

## 第3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 －

1. 第2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要旨 . . .	1
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について . . . . .	2
3. 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性 . . . . .	3
4. 環境空間・並木空間のイメージ . . . . .	4
5. 近鉄四日市駅周辺 機能配置方針 . . . . .	5
6. 近鉄四日市駅周辺の機能配置方針案の比較 . . . . .	11

平成29年8月18日（金）

## ■第2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要旨

視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上	視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置	視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上
<ul style="list-style-type: none"> <li>市の“顔”としてのシンボリックな空間づくりを考える必要がある。</li> <li>環境空間をどう活用し、賑わい創出・回遊性向上を図るのかが不明確である。</li> <li>子育て施設を誘致する、お子様が遊ぶ広場を設けるなど、他の市と違う駅前広場が望ましい。</li> <li>環境空間については様々な可能性があるが、緑の空間は重要である。</li> <li>広い環境空間があるところほど駅が賑わい、周辺の土地利用が進むという研究結果があり、環境空間は必須である。</li> <li>デッキはバリアフリー機能や、屋根を設置し快適性を確保する必要がある。</li> <li>環境空間の創造については、街の賑わいを創生することに熱意がある人がやらないと、空間だけあっても難しい。</li> <li>西口の市民公園側から近鉄高架下を通行して東口へ至る動線をいかに快適・魅力的にするかが重要である。</li> <li>四日市はジャズフェスや四日市祭りがあり、鶉の森公園・市民公園・諏訪公園や諏訪栄商店街のアーケード下など、街中全体が活動場所になっており、これらを東と西をうまく連続させられるかなど、環境空間を具体的に仕掛けていく空間的余地と考えても良いのではないか。</li> <li>近鉄百貨店下(1階)の通路にカフェを設置するなど、滞留空間等として活用することは重要である。</li> <li>ララスクエアから商店街に至るふれあいモールに屋根があれば南北の回遊が増すのではないかな。</li> <li>賑わいが東から西へシフトしたと捉えることができる。環境空間を西口に作るの、その流れを捉えてそれを後押ししていく意味で良いと思う</li> <li>一番重要なのは賑わいの創出であり、人の動線や回遊性の議論が重要である。</li> <li>環境空間の連続性を出すためにはどういった仕掛けが要るのかなどの議論が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車需要・駐輪場など、自転車について検討する必要がある。</li> <li>前提条件を定量的に示したうえで、どれくらいの機能が必要といった検討をすべきである。</li> <li>デッキはバリアフリー機能、屋根を設置し快適性を確保する必要がある。【再掲】</li> <li>1時間程度駐車できるパーキングメーターを現状維持してもらえると便利である。</li> <li>ハンディキャップの方のスペースの検討が必要である。</li> <li>市民広場前のスペースを交通機能の一部として活用してはどうか。</li> <li>駅近辺の非常に細かい進入道路の利用の仕方も考えた検討が必要である。</li> <li>観光バスの待機場場について、一日駐車できる案も検討してほしい。</li> <li>キス&amp;ライドが優遇されすぎであり、もう少し駅から遠い場所で処理しても良いのではないかな。</li> </ul> <p>＜機能配置方針案(案 No.1～案 No.3)について＞</p> <p>【バスについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バスの運行等を考慮すると、詳細な調整が必要であるが案 No.2 が望ましい。</li> <li>案 No.3 のような駅西広場へのバス集約は物理的に難しい。</li> <li>案 No.3 のバスターミナル出入口など、バスの時刻、バス回しを検証した上で、安全性や渋滞が無いよう検討する必要がある。</li> </ul> <p>【タクシーについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>案 No.1 の駅東西のタクシー配置が望ましい(駐車台数の減はやむを得ない)。</li> </ul> <p>【一般車(キス&amp;ライド等)について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>案 No.3 は K&amp;R が東の商店街前に配置されているが、誰も使わないと思う。</li> </ul> <p>【全体について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道からの乗り継ぎ等を考えるといずれの案も良い。</li> <li>3つの視点を考慮すると案 No.2 がいちばん良い案であるが、3つの案をもう少し改良した上で考えてはどうか。</li> <li>近鉄パーキング利用車両との混在を考慮すると案 No.3 は難しい</li> <li>タクシーやバスを考えると案 No.1 と案 No.2 と足して割ったような感覚で考えたほうがよい</li> <li>案 No.2 がいちばんシンプルに、回遊性もできあがっていて、環境面からも使いやすい、歩いている人も楽しいのではとのイメージが湧いた。</li> <li>いずれの案も並木空間を連続した空間利用を考えて活かしていこうとの主旨になっている</li> <li>地下駐車場の出入りの安全性等も検討する必要がある。</li> <li>計画のビジョンや優先順位は何か検討する必要がある。</li> <li>10年後・20年後に使い勝手が悪いものとならないようにする必要がある。</li> <li>自動運転技術のデータや予測が考えられればもう少し考えやすい。</li> <li>基本構想の検討にあたり、雨水対策への配慮も必要である。</li> <li>10年後や20年後になると新しい交通モードが出てくるので、その対応をどこまで考えるかが悩ましいところである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>並木空間の活用についての検討が必要である。</li> <li>並木空間は残しつつ狭めて、車道を広げて既存の歩道を広くするなど、もっと選択肢はあるのではないかな。</li> <li>くすのきの並木は、時代の要求もいろいろ変わってくるので、積極的な理由で改変することには問題ないのではないかな。</li> <li>くすのきは四日市にとって非常に大事な財産である。今のままで活用できる方向が望ましい。</li> </ul>

- 環境空間のイメージを明確にする必要がある。
- 人の動線や回遊性の議論が重要である。

- バスターミナルのスペース、交通の処理など、それぞれの案で実現性の検証が必要である。
- キス&ライドなど一般車の配置について、公共交通とのバランスも考慮して十分に検討する必要がある。
- 自転車の位置づけ等を検討する必要がある。
- 自動運転技術の動向など踏まえて検討する必要がある

- 現状の楠の並木を活用すべきである。
- 並木空間の活用イメージを明確にする必要がある。

## ■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】（再掲）

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、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。



### 【駅周辺等整備の基本的方針（検討の視点）】

～みんなが誇りを持てるまち四日市～



#### 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。

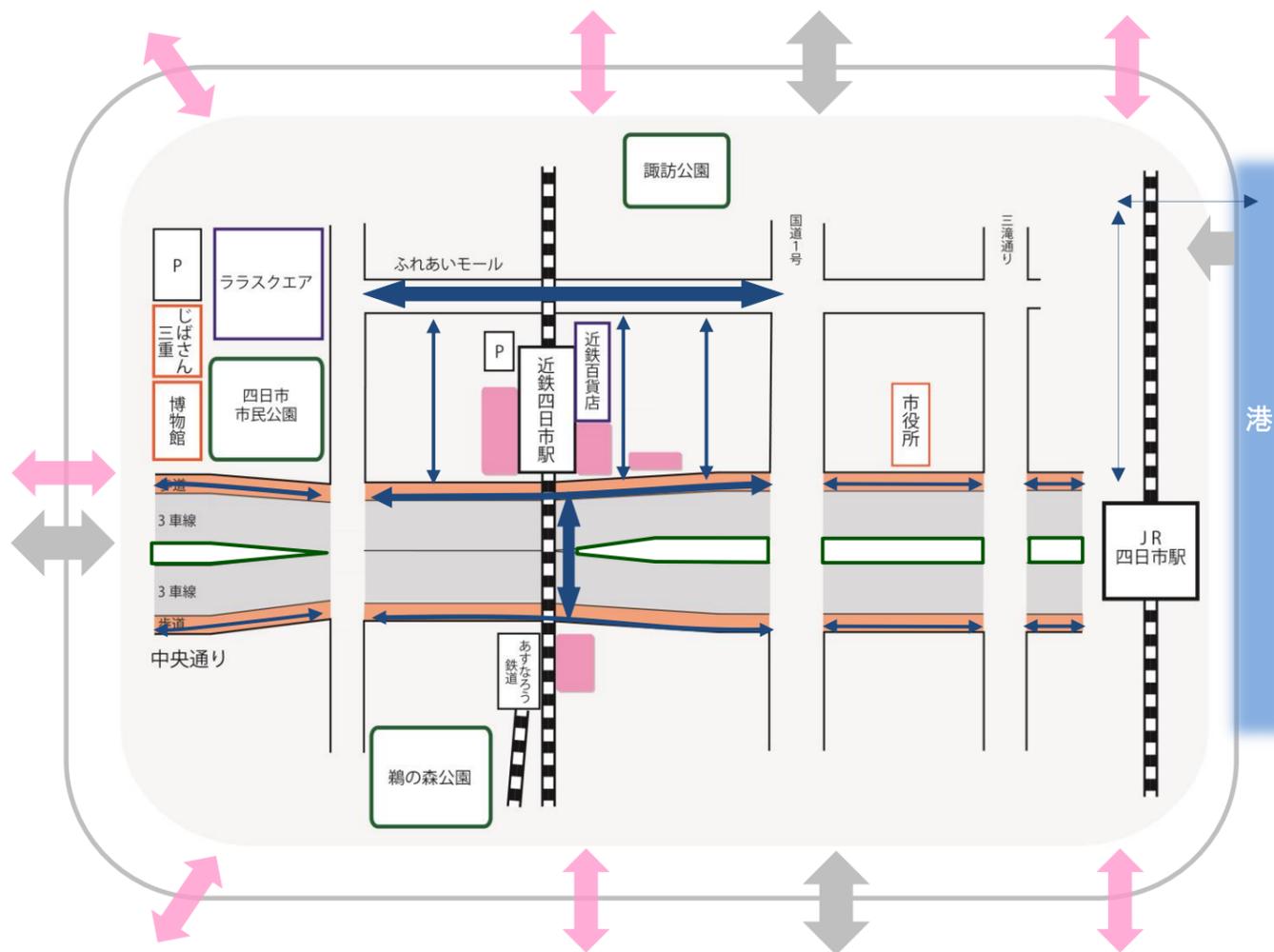
#### 視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

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。

# ■近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性

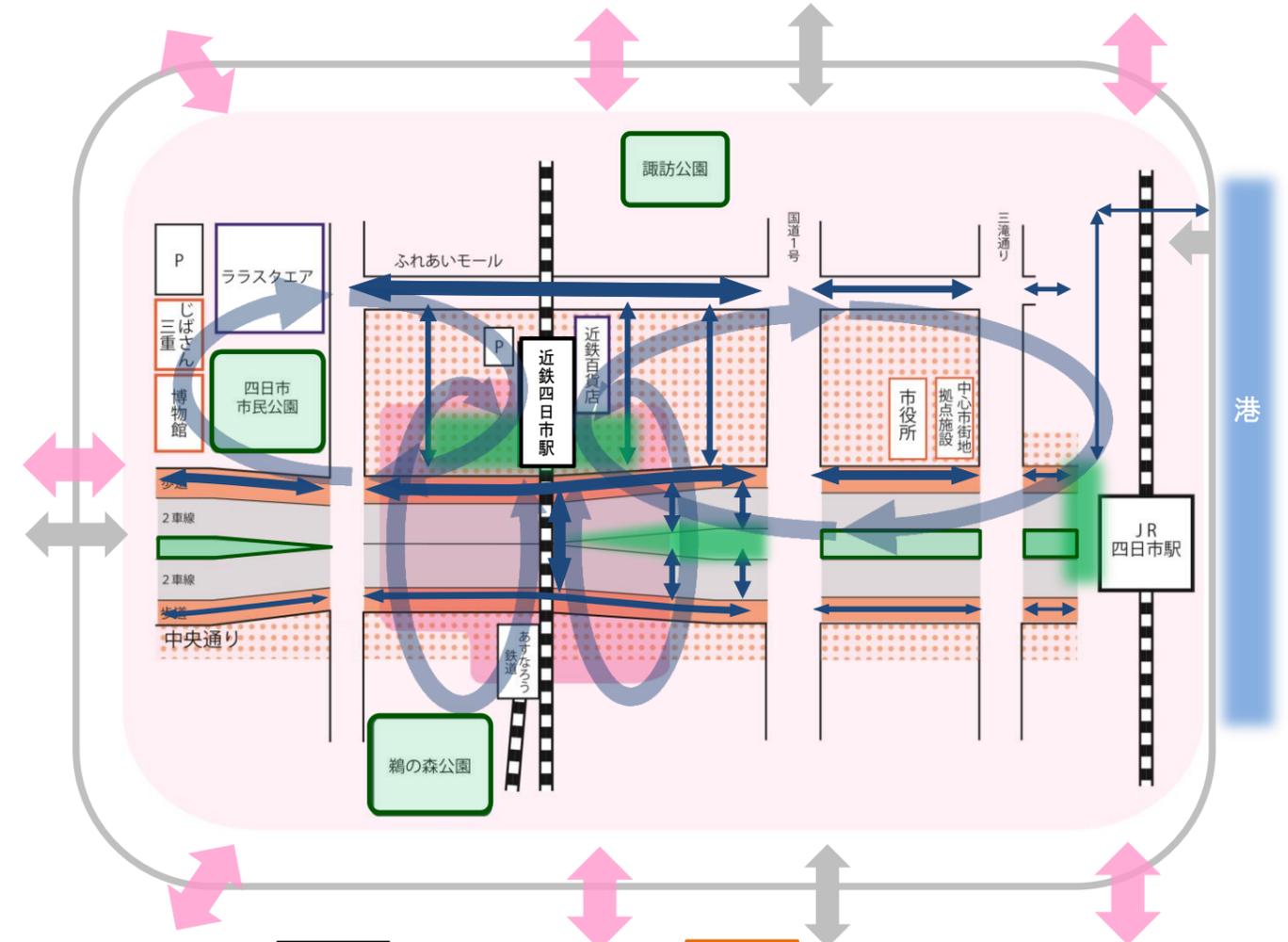
検討の視点	基本的な方向性
視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいモールの賑わいに加えて、中央通り側に広場空間を配置し、全体として駅周辺の回遊性の向上を図る。</li> <li>来訪者にとってわかりやすく回遊しやすい空間形成を行うとともに、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を行う。</li> </ul>
視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄四日市駅前の3つの駅前広場空間と中央通り空間を活用し、機能の集約化や乗継利便性・快適性の向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。</li> <li>回遊性の向上や中心市街地の活性化など、まちづくりと連携した交通機能の配置を行う。</li> </ul>
視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。</li> <li>車道空間を利用転換しながら、東西一体的な回遊性の向上を図る。</li> </ul>

現在の状況(イメージ図)



- [Black Box] 鉄道駅
- [Orange Box] 公共施設
- [Blue Box] 商業施設
- [Green Box] 公園等
- [Pink Box] 交通機能
- [Blue Arrow] 歩行者の回遊
- [Pink Arrow] 公共交通
- [Grey Arrow] 一般交通

将来の基本的な方向性(イメージ図)



- [Black Box] 鉄道駅
- [Orange Box] 公共施設
- [Blue Box] 商業施設
- [Green Box] 公園等
- [Pink Box] 交通結節機能強化
- [Green Box] 広場空間
- [Blue Arrow] 歩行者の回遊
- [Blue Arrow] 回遊性の向上
- [Pink Arrow] 公共交通
- [Grey Arrow] 一般交通
- [Orange Dotted Box] 土地利用の活性化

# 4. 環境空間・並木空間のイメージ

## 求められる環境空間・並木空間の役割

### 【視点①】:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

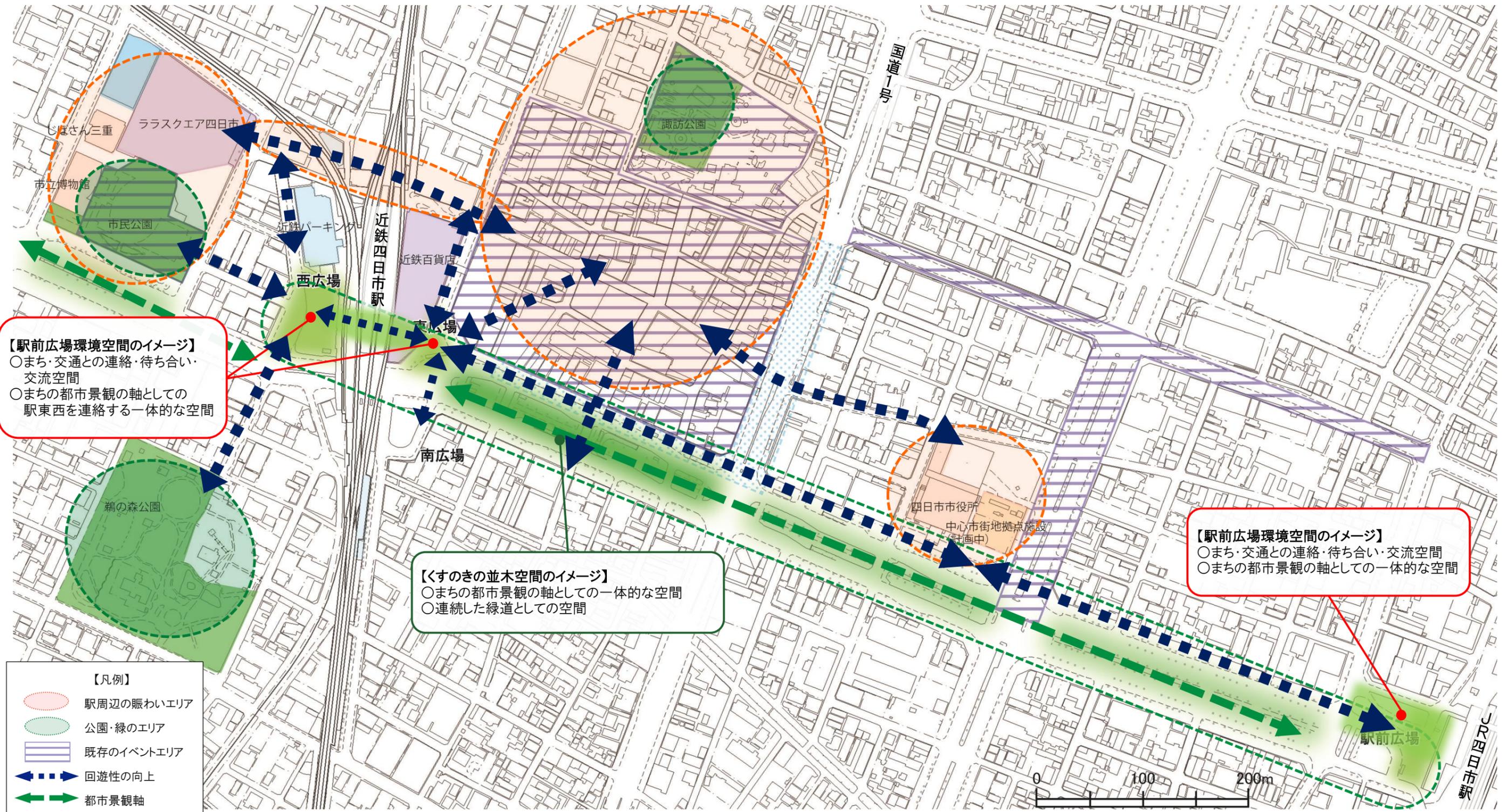
市の顔・玄関口として、駅周辺の「商店街や商業施設等」や「公園・緑地」のエリアなど、まちとの連絡・つながりを高める空間。

### 【視点②】:まちづくりと連動した交通機能の配置

駅前広場と中央通り空間を活用しながら、機能の集約化や乗継利便性・快適性の向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図り、まち・ひとと駅・各交通機関を連絡し、待ち合いなど滞留できる空間。

### 【視点③】:中央通りを活用した空間の魅力向上

幅員 70mの広い空間や楕が並ぶ良好な景観・眺望を活用しながら、都市の景観形成の軸としての東西一体的な空間・緑のつながりを高める。



**【駅前広場環境空間のイメージ】**  
 ○まち・交通との連絡・待ち合い・交流空間  
 ○まちの都市景観の軸としての駅東西を連絡する一体的な空間

**【くすのきの並木空間のイメージ】**  
 ○まちの都市景観の軸としての一体的な空間  
 ○連続した緑道としての空間

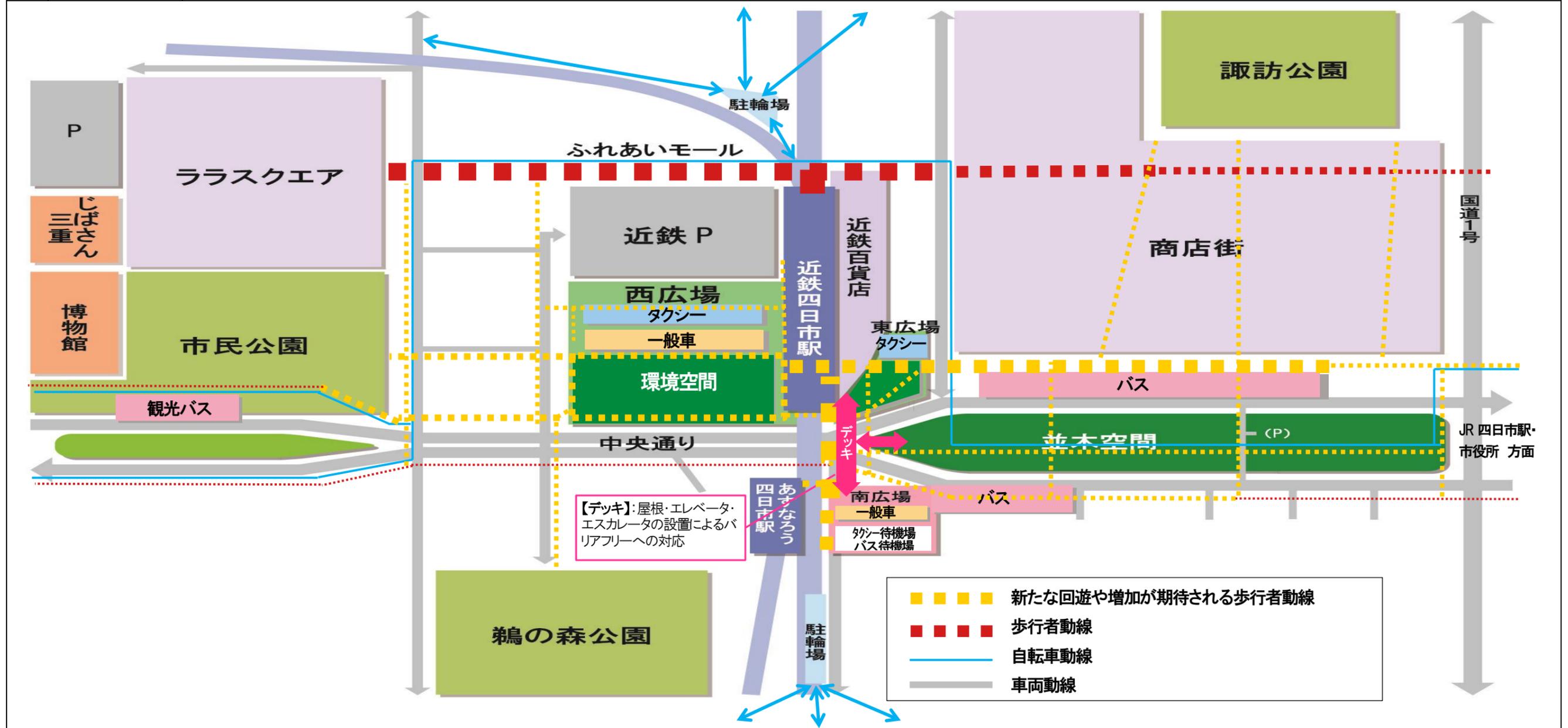
**【駅前広場環境空間のイメージ】**  
 ○まち・交通との連絡・待ち合い・交流空間  
 ○まちの都市景観の軸としての一体的な空間

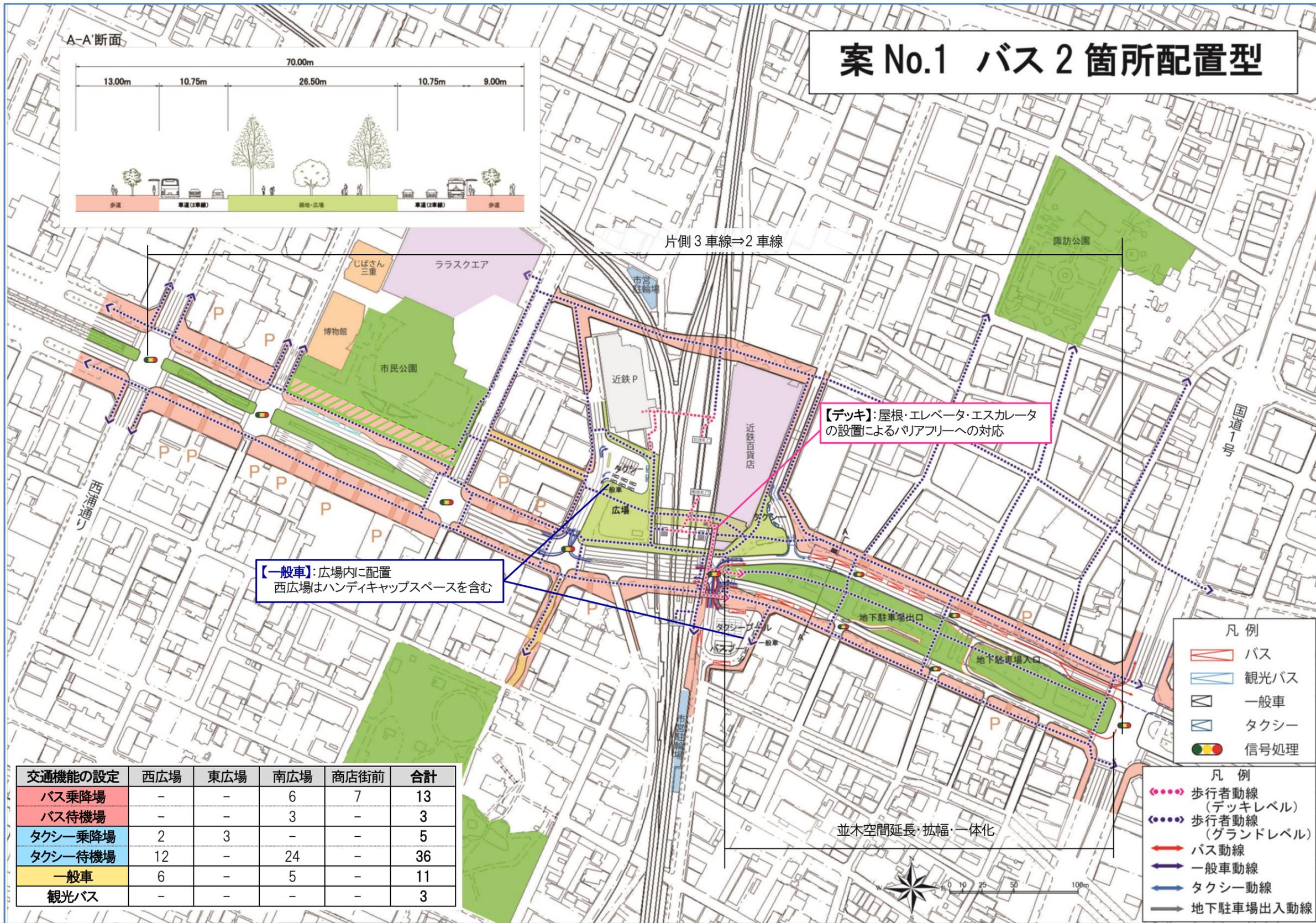
- 【凡例】**
- 駅周辺の賑わいエリア
  - 公園・緑のエリア
  - ▨ 既存のイベントエリア
  - ➡ 回遊性の向上
  - ➡ 都市景観軸

# 5. 近鉄四日市駅周辺の機能配置方針案

## 近鉄四日市駅周辺 機能配置方針 【案 No.1】: バス2箇所配置型

コンセプト		駅直近及び中央通り並木空間を拡張し、人が集える空間を多く配置	
機能配置の方針	視点①	<ul style="list-style-type: none"> <li>東西広場に広場空間(環境空間)を配置し、<b>まちとの連絡空間</b>や<b>駅前の待ち合い・憩いの空間</b>、<b>賑わい空間</b>を創出し、駅周辺の<b>回遊性の向上</b>を図る。</li> <li>東西広場空間(環境空間)を結ぶ高架下自由通路を一体的に活用し、<b>東西の回遊性を高める</b>。</li> <li>ペDESTリアンデッキは、屋根・エスカレータ・エレベータの設置を基本として、<b>快適でバリアフリー</b>に対応した<b>まちの移動・乗継動線</b>を確保する。</li> <li>自転車の動線を西から1号線までを、中央通り→ふれあいモール(北駐輪場)→中央通り並木空間→中央通りに配置し、<b>快適な自転車での移動空間を確保</b>する。</li> </ul>	
	視点②	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗降場を中央通り沿道(商店街前)と南広場の2箇所に配置し、<b>駅東側へのバス利用者の誘導及び回遊性の向上</b>を図る。</li> <li>観光バス乗降場を中央通り沿道(市民公園前)に配置。</li> </ul>
		タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー乗降場を西広場と東広場の駅東西の2箇所に配置し、<b>駅及び街からの乗り継ぎ需要に対応</b>する。</li> </ul>
		一般車	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車乗降場を西広場及び南広場に配置し、<b>駅東西からの送迎需要に円滑に対応</b>する。</li> </ul>
視点③	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋の並木空間を駅直近まで拡張し、ペDESTリアンデッキと接続して、<b>並木空間を駅から連続した一体的な歩行空間等として活用</b>し、駅周辺の<b>回遊性の向上</b>を図る。</li> <li>西浦通り～国道1号までの<b>車道空間を片側3車線⇒2車線</b>とし、<b>歩行空間やバス待ち空間等として利用転換</b>。</li> </ul>		

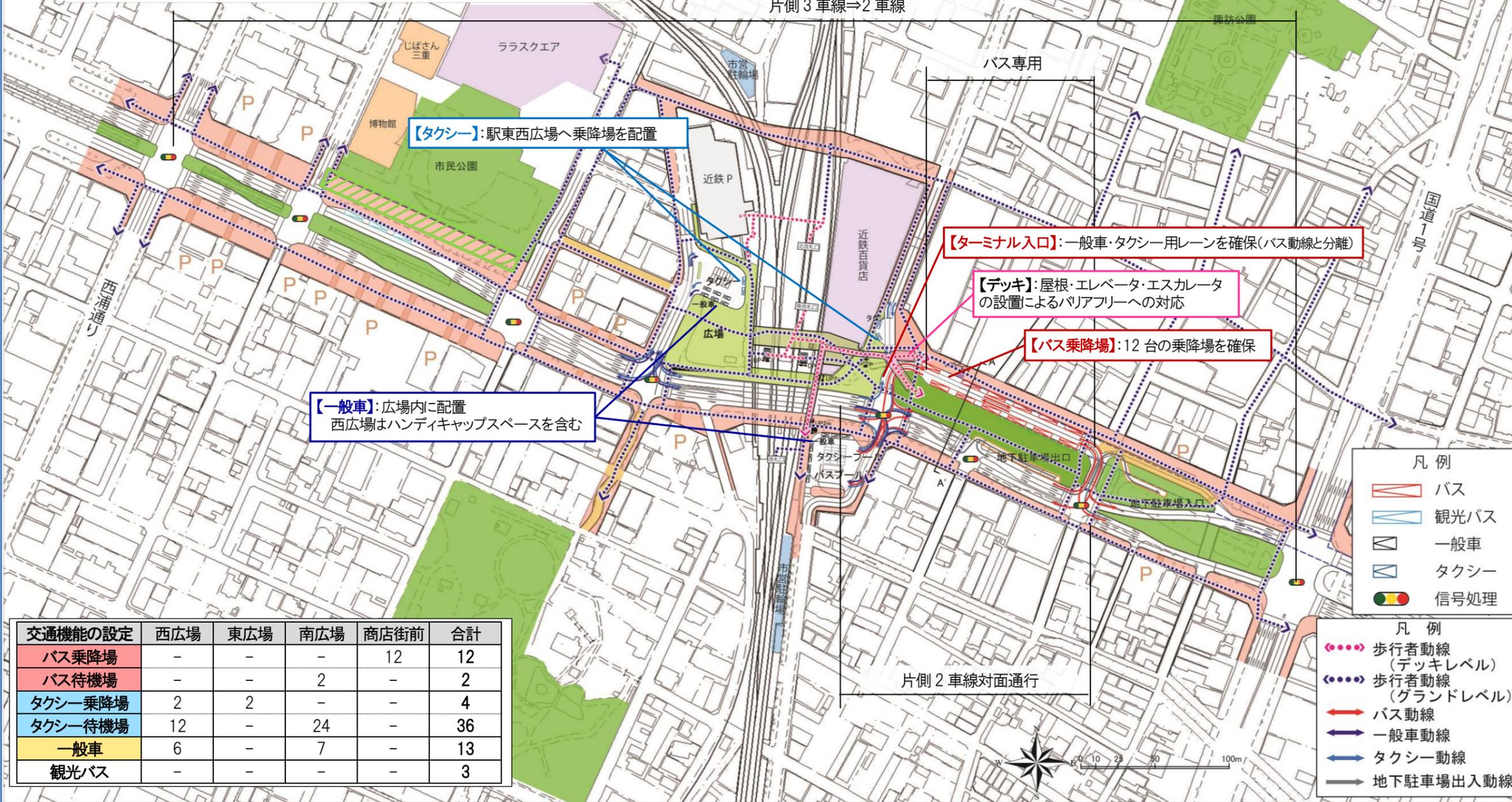
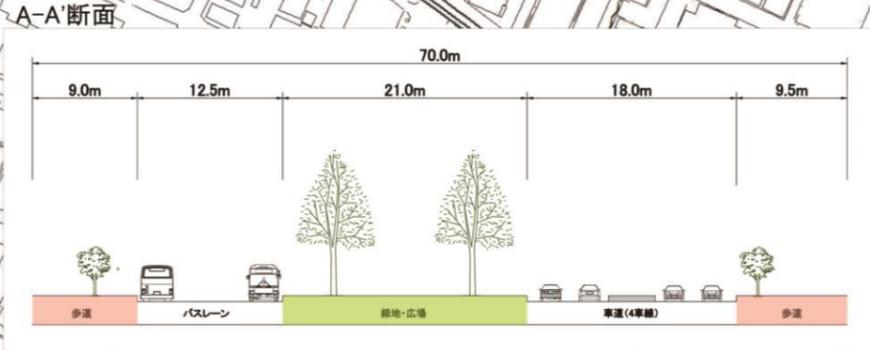




交通機能の設定	西広場	東広場	南広場	商店街前	合計
バス乗降場	-	-	6	7	13
バス待機場	-	-	3	-	3
タクシー乗降場	2	3	-	-	5
タクシー待機場	12	-	24	-	36
一般車	6	-	5	-	11
観光バス	-	-	-	-	3



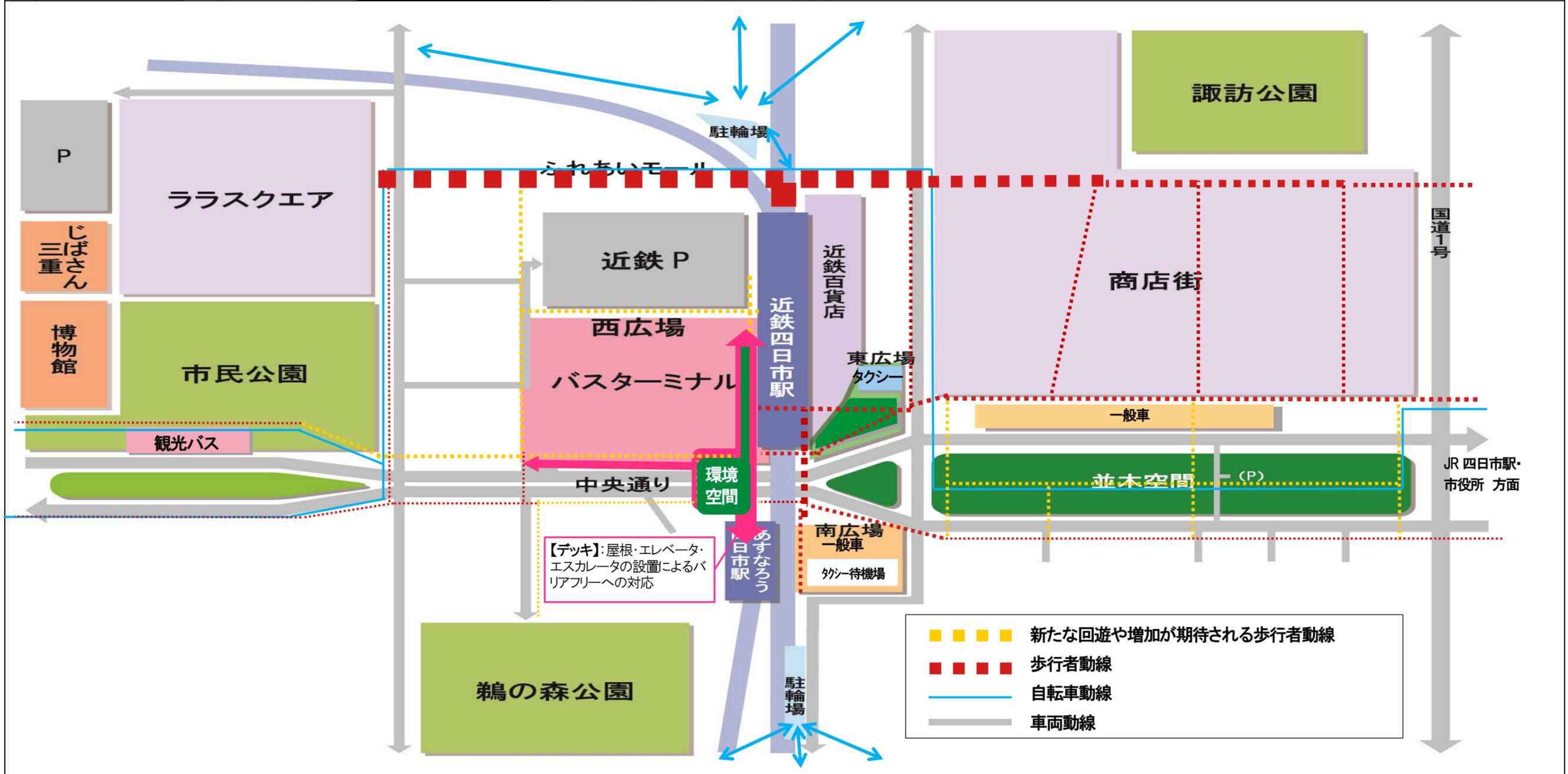
# 案 No.2 バス中央通り集約型



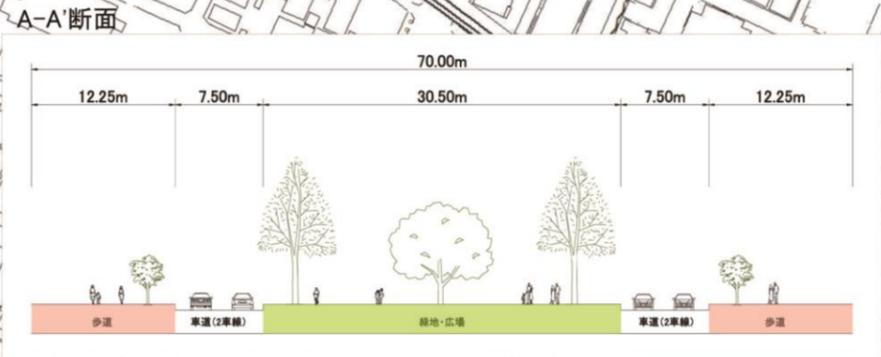
交通機能の設定	西広場	東広場	南広場	商店街前	合計
バス乗降場	-	-	-	12	12
バス待機場	-	-	2	-	2
タクシー乗降場	2	2	-	-	4
タクシー待機場	12	-	24	-	36
一般車	6	-	7	-	13
観光バス	-	-	-	-	3

近鉄四日市駅周辺 機能配置方針 【案 No.3】: バス西口広場集約型

コンセプト		駅直近にバスを集約しながら交通機能を配置	
機能配置の方針	視点①	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央通り上のペDESTリアンデッキに広場空間(環境空間)を配置し、駅前の待ち合い・憩いの空間や新たな賑わい空間を創出するとともに駅周辺の回遊性の向上を図る。</li> <li>ペDESTリアンデッキは、屋根・エスカレータ・エレベータの設置を基本として、快適でバリアフリーに対応したまちの移動・乗継動線を確保する。</li> <li>自転車の動線を西から1号線までを、中央通り→ふれあいモール(北駐輪場)→中央通り並木空間→中央通りに配置し、快適な自転車での移動空間を確保する。</li> </ul>	
	視点②	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗降場を西広場に集約配置し、わかりやすくするとともに、乗継利便性の向上を図る。</li> <li>バスターミナル利用車両と近鉄パーキング利用車両との交通動線を分離し、駅前広場付近での交通モードの錯綜を解消。</li> <li>観光バス乗降場を中央通り沿道(市民公園前)に設置。</li> </ul>
		タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー乗降場を東広場に配置し、駅及び街からの乗継ぎ需要に対応する。</li> </ul>
		一般車	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車乗降場を商店街前の中央通り沿道及び南広場に配置し、駅東西からの送迎需要に円滑に対応する。</li> </ul>
視点③	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋の並木空間を一体的に広場・歩行空間として活用し、駅周辺の回遊性の向上を図る。</li> <li>西浦通り～国道1号までの車道空間を片側3車線→2車線として、歩行空間や並木空間等として利用転換。</li> </ul>		



# 案 No.3 バス西口広場集約型



片側 3 車線⇒2 車線

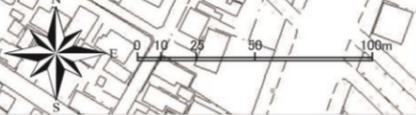
歩道拡幅

【デッキ】: 屋根・エレベータ・エスカレータの設置によるバリアフリーへの対応

- 凡例
- バス
  - 観光バス
  - 一般車
  - タクシー
  - 信号処理

- 凡例
- 歩行者動線 (デッキレベル)
  - 歩行者動線 (グランドレベル)
  - バス動線
  - 一般車動線
  - タクシー動線
  - 地下駐車場出入動線

交通機能の設定	西広場	東広場	南広場	商店街前	合計
バス乗降場	12	-	-	-	12
バス待機場	1	-	-	-	1
タクシー乗降場	-	3	-	-	3
タクシー待機場	-	-	34	-	34
一般車	-	-	10	14	24
観光バス	-	-	-	-	3



# 6. 近鉄四日市駅周辺の機能配置方針案の比較

項目		案 No.1【バス2箇所配置型】					案 No.2【バス中央通り集約型】					案 No.3【バス西広場集約型】									
コンセプト		駅直近及び中央通り並木空間を拡張し、人が集える空間を多く配置					駅直近に人が集える空間を配置し、中央通りにバスを集約配置					駅直近にバスを集約しながら交通機能を配置									
機能配置概念図【現況概念図】																					
交通機能の設定		西広場	東広場	南広場	商店街前	合計	西広場	東広場	南広場	商店街	合計	西広場	東広場	南広場	商店街	合計	西広場	東広場	南広場	商店街	合計
バス乗降場		5	-	9	5	19	-	-	6	7	13	-	-	-	12	12	12	-	-	-	12
バス待機場		4	-	2	-	6	-	-	3	-	3	-	-	2	-	2	1	-	-	-	1
タクシー乗降場		3	1	-	-	4	2	3	-	-	5	2	2	-	-	4	-	3	-	-	3
タクシー待機場		23	10	22	-	55	12	-	24	-	36	12	-	24	-	36	-	-	34	-	34
一般車		9	-	6	-	15	6	-	5	-	11	6	-	7	-	13	-	-	10	14	24
その他(観光バス)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3
① 現状に対する評価 ② 改善 ③ 現状より悪い	【視点①】	駅直近の環境空間	◎	西広場に環境空間創出					◎	西広場・東広場に環境空間創出					○	中央通り上のデッキに環境空間を創出					
		駅西側への回遊性	◎	西広場への環境空間創出により新たな回遊を創出					◎	西広場への環境空間創出により新たな回遊を創出					○	デッキの設置により回遊性の向上					
		駅東側への回遊性	○	商店街前のバス機能強化や並木空間を駅直近に配置することにより回遊性の向上					◎	東広場への環境空間創出及び商店街前バスターミナル設置により回遊性の向上					×	東バスのりばが無くなることにより回遊が減少					
		四日市の顔としての景観形成	◎	景観形成の自由度が高い					◎	景観形成の自由度が高い					△	交通結節機能に特化しており自由度が低い					
	【視点②】	乗り継ぎ	鉄道 ⇄ バス	△	駅直近の西バスのりばが無くなり、2箇所に分散して配置					○	駅直近の西バスのりばが無くなるが、商店街前の1箇所に集約とデッキ設置により乗り継ぎ利便性向上					◎	駅直近の西広場にバスを集約				
			鉄道 ⇄ タクシー	○	駅の東西に配置(交通モードの分離)					○	駅の東西に配置(交通モードの分離)					×	東広場のみに乗降場が減				
			鉄道 ⇄ 一般車	○	西広場と南広場内に配置					○	西広場と南広場内に配置					△	駅直近での西⇒東への送迎需要への対応				
			バス ⇄ バス	○	2箇所に集約					◎	1箇所に集約					◎	1箇所に集約				
		バスのわかりやすさ	○	2箇所に集約					◎	1箇所に集約					◎	1箇所に集約					
	まちの賑わいへの寄与	○	商店街前のバス機能強化や駅直近での環境空間の創出、並木空間と駅との連絡により駅東西での賑わいに寄与					◎	商店街前バスターミナル設置や駅直近での環境空間の創出、並木空間と駅との連絡により駅東西での賑わいに寄与					△	西広場にバスを集約し交通結節機能を強化しているが、駅東西のまちの賑わいにはあまり変化が無い						
【視点③】	中央通りの景観形成	○	市民広場⇒西広場、並木空間の景観軸が形成されている。					◎	市民広場⇒西広場⇒東広場⇒並木空間の一体的な景観軸が形成されている。					△	現状と変化なし						
	並木空間へのアクセス性	○	駅からのアクセスが容易					◎	駅及び商店街からのアクセスが容易					△	グラウンドレベルでアクセス可能						
【参考】概算事業費		40億円					50億円					70億円									