

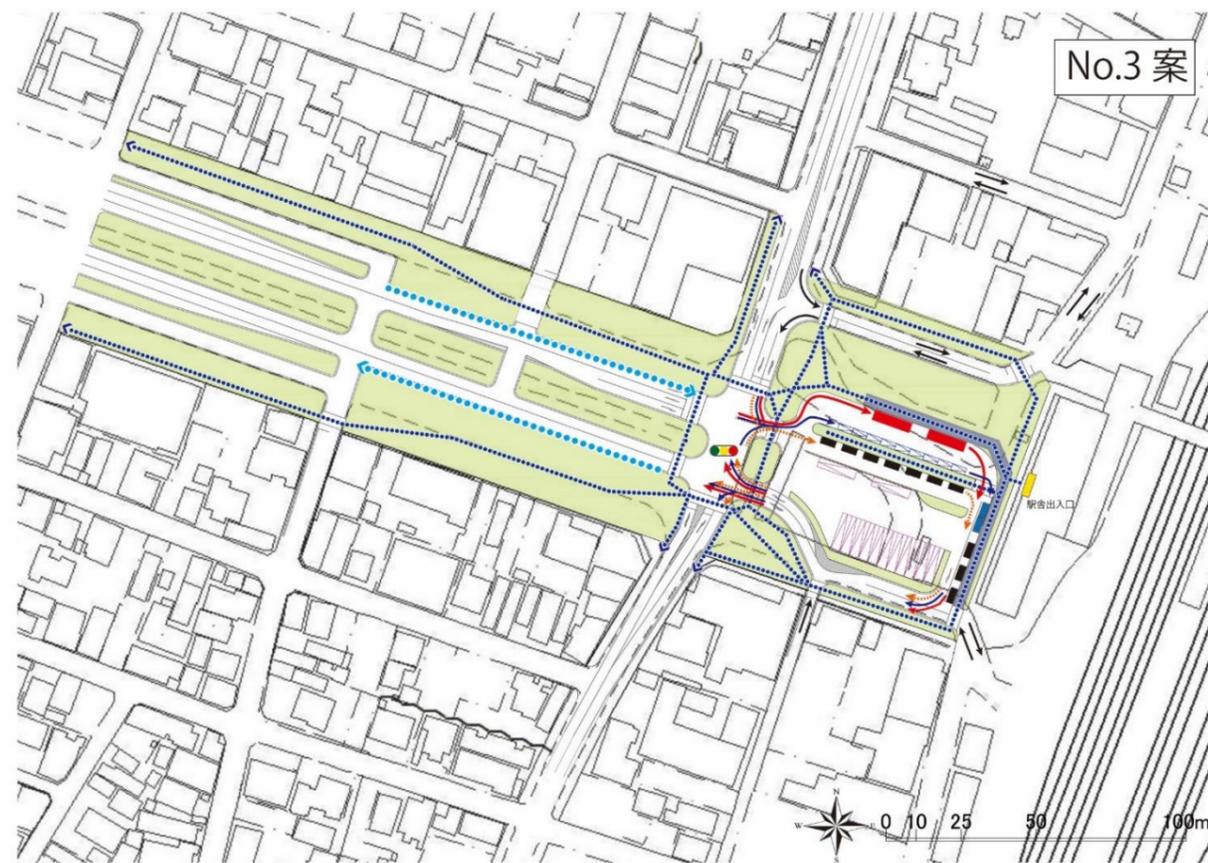
第 6 回 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会資料

－ 目 次 －

1. JR 四日市駅周辺の機能配置案に対する意見 . . . . .	1
2. JR 四日市駅周辺の機能配置案（修正案） . . . . .	2

平成 30 年 11 月 19 日（月）

# 1. JR 四日市駅周辺の機能配置案に対する意見



<p><b>No. 3 案全体</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前広場と駅周辺の土地利用転換や発展を考慮して、広場外側との関係を精査すべき。</li> <li>●中央通りについて、駅前広場を検討している概ね 500m 区間以外の空白部分は全体で考えるべき。</li> <li>●中央通りの将来の可能性を踏まえたときに、き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、検討が必要。</li> </ul>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1478 231 1632 388"><b>送迎車両</b></td> <td data-bbox="1632 231 2849 388"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現況よりも送迎スペースが減ることが懸念される。</li> <li>●切符購入等ができる駐車スペースも考慮してほしい。</li> <li>◆JR 駅舎の東側地区(港地区)から、駅前広場へ車で来る際に、現在は北側から線路沿いに信号を通過せずに来れるが、基本構想案では信号を通過しなければならず、不便になる。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1478 388 1632 462"><b>自転車</b></td> <td data-bbox="1632 388 2849 462"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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ため、南側にも駐輪場が必要。</li> <li>●トラックの荷捌きスペースや二輪車の駐輪スペースの整備を考慮してほしい。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1478 462 1632 577"><b>バス</b></td> <td data-bbox="1632 462 2849 577"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●インバウンドやリニア需要を考慮し、貸し切りバス用のバス待機所やバス待ち空間の整備が必要。</li> <li>●雨天時など、一般送迎車が増えた場合、バスが入れなくなることはないか検討が必要。</li> <li>●バス乗降場に入るためには鋭角気味に入らなければならないため、進入しやすいように検討が必要。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1478 577 1632 651"><b>タクシー</b></td> <td data-bbox="1632 577 2849 651"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●タクシーの機能は十分確保されている。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1478 651 1632 766"><b>中央通り</b></td> <td data-bbox="1632 651 2849 766"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺の土地利用転換が進めば側道廃止・オープンスペース化に賛成だが、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を検討すべき。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1478 766 1632 1178"><b>交通処理</b></td> <td data-bbox="1632 766 2849 1178"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駅舎の目の前にタクシーとバス、送迎車が配置されており、分かりやすくよい。</li> <li>●歩行者動線と車両動線が重なることは少ないが、送迎車両から降りて、駅に向かって歩く利用者には配慮が必要。</li> <li>●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、検討が必要。</li> <li>●朝、夕方のピーク時に「どこから入ってきた車がどこに出て」、「どこを通過して」といったものを整理すること。</li> <li>●出口では一般車・タクシー・バスが重なっているため、信号処理等の検討が必要。</li> <li>●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るため、一般車・タクシー・バスの専用レーンを造るのであれば側道があった方が処理しやすい。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1478 1178 1632 1764"><b>その他</b></td> <td data-bbox="1632 1178 2849 1764"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●費用対効果を考えると、現況を継承する形の現行継承案があってもよいのでは。</li> <li>●駅舎が老朽化しており、いつ頃建て替わるのかが疑問。活性化に寄与するような建物になればよい。</li> <li>●四日市港の客船が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ない。</li> <li>●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ほしい。</li> <li>●レンタサイクル使用者の動線に着目し、どのような動線で動いているのかを考えるとよい。</li> <li>●まちの一つのエリアとして考えたとき、駅前広場を変えるとこの先どうなっていくのか想像がわからない。</li> <li>●近鉄四日市駅の整備や JR 四日市駅の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。</li> <li>●広い広場や空間、歩道を「どう使うか」ということが大事。「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ればよい。</li> <li>◆駅前整備よりも長時間待ちとなる踏切の改良や老朽化商店街の問題を解決すべき。</li> <li>◆JR 四日市駅周辺が活性化するような魅力のあるものにしてほしい。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="121 1407 296 1764"> <p><b>広場空間・歩行空間</b></p> </td> <td data-bbox="296 1407 1478 1764"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●広場北側に設置した道路により、広場空間が活性化しないことが懸念される。</li> <li>●広場北側街区の開発意向を高めるのであれば、通過交通の道路を配置せず、北側街区に面したところに大きな広場がある方がよい。</li> <li>●歩行者や自転車での鉄道との乗り継ぎに配慮した動線と空間確保が必要である。</li> <li>●駅舎と乗り場との間のスペースが一番小さく、スペースに余裕のあるレンタサイクル周りの活用や駅舎のリニューアル等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。</li> <li>◆災害発生時の帰宅困難者、避難者に対応できるようにすべき。</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>送迎車両</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現況よりも送迎スペースが減ることが懸念される。</li> <li>●切符購入等ができる駐車スペースも考慮してほしい。</li> <li>◆JR 駅舎の東側地区(港地区)から、駅前広場へ車で来る際に、現在は北側から線路沿いに信号を通過せずに来れるが、基本構想案では信号を通過しなければならず、不便になる。</li> </ul>	<b>自転車</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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ため、南側にも駐輪場が必要。</li> <li>●トラックの荷捌きスペースや二輪車の駐輪スペースの整備を考慮してほしい。</li> </ul>	<b>バス</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●インバウンドやリニア需要を考慮し、貸し切りバス用のバス待機所やバス待ち空間の整備が必要。</li> <li>●雨天時など、一般送迎車が増えた場合、バスが入れなくなることはないか検討が必要。</li> <li>●バス乗降場に入るためには鋭角気味に入らなければならないため、進入しやすいように検討が必要。</li> </ul>	<b>タクシー</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タクシーの機能は十分確保されている。</li> </ul>	<b>中央通り</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺の土地利用転換が進めば側道廃止・オープンスペース化に賛成だが、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を検討すべき。</li> </ul>	<b>交通処理</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅舎の目の前にタクシーとバス、送迎車が配置されており、分かりやすくよい。</li> <li>●歩行者動線と車両動線が重なることは少ないが、送迎車両から降りて、駅に向かって歩く利用者には配慮が必要。</li> <li>●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、検討が必要。</li> <li>●朝、夕方のピーク時に「どこから入ってきた車がどこに出て」、「どこを通過して」といったものを整理すること。</li> <li>●出口では一般車・タクシー・バスが重なっているため、信号処理等の検討が必要。</li> <li>●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るため、一般車・タクシー・バスの専用レーンを造るのであれば側道があった方が処理しやすい。</li> </ul>	<b>その他</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●費用対効果を考えると、現況を継承する形の現行継承案があってもよいのでは。</li> <li>●駅舎が老朽化しており、いつ頃建て替わるのかが疑問。活性化に寄与するような建物になればよい。</li> <li>●四日市港の客船が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ない。</li> <li>●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ほしい。</li> <li>●レンタサイクル使用者の動線に着目し、どのような動線で動いているのかを考えるとよい。</li> <li>●まちの一つのエリアとして考えたとき、駅前広場を変えるとこの先どうなっていくのか想像がわからない。</li> <li>●近鉄四日市駅の整備や JR 四日市駅の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。</li> <li>●広い広場や空間、歩道を「どう使うか」ということが大事。「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ればよい。</li> <li>◆駅前整備よりも長時間待ちとなる踏切の改良や老朽化商店街の問題を解決すべき。</li> <li>◆JR 四日市駅周辺が活性化するような魅力のあるものにしてほしい。</li> </ul>	<p><b>広場空間・歩行空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広場北側に設置した道路により、広場空間が活性化しないことが懸念される。</li> <li>●広場北側街区の開発意向を高めるのであれば、通過交通の道路を配置せず、北側街区に面したところに大きな広場がある方がよい。</li> <li>●歩行者や自転車での鉄道との乗り継ぎに配慮した動線と空間確保が必要である。</li> <li>●駅舎と乗り場との間のスペースが一番小さく、スペースに余裕のあるレンタサイクル周りの活用や駅舎のリニューアル等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。</li> <li>◆災害発生時の帰宅困難者、避難者に対応できるようにすべき。</li> </ul>
<b>送迎車両</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現況よりも送迎スペースが減ることが懸念される。</li> <li>●切符購入等ができる駐車スペースも考慮してほしい。</li> <li>◆JR 駅舎の東側地区(港地区)から、駅前広場へ車で来る際に、現在は北側から線路沿いに信号を通過せずに来れるが、基本構想案では信号を通過しなければならず、不便になる。</li> </ul>																	
<b>自転車</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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ため、南側にも駐輪場が必要。</li> <li>●トラックの荷捌きスペースや二輪車の駐輪スペースの整備を考慮してほしい。</li> </ul>																	
<b>バス</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●インバウンドやリニア需要を考慮し、貸し切りバス用のバス待機所やバス待ち空間の整備が必要。</li> <li>●雨天時など、一般送迎車が増えた場合、バスが入れなくなることはないか検討が必要。</li> <li>●バス乗降場に入るためには鋭角気味に入らなければならないため、進入しやすいように検討が必要。</li> </ul>																	
<b>タクシー</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●タクシーの機能は十分確保されている。</li> </ul>																	
<b>中央通り</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺の土地利用転換が進めば側道廃止・オープンスペース化に賛成だが、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を検討すべき。</li> </ul>																	
<b>交通処理</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅舎の目の前にタクシーとバス、送迎車が配置されており、分かりやすくよい。</li> <li>●歩行者動線と車両動線が重なることは少ないが、送迎車両から降りて、駅に向かって歩く利用者には配慮が必要。</li> <li>●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、検討が必要。</li> <li>●朝、夕方のピーク時に「どこから入ってきた車がどこに出て」、「どこを通過して」といったものを整理すること。</li> <li>●出口では一般車・タクシー・バスが重なっているため、信号処理等の検討が必要。</li> <li>●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るため、一般車・タクシー・バスの専用レーンを造るのであれば側道があった方が処理しやすい。</li> </ul>																	
<b>その他</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●費用対効果を考えると、現況を継承する形の現行継承案があってもよいのでは。</li> <li>●駅舎が老朽化しており、いつ頃建て替わるのかが疑問。活性化に寄与するような建物になればよい。</li> <li>●四日市港の客船が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ない。</li> <li>●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ほしい。</li> <li>●レンタサイクル使用者の動線に着目し、どのような動線で動いているのかを考えるとよい。</li> <li>●まちの一つのエリアとして考えたとき、駅前広場を変えるとこの先どうなっていくのか想像がわからない。</li> <li>●近鉄四日市駅の整備や JR 四日市駅の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。</li> <li>●広い広場や空間、歩道を「どう使うか」ということが大事。「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ればよい。</li> <li>◆駅前整備よりも長時間待ちとなる踏切の改良や老朽化商店街の問題を解決すべき。</li> <li>◆JR 四日市駅周辺が活性化するような魅力のあるものにしてほしい。</li> </ul>																	
<p><b>広場空間・歩行空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広場北側に設置した道路により、広場空間が活性化しないことが懸念される。</li> <li>●広場北側街区の開発意向を高めるのであれば、通過交通の道路を配置せず、北側街区に面したところに大きな広場がある方がよい。</li> <li>●歩行者や自転車での鉄道との乗り継ぎに配慮した動線と空間確保が必要である。</li> <li>●駅舎と乗り場との間のスペースが一番小さく、スペースに余裕のあるレンタサイクル周りの活用や駅舎のリニューアル等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。</li> <li>◆災害発生時の帰宅困難者、避難者に対応できるようにすべき。</li> </ul>																	

●:第5回検討委員会での意見      ◆:地元説明会での意見

## 2. JR 四日市駅周辺の機能配置案（修正案）

### 視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」

#### 【①待合・交流空間】

- これまで分散していた交通広場を駅南側に配置することで、駅北側に歩行者動線と待合・交流空間を創出します。
- 駅前で定期的に行われる「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。

### 視点②：まちづくりと連動した交通機能配置 「交通機能強化」

#### 【②駅前交差点】

- 駅前広場への出入り口交差点を1箇所に集約し、安全で分かりやすい駅前広場出入り口へと改善します。

#### 【③バス】

- バス乗降場を駅北側に配置し、バスの待機場は、タクシー、一般車と分離させようとして、現状台数を確保します。

#### 【④タクシー】

- 駅舎側（東側）に乗降場を配置し、広場北側に待機場を配置しようとして、現状台数を確保します。

#### 【⑤送迎車両】

- 送迎車両はバス待機場の北側と広場南東に配置し、バス・タクシーと分離します。

### 視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」

#### 【⑥中央通り空間】

- 交差点の集約に合わせ、車線を縮小する必要があることを踏まえ、駅前広場空間との連続性に配慮した、歩行者空間を形成します。

（※近鉄四日市駅から JR 四日市駅の区間については、道路の機能やまち全体の景観形成を含めて、両駅広場の整備に合わせ、必要な整備を検討します。）

交通機能の設定	現況	計画案
バス乗降場	2	2
バス待機場	13	13
タクシー乗降場	2	2
タクシー待機場	9	9
送迎車両	21 (内パ・キングメータ-:15台)	9
観光バス	-	-

