：くすの木パーキングの利用状況

■現状と課題のまとめ

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】

- ◆近鉄四日市駅駅前広場は交通機能に特化しており、人が集えるような広場空間がない。
- ◆駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。
- ◆駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。



【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。
- ◇近鉄四日市駅の東西の広場と歩行者動線を連続的な空間にすることが必要ではないか。
- ◇信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。
- ◇駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

○近鉄四日市駅

【現状】

- ◆それぞれの広場面積が狭いためバス・タクシーのりばなどが分散している。
- ◆中央通りの高架下には送り迎えの車が多い。
- ◆近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。



【課題】

- ◇高齢化社会においてはタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。
- ◇バスのりばをもっとわかりやすくする必要があるのではないか。
- ◇商店街の賑わいへの寄与などを考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。
- ◇信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。【再掲】
- ◇乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

○JR 四日市駅

【現状】

- ◆駅前広場は、中央通りとの接続が複雑である。
- ◆駅前広場は、広い面積を有しているが、パーキングメーターなどの交通機能が有効活用されていない。

【課題】

- ◇駅前広場と中央通りの交差点を安全にわかりやすくする必要があるのではないか。
- ◇駅前広場の広い空間を活かし、集中する近鉄四日市駅の交通機能を補完したり、交通機能空間を広場空間として利用してはどうか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】

- ◆中央通りは楠の並木など良好な景観がある。
- ◆車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。



【課題】

- ◇広い中央通りをバスのりばや歩行空間などに優先的に利用してはどうか。
- ◇楠の並木空間を賑わい空間などにもっと利用してはどうか。
- ◇四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】

- ①都心居住の促進
- ②都市機能施設との連携（新たな拠点施設含む）
- ③中心市街地の活性化
- ④交通結節機能強化
- ⑤バリアフリー環境の整備