

# 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(案)

## 資料編

平成 30 年 11 月

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会



## 目 次

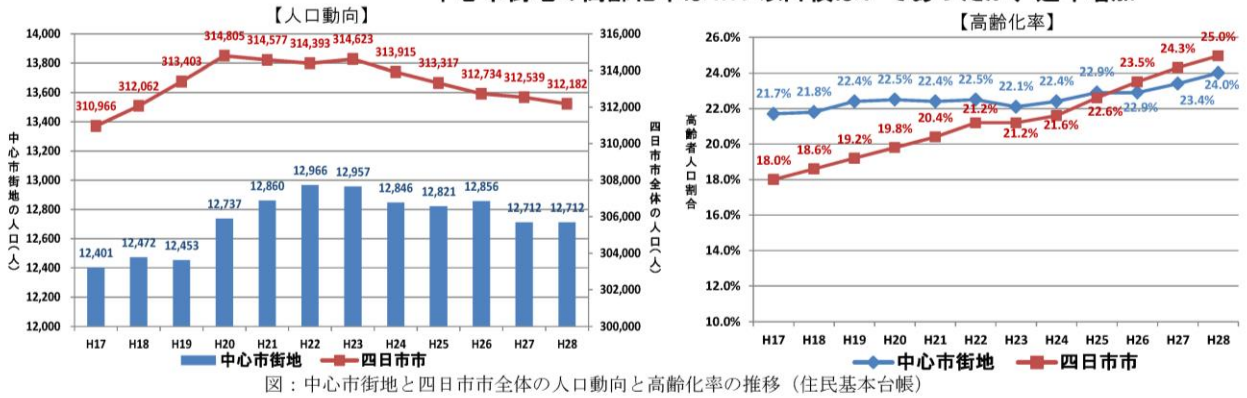
1. 中心市街地の現状.....	1
2. 近鉄四日市駅周辺の機能配置方針の検討(案 No. 1～No. 3).....	8
3. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想案に対する市民意見募集結果.....	14
4. JR 四日市駅周辺の現況交通量（朝・夕ピーク時）.....	26
5. JR 四日市駅周辺の機能配置方針の検討(案 No. 1～No. 3).....	27
6. JR 四日市駅周辺の機能配置案に対する意見.....	30
7. 近鉄四日市駅周辺の交通機能の配置（想定）.....	31
8. JR 四日市駅周辺の交通機能の配置（想定）.....	32
9. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会設置要綱.....	33



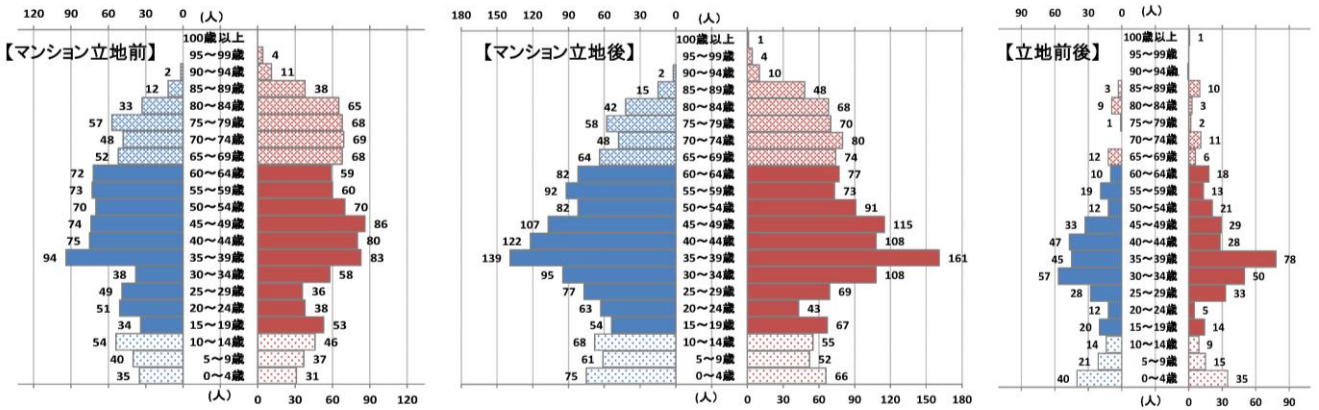
# 1. 中心市街地の現状

## (1) 中心市街地の現状

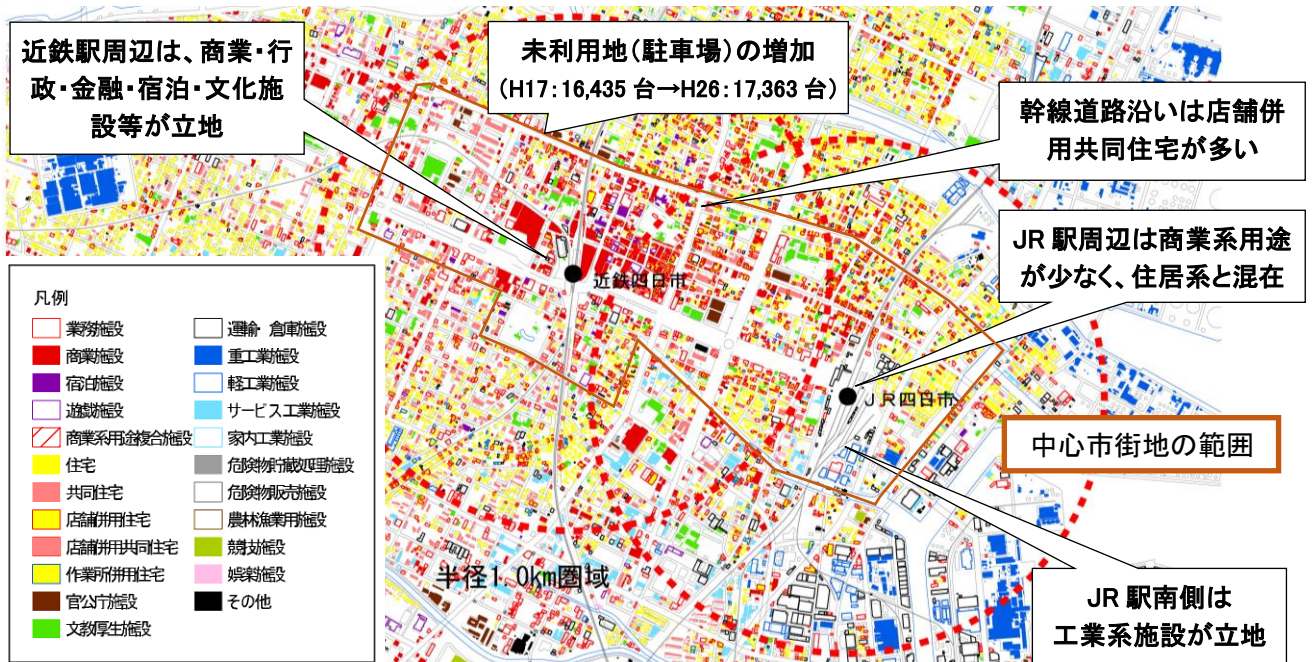
●中心市街地の人口動向と高齢率：中心市街地の人口はマンションの立地状況により増減  
中心市街地の高齢化率はH17以降横ばいであったが、近年増加



●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。



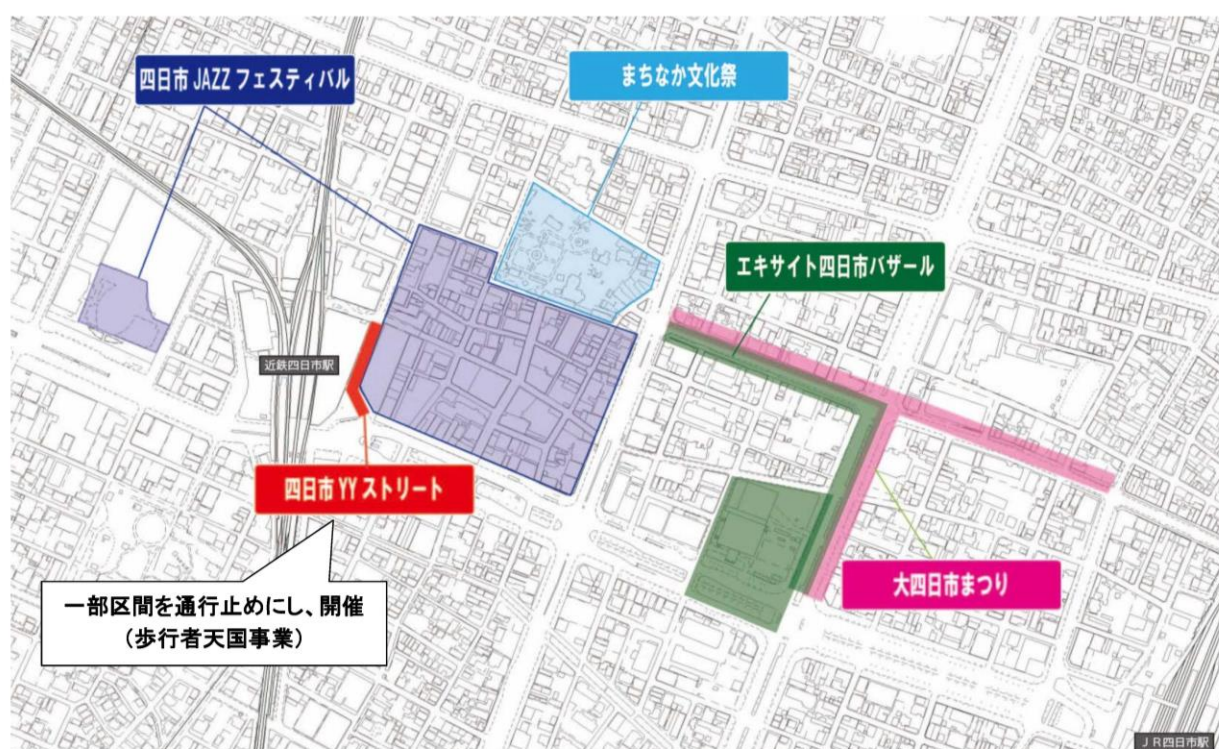
●施設利用状況：近鉄四日市駅周辺に商業系施設が多く各種都市機能が集積



図：建物用途現況図（H24都市計画基礎調査）

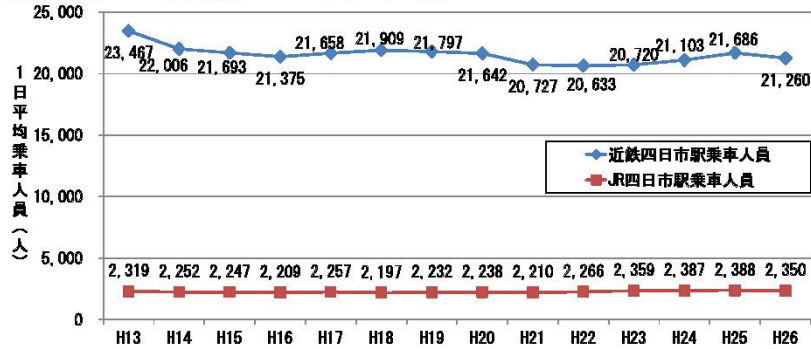
●中心市街地でのイベント開催状況（平成27年度）：1年を通して様々なイベントを開催し、市街地活性化に取り組む

イベント名（H27実施日）	内容	参加人数
<b>エキサイト四日市バザール</b> (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
<b>大四日市まつり</b> (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
<b>まちなか文化祭</b> (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
<b>四日市JAZZフェスティバル</b> (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)	駅前商店街で県内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4,000個のキャンドルを設置	約1,000人
<b>四日市YYストリート（歩行者天国事業）</b> (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)

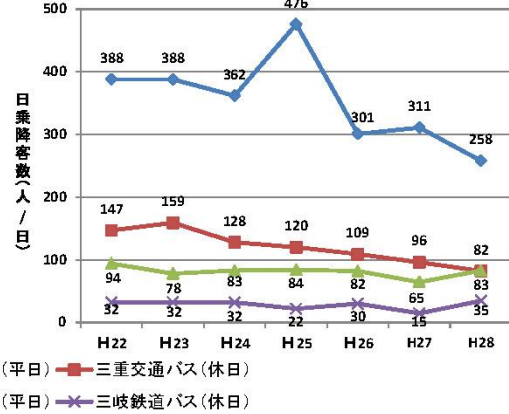
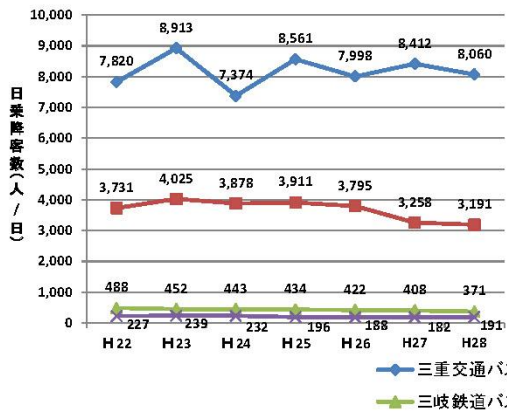


図：中心市街地の主なイベント開催場所

●鉄道利用者数：H13以降減少したが、近年は横ばい

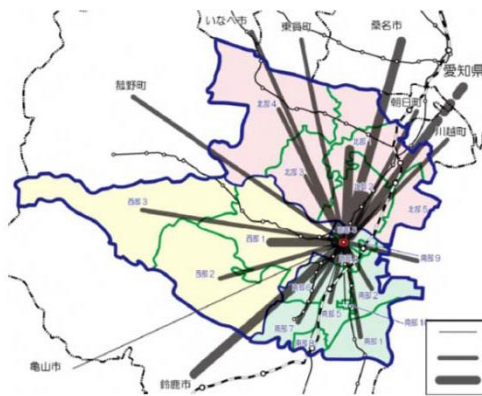


●バス利用者数：近鉄四日市駅前は平日約8,400人/日、JR四日市駅前は平日約340人/日が乗降  
【近鉄四日市駅】

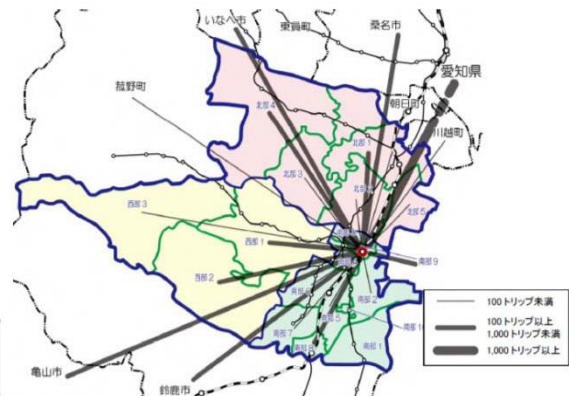


図：近鉄四日市駅前・JR四日市駅前のバス乗降者数の推移 (三重交通、三岐鉄道)

●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)

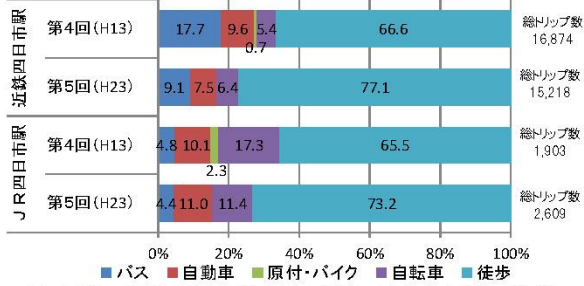


図：JR四日市駅 (第5回中京都市圏PT調査)

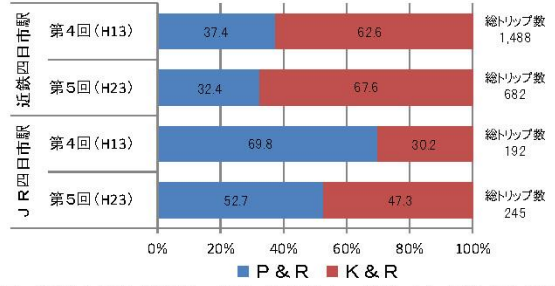
表：駅利用者の出発地分布 (単位：%)

	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）

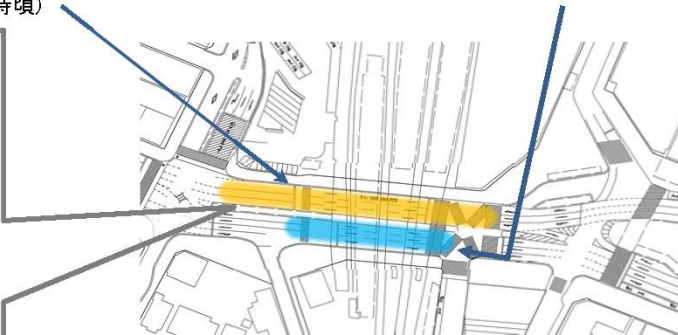
● 中央通り高架下駐停車状況（観測日：H26.10.9（木））：朝夕に多くの送迎需要



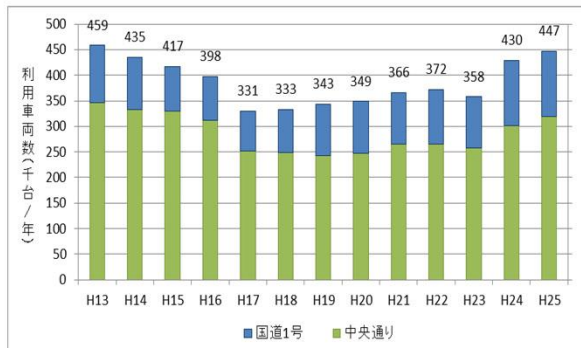
図：中央通り高架下駐停車状況（平成26年10月9日観測）

▲：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

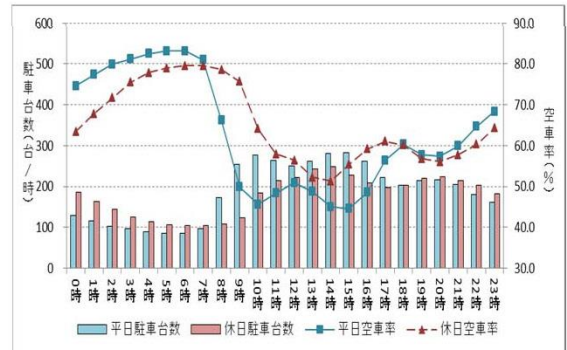


● 駐車場の状況：くすの木パーキングの利用は近年回復傾向（市内駐車施設数も近年増加（H17：16,435台→H26：17,363台））



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



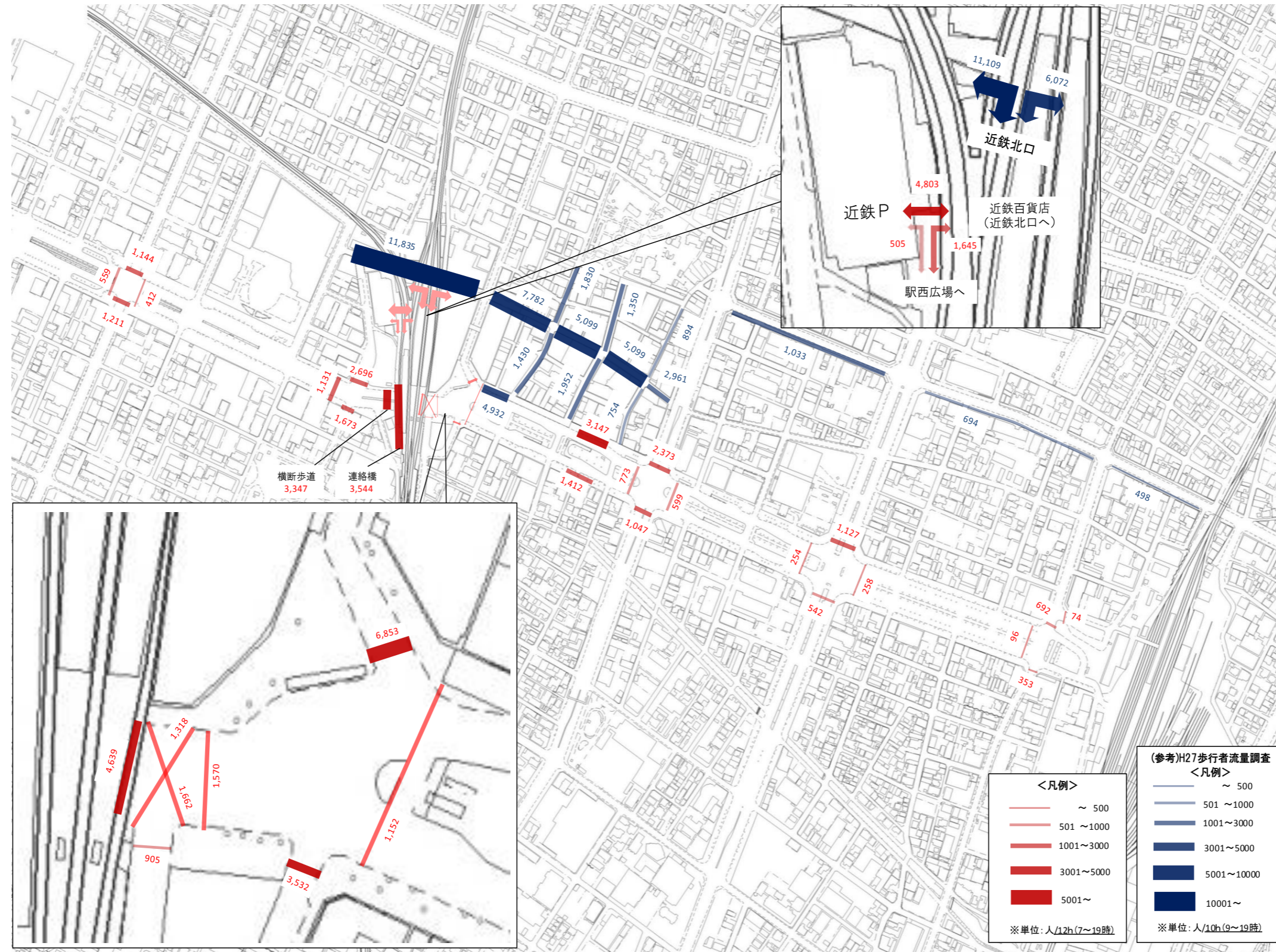
図：くすの木パーキングの利用状況

(2) 中心市街地における交通量

① 歩行者交通量

【歩行者】交通量図 12時間計 7時～19時  
調査日：平成28年11月18日（金）

※赤帯の表示は今回の交通量調査結果である。一方、青帯の表示はH27年度実施の中心市街地歩行者交通流動調査結果であり、9時～19時の10時間の計測結果である。

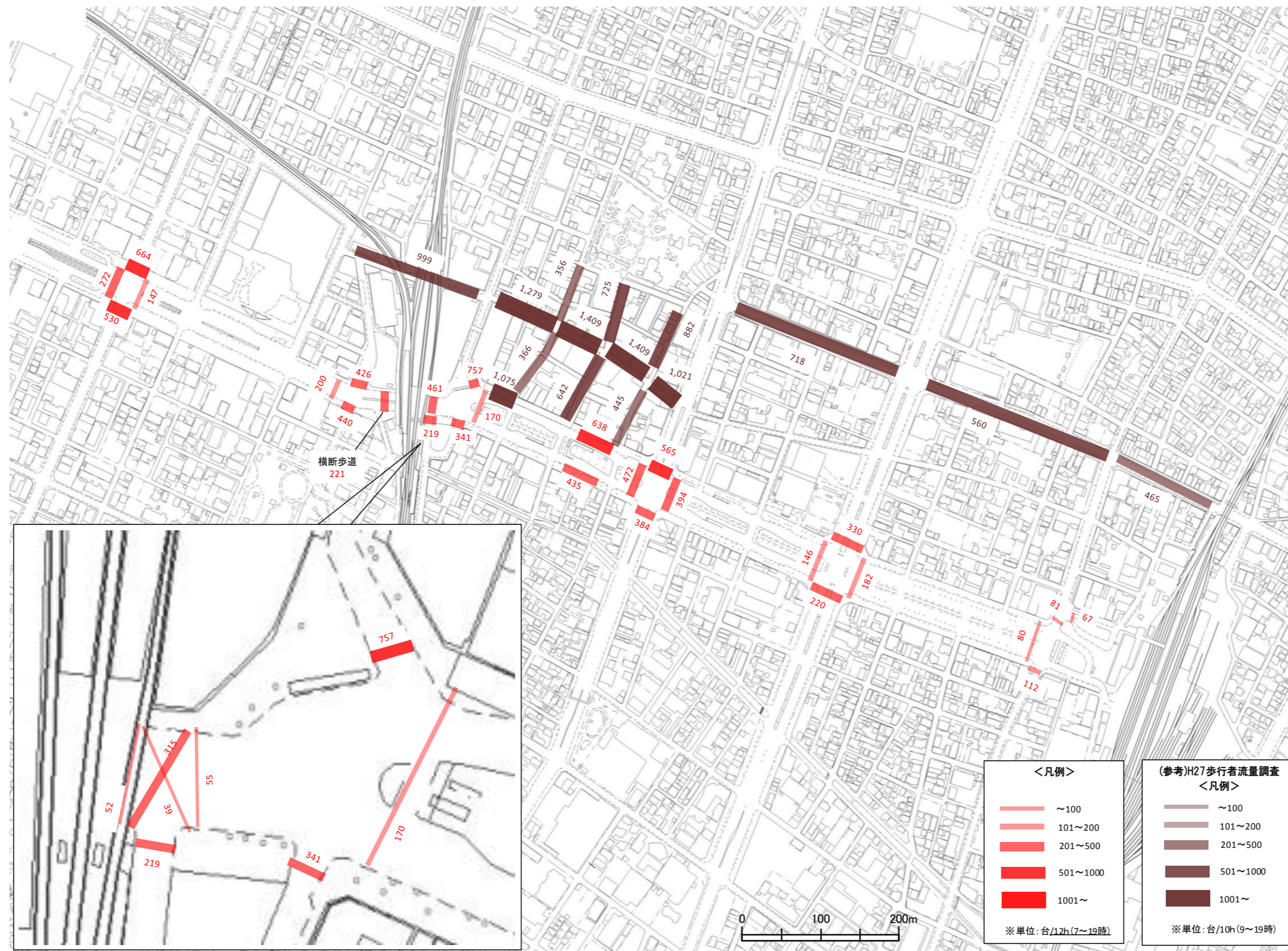


図：歩行者交通量図

②自転車交通量

【自転車】交通量図 12時間計 7時～19時  
 調査日：平成28年11月18日（金）

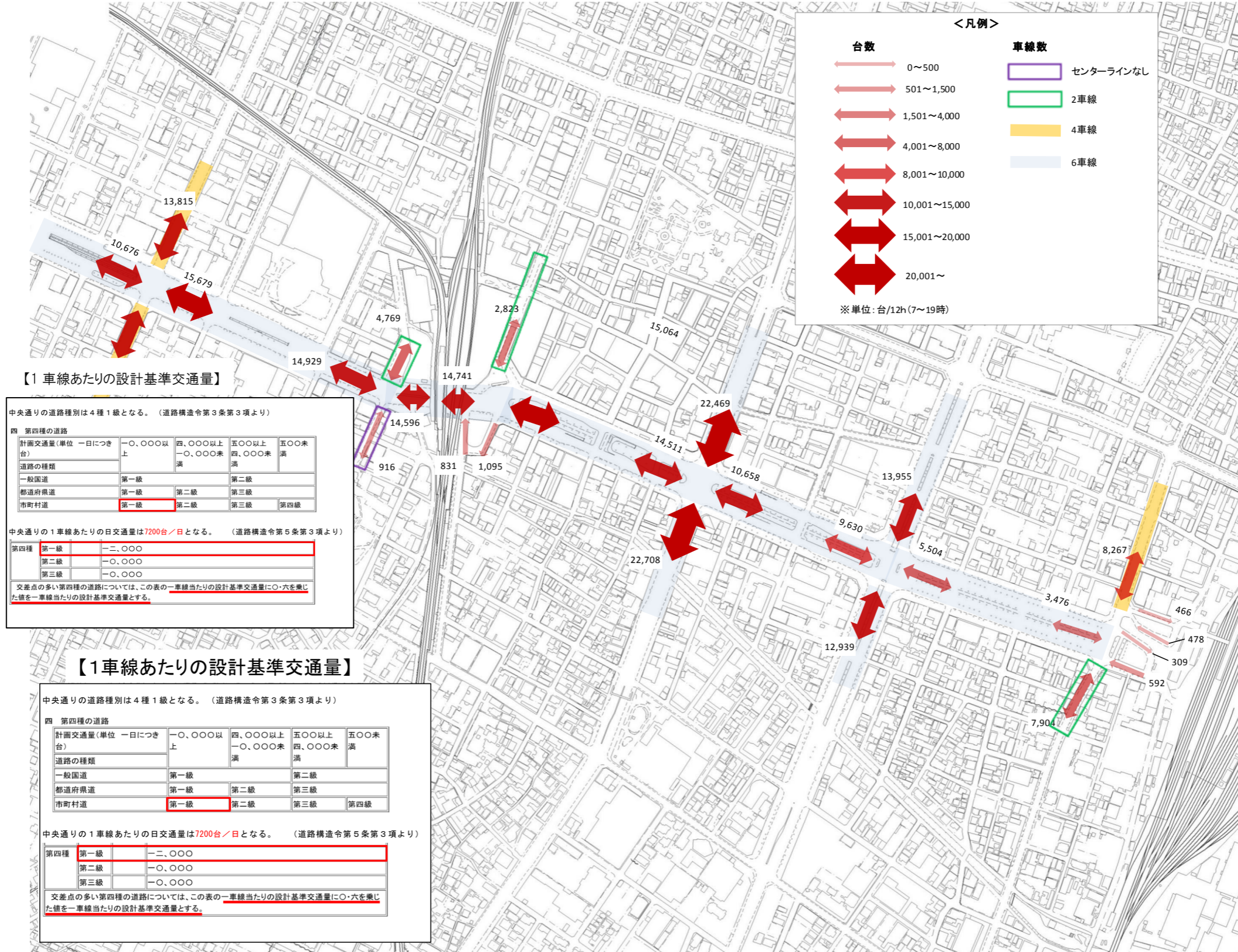
※赤帯の表示は今回の交通量調査結果である。一方、青帯の表示はH27年度実施の中心市街地歩行者交通流動調査結果であり、9時～19時の10時間の計測結果である。



図：自転車交通量図

③自動車交通量

【自動車】交通量図 12時間計 7時～19時  
調査日：平成28年11月18日（金）



図：自動車交通量図

## 2. 近鉄四日市駅周辺の機能配置方針の検討(案 No. 1~No. 3)

各交通機能配置の方針及び中央通り構造のパターンについて、以下3案の検討を行った。

### (1) 案 No. 1

【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、まちとの連絡空間や駅前の待ち合い・憩いの空間、賑わい空間を創出し、駅周辺の回遊性の向上を図る。</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、東西の回遊性を高める。</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国道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>バス乗降場を中央通り沿道(商店街前)と南広場の2箇所に配置し、駅東側へのバス利用者の誘導及び回遊性の向上を図る。</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、駅及び街からの乗り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、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、歩行空間やバス待ち空間等として利用転換。</li> </ul>		





(2) 案 No. 2

【コンセプト】		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	
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、まちとの連絡空間や駅前の待ち合い・憩いの空間、賑わい空間を創出し、駅周辺の回遊性の向上を図る。</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、東西の回遊性を高める。</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国道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>バス乗降場を商店街前の中央通り北側車道部に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る。</li> <li>ペDESTリアンデッキを設置し、駅とバスターミナルを接続することで鉄道との乗継利便性を確保。</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、駅及び街からの乗り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する。</li> </ul>
視点③	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> <li>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、歩行空間やバス待ち空間等として利用転換。</li> </ul>		

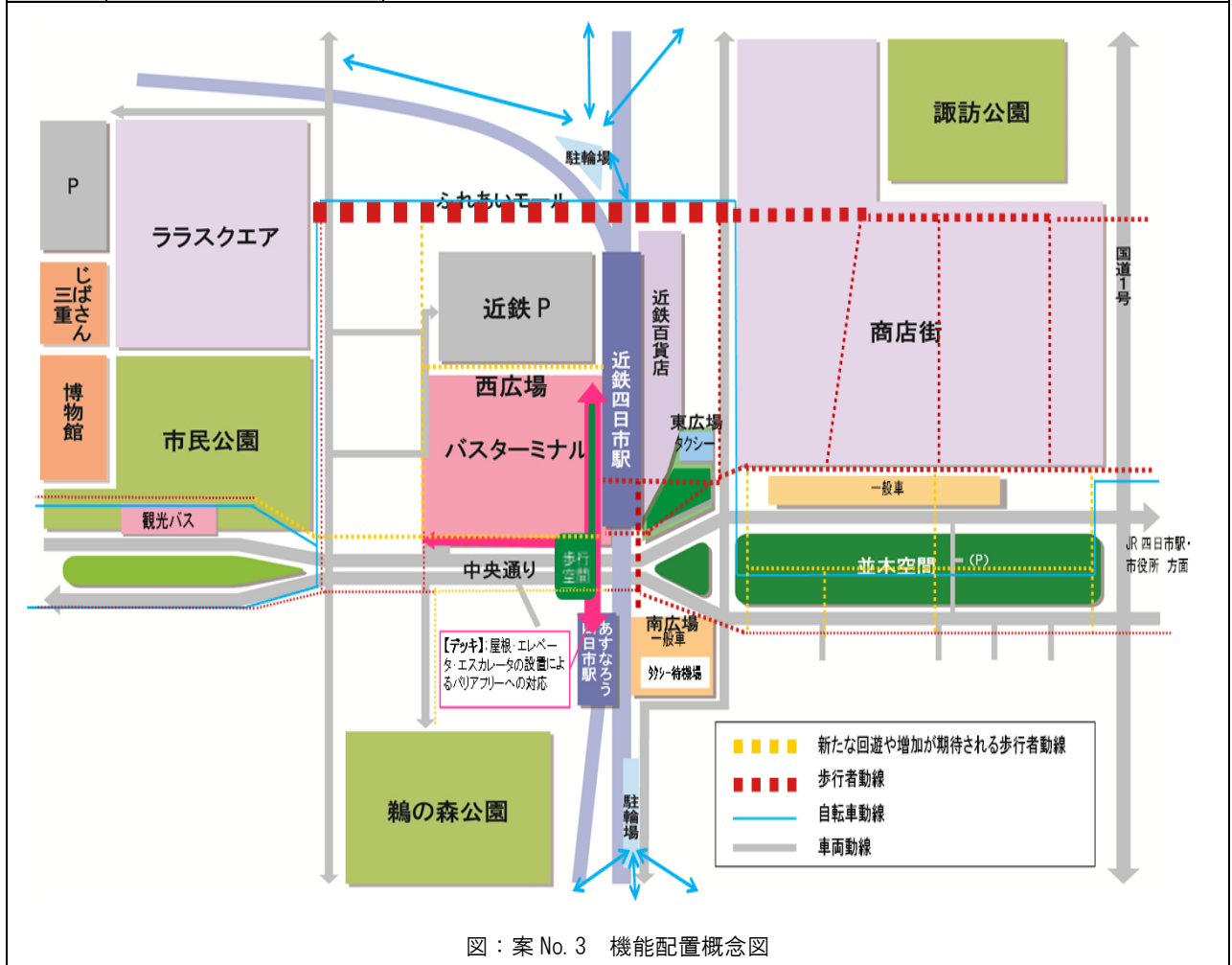


図：案 No. 2 機能配置概念図



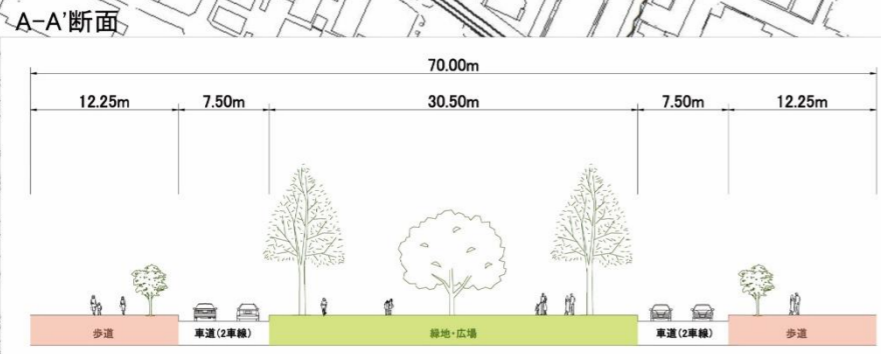
(3) 案 No. 3

【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国道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、駅及び街からの乗り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>楠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>		

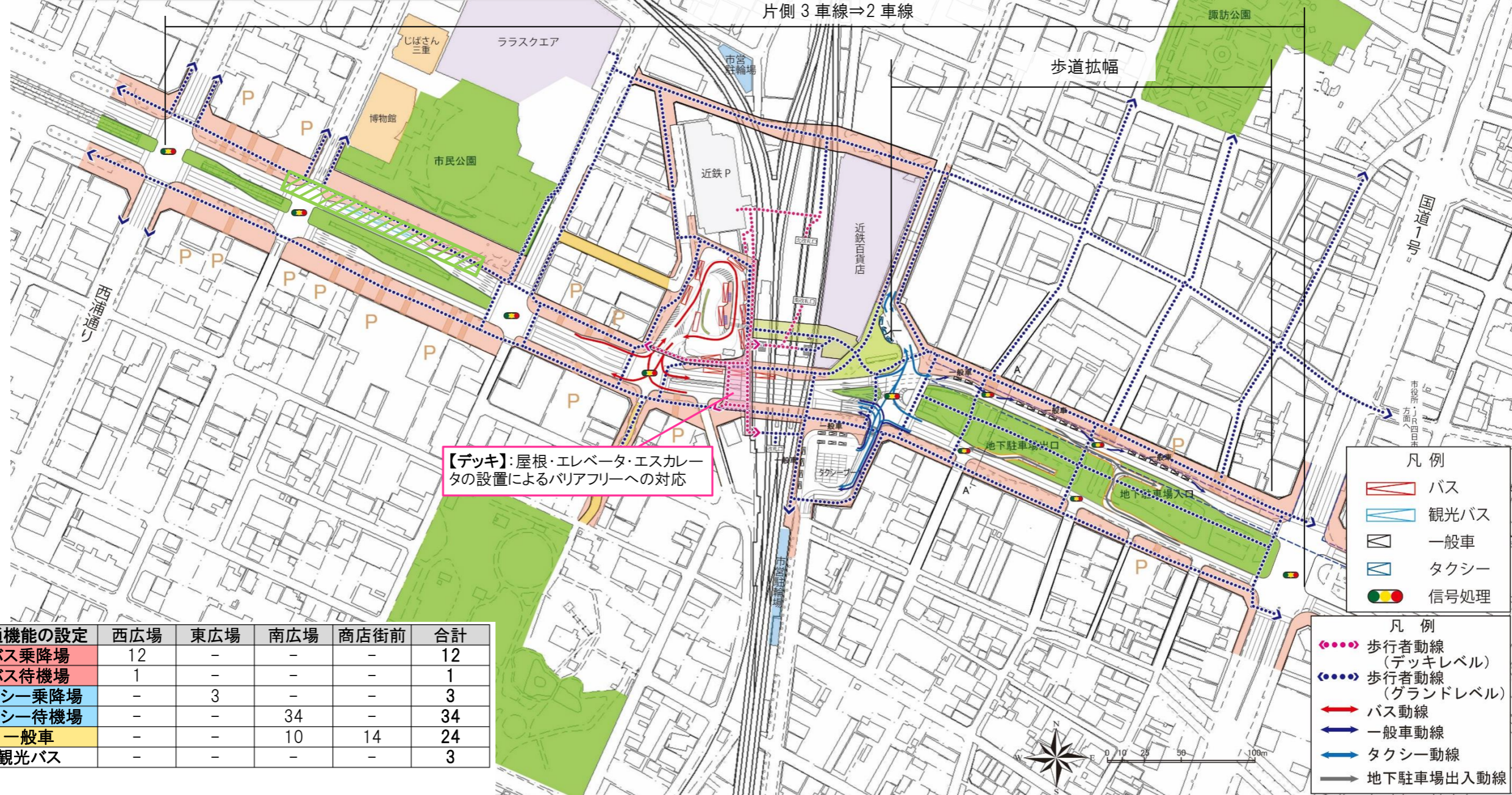


図：案 No. 3 機能配置概念図

# 案 No.3



片側 3 車線⇒2 車線



【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

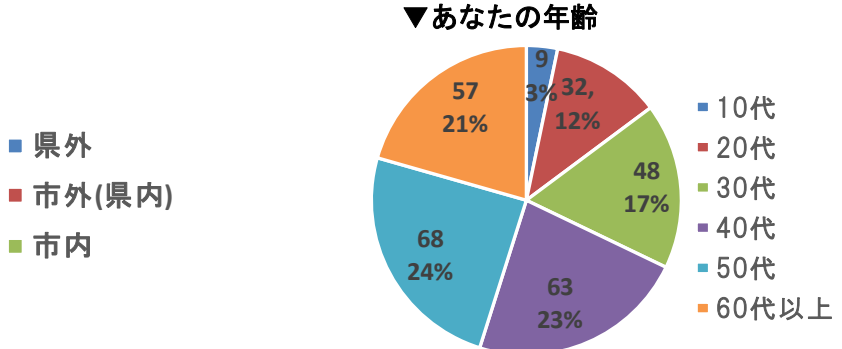
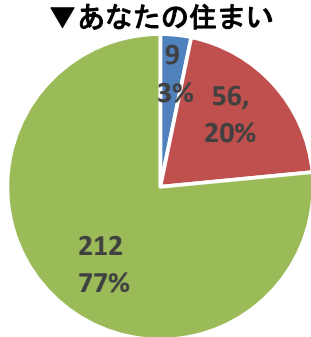
交通機能の設定	西広場	東広場	南広場	商店街前	合計
バス乗降場	12	-	-	-	12
バス待機場	1	-	-	-	1
タクシー乗降場	-	3	-	-	3
タクシー待機場	-	-	34	-	34
一般車	-	-	10	14	24
観光バス	-	-	-	-	3

### 3. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想案に対する市民意見募集結果

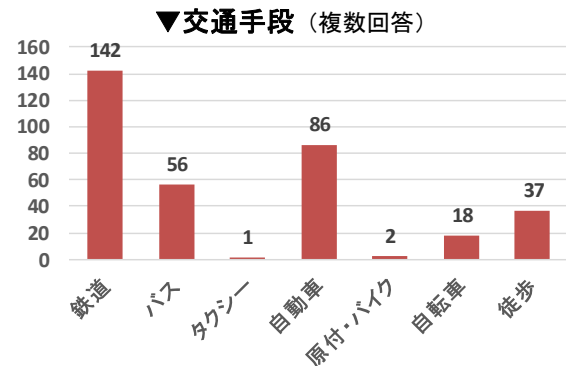
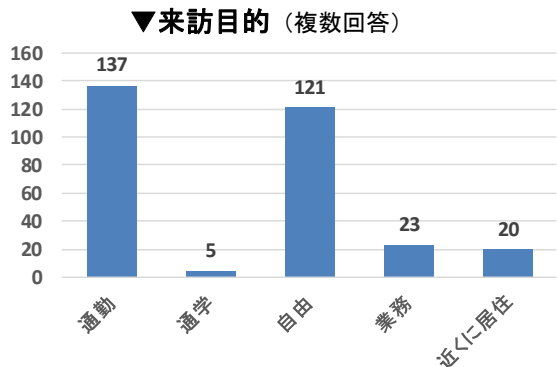
#### (1) 市民意見募集概要

募集期間	平成 29 年 11 月 1 日 ~ 平成 29 年 11 月 30 日
意見回収方法	直接(市民 C 会含む)、募集用紙郵送、FAX、メール、意見募集ブース、説明会
意見提出人数	277 名

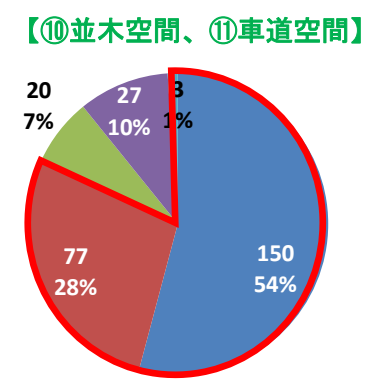
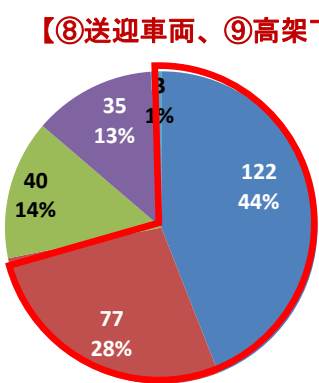
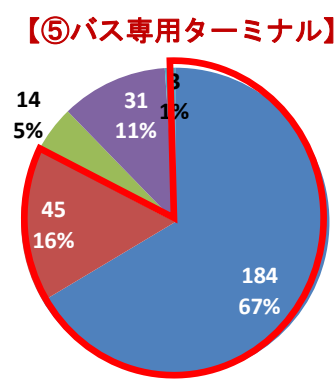
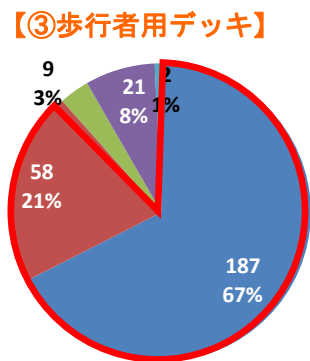
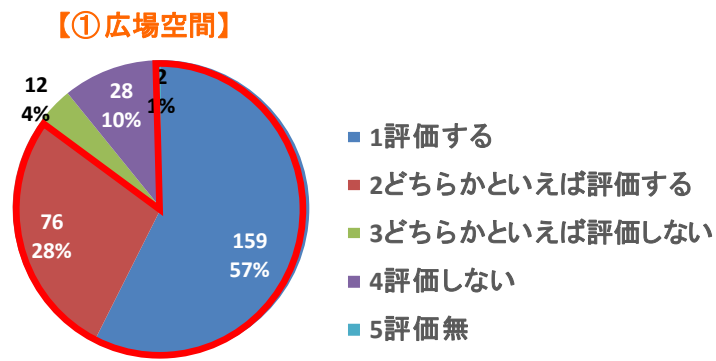
【回答者属性】：市内在住、市外（県内）在住者を主に、幅広い年齢層から回答を得た。



【近鉄駅への来訪目的と交通手段】：通勤・自由目的が多く、鉄道・自動車・バス利用が比較的多い。



【基本構想案に対する評価】：いずれの項目も 72%~88%の割合で一定の評価を得ている。



## (2) 評価に対する意見

### 【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。



### □1 評価する～2どちらかといえば評価する方の意見

- ・ 駅前に広場空間ができることは良い【5件】
- ・ イベント等も開催できるよう雨もしのげる大屋根等があると良い【5件】
- ・ 図書館や利便施設・飲食施設等ができる则良い【3件】
- ・ 魅力的なシンボリックなモニュメントがあると良い【2件】
- ・ 駅直近の四日市の顔になる空間にする必要がある【2件】
- ・ 人が集える最適なものをつくるべき
- ・ 単なる芝生広場等ではもったいない
- ・ ドッグランがあればいい
- ・ 休めるスペースがあると良い
- ・ 並木空間と関連付けた賑わい空間となると良い
- ・ 駅自体が四日市の顔となるような玄関になると良い
- ・ 不審者等がたむろしては困る

### □3 どちらかといえば評価しない～4評価しない方の意見

- ・ 広場よりも学生等が集まれる図書館・ライブハウス・商業施設の施設がある方が良い【4件】
- ・ 市民公園等で十分であり広場空間は必要ない【4件】
- ・ 屋根つきの空間にして市民公園までつなぐと良い
- ・ 市民公園等の良さを活かすよう検討すべき
- ・ 規模が小さい
- ・ 他市の広場ではあまり人がいない
- ・ 今でも十分に美しい四日市の顔であるので、整備する必要は無い
- ・ 交通結節拠点に徹すべきであり、広場空間は必要ない

### 【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・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。



#### □1 評価する～2どちらかといえば評価する方の意見

- ・バリアフリーの整った歩行者用デッキになると良い【3件】
- ・他方向（市民公園・博物館・市役所など）への人の動線も検討して拡張できると良い【4件】
- ・ビューポイントとして活用できると良い【2件】
- ・あすなろうとの連絡橋を活用し駅西にも歩行者用デッキがあると良い（鶉の森公園等への動線）【2件】
- ・エスカレーターや屋根があると良い【2件】
- ・バス専用ターミナルの中間までデッキを伸ばすと良い（バス待ちの屋根にも使える）
- ・バス専用ターミナルの東側にも歩行者用デッキがあると良い
- ・多くの費用がかかるため必要性があまり感じられない
- ・高低差がなるべく生じないように検討すると良い
- ・南広場の交差点を取り囲むように歩行者デッキがあると良い
- ・上下移動がハードルとなるので、現時点では致し方ないが、横断歩道等での行き来が望ましい
- ・駅の西と東がデッキで結ばれたら人の流れができて良い

#### □3 どちらかといえば評価しない～4 評価しない方の意見

- ・横断歩道があれば地上でも行き来できるので、歩行者用デッキは必要ない【4件】
- ・イベント時ぐらいしか有効活用されない
- ・歩行者用デッキは周辺商業施設等と結ぶべきものである
- ・短い区間で上下移動を繰り返すデッキは誰も使わないので無駄である
- ・通路のみでくつろぐことのできない歩行者用デッキは使いたくない
- ・高齢者や足の不自由な方には使いにくい
- ・デッキは雨風が入り込まないよう屋根と壁もあるものとするべきである。
- ・近鉄百貨店の意匠を台無しにするので、歩行者用デッキは造るべきではない
- ・建設費や維持費の増加を招くので、歩行者用デッキは造るべきではない
- ・エスカレーターとバスターミナルが干渉し合うので、歩行者用デッキは造るべきではない
- ・撤去できない構造物ができ将来の変化に対応できないので、歩行者用デッキは造るべきではない

## 【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。



### □1 評価する～2どちらかといえば評価する方の意見

- ・バスの集約は良い考えである（必須である）【10件】
- ・分かりやすくなるのでバスの集約は良い【9件】
- ・少し遠くなるが、まとめた方が便利になる【3件】
- ・西町線、中央通り（東部）の出入り口は要検討【2件】
- ・駅に近い西広場を多層化するなどしてバス・タクシーの専用ターミナルに集約するほうがよい【2件】
- ・もう少し近くしてほしい
- ・ターミナルにツアーバスも駐車できると良い
- ・路線バスのほか観光バスの利用も想定し、将来的には拡張・2階化も視野に入れたい
- ・路線バスと長距離バスは明確に分けることも必要
- ・バス待ちの環境整備も検討すべき
- ・集約したうえでさらに分かりやすくするため、電光掲示板等を充実させてほしい
- ・歩道～並木空間をバスの乗客が横断する危険性が高い
- ・バス乗降場をアピタ前に
- ・1か所に纏めても長い列ができてしまえば意味がなくなってしまう
- ・セントレア行きのバスは大きな荷物を持って歩くため、今の場所が良い

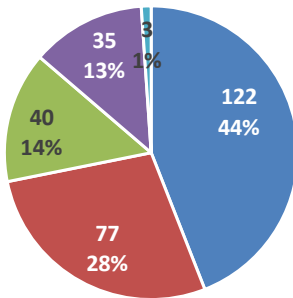
### □3どちらかといえば評価しない～4評価しない方の意見

- ・バス乗降場が駅（百貨店等）から離れるので利便性が落ちるので反対である（バス離れの懸念）。【17件】
- ・3箇所に分かれていても不便ではなく、案内を分かりやすくして、そのままが良い【5件】
- ・バス同士の乗り換えは少ないことからバス乗り場を1か所にする必要性は薄い【2件】
- ・並木空間でのバス待ちは雨に濡れる【2件】
- ・拠点性を回復するべく、広域から旅客を集めるため「バスや車の利用者にとって便利な駅」を目指すべき
- ・間違えて乗り場に行った場合、向かいの乗り場までバスの間を横断しないといけないので危険である
- ・近くのマンション住民からの苦情が懸念される
- ・企業従業員や高校生等の乗降客を一か所に集めるのはどうか
- ・西口へバスを集約するのは良い
- ・近鉄四日市駅西側で住み、活動する市民は、バス停が遠くなり、職場と住居が遠くなるので反対である
- ・計画の図面で、エアコンのきいたバスの待合室が設置できるようには見えません

## 【⑧送迎車両、⑨高架下】

【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。



### □1 評価する～2どちらかといえば評価する方の意見

【送迎車両】

- ・送迎車両13台は少ないのでは。【5件】
- ・送迎車両スペースは駅から雨に濡れないように（快適に使えるように）【3件】
- ・高齢者等の駐車スペースを十分に確保する必要がある【2件】
- ・停車しても大丈夫な空間が整備されるので安全になる【2件】
- ・公共交通が重要。交通弱者のためのスペースとし、一般の方のスペースは減らす、なくすことも必要【2件】
- ・公共交通と一般車を区別した環境作りが必要。デッキがあるので一般車は現在の南乗り場に集約【2件】
- ・送迎車両がどこを通過してよいのか悩むのももう少し分かりやすくしてほしい
- ・送迎等に少し長くとめておける場所の確保があると、通行のさまたげになる駐車が少なくなる
- ・13台配置したとしても使用する人は少ないと感じる。
- ・近鉄百貨店への買い物のための利用という目的外利用の恐れがある
- ・西広場の西側道路を北行き的一方通行にしてタクシーと自家用車を分離する
- ・送迎車両の駐車を有料にする

【高架下】

- ・高架下は駐（停）車禁止になるとよい【4件】
- ・高架下を駐車禁止にしても駐車する人は多いと思う。抜本的な対策が必要。【2件】
- ・高架下は昨今問題となっている集配業者等の荷降ろしスペースにしても良いのではないかと
- ・高架下は需要があるから車が停まっていると思うので活用してもよいのでは
- ・バスの降車やタクシー乗降場待機場所として活用し、送迎車は物理的に停められないようにするのが良い

### □3 どちらかといえば評価しない～4 評価しない方の意見

【送迎車両】

- ・送迎車両13台は少ないのでは。【6件】
- ・中央通り沿い（高架下）に送迎スペースを確保すべき【4件】
- ・2箇所とも屋根を付けて雨の日でも乗りやすく【3件】
- ・足の不自由な人などの為にできる限り駅の改札から近くしてほしい【2件】
- ・送迎車両が2列なのは危険とされます【2件】
- ・車で送るときは近く、迎えは少し離れてもいいと思う。送と迎を分けてはどうか。
- ・送迎、乗降しやすい環境をつくれれば駅利用者も増えるのでは
- ・送迎車両が改札口に一番近い状況をやめてほしい
- ・南広場は近鉄四日市駅から遠いので不便
- ・くすのきパーキングから直接、駅にアクセスできる地下道を通してほしい
- ・現在の南口の送迎スペースのように、利用されないのではないのでしょうか。

【高架下】

- ・キスアンドライドを高架下で使用するとさらに渋滞が心配【2件】
- ・車での利便性の一因となっている、鉄道高架下での車の乗降を禁止すべきではありません

## 【⑩並木空間、⑪車道空間】

【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。



### □1 評価する～2どちらかといえば評価する方の意見

- ・並木空間が有効利用され魅力的な空間になると良い【7件】
- ・ウォーキングやジョギングやイベント、カフェテラス等に利用できるようになるとよい【4件】
- ・西・東広場と連続性をもったきれいな空間形成を望みます【2件】
- ・むくどりが寄りつかないようにできるとよい【2件】
- ・並木空間へのアプローチをよく考える必要がある【2件】
- ・公衆便所を並木空間に設置するとバス待ちの人たちや市内を利用する人たちの為になる
- ・分断されている緑地帯を高架歩道で繋げられないか
- ・四季の花の楽しめる処
- ・土むき出しの場所を造らない。
- ・並木空間に噴水がほしい

・歩道をもっと増やしてほしいです。

- ・2車線化は考慮の余地あり。2車線化には反対です。
- ・中央通りの2車線のうち1車線はバス・タクシーの専用レーンにできないだろうか。
- ・駅西東側で3車線を少しでも残すと合流地点で渋滞にならないか
- ・一時的には混雑を引き起こすかもしれませんが、公共交通へのシフトを促すことが出来ると思います
- ・広場・並木空間に隣接する十字路の交差点がスクランブル交差点が良い
- ・学習塾がたくさんあり送迎を配慮した構想を検討すべき

### □3 どちらかといえば評価しない～4評価しない方の意見

- ・並木空間をバス待ち等として人が多く歩くと楠が枯れてしまう【4件】
- ・良い空間として有効活用できるよう検討してほしい（若い人たちのアイデアも）【2件】
- ・人の往来の激しい1番街商店街アーケードのある通りに並木空間を整備したほうがよい【2件】
- ・並木空間を連続して散歩できない
- ・駅西の中央通りの狭いところを拡げて並木空間の連続性を高めてほしい。
- ・並木空間がバス待ち空間に占拠されるのではないかと感じる
- ・ムクドリなどの鳥獣害対策は評価している

- ・中央通りの南側歩道を現在の半分にしたりすることは反対【6件】
- ・2車線にすると渋滞し円滑な交通を阻害するので良くない【4件】
- ・中央通りの全線整備（四日市港への延伸）を考えると現在の計画の3車線を確保すべき【3件】
- ・片側3車線+停車帯は、今後も維持すべき（荷捌きなども考慮）【3件】
- ・中央通りを横断する旧東海道を通行止めは反対である【3件】
- ・近鉄高架下の中央通りに停車は根絶できないので、現状の片側3車線+停車帯が必要である【3件】
- ・東海道はその道筋を辿って歩くことが本市の歴史を体感する上でとても重要（動線確保）【2件】
- ・2車線は高架下等車線に路上駐車されないことが絶対条件
- ・自動車交通の安全性や誘導はかなり心配。（西・南広場と中央分離帯のない4車線構造）
- ・抜本的な車線改造は、くすの木パーキングが老朽化して取り壊す時まで待つべき
- ・乗降のための駐停車という悪条件が発生しても、車の流れを止めないような安全策を採用すべき
- ・楠並木を斜めに横断する東行き車線によって楠が切られるとともに分断され、行き来ができなくなる

(3) その他の市民意見募集で寄せられたご意見

**視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上**

▼【④駅周辺】	
・乗り継ぎや駅周辺の情報が分かるよう、分かりやすい案内表示があると良い。	4件
▼視点①その他の主な意見	
・ふれあいモールなど駅周辺にも屋根・アーケードを拡張して設置すると良い	3件
・西町線を歩行空間として活用したり、通り側に店舗を構えるかオープンな形状になると良い	3件
・車中心の整備から賑わいを生む人が歩いて楽しい歩行空間に重点を置くべきである	2件

**視点②：まちづくりと連動した交通機能配置**

▼【⑥観光バス】	
・観光バスが3台では少ないのではないかと	3件
・駅の近くに観光バスがあるほうが良い	3件
・バス専用ターミナル近くに乗降のみの場所を設けた方が良い	1件
・路線バス等の他の交通の障害となるので、観光バスの乗り場を市民公園前にすることは良い	1件
・観光客がバスを利用する割合が高いとは思いません	1件
▼【⑦タクシー】	
・送迎車両とタクシーは機能配置を分けた方が良い。	2件
・タクシー乗り場(東側)にタクシー待機場が必要	1件
・東広場のタクシー乗り場を南広場に集約してはどうか(東広場に客の待機スペースがあれば別だが)	1件
・タクシー乗り場が比較的裏の方にひっそりとあるのは、見栄えが悪いと思います	1件
▼視点②その他の主な意見	
・自転車置き場や自転車レーンなど自転車の位置づけがないので計画に盛り込むことが必要	8件
・近鉄パーキングへの渋滞がこれを機に解消されることを期待する	5件
・くすの木パーキングを活用できると良い	4件

**視点③：並木空間を活用した空間の魅力向上**

▼視点③その他の主な意見	
・イルミネーションは素敵だが、もう少し規模が大きくなると良い	2件

**その他**

▼【その他】の主な意見(46件)	
・JR 四日市駅～近鉄・あすなろう四日市駅(～市立病院)へのあすなろう鉄道の延伸やLRT等の新交通の導入	16件
・中心市街地に図書館等の文化施設を誘致できると良い	5件
・JR 四日市駅と近鉄四日市駅の間を利用し易くなると良い	3件
・駅周辺整備に合わせた駅周辺の再開発が必要である	3件
・全体としてマイカーから公共交通等への転換が進むと良い	2件
・中心市街地が賑わうようになると良い	2件

(4) 議員説明会（平成 29 年 11 月 2 日）で寄せられたご意見

**視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上**

<b>▼【①広場空間】</b>
・広場空間には人が集まってもらえるようなブロンズ像等のモニュメントが必要である。
・中心市街地活性化拠点施設を西の広場空間に持ってこられないか
<b>▼【③歩行者用デッキ】</b>
・あすなろう鉄道との連絡橋が中央通りの歩道からは入れない状況であり、改良するべき。 （できないのであれば、鉄道西側の歩行者横断歩道(信号)は必要である。）
・中央通りを南北にデッキを配置する必要がある。 高齢化社会では70mの横断は厳しいので、途中、信号で止めるなどの工夫が必要である。
・デッキは乗る側・降りる側にエレベーターをつけなければならない。
・デッキとくすの木パークキングの連携を考慮すること。
・デッキについては歩道橋機能のみではなく成功事例(単に通路のみではない広いデッキを設置)も見ながら検討すべき
・土地を有効活用するためにはデッキが有効である。広場をデッキで多層化することも検討してほしい

**視点②：まちづくりと連動した交通機能配置**

<b>▼【⑤バス専用ターミナル】</b>
・バスターミナルがバスの壁となるので、見た目を良くする必要がある。
<b>▼【⑥観光バス】</b>
・観光バスが市民公園前に3台では少ないと思う。高架下等の活用も考えてはいかかがか。
<b>▼【⑦タクシー】</b>
・タクシー会社により使える場所が違うが、統一して使えるようにするべきである。
・東側のタクシーが南北両方向に行けるようにする必要がある。
<b>▼【⑨送迎車両】</b>
・送迎車両が西広場に6台、南広場に7台では少ないのでは
<b>▼視点②その他</b>
・近鉄パークキングの出入りも課題である
・自転車レーンを整備すべきである
・公共交通や送迎車両の停める台数をしっかり確保するべきである
・くすの木パークキングを活用(エスカレーターでデッキと繋げる)するなど、過去に投資してきたものを有効活用するべき

**視点③：並木空間を活用した空間の魅力向上**

<b>▼【⑩並木空間】</b>
・楠の木が大きくなり、鬱蒼としていて街を分断している。何本かは植え替えても良いのでは。ムクドリ問題もある。

**全体的意見・その他意見**

・駅周辺には一流ホテルが必要である。
・国体等も見据え、工事の着工時期をよく考えるべきである。
・若い方や障害者の方など幅広く多くの方の声も聴いて計画を進めてほしい
・JR四日市駅周辺のほうにこそ投資をするべきではないか
・雨水対策とも連携しながら計画を進めてほしい
・周辺の土地利用が活性化するよう、50億円にこだわらずしっかりと投資するべきである

(5) 意見と考え方

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

▼【①広場空間】 ○:『評価する』方の意見、×:『評価しない』方の意見、□:その他の意見		●:基本構想の考え方	■:整備内容を追加する考え方	◆:今後の具体的な設計・空間に反映する考え方
<p>○駅前広場空間ができることは良い</p> <p>○駅直近の四日市の顔になる空間にする必要がある</p> <p>×今でも十分に美しい四日市の顔であるので、整備する必要は無い</p> <p>×交通結節拠点に徹するべきであり、広場空間は必要ない</p> <p>□広場空間よりも交通機能の向上のための空間として活用しても良いのでは</p> <p>×市民公園等で十分にあり広場空間は必要ない</p> <p>×市民公園等の良さを活かすよう検討すべき</p> <p>○□魅力的なシンボリックなモニュメントがあると良い</p> <p>○人が集える最適なものをつくるべき</p> <p>○単なる芝生広場等ではもったいない</p> <p>○ドッグランがあればいい</p> <p>○休めるスペースがあると良い</p> <p>○並木空間と関連付けた賑わい空間となると良い</p> <p>○駅自体が四日市の顔となるような玄関になると良い</p> <p>○不審者等がたむろしては困る</p> <p>×規模が小さい</p> <p>×他市の広場ではあまり人がいない</p> <p>○イベント等も開催できるよう雨もしのげる大屋根等があると良い</p> <p>×屋根つきの空間にして市民公園までつながると良い</p> <p>○図書館や便利施設・飲食施設等ができると良い</p> <p>×広場よりも学生等が集まれる図書館・ライブハウス・商業施設の施設がある方が良い</p>	<p>●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ることが重要であると考えます。</p> <p>●駅直近の広場空間は待ち合いや、玄関口等としての機能が重要となり、市民公園等とは使われ方が異なり、いずれも必要な空間であると考えます。</p> <p>◆広場空間のデザイン等については、賑わいや回遊の創出等に成功している他市事例も参考にしながら、基本計画の中でランドスケープのコンセプトワークから議論し、駅利用者や来訪者の待ち合わせや、憩いの場として、また、市の顔・玄関口として、多くの市民が活用できるよう検討を行います。</p> <p>■天候に左右されずに人の移動・滞留・活動ができることから、今後、空間活用の検討と併せて、大屋根等の設置を検討します。</p> <p>◆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。</p>			
▼【②高架下通路】		●通路沿い施設の新たな活用により、駅東西の広場空間の創出と相乗効果もあり、駅周辺の滞留機能の向上や東西の回遊性が高まると考えます。		
▼【③歩行者用デッキ】		<p>●移動の即時性や定時性が求められる乗り継ぎの利用者の多い駅からバス専用ターミナル及び南広場への動線においては、安全・快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・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が必要であると考えています。</p> <p>●歩行者デッキについては、歩行者の安全確保や快適な移動、土地の有効活用など、多くのメリットがありますが、多額の事業費がかかるとともに、将来にわたる維持管理の問題や下が暗くなり使いづらい、将来の変化に対応しにくい等のデメリットもあることから、現時点では、移動の即時性や定時性が求められる乗り継ぎの利用者の多い動線において、デッキを設置すべきと考えています。</p> <p>●その他、周辺施設での再開発等がある場合には、歩行者用デッキや広場機能も持ち合わせた人工地盤の接続を検討します。</p> <p>■駅と鶴の森公園方面の動線を確保するため、既存施設の有効活用の面も考慮し、近鉄四日市駅とあすなろう鉄道との連絡橋の歩行者用デッキへの改良を検討します。</p> <p>◆歩行者用デッキの構造は、エレベータ・エスカレータ・スロープ・屋根の設置を基本として検討を行い、使いやすいものを検討していきます。また、今後の基本計画において、景観に配慮したデザインやビュースポイント・たまり空間等としての活用、バス専用ターミナルやくすのきパーキング等への快適な乗り継ぎ動線の確保など、具体設計・デザインの検討を行っていきます。</p>		
▼【④駅周辺】		●わ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①に関する主な意見		<p>●乗り継ぎを行う区間には屋根の設置を基本として検討を行います。</p> <p>●周辺施設の更新等が進むよう、魅力ある駅前空間の検討を行います。</p> <p>●賑わいをもたらす『人』が歩く・滞留する空間を整備し、車から人へ、歩いて暮らせる環境づくりは重要であると考えています。</p>		
<p>□ふれあいモールなど駅周辺にも屋根・アーケードを拡張して設置すると良い</p> <p>□西町線を歩行空間として活用したり、通り側に店舗を構えるかオープンな形状になると良い</p> <p>□車中心の整備から賑わいを生む人が歩いて楽しい歩行空間に重点を置くべきである</p>				

**視点②：まちづくりと連動した交通機能配置**

▼【⑤バス専用ターミナル】○：『評価する』方の意見、×：『評価しない』方の意見、□：その他の意見

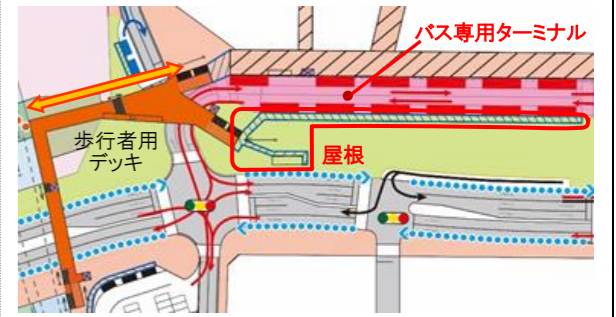
- バスの集約は良い考えである(必須である)
  - 分かりやすくなるのでバスの集約は良い
  - 少し遠くなるが、まとめた方が便利になる
  - 駅に近い西広場を多層化するなどしてバス・タクシーの専用ターミナルに集約するほうがよい
  - バス乗降場をアピタ前に
  - ×バス乗降場が駅(百貨店等)から離れるので利便性が落ちるので反対である(バス離れの懸念)。
  - ×3箇所に分かれていても不便ではなく、案内を分かりやすくして、そのままが良い
  - ×バス同士の乗り換えは少ないことからバス乗り場を1か所にする必要性は薄い
  - ×広域から旅客を集めるため「バスや車の利用者にとって便利な駅」を目指すべき
  - ×西口へバスを集約するのは良い
  - ×近鉄四日市駅西側で住み、活動する市民はバス停が遠くなり、職場と住居が遠くなるので反対である
- 西町線、中央通り(東部)の出入り口は要検討
  - もう少し近くしてほしい
  - ターミナルにツアーバスも駐車できると良い
  - 路線バスのほか観光バスの利用も想定し、将来的には拡張・2階化も視野に入れたい
  - 路線バスと長距離バスは明確に分けることも必要
  - バス待ちの環境整備も検討するべき
  - 集約したうえでさらに分かりやすくするため、電光掲示板等を充実させてほしい
  - 歩道～並木空間をバスの乗客が横断する危険性が高い
  - 1か所に纏めても長い列ができてしまえば意味がなくなってしまいます
  - セントレア行きバスは大きな荷物を持って歩くため、今の場所が良い
  - バスターミナルがバスの壁となるので、見た目を良くする必要があります。
  - ×並木空間でのバス待ちは雨に濡れる
  - ×間違えて乗り場に行った場合、向かいの乗り場までバスの間を横断しないといけないので危険である
  - ×近くのマンション住民からの苦情が懸念される
  - ×企業従業員や高校生等の乗降客を一か所に集めるのはどうか
  - ×計画の図面で、エアコンのきいたバスの待合室が設置できるようには見えません

●：基本構想の考え方

■：整備内容を追加する考え方

◆：今後の具体的な設計・空間に反映する考え方

- 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ることは重要であると考えます。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。
- 西広場の面積では十分なバス乗降場を確保することが困難なこと、駅前への広場空間の確保や、分かりやすくバス乗降場を1箇所に集約できる場所等を考慮して、この場所が最適な配置場所であると考えています。近鉄四日市駅とバス専用ターミナルの距離は平均120m(150m以内が望ましいとの研究結果があります)となり、特に現在の西バス乗降場からは遠くなりますが、駅改札と結ぶ歩行者用デッキやエスカレーター等の設置等で一定の利便性は確保できると考えています。

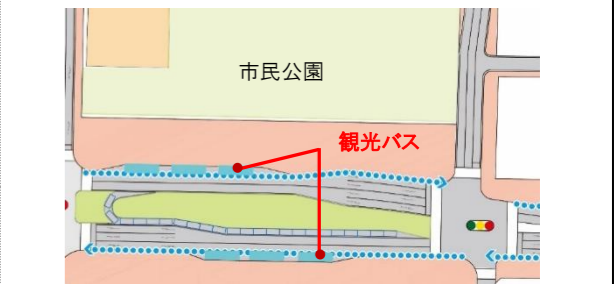


- ◆乗継動線やバス待ち空間は雨対策のための屋根等の設置を基本とします。
- ◆また、バス待ち環境(待合室・切符売り場・乗降案内等)の確保手法や路線バスの方面別のバス乗降場の配置方法や長距離バス等の運用、ターミナル東西の交差点の交通処理、横断箇所の追加検討については、今後の基本計画で、乗降人数やバス待ち状況等も十分に考慮しながらバス事業者、警察と協議し、快適に利用できるようよう詳細検討を行います。

▼【⑥観光バス】

- 観光バスが3台では少ないのではないか
- 駅の近くに観光バスがあるほうが良い
- 路線バス等の他の交通の阻害となるので、観光バスの乗り場を市民公園前にすることは良い
- 観光客がバスを利用する割合が高いとは思いません

- 旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に3台ずつ(計6台)観光バス乗降場を配置します。
- 駅前の限られた空間においては広場空間や路線バス・タクシー・送迎車両等を優先して配置します。



- バス専用ターミナル近くに乗降のみの場所を設けた方が良い

- ◆バス専用ターミナルの運用については、乗降人数やバス待ち状況等も十分に考慮しながらバス事業者と協議し詳細検討を行います。

▼【⑦タクシー】

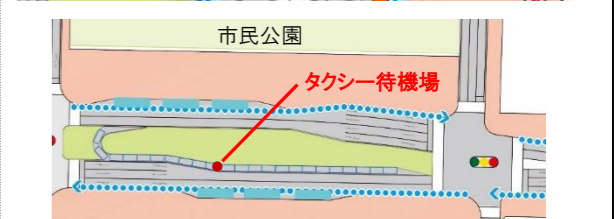
- 東広場のタクシー乗り場を南広場に集約してはどうか(東広場に客の待機スペースがあれば別だが)
- タクシーや送迎車両を少なくして広場空間を大きくしてはどうか。
- 一等地である西広場は公共空間的な役割として「タクシー」を、南広場は送迎需要に対応するための「送迎車両」をそれぞれ台数を増やしながらかつて集約して配置させた方が良いのではないか。

- 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、隔地にタクシー待機場を確保します。



- タクシー乗り場(東側)にタクシー待機場が必要
- 送迎車両とタクシーは機能配置を分けた方が良い。
- タクシー乗り場が比較的裏の方にひっそりとあるのは、見栄えが悪いと思います
- 東側タクシーが南北両方向に行ける必要がある。
- 送迎車両とタクシーは機能配置を分けた方が良い。
- タクシー会社により使える場所が異なるため、統一的に使えるようにすべき。

- ◆限られた駅前広場空間のなかで、東広場のタクシー乗降場からは南北への行き来ができることを基本とし、待機場は隔地での確保を中心としながらの詳細な配置場所を検討するとともに、できるだけ送迎車両との交錯を少なくするよう、今後の基本計画で機能配置や動線の詳細検討を行います。また、タクシー乗降場運用等については、今後、事業者等との詳細調整を通して検討を行っていきます。



**視点②：まちづくりと連動した交通機能配置**

▼【⑧送迎車両、⑨高架下】 ○：『評価する』方の意見、×：『評価しない』方の意見、□：その他の意見

●：基本構想の考え方

■：整備内容を追加する考え方

◆：今後の具体的な設計・空間に反映する考え方

**【⑧送迎車両】**  
 ○□送迎車両13台は少ないのでは。  
 ○停車しても大丈夫な空間が整備されるので安全になる  
 ○公共交通が重要。交通弱者のためのスペースとし、一般の方のスペースは減らす、なくすことも必要  
 ○公共交通と一般車を区別した環境作りが必要。デッキがあるので一般車は現在の南乗り場に集約  
 ○送迎等に少し長くとめておける場所の確保があると、通行のさまたげになる駐車が少なくなる  
 ×送迎車両13台は少ないのでは。  
 ×中央通り沿い(高架下)に送迎スペースを確保すべき  
 ×送迎車両が2列なのは危険と思われます  
 ×車で送るときは近く、迎えは少し離れてもいいと思う。送と迎を分けてはどうか。  
 ×送迎、乗降しやすい環境をつくれれば駅利用者も増えるのでは  
 ×送迎車両が改札口に一番近い状況をやめてほしい  
 ×南広場は近鉄四日市駅から遠いので不便

○送迎車両スペースは駅から雨に濡れないように(快適に使えるように)  
 ○高齢者等の駐車スペースを十分に確保する必要がある  
 ○送迎車両がどこを通過してよいのか悩むのももう少し分かりやすくしてほしい  
 ○13台配置したとしても使用する人は少ないと感じる。  
 ○近鉄百貨店への買い物のための利用という目的外利用の恐れがある  
 ○西広場の西側道路を北行き的一方通行にしてタクシーと自家用車を分離する  
 ○送迎車両の駐車を有料にする  
 ×2箇所とも屋根を付けて雨の日でも乗りやすく  
 ×足の不自由な人などの為にできる限り駅の改札から近くしてほしい  
 ×くすの木パーキングから直接、駅にアクセスできる地下道を通してほしい  
 ×現在の南口の送迎スペースのように、利用されないのではないのでしょうか。

**【⑨高架下】**  
 ○高架下は駐(停)車禁止になるとよい  
 ○高架下は昨今問題となっている集配業者等の荷降ろしスペースにしても良いのではないかと  
 ○高架下は需要があるから車が停まっていると思うので活用してもよいのでは  
 ○バスの降車やタクシー乗降場待機場所として活用し、送迎車は物理的に停められないほうが良い  
 ×キスアンドライドを高架下で使用するとさらに渋滞が心配  
 ×車での利便性の一因となっている、鉄道高架下での車の乗降を禁止すべきではありません  
 ○高架下を駐車禁止にしても駐車する人は多いと思う。抜本的な対策が必要。

**▼視点②に関する主な意見**

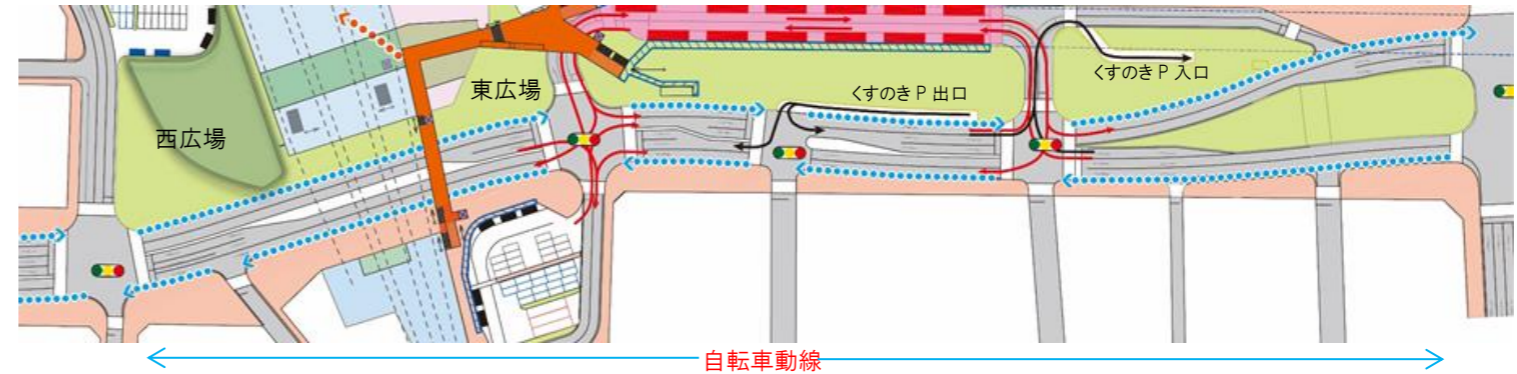
●自転車置き場や自転車レーンなど自転車の位置づけがないので計画に盛り込むことが必要  
 □近鉄パーキングへの渋滞がこれを機に解消されることを期待する  
 □くすの木パーキングを活用できると良い

**【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箇所安全に送迎できる乗降場を配置(13台⇒40台、ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む)します。

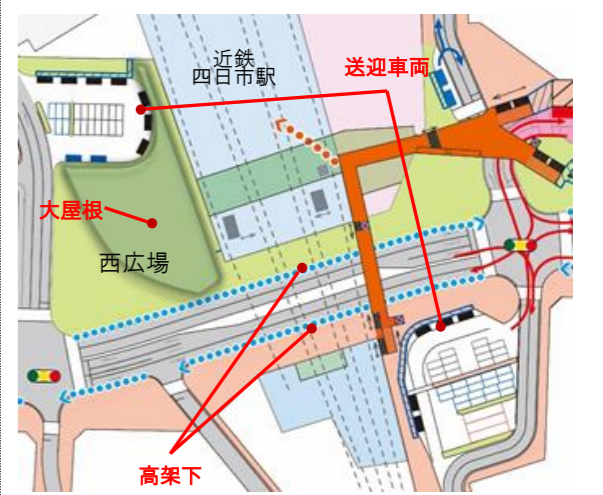
◆送迎スペースや乗継動線については、雨対策として屋根等の設置を基本として検討を行います。  
 ◆限られた駅前広場空間のなかで、できるだけ各交通機能の錯綜が発生しないよう、分かりやすい誘導などを今後の基本計画で詳細検討を行います。  
 ◆必要十分なハンディキャップスペースを確保するとともに、一時的な駐停車スペースの運用について今後の基本計画で詳細検討を行います。

**【⑨高架下】**  
 ●円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。  
 ◆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。

●駅利用者の自転車置き場については、駐輪場容量に余裕がある既存の南北自転車駐輪場を活用します。  
 ●中心市街地における一時的な駐輪対応について、中央通りにおいて駐輪スペースを確保することを検討します。  
 ●中央通りの南北に自転車動線を確保します。



◆駅前広場利用車両と近鉄パーキング利用車両を極力分離できるよう基本計画で、事業者、警察と協議し詳細検討を行います。  
 ◆送迎車両等がくすの木パーキングを活用しやすくなるよう駅との動線上への屋根の設置など、駅との連携を検討します。



視点③：並木空間を活用した空間の魅力向上

▼【⑩並木空間、⑪車道空間】○：『評価する』方の意見、×：『評価しない』方の意見、□：その他の意見

●：基本構想の考え方

■：整備内容を追加する考え方

◆：今後の具体的な設計・空間に反映する考え方

**【⑩並木空間】**  
 ○並木空間が有効利用され魅力的な空間になると良い  
 ○ウォーキングやジョギングやイベント、カフェテラス等に利用できるようになるとよい  
 ○西・東広場と連続性をもったきれいな空間形成を望みます  
 ○並木空間へのアプローチをよく考える必要がある  
 ○公衆便所を並木空間に設置するとバス待ちの人たちや市内を利用する人たちの為になる  
 ○分断されている緑地帯を高架歩道で繋げられないか  
 ○四季の花の楽しめる処  
 ○土むき出しの場所を造らない。  
 ○並木空間に噴水がほしい  
 ○歩道をもっと増やしてほしいです。  
 × 並木空間をバス待ち等として人が多く歩くと楠が枯れてしまう(あまり立ち入らないほうがよい)  
 × 良い空間として有効活用できるよう検討してほしい(若い人たちのアイデアも)  
 × 人の往来の激しい1番街商店街アーケードのある通りに並木空間を整備したほうがよい  
 × 並木空間を連続して散歩できない  
 × 駅西の中央通りの狭いところを拡げて並木空間の連続性を高めてほしい。  
 × 並木空間がバス待ち空間に占拠されるのではないかと感じる  
 □楠の木が大きくなり、鬱蒼としていて街を分断している。何本かは植え替えても良いのでは。

○むくどりが寄りつかないようにできるとよい  
 ×ムクドリなどの鳥獣害対策は評価している

**【⑪車道空間】**  
 ○2車線化は考慮の余地あり。2車線化には反対です。  
 ○中央通りの2車線のうち1車線はバス・タクシーの専用レーンにできないだろうか。  
 ○駅西東側で3車線を少しでも残すと合流地点で渋滞にならないか  
 ○一時的には混雑を引き起こすかもしれませんが、公共交通へのシフトを促すことが出来ると思います  
 ○広場・並木空間に隣接する十字路の交差点がスクランブル交差点が良い  
 ○学習塾がたくさんあり送迎を配慮した構想を検討すべき  
 × 2車線にすると渋滞し円滑な交通を阻害するので良くない  
 × 中央通りの全線整備(四日市港への延伸)を考えると現在の計画の3車線を確保すべき  
 × 片側3車線+停車帯は、今後も維持すべき(荷捌きなども考慮)  
 × 近鉄高架下の中央通りに停車は根絶できないので、現状の片側3車線+停車帯が必要である  
 × 2車線は高架下等車線に路上駐車されないことが絶対条件  
 × 抜本的な車線改造は、くすの木パーキングが老朽化して取り壊す時まで待つべき  
 × 乗降のための駐停車という悪条件が発生しても、車の流れを止めないような安全策を採用すべき

□高齢化社会では70mの横断は厳しいので、途中、信号で止めるなどの工夫が必要である。

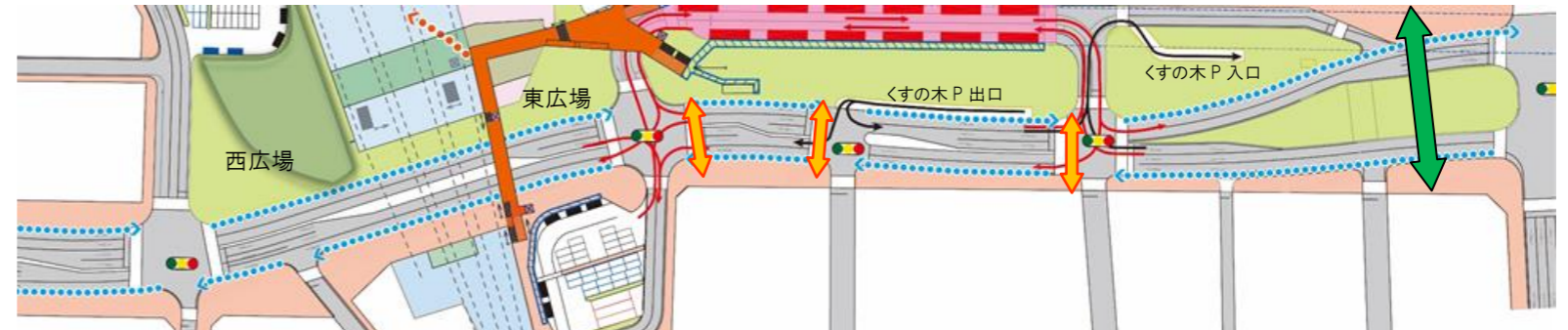
× 中央通りの南側歩道を現在の半分にしたりすることは反対  
 × 自動車交通の安全性や誘導はかなり心配。(西・南広場と中央分離帯のない4車線構造)  
 × 中央通りを横断する旧東海道を通行止めは反対である

× 東海道はその道筋を辿って歩くことが本市の歴史を体感する上でとても重要  
 × 楠並木を斜めに横断する東行き車線によって楠が切られるとともに分断され、行き来ができなくなる  
 □東海道の動線を考慮する必要がある

**【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。なお、現時点で活用できるスペースを有している、近鉄四日市駅東～国道1号線の並木空間の活用を検討します。  
 ◆中央通り並木空間は、快適なバス待ち環境、歩行空間、都市の景観軸、イベント空間等として様々な活用ができると考えます。今後の基本計画の中で、多くの方が行き来できるよう、様々な方の意見を聴きくとともに、楠の保全に十分配慮しながら検討を行っていきます。

●引き続きムクドリ対策を実施して状況を注視します。

**【⑪車道空間】**  
 ●現状の片側3車線を2車線(西浦通り～国道1号線)にし、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。  
 ●現状の中央通り最大交通量21,010台/日(15,569台/12時間×昼夜率1.34\*)です。この交通量を将来的に2車線で処理する場合、1車線あたりの交通量は平均で10,505台/日であり、道路設計の基準14,400台/日以下であるため、高架下の駐停車禁止や送迎・荷捌きスペースの確保を行いながら、円滑な交通処理が可能であると考えます。



※「道路構造令の解説と運用」より、一般的な主要地方道の「市街地」における昼夜率(1.34)を採用

●中央通り車線の減少(6車線⇒4車線化)、並木空間の活用、信号交差点の単純化(交通処理の円滑化)によって、中央通り車道部の横断距離は短縮(現状;約50m→構想案;約18m)され、これまでよりも商店街や駅周辺へ行き来しやすい環境になると考えています。

◆南側の歩道は最少幅員(くすの木パーキング出口付近)で4m確保し、その他の区間では広幅員を確保できるよう、また、車道の中央分離帯を確保できるよう、今後、基本計画の中で検討していきます。

●東海道の車両横断は安全を考慮して横断できない構想が望ましいと考えています。

■東海道については、その歴史的な重要性も考慮し、デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線の確保について検討します。

その他意見

・JR四日市駅～近鉄・あすなろう四日市駅(～市立病院)へのあすなろう鉄道の延伸やLRT等の導入  
 ・JR四日市駅と近鉄四日市駅の間を利用し易くなると良い

・中心市街地に図書館等の文化施設を誘致できると良い  
 ・駅周辺には一流ホテルが必要である。  
 ・駅周辺整備に合わせた駅周辺の再開発が必要である  
 ・周辺の土地利用が活性化するよう、50億円にこだわらずしっかりと投資するべきである  
 ・中心市街地が賑わうようになると良い

・全体としてマイカーから公共交通等への転換が進むと良い  
 ・国体等も見据え、工事の着工時期をよく考えるべきである。

・若い方や障害者の方など幅広く多くの方の声も聴いて計画を進めてほしい  
 ・JR四日市駅周辺のほうにこそ投資をするべきではないか

・雨水対策とも連携しながら計画を進めてほしい

●：基本構想の考え方

■：整備内容を追加する考え方

◆：今後の具体的な設計・空間に反映する考え方

●現在ある都市基盤を有効活用しながら基本構想を検討していくことが重要であり、近鉄四日市駅とのバスの連携等について検討を進めており、あすなろう鉄道の延伸やLRT等の導入については今回の基本構想においては検討していません。

●コンパクトなまちづくりを目指す中で、今回の駅周辺整備とともに、多くの方が利用する図書館等の都市施設が駅周辺に集積することを目指しています。  
 ■中心市街地の活性化や周辺の土地利用が活性化することは、近鉄四日市駅周辺整備基本構想でも目指すべき姿であり、それが実現できるよう投資は必要であると考えます。

●歩いて暮らせるまちづくりを目指すことは、近鉄四日市駅周辺整備基本構想でも目指すべき姿であると考えます。

●国体に間に合わないが、公共交通を運行しながらの工事となるので施行計画をしっかりと検討する必要があります。

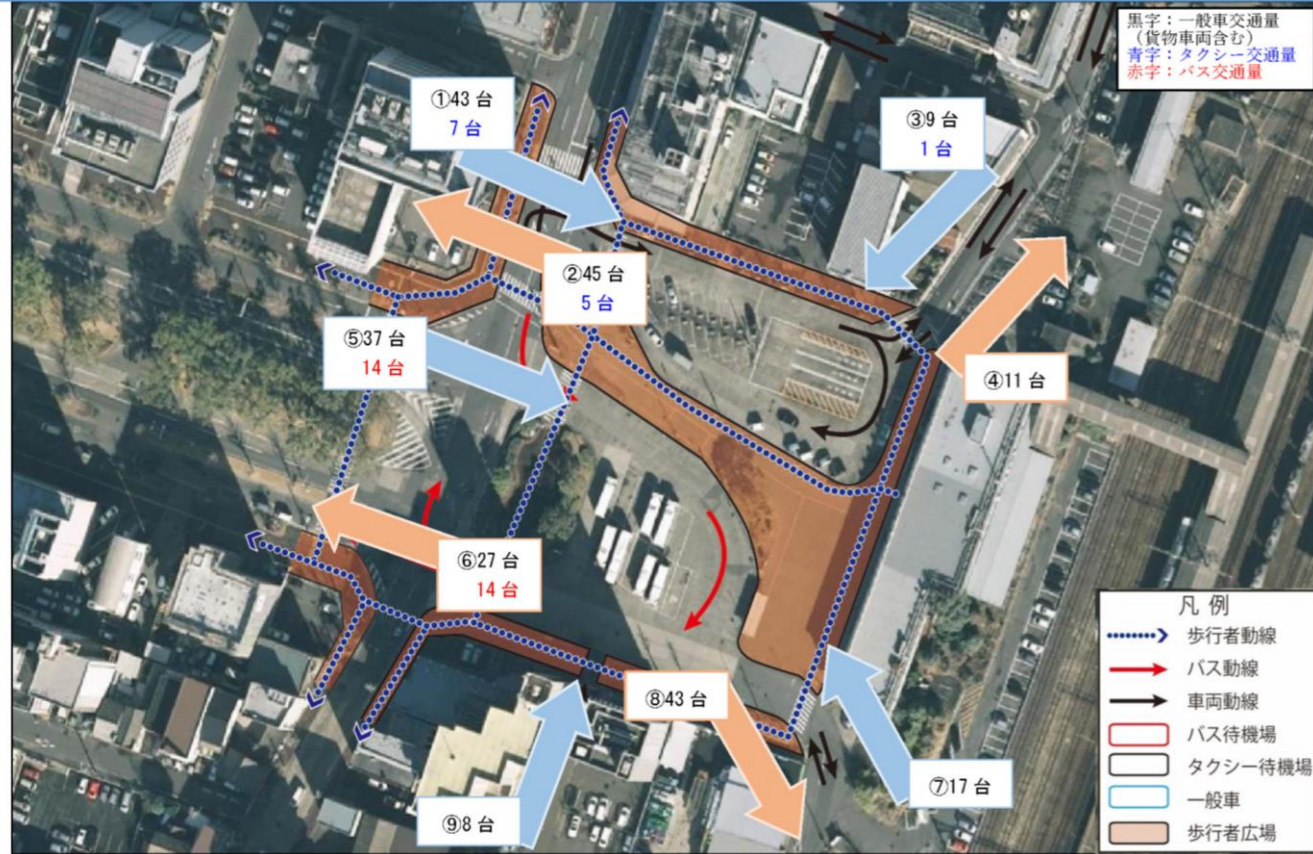
●今後、若い方や障害者の方など幅広く多くの方の声も聴きながら検討します。

●今回の検討でJR四日市駅前広場の検討も進めています。

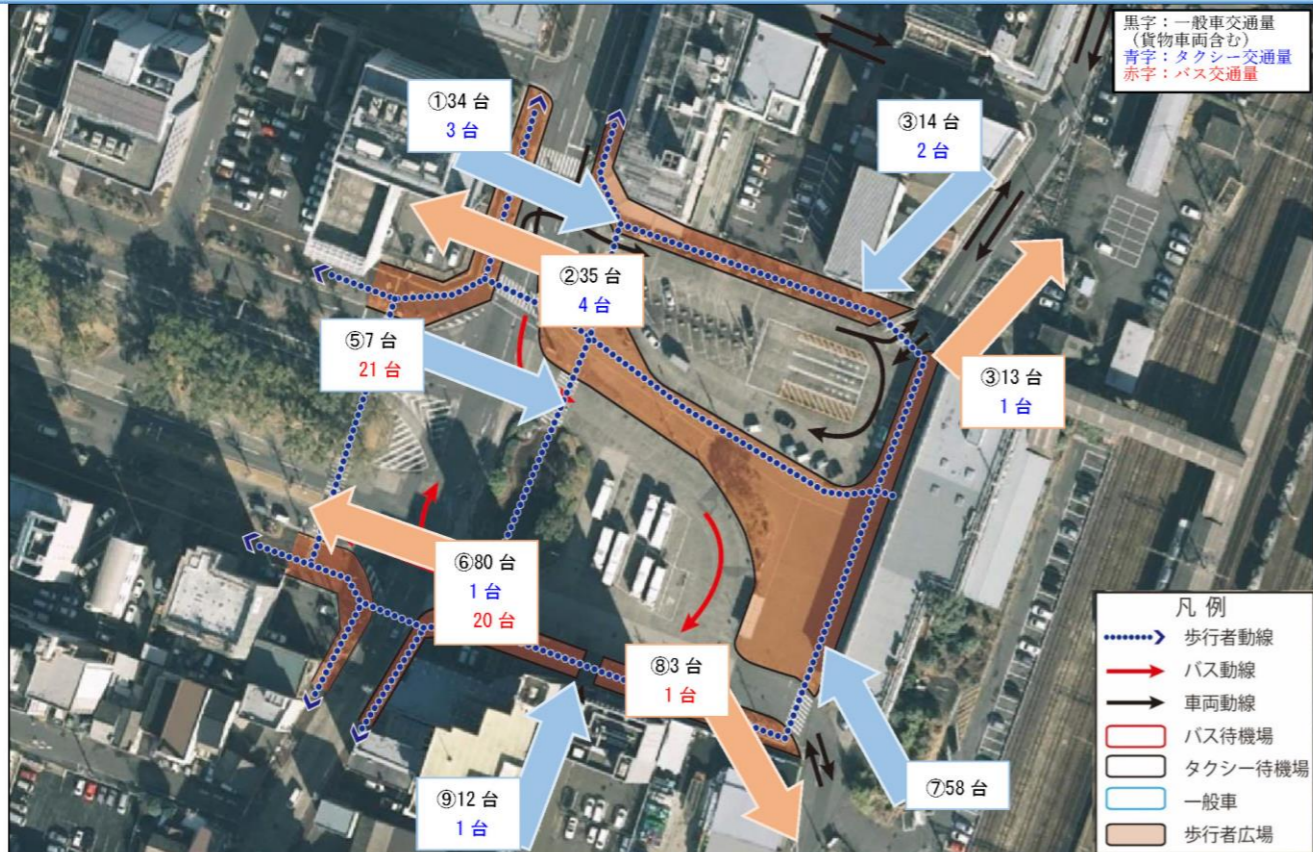
●貯留管整備など下水道の整備と連携しながら、地下に浸透する面積を極力減らさないなどの検討を行います。

#### 4. JR 四日市駅周辺の現況交通量（朝・夕ピーク時）

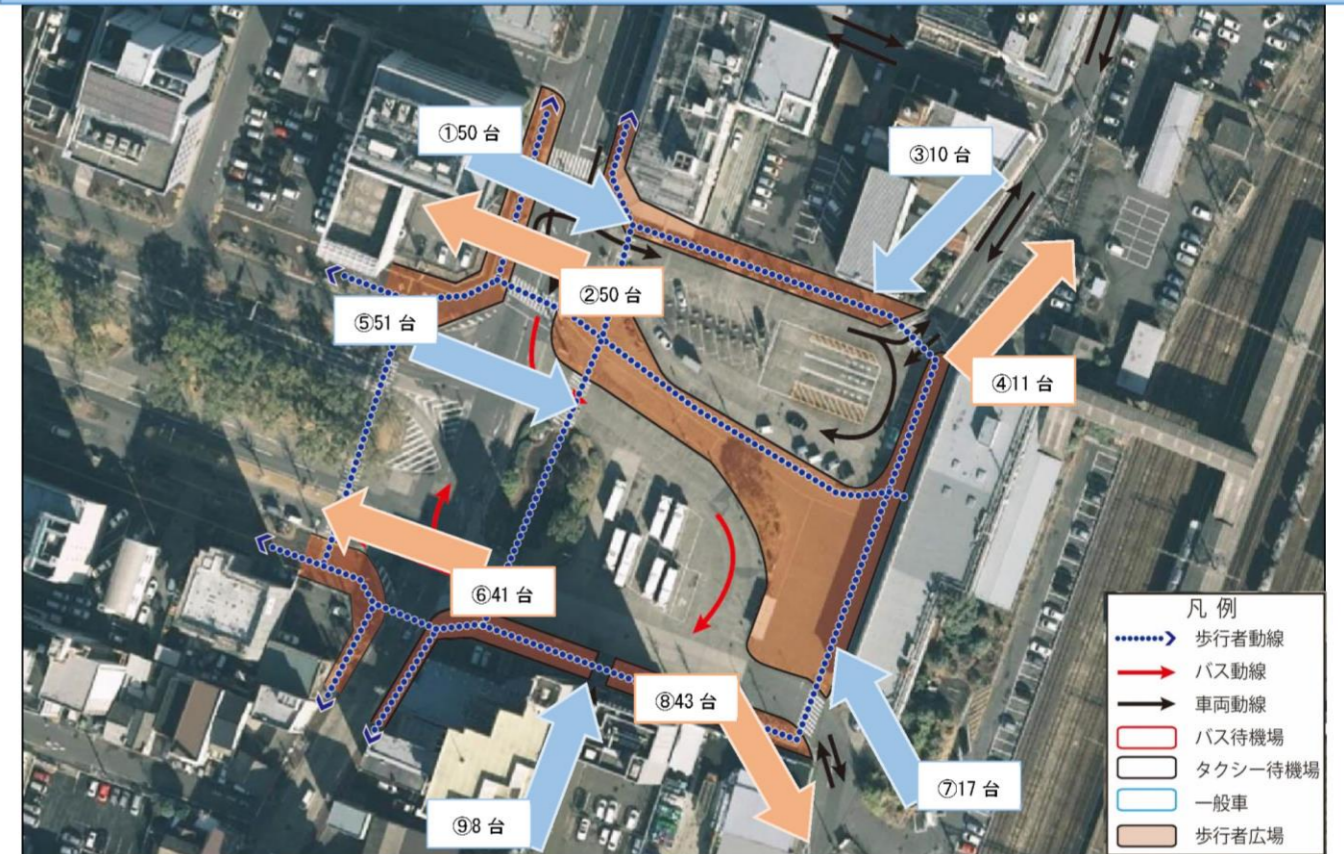
JR 四日市駅駅前広場の交通量（朝ピーク 08：00～09：00）【交通機能別】



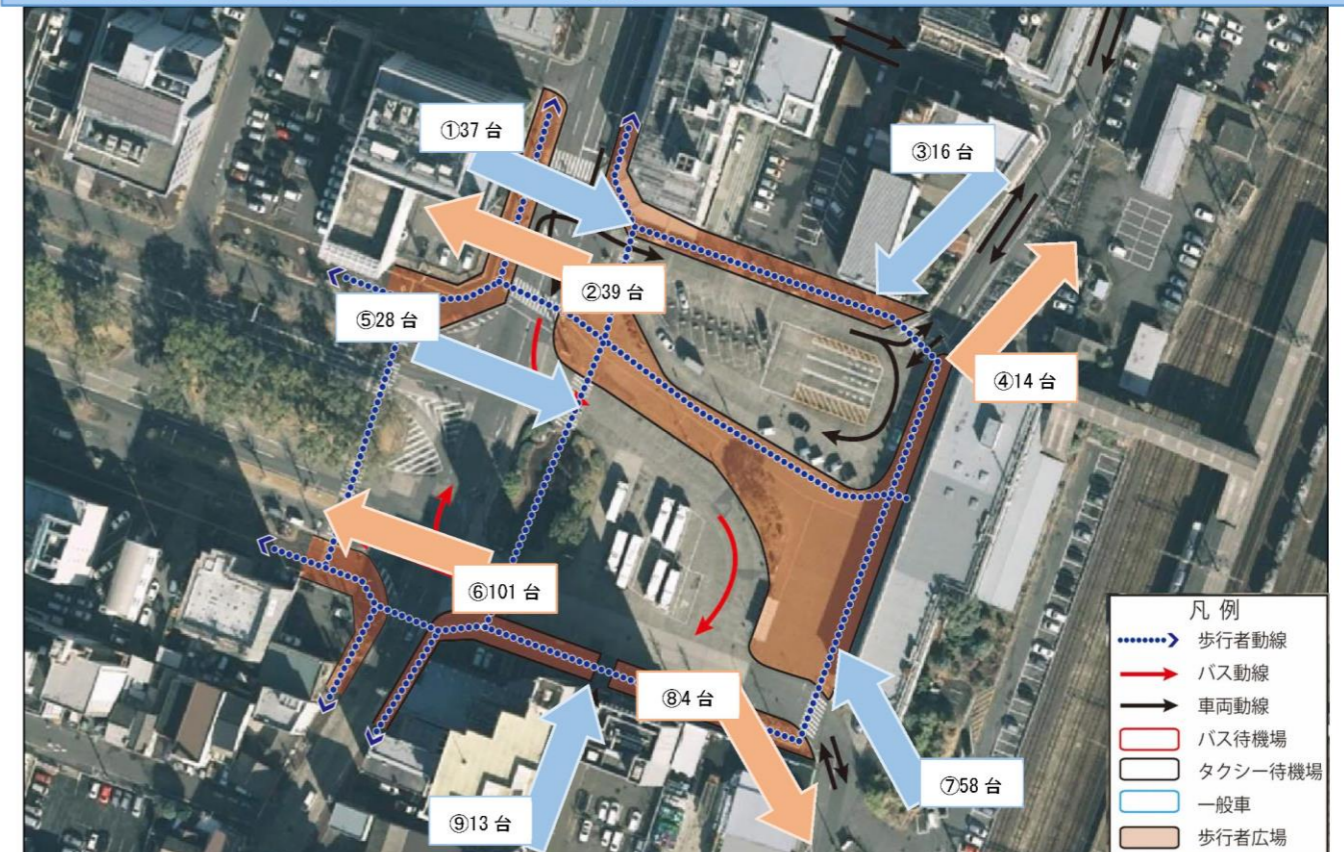
JR 四日市駅駅前広場の交通量（夕・夜ピーク 17：00～18：00）【交通機能別】



JR 四日市駅駅前広場の交通量（朝ピーク 08：00～09：00）【合計】



JR 四日市駅駅前広場の交通量（夕・夜ピーク 17：00～18：00）【合計】



## 5. JR 四日市駅周辺の機能配置方針の検討(案 No. 1~No. 3)

各交通機能配置の方針及び中央通り構造のパターンについて、以下3案の検討を行った。

### (1) 案 No. 1

表：案 No. 1 の機能配置方針の考え方

JR四日市駅 基本構想案	
コンセプト	・駅前交差点の単純化による交通処理の円滑化と駅北側に広場空間を創出
機能配置 方針図	<p>案No. 1</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> <li>バス待機</li> <li>送迎車両</li> <li>タクシー</li> <li>タクシー待機</li> <li>信号処理</li> </ul> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス動線</li> <li>タクシー動線</li> <li>送迎車両動線</li> <li>駅周辺車両動線</li> <li>歩行者動線</li> <li>自転車動線</li> </ul>
広場空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、駅北側にまとまった広場空間を創出する。</li> <li>・駅前で定期的に行われる「定期市」など様々な市内イベントの際に有効活用できる空間を想定。</li> </ul>
バス乗降場	・バス乗降場は駅北側に配置し、駅舎出入口からアクセスしやすい配置とする。
バス待機場	・待機場については、現状と同様の形状とし運用のしやすさに配慮した配置とする。
タクシー乗降場	・駅舎前に現状と同様に配置する。
タクシー待機場	・待機場については、バス待機場の東側にショットガン形式で確保し、乗降場への配車がしやすいよう配慮した配置とする。
送迎車両	・これまで駅北側に配置されていた送迎車両を駅前広場南側に縦列で配置し、現状と比較して駅舎から近い位置に配置する。
中央通り・ 駅前交差点	・駅前広場出入口を進入路と退路で分離して分かりやすくする。
車両動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央通りから駅前広場へ直進して広場内へ進入可能であり、分かりやすい。</li> <li>・一方で、広場内において、各交通機能動線の錯綜が懸念される。</li> </ul>
中央通り	・中央通りは現状と同様の構造を維持し、これまでの楠木並木の景観を維持。

(2) 案 No. 2

表：案 No. 2 の機能配置方針の考え方

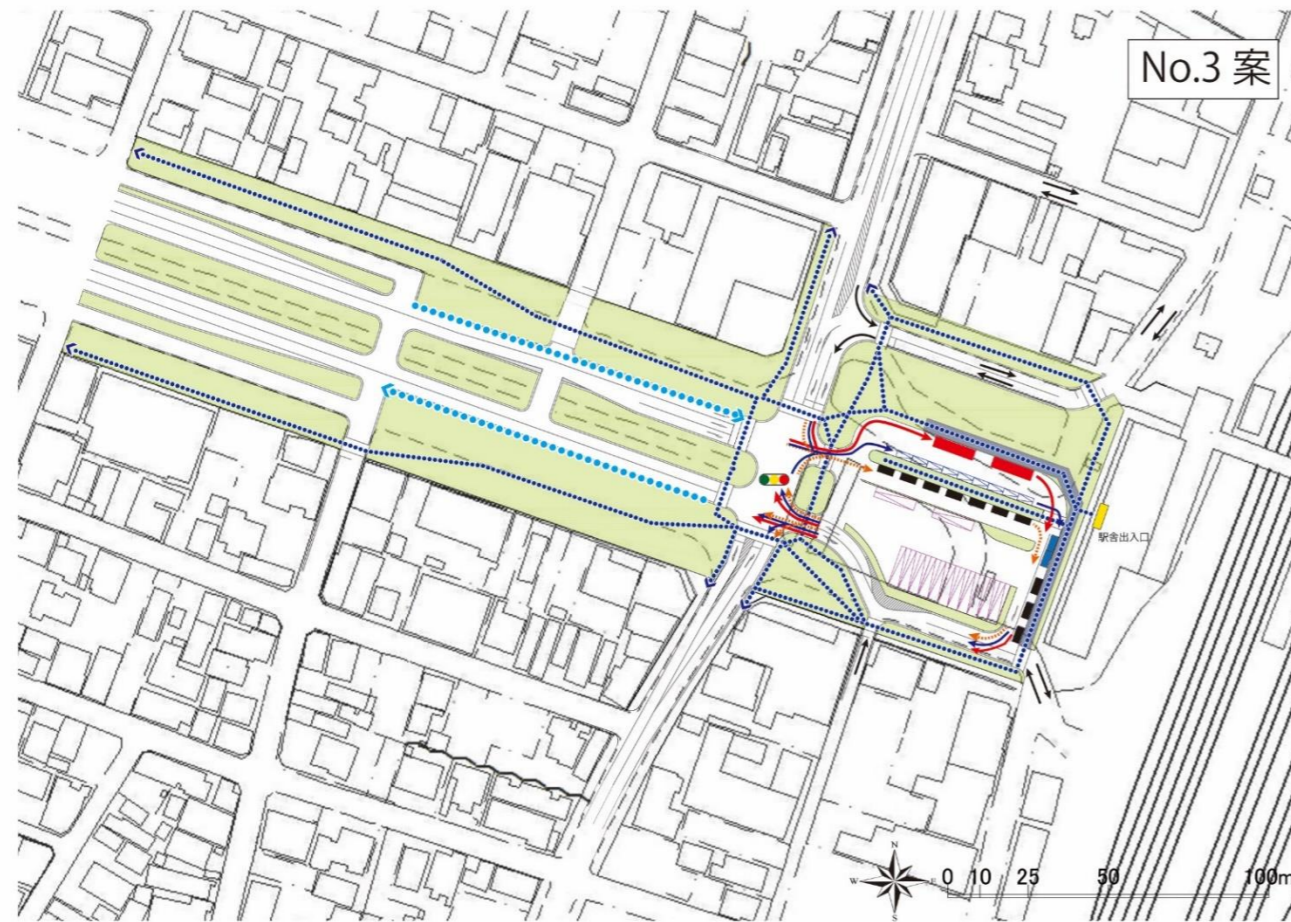
JR四日市駅 基本構想案	
コンセプト	・中央通り改変、駅前交差点の単純化による交通処理の円滑化と回遊性の高い広場空間を創出。
機能配置方針図	<p>案No. 2</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> <li>バス待機</li> <li>送迎車両</li> <li>タクシー</li> <li>タクシー待機</li> <li>信号処理</li> </ul> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス動線</li> <li>タクシー動線</li> <li>送迎車両動線</li> <li>駅周辺車両動線</li> <li>歩行者動線</li> <li>自転車動線</li> </ul>
広場空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで分散していた交通広場を駅南側に集約配置し、駅北側にまとまった広場空間を創出する。</li> <li>・中央通りの一部改変により、中央通り北側にも一定規模の広場空間を創出する。</li> </ul>
バス乗降場	・乗降場は、駅舎出入口の直近へ配置し、乗継しやすい位置とする。
バス待機場	・空間の制約が多い近鉄四日市駅との交通機能連携を図るため、現状と同規模の施設数を確保する。
タクシー乗降場	・駅舎出入口からアクセスしやすい配置として、駅西側へ配置する。
タクシー待機場	・待機場は、乗降場へ配車しやすい位置として駅北側に配置とする。
送迎車両	・バス待機場の北側に配置し、ロータリーの転回動線をバス・タクシーと分離した配置とする。
中央通り・駅前交差点	・中央通りの改変により、駅前交差点の単純化を図るとともに駅前広場出入口を1箇所を集約する。
車両動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両動線では、送迎車両と公共交通動線の一部分離を図っている。</li> <li>・一方で、歩行者動線では駅間広場内において2箇所の横断必要であり、歩行者と車両動線の錯綜が懸念される。</li> </ul>
中央通り	・中央通り構造の改変、駅前交差点の集約により、中央通りの歩行者空間を大きく確保し、駅前の広場空間との連続性を確保。

(3) 案 No. 3

表：案 No. 3 の機能配置方針の考え方

JR四日市駅 基本構想案	
コンセプト	・駅前交差点の単純化と一体的な広場空間の創出、広場内での交通機能の分離
機能配置方針図	<p>案No. 3</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス</li> <li>バス待機</li> <li>送迎車両</li> <li>タクシー</li> <li>タクシー待機</li> <li>信号処理</li> <li>屋根</li> </ul> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス動線</li> <li>タクシー動線</li> <li>送迎車両動線</li> <li>駅周辺車両動線</li> <li>歩行者動線</li> <li>自転車動線</li> </ul> <p>駅舎出入口</p>
広場空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、駅北側にまとまった広場空間を創出する。</li> <li>・駅前で定期的に行われる「定期市」など様々なイベントの際に有効活用できる空間を想定。</li> </ul>
バス乗降場	・交通広場北側にバス乗降場を配置し、駅舎出入口からも比較的近い配置とする。
バス待機場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの待機場は、タクシー、一般車と分離。</li> <li>・近鉄四日市駅との連携・補完をすることを考慮し、現状の13台を確保。</li> </ul>
タクシー乗降場	・利用者がアクセスしやすい位置として、駅舎側に乗降場を配置する。
タクシー待機場	・乗降場への配車等を考慮し、駅前広場西側に縦列で配置する。
送迎車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車はバス待機場の北側と広場南東に配置し、バス・タクシーと分離する。</li> <li>・ハンディキャップスペースを駅舎前に配置。</li> <li>・広場侵入後、直線的に利用できるような配置に。</li> </ul>
中央通り・駅前交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前交差点の信号は中央通り中心の1つに単純化する。</li> <li>・駅前広場出入り口を進入路と退路で分離し、分かりやすくする。</li> </ul>
車両動線	・現状の片側3車線を2車線として改変し、車道空間両脇を歩行者空間として利用転換する。
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場空間との連続性に配慮し、中央通りの歩行者空間を改変。</li> <li>・側道の改変範囲については、歩行空間の利用方法に合わせて実施計画の際に検討。</li> </ul>

6. JR 四日市駅周辺の機能配置案に対する意見

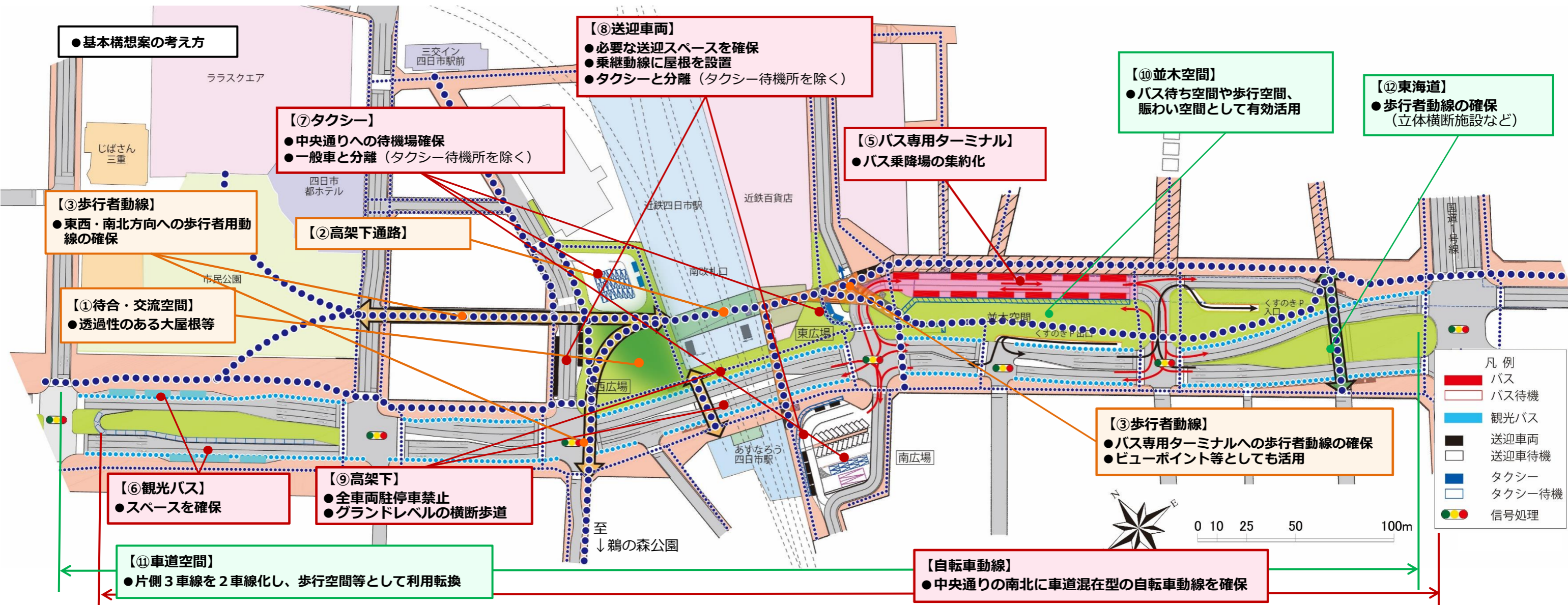


<p><b>No.3 案全体</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前広場と駅周辺の土地利用転換や発展を考慮して、広場外側との関係を精査すべき。</li> <li>●中央通りについて、駅前広場を検討している概ね 500m 区間以外の空白部分は全体で考えるべき。</li> <li>●中央通りの将来の可能性を踏まえたときに、きちりインフラを整備するのか、暫定的に将来の自動運転等々に対応できるような余地を残すのか、検討が必要。</li> </ul>
<p><b>広場空間・歩行空間</b></p>	<ul style="list-style-type: 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図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>

<p><b>送迎車両</b></p>	<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>
<p><b>自転車</b></p>	<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>
<p><b>バス</b></p>	<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>
<p><b>タクシー</b></p>	<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>
<p><b>中央通り</b></p>	<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>
<p><b>交通処理</b></p>	<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っていくのか、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>
<p><b>その他</b></p>	<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>

●: 第5回検討委員会での意見      ◆: 地元説明会での意見

7. 近鉄四日市駅周辺の交通機能の配置（想定）

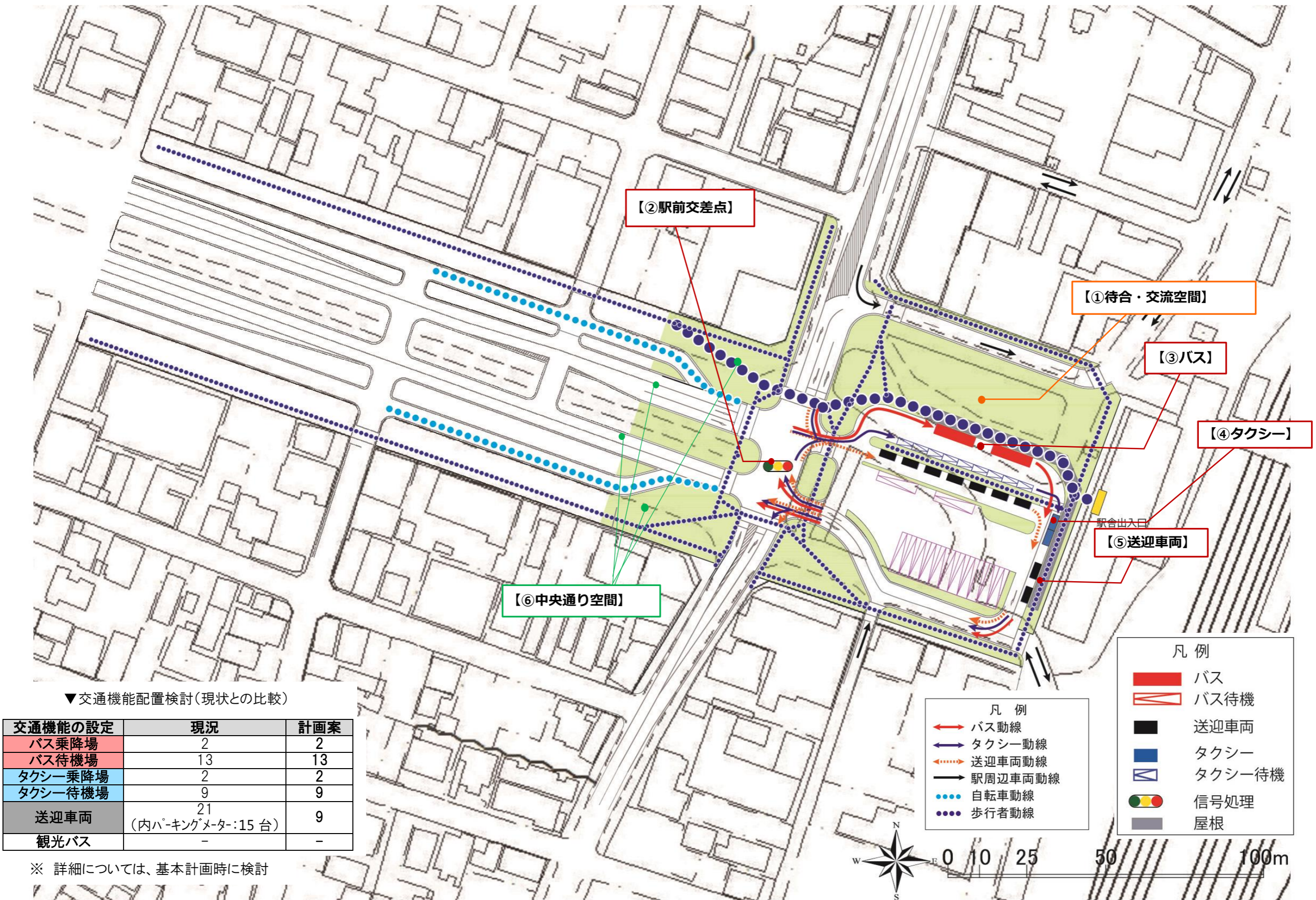


▼交通機能配置検討（現状との比較）

交通機能の区分	中央通り		西広場		東広場		南広場		商店街前		合計(台)	
	現状	構想案	現状	構想案	現状	構想案	現状	構想案	現状	構想案	現状	構想案
バス乗降場	-	-	5	-	-	-	7	-	5	12	17	12
バス待機場	-	-	4	-	-	-	2	2	-	-	6	2
タクシー乗降場	-	-	2	2	2	3	-	-	-	-	4	5
タクシー待機場	-	23	23	21	10	-	22	8	-	-	55	52
送迎車両	-	-	9	10	-	-	6	26	-	-	15	36
観光バス	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6

※ 詳細については、基本計画時に検討

8. JR 四日市駅周辺の交通機能の配置 (想定)



## 9. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 近鉄四日市駅駅前広場整備その他関連する周辺等における整備基本構想の策定にあたり、専門的な知見等から幅広く意見聴取を行うことを目的として、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」について、様々な観点から検討及び協議し、意見を述べるものとする。

(組織)

第3条 委員会は、市長が委嘱し、又は任命する委員をもって構成する。

2 委員の任期は、委嘱又は任命の日から平成30年12月31日までとする。

(委員長)

第4条 委員会に委員長を置き、学識経験者である委員がこれを務める。

2 委員長は、会務を総理する。

3 委員長に事故あるときは、あらかじめ委員長が指名した委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集する。

2 会議の議長は、委員長をもって充てる。

3 委員長は、必要があると認めるときには、委員会の会議に委員以外の者の出席を求めて意見を聞くことができる。

(代理出席)

第6条 委員がやむを得ず出席できない場合であって、市長が必要と認めたときは、委員は代理出席者を会議に出席させることができる。

(基本構想の策定)

第7条 市は、基本構想の策定にあたり、委員会で聴取した意見を十分に考慮するとともに、基本構想に反映させるよう努めるものとする。

(検討部会)

第8条 委員会は、必要に応じて検討部会を設置することができる。

(公開)

第9条 委員会の会議は、原則公開とする。ただし、委員長は、公開することにより公正かつ円滑な会議運営に著しい支障が生ずると認められるなど、特別な理由がある場合には、非公開とすることができる。

(庶務)

第10条 委員会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(補則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成29年3月28日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成30年3月31日限り、その効力を失う。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成30年3月31日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成30年8月31日限り、その効力を失う。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成30年8月31日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成30年12月31日限り、その効力を失う。