

【参考資料】

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）

－ 目 次 －

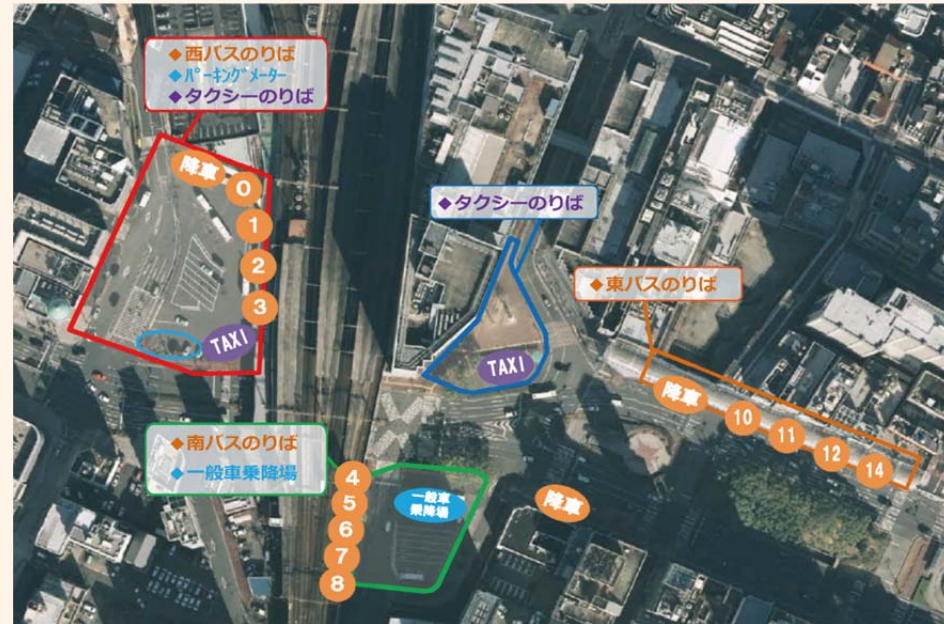
○近鉄四日市駅周辺における現状と課題	1
○近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の基本的な方向性	2
○近鉄四日市駅周辺の機能配置モデル図	5
○機能配置図と動線図	6
○現状・データ集	7

○ 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

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
- ◇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



▲【近鉄】分散した駅前広場・交通機能



▲【近鉄】人が集える空間がない西広場



▲【JR】有効活用されていない交通広場

【課題】

- 近鉄四日市駅西口に人が集えるような空間が必要
- 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。
- 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。
- 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。

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



▲【近鉄】送迎需要が多い高架下



▲【近鉄】西広場における交通モードの混在

【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。
- バスのりばをもっとわかりやすくする必要。
- 商店街の賑わいへの寄与などを考慮したバスのりばの配置検討が必要。
- 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。【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。

○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。
- 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する役割を持たせる必要。
- 人が集える広場空間の確保も必要。

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を有する
- ◇車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある



▲近鉄四日市駅から東側の眺望



▲中央通りの楠並木

【課題】

- 広い中央通りをバスのりばや歩行空間などとして、優先的に活用するための検討が必要。
- 楠の並木空間を賑わい空間などとして有効活用。
- 四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保する必要。

○ 近鉄四日市駅周辺等整備基本方針の基本的な方向性

【視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】
顔・賑わいづくり

- 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ります。
- 来訪者にとって分かりやすく回遊しやすい空間形成を目指すとともに、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を目指します。

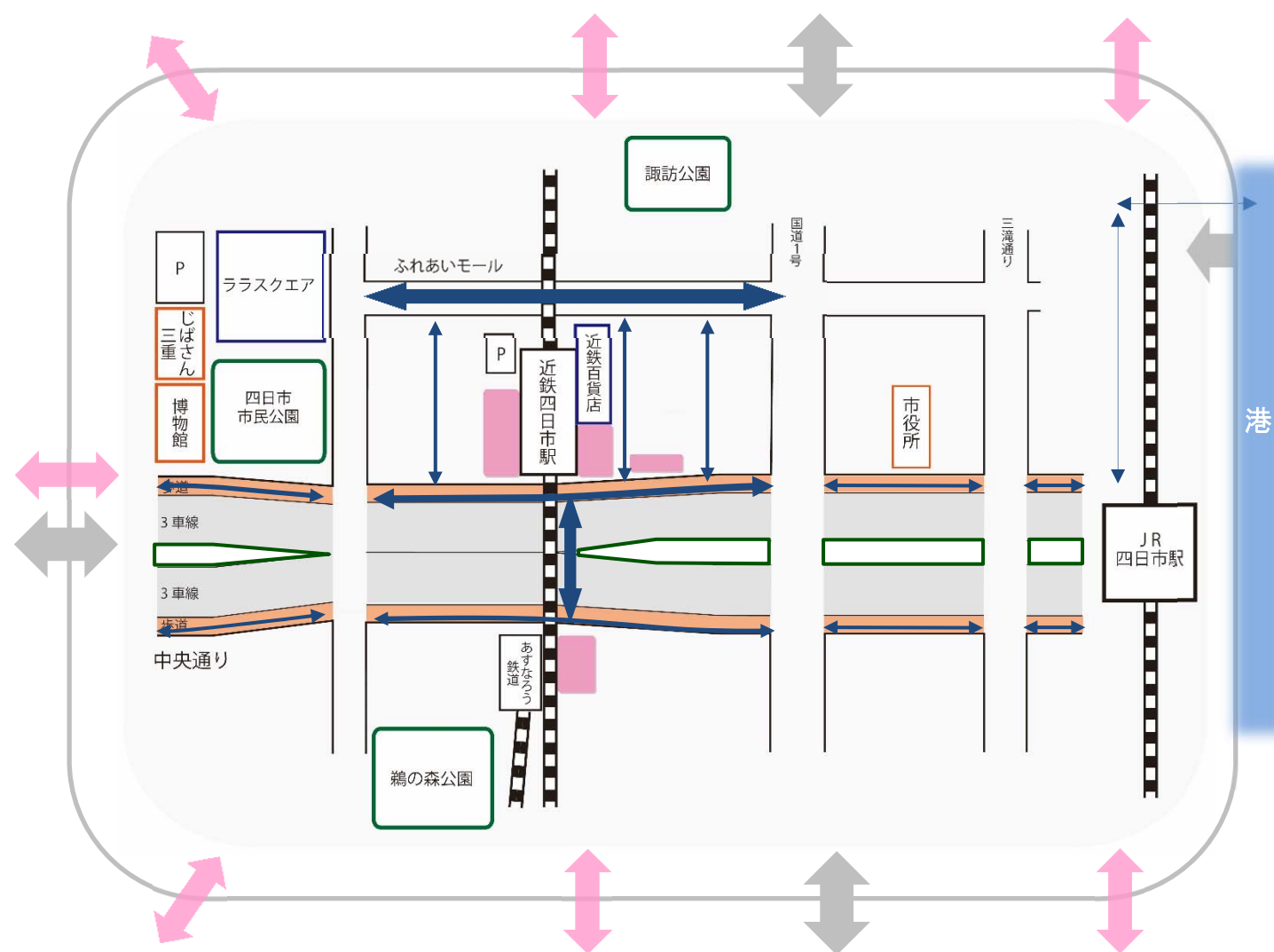
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】
交通機能強化

- 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ります。
- 回遊性の向上や中心市街地の活性化など、まちづくりと連動した交通機能の配置を行います。

【視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上】
魅力化

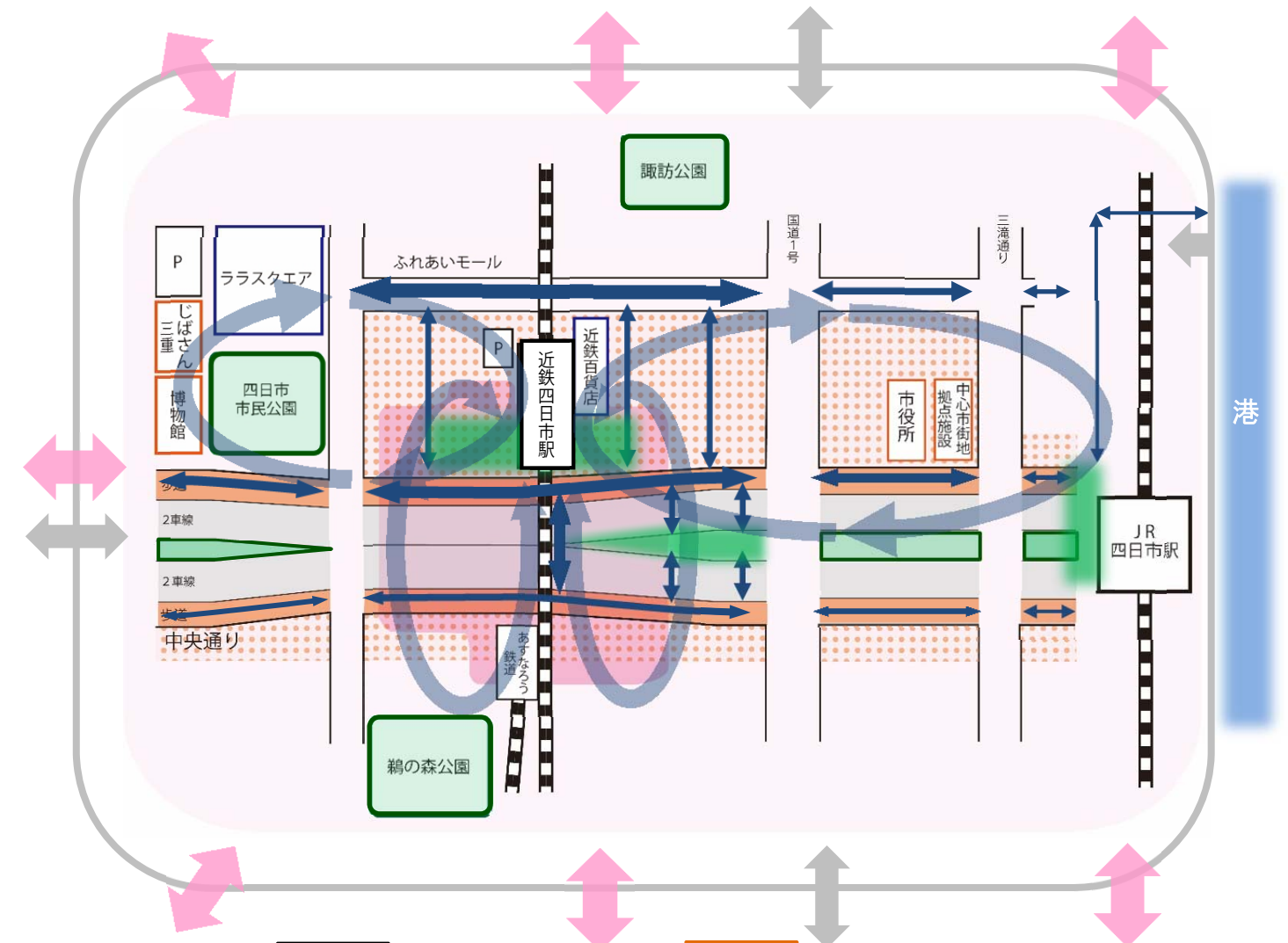
- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図ります。
- 車道空間を利用転換しながら、東西一体的な回遊性の向上を図ります。

現在の状況(イメージ図)



- | | |
|------|--------|
| 鉄道駅 | 公共施設 |
| 商業施設 | 公園等 |
| 交通機能 | 歩行者の回遊 |
| 公共交通 | 一般交通 |

将来の基本的な方向性(イメージ図)



- | | |
|----------|--------|
| 鉄道駅 | 公共施設 |
| 商業施設 | 公園等 |
| 交通結節機能強化 | 広場空間 |
| 歩行者の回遊 | 回遊性の向上 |
| 公共交通 | 一般交通 |
| 土地利用の活性化 | |

【広場空間・並木空間のイメージ】

求められる広場空間・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

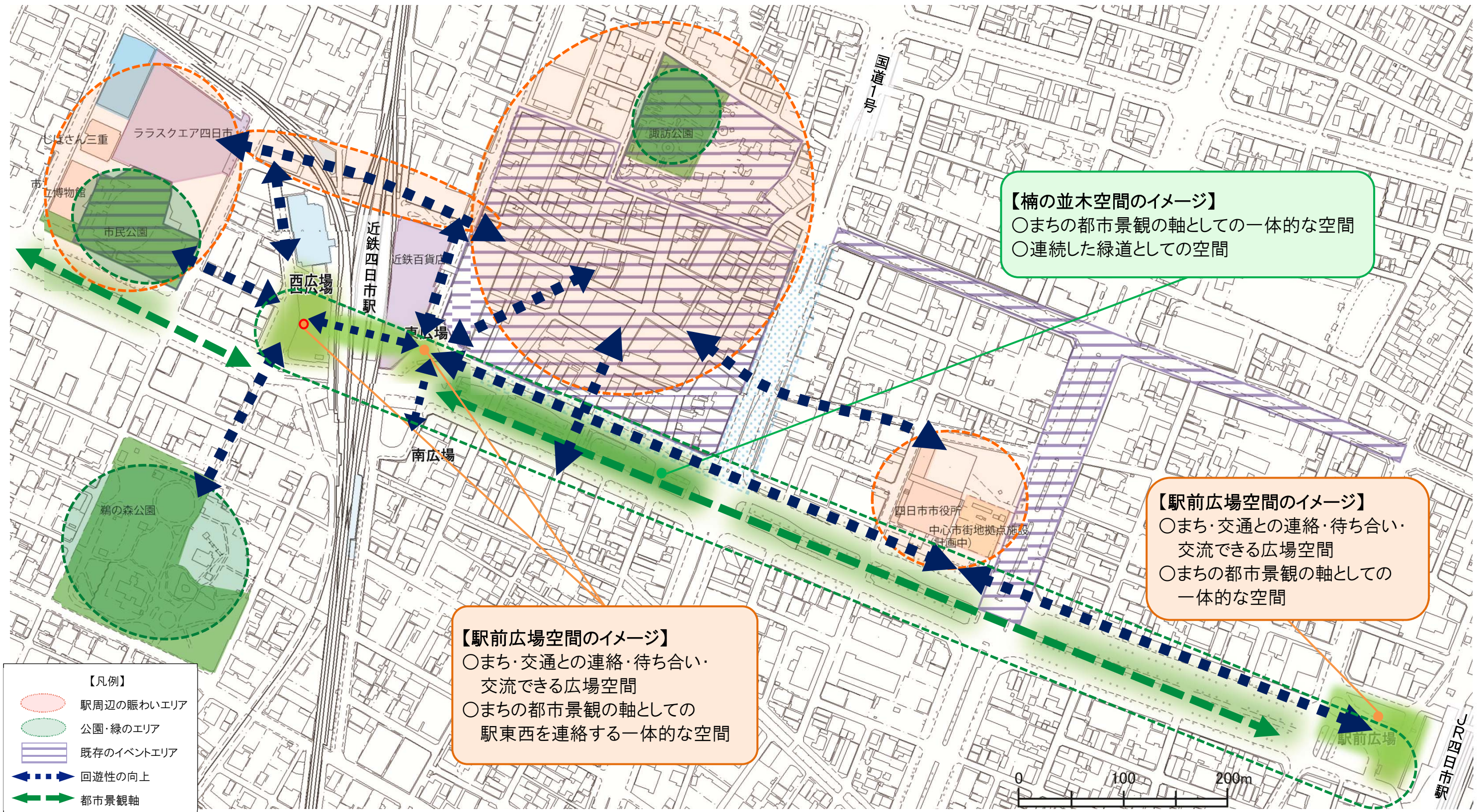
市の顔・玄関口として、駅周辺の「商店街や商業施設等」や「公園・緑地」のエリアなど、**まちとの連絡・つながりを高める空間。**

【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の広い空間や楯が並ぶ良好な景観・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。



【環境空間・並木空間に関わる他都市事例】

顔・玄関口としての広場空間事例

▼事例①: 長崎駅前広場(長崎市)

● 快適で特徴的な待ち合いもてなし空間を創出



【広場面積】: 約 1,500 m² (大屋根下)

▼事例②: 大分駅前広場(大分市)

● 駅前にシンボリックな広場空間を創出



【広場面積】: 約 850 m² (大屋根下)

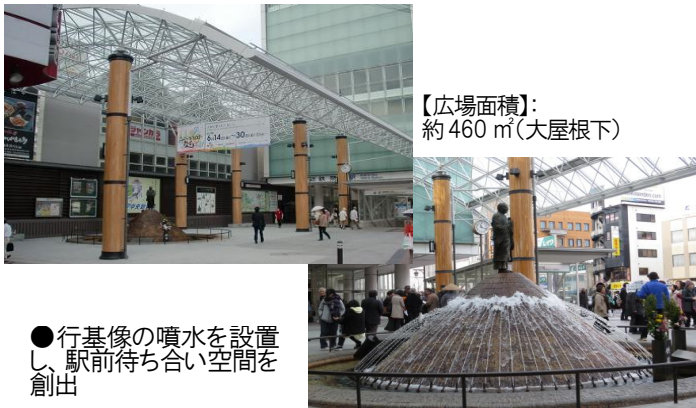
▼事例③: 金沢駅前広場(金沢市)

● 大屋根やシェルターにより象徴的で快適な歩行者空間を創出



【広場面積】: 約 3,000 m² (大屋根下)

▼事例④: 奈良駅前広場(奈良市)



【広場面積】: 約 460 m² (大屋根下)

● 行基像の噴水を設置し、駅前待ち合い空間を創出

緑を基調とした広場空間事例

▼事例⑤: 姫路駅 芝生広場(姫路市)



【広場面積】: 約 2,040 m² (芝生)

● 駅前に芝生広場を確保し、子どもたちが快適に遊べる広場空間・憩いの空間を創出

▼事例⑥: 日向駅 交流広場(日向市)



【広場面積】: 約 4,030 m² (西口全体)

● 駅前に芝生広場を整備し、家族や子どもが交流できる広場空間を創出

▼事例⑦: 岩見沢駅(岩見沢市)



● 駅前にシンボルツリーを設置し緑を基調とした歩行者広場空間を創出

▼事例⑧: 新青森駅(青森市)



● シンボルツリーにサークルベンチを設置し、駅前の待ち合い空間を創出

歩行者広場としての広場空間事例

▼事例⑨: 新潟駅前広場(新潟市)

● 駅前のオープンな歩行者広場を創出し、マルシェ等に活用



【広場面積】: 約 1,350 m² (歩行広場面積)

▼事例⑩: 自由が丘駅(目黒区)



【広場面積】: 約 1,500 m² (全体)

(下) イベントの様子

● 交通広場に隣接した歩行者広場を活用し、イベントを開催するなど賑わいを創出

▼事例⑪: 定禅寺通り(仙台市)



【道路幅員】: 47m、【道路延長】約 700m



(左) JAZZフェスティバルの様子

(下) オープンカフェの様子

● 並木空間を活用して、様々なイベントを開催し、賑わい・憩い・交流の場を創出

緑道・並木空間事例

▼事例⑫: 御堂筋通り(大阪市)



【道路幅員】: 44m、【道路延長】: 約 4,000m



(左) 側道を活用したオープンテラス

(下) 植栽のイルミネーション

● 側道を活用して、オープンテラス等を設置し、交流空間・賑わい空間を創出。イルミネーション等も定期的に開催。

▼事例⑬: 北3条広場(札幌市)



【道路幅員】: 約 27m、【道路延長】: 約 100m



(左) ベンチ等のくつろぎ空間

(下) 出店等が並び賑わい創出

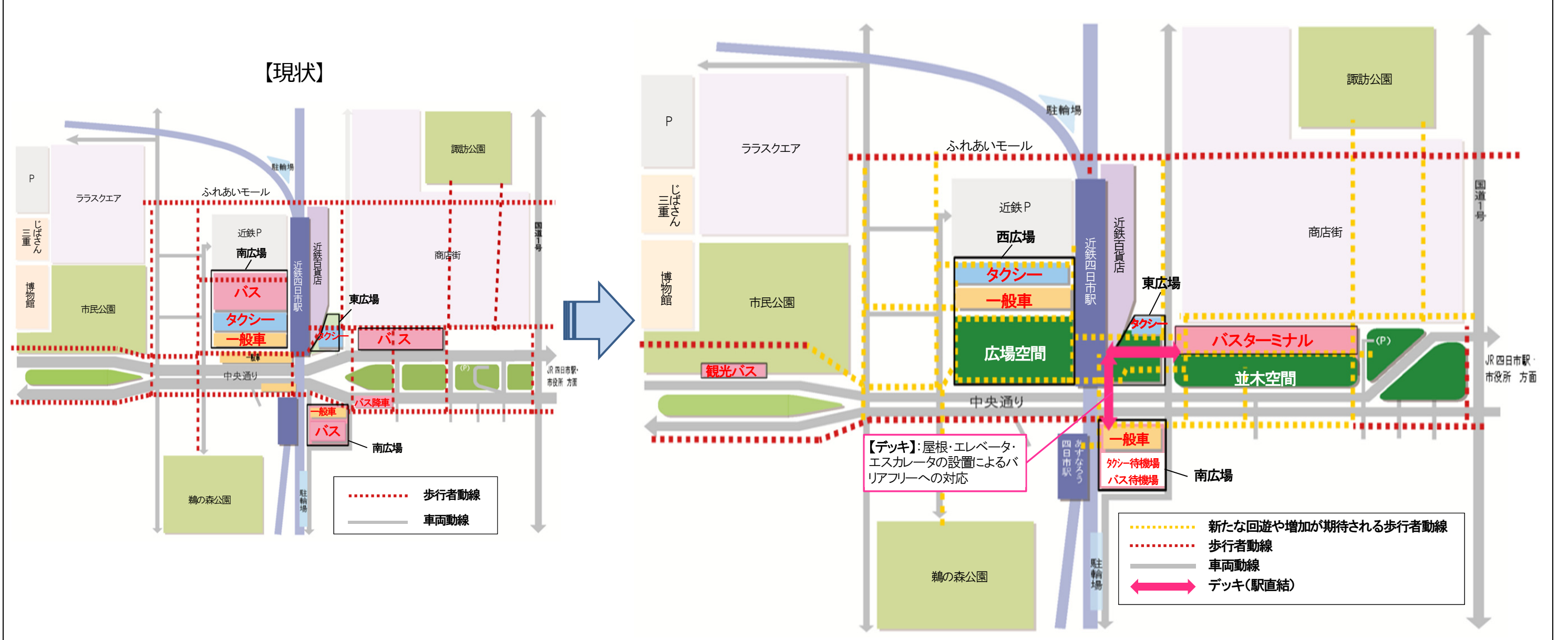
● 主要拠点を結ぶ区間に賑わい・憩う空間を創出することにより、中心エリアの新たな回遊拠点として機能

○ 近鉄四日市駅周辺の機能配置モデル図

【機能配置のコンセプト】： 駅直近に人が集える広場空間を配置するとともに、中央通りにバスを集約して配置し、駅周辺の賑わいの創出や回遊性の向上を図る

【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
<p>○東西広場に広場空間を配置し、まちとの連絡空間や駅前の待ち合い・憩いの空間、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ります。</p> <p>○東西広場空間を結ぶ高架下通路を一体的に活用し、東西の回遊性を高めます。</p> <p>○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・乗継動線を確保します。</p>	<p>バス</p> <p>○ペDESTリアンデッキを設置し、駅改札階とバスターミナルとを接続することで鉄道との乗継利便性を確保します。</p> <p>○バス乗車場を商店街前の中央通り北側車道部の1箇所に集約配置し、分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性の向上を図ります。</p> <p>タクシー</p> <p>○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、駅及び街からの乗り継ぎ需要に対応します。</p> <p>一般車</p> <p>○一般車乗降場を西広場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します。</p>	<p>○橋の並木空間を歩行空間・バス待ち空間等として活用し、駅周辺の回遊性の向上を図ります。</p> <p>○車道空間を並木空間の南側に集約配置し、東広場とバスターミナル・並木空間の一体性を高めます。</p> <p>○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、歩行空間やバス待ち空間等として利用転換を図ります。</p>

【将来】：機能配置モデル図



機能配置図と動線図

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広場空間】

これまでの交通機能を主とした駅前から、人々の待ち合わせや、憩いの場となる空間を西広場・東広場に確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。

【②高架下通路】

東西の広場空間と一体的に利用することで、駅周辺の滞留機能の向上や東西の回遊性を高めます。

【③歩行者用デッキ】

駅からバス専用ターミナル・南広場へ快適に移動できるよう、屋根・エスカレーター・エレベータを備え、バリアフリーに対応した歩行者用デッキを設置します。

【④駅周辺】

分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。

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」

【⑤バス専用ターミナル】

これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にします。

【⑥観光バス】

旅行者の需要に対応するため、博物館・市民公園前に観光バス乗降場を配置します。

【⑦タクシー】

駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置します。

【⑧送迎車両】

駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースを含む)します。

【⑨高架下】

円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐車を禁止します。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」

【⑩並木空間】

活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの都市景観の軸としての一体的な空間を形成します。

【⑪車道空間】

現状の片側3車線を2車線として、歩行空間等とし利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。

