

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

平成 30 年 12 月

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会

目 次

| | | |
|------------|--------------------------------|----|
| 第1章 | はじめに | 1 |
| 1.1 | 基本構想の目的 | 1 |
| 1.2 | 検討の視点 | 2 |
| 1.3 | 検討範囲 | 2 |
| 第2章 | 駅周辺の現状と課題 | 3 |
| 2.1 | 駅周辺の現状 | 3 |
| 2.2 | 駅前広場等の概要 | 5 |
| 2.3 | 現状と課題 | 6 |
| 第3章 | 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性 | 7 |
| 3.1 | 駅周辺整備の基本的な方向性 | 7 |
| 第4章 | 基本構想 | 10 |
| 4.1 | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想の検討 | 10 |
| 4.1.1 | 機能配置方針各案の比較・評価 | 10 |
| 4.1.2 | 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概要 | 11 |
| 4.1.3 | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想 | 12 |
| 4.2 | JR四日市駅周辺整備基本構想の検討 | 13 |
| 4.2.1 | 機能配置方針案の比較・評価 | 13 |
| 4.2.2 | JR四日市駅周辺整備基本構想 | 14 |
| 4.3 | 基本構想に対する指摘事項 | 15 |
| 4.3.1 | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項 | 15 |
| 4.3.2 | JR四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項 | 16 |
| 第5章 | 基本構想の実現に向けて | 17 |
| 5.1 | 中央通りの空間形成 | 17 |
| 5.2 | 自動運転等への対応 | 17 |
| 基本構想策定関連資料 | | 18 |
| | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会設置要綱 | 18 |
| | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 委員名簿 | 20 |
| | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の開催経過 | 21 |

第1章 はじめに

1.1 基本構想の目的

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ました。

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ます。

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ます。

こうした中で、近鉄・JR四日市駅周辺を中心市街地は、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ります。また、歩いて暮らせる都心居住の場としても注目され、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ます。

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ます。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ます。

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ます。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ます。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想では、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ます。



1.2 検討の視点

基本構想の検討にあたっては、以下の3つの視点を設定し、議論を行った。

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の玄関口として、もてなす駅前空間を創出するとともに、まちなかの様々な施設に回遊しやすい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

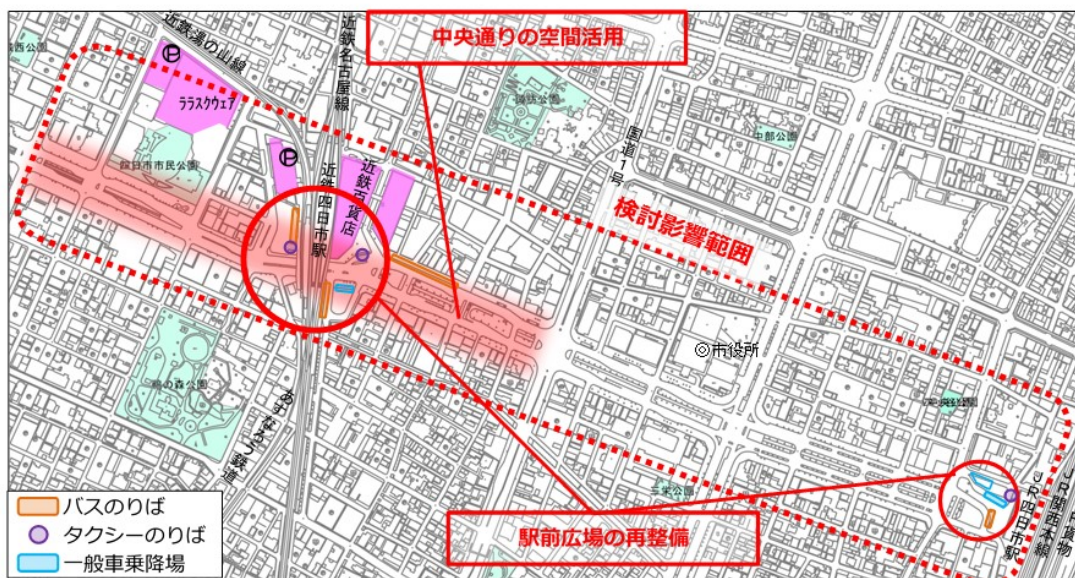
近鉄・JR 四日市駅やその周辺において、公共交通機関などで通勤・通学の乗り継ぎを行うひと、駅からまちへ様々なサービスを受ける、あるいは、楽しむために訪れる様々なひとが、快適に移動できる駅前空間づくりを目指して検討を行う。

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を行う。

1.3 検討範囲

近鉄四日市駅並びにJR四日市駅駅前広場の再整備について、中央通りの空間の活用も視野に、下図の範囲で検討を行った。



図：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討

(2) JR四日市駅周辺の現状



図：JR 四日市駅周辺の現状

2.2 駅前広場等の概要

(1) 近鉄四日市駅前広場の概要

【西駅前広場】：都市計画決定なし

・面積 4,600 m²

【東駅前広場】：S49.11.29 都市計画決定

・面積 1,500 m²

【南駅前広場】：S49.11.29 都市計画決定

・面積 2,100 m²

◆駅前広場面積合計：約 8,200 m²



図：近鉄四日市駅前広場

(2) JR 四日市駅前広場の概要

【駅前広場】：S49.11.29 都市計画決定

・面積 10,500 m²



図：JR 四日市駅前広場

(3) 中央通り (3.1.1 四日市中央線)

【中央通り】：都市計画決定 道路幅員 約 70m



図：中央通り (3.1.1 四日市中央線)

2.3 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バスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。
- ◇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】

- ◆駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高め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。
- ◆JR 四日市駅の利用の低下した駅前広場を機能的で美しい空間として、再編する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。



▲【近鉄】分散した駅前広場・交通機能



▲【近鉄】歩行者動線や人が集える空間がない



▲【JR】古く利用の低下した広場や駅舎

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】

- ◇交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。
- ◇バリアフリーに対応する送迎スペースがない。
- ◇中央通りの高架下には送迎車が多い。
- ◇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バリアフリーに配慮した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分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等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。
- ◆各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。
- ◆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。
- ◇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、交通機能空間を待ち合い空間として利用してはどうか。



▲【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



▲【JR】複雑な駅前広場出入口



▲【JR】有効活用されていない交通広場

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

○中央通り(楠並木)

【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。

【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。
- ◆楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか。
- ◆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。



▲近鉄四日市駅から東側の眺望



▲中央通りの楠並木

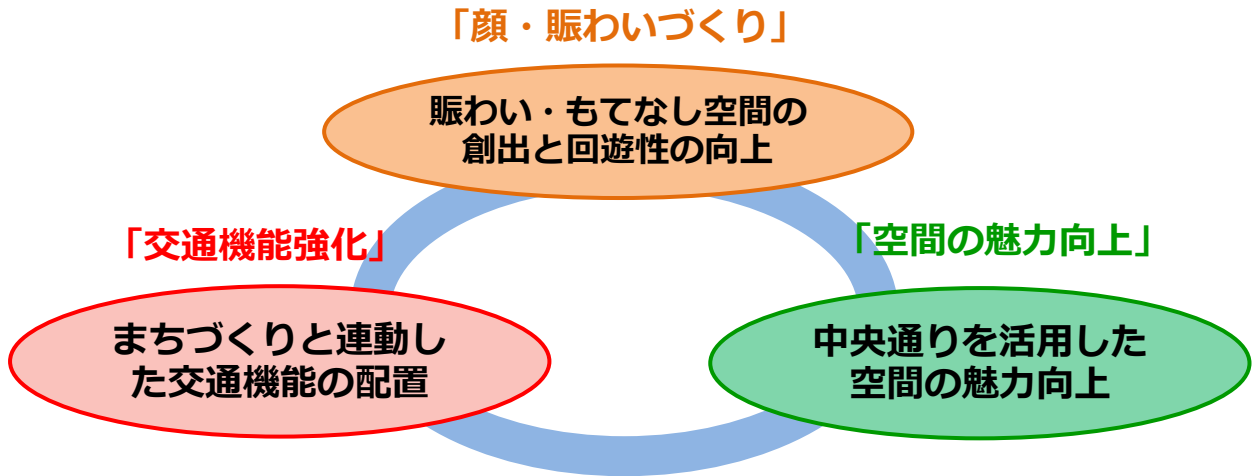
【配慮すべき事項】

- ①中心市街地の活性化
- ②交通結節機能強化
- ③都市機能施設への回遊性向上
- ④バリアフリー環境の整備
- ⑤都心居住の促進

第3章 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

3.1 駅周辺整備の基本的な方向性

基本構想では、「賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上」、「まちづくりと連動した交通機能の配置」、「中央通りを活用した空間の魅力向上」の視点毎に基本的な方向性を検討した。



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」

現状、歩行者の主動線となっているふれあいモールの賑わいに加え、西広場・東広場・中央通りに歩車分離の図られた歩行者動線や待ち合い空間・並木空間を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を目指す。

また、駅前広場については、来訪者にも分かりやすく、駅からまちへの回遊しやすい空間形成や都心居住者にとっても魅力的な空間形成を図る。

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つの駅前広場と中央通り空間を活用し、交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化やバリアフリーに対応した環境整備による乗継利便性・快適性の改善・向上を図るとともに、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。

また、駅周辺の回遊性の向上や中心市街地の活性化などに寄与するよう、まちづくりと連動した交通機能の配置とする。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「空間の魅力向上」

現状使われていない楠の並木空間を有効活用し、都心居住者や来訪者が歩いて・憩えるような空間を創出するなど既存ストックを有効に活用した空間の魅力向上を図る。

また、現状の交通量に対して余裕のある高規格な道路空間の再配分を行い、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

(1) 駅周辺整備の基本的な方向性イメージ

【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、駅前広場や中央通りに、歩車分離の図られた歩行者動線や待ち合い空間等を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を図る。
- 来訪者にとって分かりやすく、駅からまちへの回遊しやすい空間形成や、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を図る。

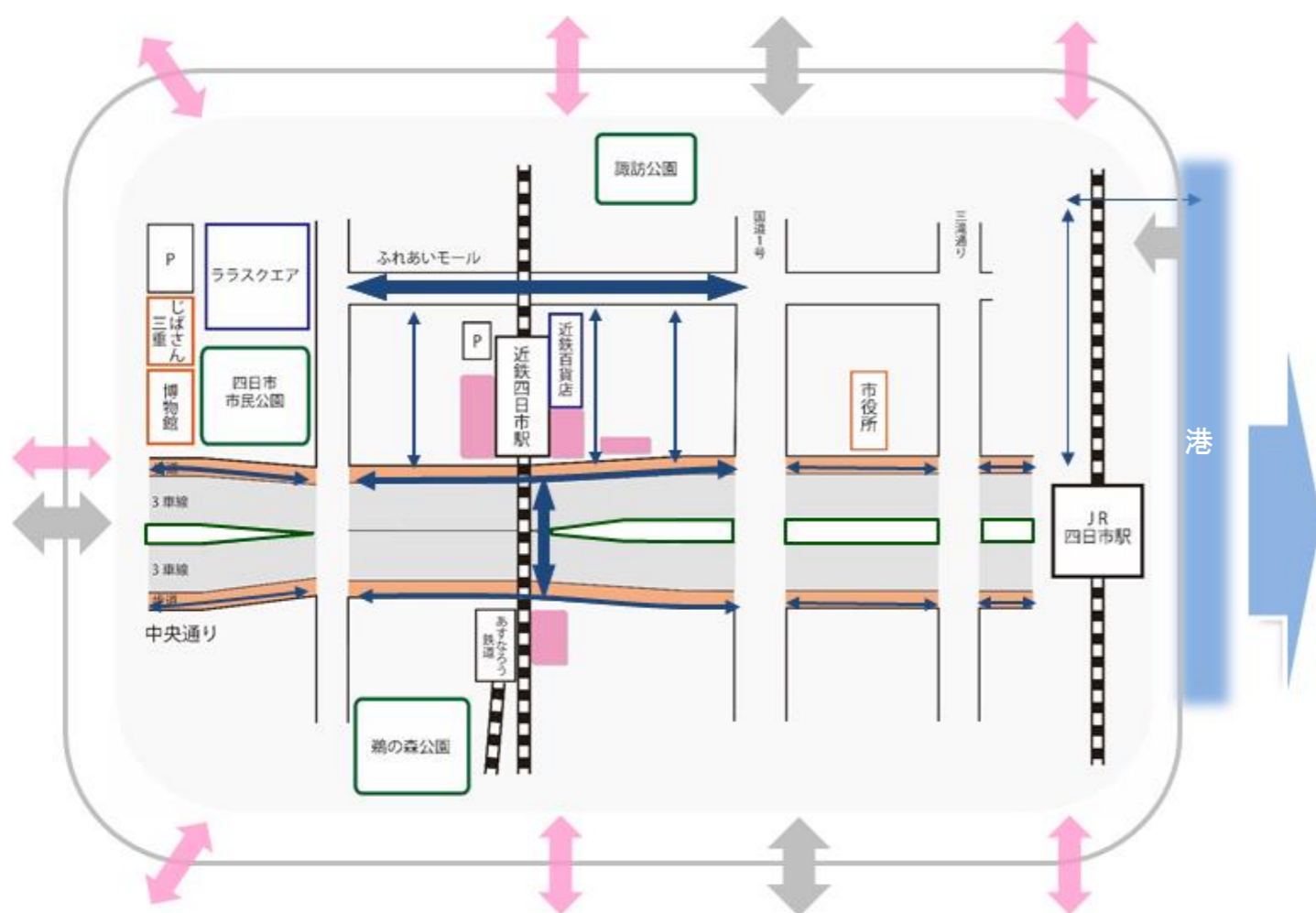
【視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置】
 「交通機能強化」

- 交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化や乗継利便性・快適性の改善・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。
- 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う。

【視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上】
 「空間の魅力向上」

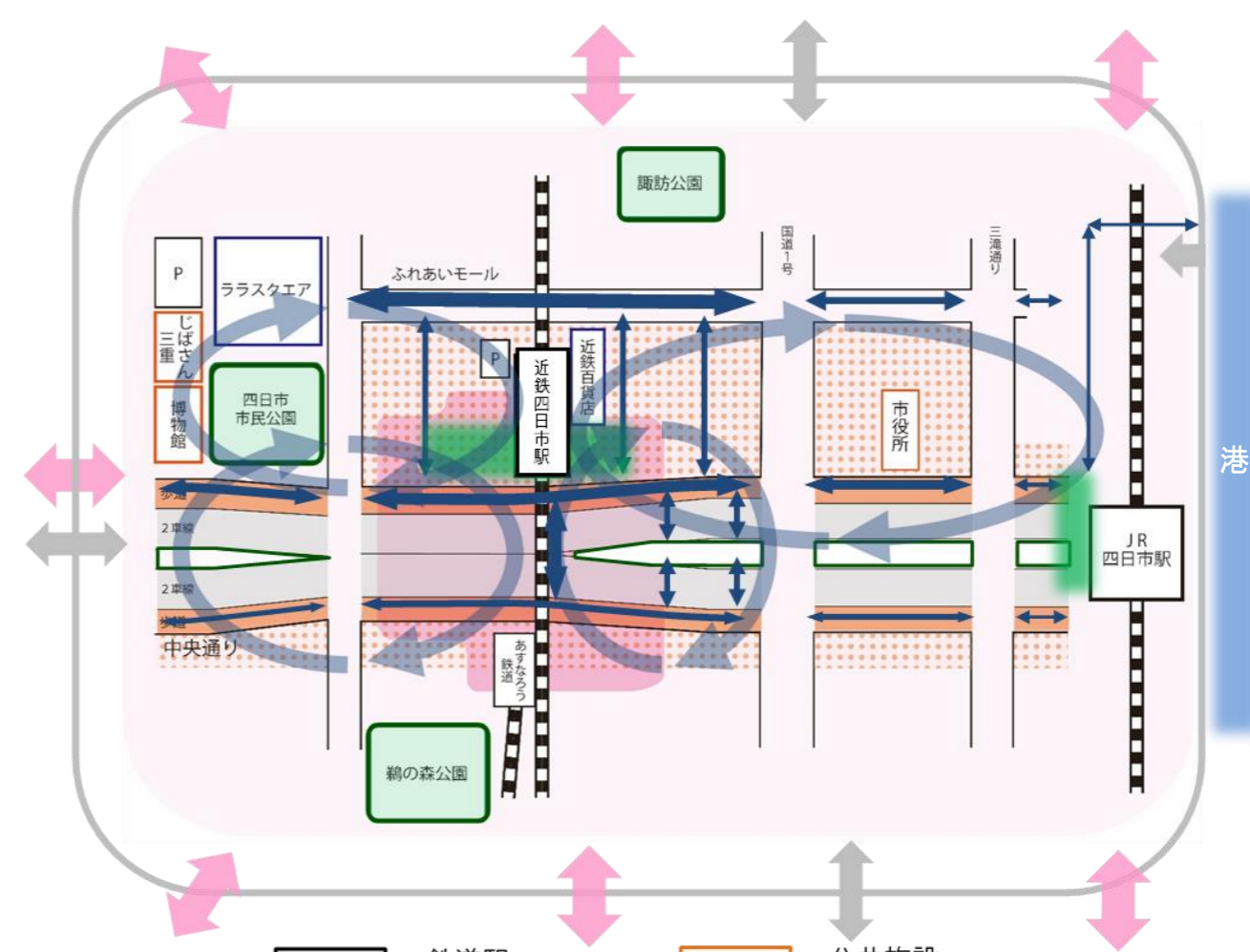
- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

現在の状況(イメージ図)



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

将来の基本的な方向性(イメージ図)



- 鉄道駅
- 商業施設
- 交通結節機能強化
- 公共交通
- 土地利用の活性化
- 公共施設
- 公園等
- 待ち・交流空間
- ↔ 回遊性の向上
- ↔ 一般交通

(2) 駅周辺の空間のつながり

求められる駅前・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

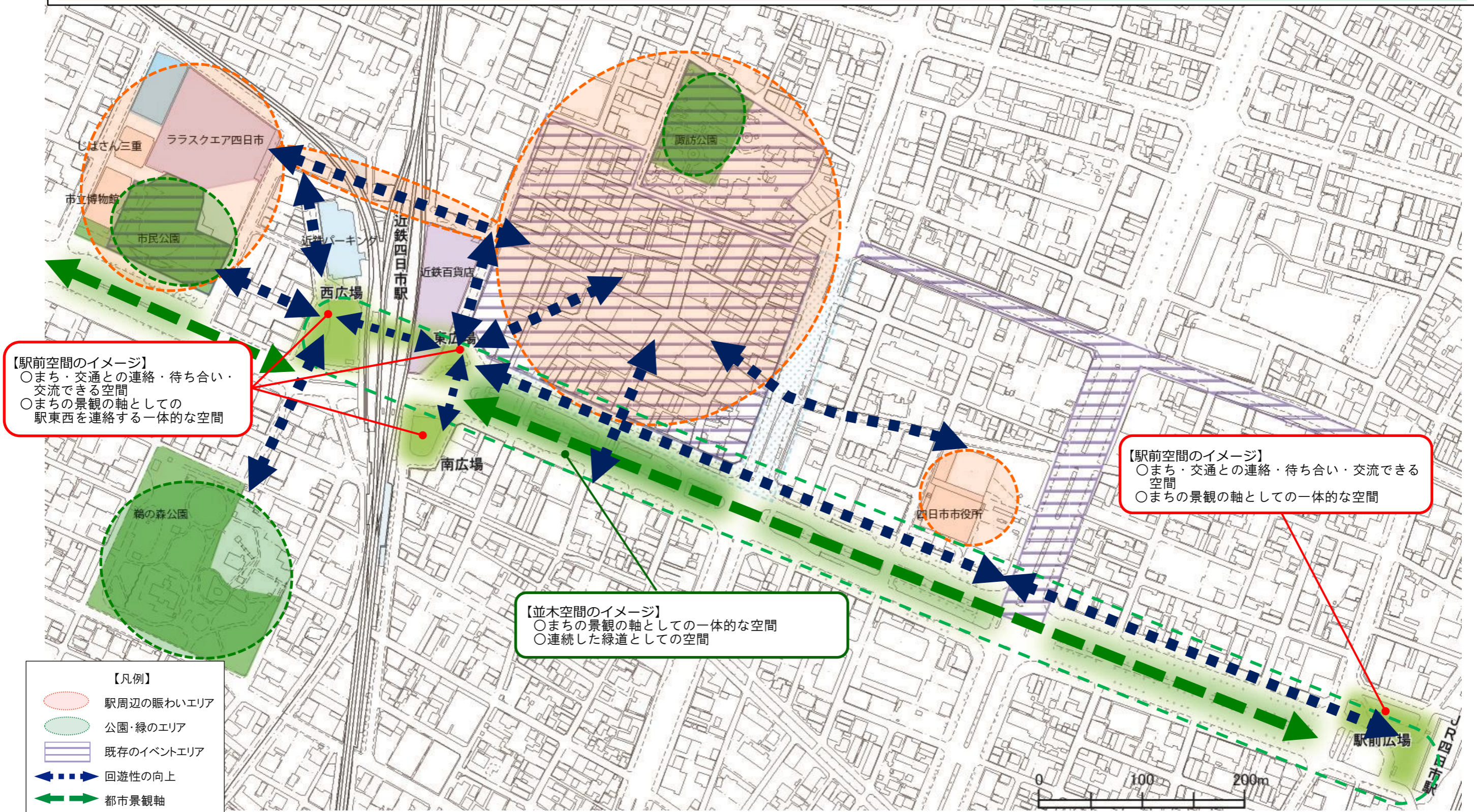
市の顔・玄関口として、駅周辺の「商店街・商業施設等」や「公園・緑地」のエリアなど、まちとの連絡・つながりを高める空間。

【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の広い空間や楠が並ぶ良好な景観・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空間。



第4章 基本構想

4.1 近鉄四日市駅周辺整備基本構想の検討

4.1.1 機能配置方針各案の比較・評価

3パターンの機能配置方針案を「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」に基づき比較・評価を行い、機能配置方針案 No.2 を最良案として、基本構想の検討を進めることとした。

| 項目 | | 案 No.1 | | | | | 案 No.2 | | | | | 案 No.3 | | | | | | | | | |
|---|-------------|--------------------------------|---------|---|--------------------------------------|---|--|---|-----------------------|-----|----|----------------------|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|----|
| 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 | - | 7 | 5 | 17 | - | - | 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 | | 2 | 2 | - | - | 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 |
| ◎ 著しく改善 ○ 改善 △ 現状に対する評価 × 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 | | | | | | | | | | | | | |

4.1.2 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概要

○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 |
| 説明会 | 平成29年11月19日 |
| 意見回収方法 | 直接(市民C含む)、郵送、FAX、メール、意見募集ブース、説明会 |
| 意見提出人数 | 277名 |

○市民意見募集案内



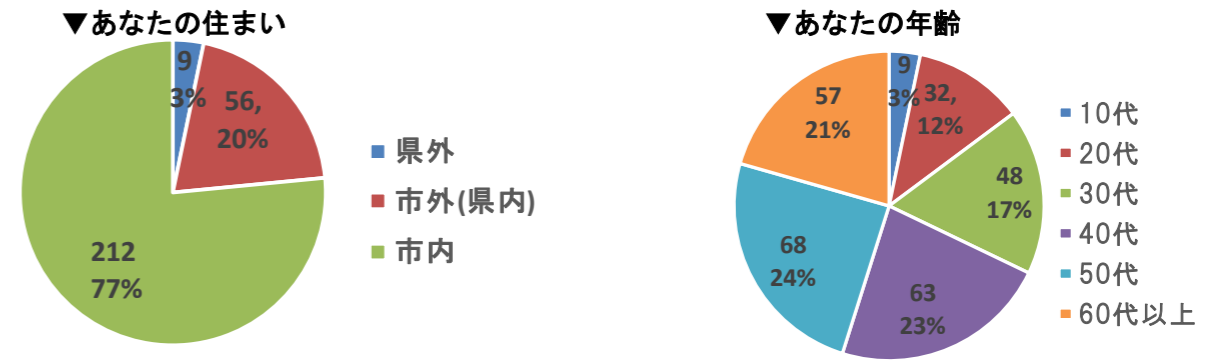
○市民意見募集ブース



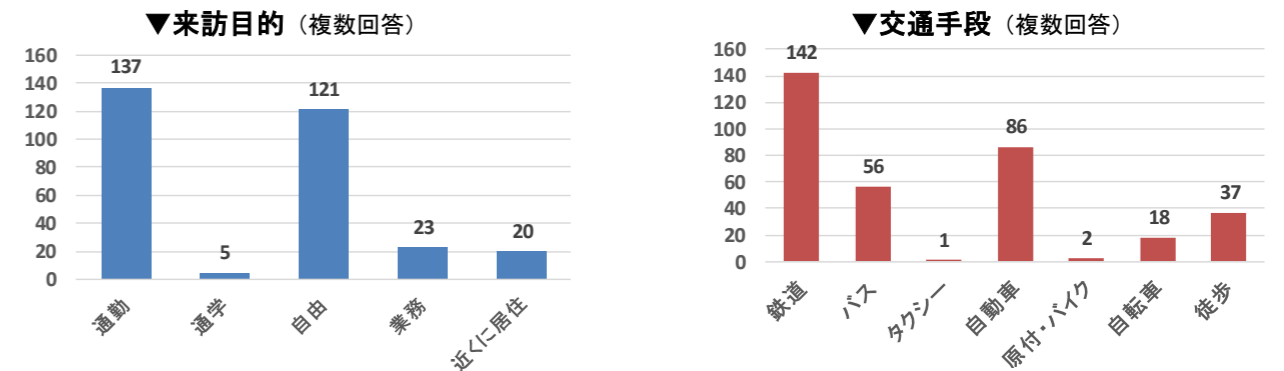
○説明会 講演

講師：名城大学教授 松本幸正（近鉄四日市駅周辺整備基本構想検討委員会委員）

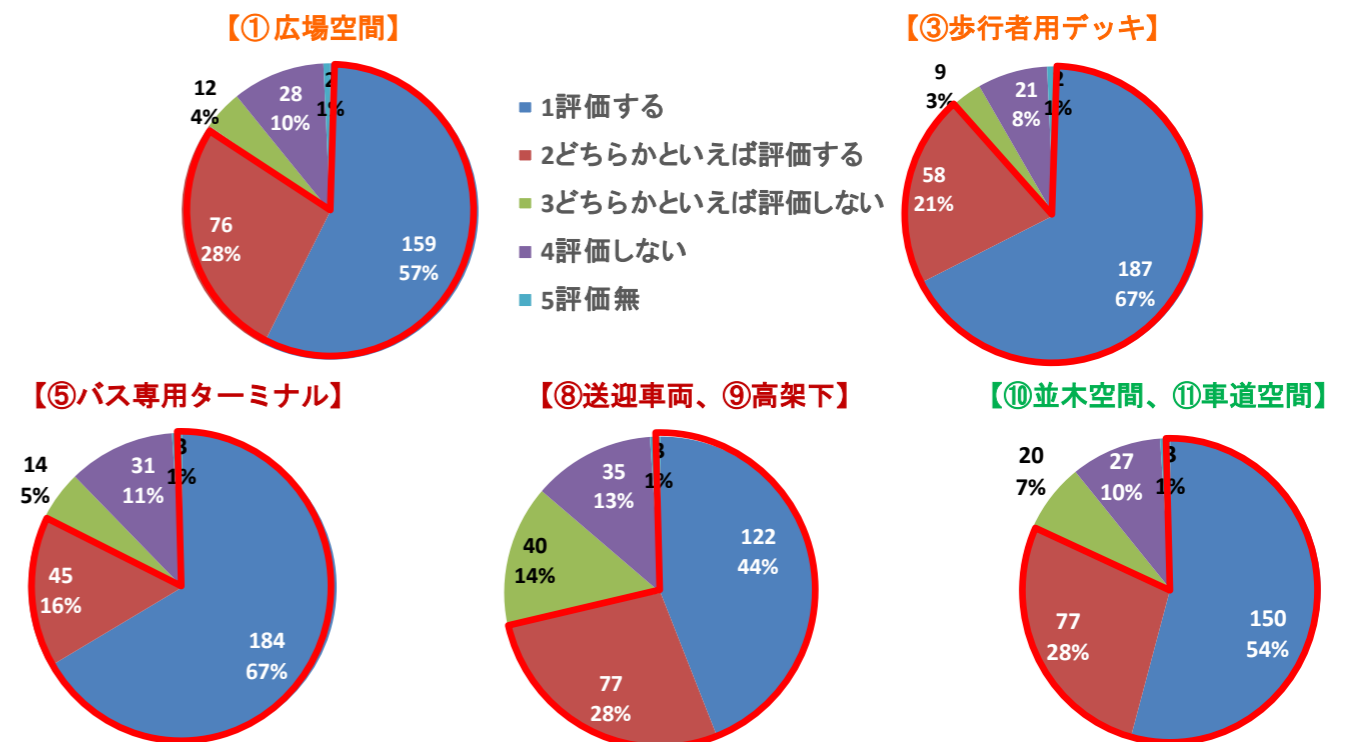
【回答者属性】：市内在住、市外（県内）在住者を主に、幅広い年齢層から回答を得た。



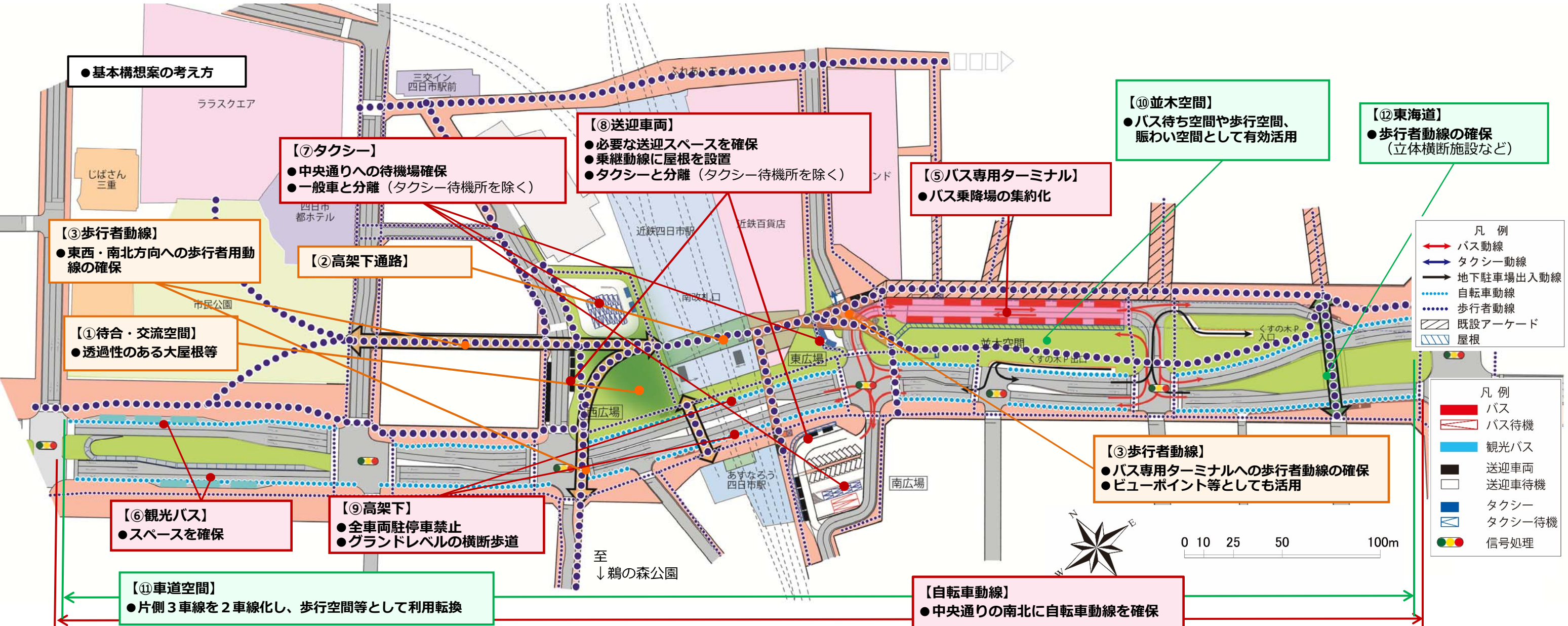
【近鉄駅への来訪目的と交通手段】：通勤・自由目的が多く、鉄道・自動車・バス利用が比較的多い。



【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。



4.1.3 近鉄四日市駅周辺整備基本構想



視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

【①待合・交流空間】
 ●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、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。
 ●大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。

【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、東西の回遊性を高めます。

【③歩行者動線】
 ●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、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、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。
 ●市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。

【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②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

【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するとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。

【⑥観光バス】
 ●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、隔地にタクシー待機場を確保します。

【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や一時的な駐停車スペースを含む)します。
 ●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。

【⑨高架下】
 ●円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。
 ●周辺交通の妨げにならないように留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。

【自転車動線】
 ●中央通りの南北に自転車動線を確保します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

【⑩並木空間】
 ●活用されていない橋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(西浦通り～国道1号)にし、歩行空間等として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。

【⑫東海道】
 ●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。

4.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想の検討

4.2.1 機能配置方針案の比較・評価

3 パターンの機能配置方針案を「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」に基づき比較・評価を行い、機能配置方針案 No.3 を最良案として、基本構想の検討を進めることとした。

| 項目 | | 案 No.1 | 案 No.2 | 案 No.3 | |
|---------------------------------------|-------|--|---|--|--|
| 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 | 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 | 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 | |
| 機能配置概念図【現況概念図】 | |  |  |  |  |
| 交通機能の設定 | | 交通機能台数 | 交通機能台数 | 交通機能台数 | |
| バス乗降場 | | 2 | 2 | 2 | |
| バス待機場 | | 13 | 18 | 13 | |
| タクシー乗降場 | | 2 | 2 | 2 | |
| タクシー待機場 | | 9 | 10 | 9 | |
| 送迎車両 | | 21 | 8 | 9 | |
| ◎著しく改善 ○改善 △現状と同じ (現状に対する評価) | 【視点①】 | 駅から中央通りまでの回遊性 | ◎ 信号交差点が単純化され、待ち時間が無くなり回遊性が向上 | ○ 信号交差点が単純化され、待ち時間が無くなり回遊性が向上 | ◎ 信号交差点が単純化され、待ち時間が無くなり回遊性が向上 |
| | | 広場空間の創出 | ◎ 駅に接した北側にまとまった広場空間を確保 | △ 道路を介して中央のまとまった広場空間を確保 | ○ 駅に接した北側に広場空間を確保 |
| | | 中央通りとの一体性 | △ 現状と同様 | ◎ 駅前広場北側と中央通りに一体的な広場空間を確保 | ◎ 駅前広場と中央通りに一体的な広場空間と歩行空間を確保 |
| | 【視点②】 | 駅前空間へのアクセス性 | ◎ 信号交差点1箇所に集約され、円滑な交通処理が可能 | ◎ 信号交差点1箇所に集約され、円滑な交通処理が可能 | ◎ 信号交差点1箇所に集約され、円滑な交通処理が可能 |
| | | 交通動線の分離 | ○ 公共交通と一般車両の動線が共有されている歩行者動線との交錯がない | ○ 公共交通と一般車両の動線が一部で共有されている歩行者動線との交錯がある | ◎ 公共交通と一般車両の動線が分離している歩行者動線との交錯がない |
| | | 乗り継ぎ | ○ 駅直近にバス、タクシーの乗降場を配置 | ○ 駅直近にバス、タクシーの乗降場を配置 | ○ 駅直近にバス、タクシーの乗降場を配置 |
| | | 近鉄四日市駅との連携 | ○ バスプールを多く確保し、近鉄四日市駅間のバスの連絡の強化が期待できる | ○ バスプールを多く確保し、近鉄四日市駅間のバスの連絡の強化が期待できる | △ 現状の13台 |
| | 【視点③】 | 並木空間へのアクセス性 | △ 現状と同様 | ○ 駅やまちからのアクセスが容易 | ○ 駅やまちからのアクセスが容易 |
| | | 中央通りの景観形成 | ○ 駅⇒駅前広場の一体性が向上している | ◎ 駅⇒駅前広場⇒中央通りの一体的な景観軸が形成されている | ○ 駅⇒駅前広場の一体性が向上している |

4.2.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想

視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

【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。
- 駅前で定期的開催される「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。

【②駅周辺】

- わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちや港への回遊性を高めます。

視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

【③駅前交差点】

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

【④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、一般車と分離させたくて、現状台数を確保します。

【⑤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たうえで、現状台数を確保します。

【⑥送迎車両】

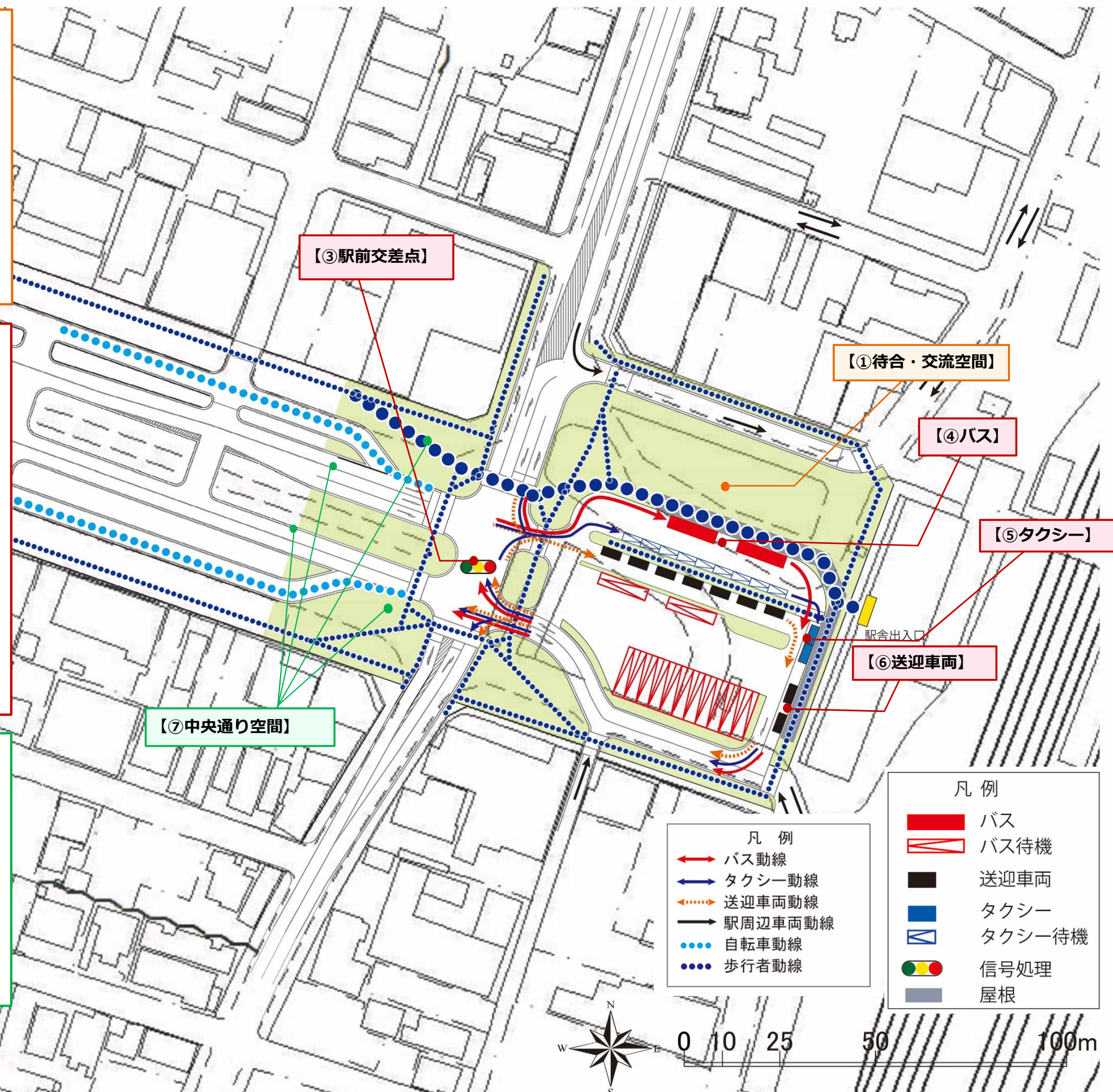
- 送迎車両はバス待機場の北側と広場南東に配置し、バス・タクシーと分離します。

視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

【⑦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。〕



4.3 基本構想に対する指摘事項

4.3.1 近鉄四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項

| 視点・項目 | | 指摘事項 |
|-------|--------------|--|
| 視点① | 【①待合・交流空間】 | 待合・交流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、駅利用者や来訪者の待ち合わせ等、交流の場として、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うこと。 |
| | | 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、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、空間活用の中で検討すること。 |
| | | シャンデリア広場で開催されているイベントに加え、壮行会等が行えるような空間を検討すること。 |
| | 【②高架下通路】 | 東西広場と一体的な飲食モールなど、高架下空間の様々な活用を期待する。 |
| 視点①全体 | 【③歩行者動線】 | 設定した歩行者動線においては、回遊性向上に向けた歩行者用デッキ等を検討すること。 |
| | | 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、使いやすいものを検討すること。また、景観に配慮したデザインやビューポイント・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木パーキング等への快適な乗り継ぎ動線の確保等に十分に配慮すること。 |
| | | 近鉄百貨店等の施設と歩行者用デッキの接続について、検討すること。 |
| 視点② | 【⑤バス専用ターミナル】 | 天候に左右されずに人の移動・滞留・活動ができるよう、今後、空間活用の検討と併せて、ランドマークとなるような大屋根等の設置についての検討を行うこと。 |
| | | 地域コミュニティの形成や健康なライフスタイルにも配慮した歩きやすい歩行環境を検討すること。 |
| | | 歩行者用デッキや屋根などの構造物については、必要性やデザインについて、十分に検討すること。 |
| 視点② | 【⑦タクシー】 | 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て検討すること。 |
| | | 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場の配置方法や長距離バス、観光バス等の運用、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、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検討を行うこと。 |
| | 【⑧送迎車両】 | タクシー待機場から乗降場へのショットガン形式等、具体的な配車方法等は事業者と調整を行い検討すること。 |
| | | 送迎スペースや乗継動線上については、雨対策として屋根等の設置を基本として検討すること。 |
| | 【⑨高架下】 | 限られた駅前広場空間のなかで、できる限り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検討すること。 |
| 視点②全体 | 【⑩並木空間】 | 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検討を行うこと。 |
| | | 物理的に柵を設けるなどの駐停車禁止策と併せて、グランドレベルでの歩行者動線の確保手法について検討を行うこと。 |
| 視点③ | 【⑪車道空間】 | 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、検討を行うこと。 |
| | | 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やエレベータ等での連絡等、駅との連携を検討すること。 |
| | 【⑫東海道】 | 中央通り並木空間は、快適なバス待ち環境、歩行空間、都市の景観軸等として様々な活用ができるようになる。今後の検討の中で、多くの人が行き来できるよう、様々な方の意見を聴くとともに、楠の保全に十分配慮しながら検討を行うこと。 |
| 【その他】 | 【⑪車道空間】 | 円滑な交通処理を行うとともに、まちなか居住者や事業者等にも配慮し、歩道幅や中央分離帯、荷さばきスペースの確保等について検討すること。 |
| | | くすの木パーキングとの動線について、基本計画時に詳細検討すること。 |
| 【その他】 | 【⑫東海道】 | 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すること。 |
| | | 公共トイレや雨よけ、照明等はバスターミナル利用者の利便性も考慮して検討を行うこと。 |
| 【その他】 | | 駅前広場の整備は都市の魅力向上に必要なものであるが、ただ新しいものを作るのではなく、既存ストックを有効活用する等、コストの削減にも留意して検討を進めること。 |

4.3.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項

| 視点・項目 | | 指摘事項 |
|-------|------------|--|
| 視点① | 【①待合・交流空間】 | 駅舎耐震化リニューアル等や周辺の開発と併せた待合・交流空間のデザイン等について、検討すること。 |
| | 視点①全体 | 駅前広場の整備に合わせ、人を集める取り組みやイベント等の検討が必要。 地域コミュニティの形成や健康なライフスタイルにも配慮した歩きやすい歩行環境を検討すること。 |
| 視点② | 【③駅前交差点】 | 最適な交通処理ができるよう、交差点形状や信号処理を検討すること。 |
| | 【④バス】 | インバウンドやリニア需要も見据えた待機場等のスペースを確保すること。 |
| | 【⑥送迎車両】 | 送迎需要に応じたスペースを確保し、他の交通モードに支障とならないよう検討すること。 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、短時間の一時的な駐停車スペースの運用について検討を行うこと。 |
| | 視点②全体 | 駐輪場の配置について検討すること。 |
| 【その他】 | | 公共トイレや雨よけ、照明等は利用者の利便性を考慮して検討を行うこと。 |
| | | JR 四日市駅出入り口からの景観形成やデザインを配慮した検討を行うこと。 |

第5章 基本構想の実現に向けて

5.1 中央通りの空間形成

近鉄四日市駅から JR 四日市駅の区間については、まち全体の都市景観形成の軸として、一体的な空間形成が図られるよう、駅前広場の整備と合わせて、沿道の土地利用やデザインに配慮して必要な整備を検討されたい。

5.2 自動運転等への対応

近い将来、自動運転等が実現することを前提に、自動運転技術の普及や実用化に向けた取り組みを踏まえつつ、近鉄四日市駅から JR 四日市駅間における駅前広場や道路空間の検討を進められたい。

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。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 委員名簿

(委嘱期間：平成 29 年 3 月 28 日から平成 30 年 12 月 31 日)

(敬称略)

| | 所 属 | 氏 名 | 備 考 |
|------------|--------------------------------------|---------------|--|
| 学識者 | 早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授 | 有賀 隆 (委員長) | |
| | 名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授 | 松本 幸正 | |
| | 東京大学 大学院 工学系研究科 准教授 | 村山 顕人 | |
| 交通 関係者 | 近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長 | 笹川 耕司 | |
| | 四日市あすなろう鉄道(株) 代表取締役常務 鉄道営業部長 | 太田 裕治郎 | 平成 29 年 3 月 28 日 ～平成 30 年 6 月 26 日まで |
| | 四日市あすなろう鉄道(株) 取締役 鉄道営業部長 | 上田 一也 | 平成 30 年 6 月 26 日 ～平成 30 年 12 月 31 日まで |
| | 三重交通(株) 四日市営業所長 | 尾崎 彰 | |
| | 三岐鉄道(株) 自動車部 取締役 自動車部長 | 高木 修司 | |
| | 三重県タクシー協会 会長 (三重近鉄タクシー(株)取締役社長) | 大西 史人 | |
| | 三重県四日市南警察署 交通官 交通第一課長 | 河合 清宏 | 平成 29 年 3 月 28 日 ～平成 30 年 3 月 31 日まで |
| | 三重県四日市南警察署 交通官 交通第一課長 | 植松 重光 | 平成 30 年 3 月 31 日 ～平成 30 年 12 月 31 日まで |
| 商業 事業者 | (株)近鉄百貨店 営業統括本部 四日市店長 | 梶間 隆弘 | |
| | 四日市商工会議所 商工振興部長 | 秋田 和伸 | |
| | 諏訪栄町地区街づくり協議会 (四日市一番街商店街振興組合副理事長) | 中村 裕行 | |
| | 四日市駅西発展会 会長 | 堀木 直弘 | |
| 市民・ 利用者 | 四日市自治会連合会 理事 (浜田地区連合自治会長) | 山路 和良 | |
| | 住友電装(株) 鈴鹿製作所長 | 久志本 敦史 | |
| | すわ公園交流館運営協議会委員 | 阪 早苗 | |
| | 四日市観光協会 事務局長 | 岡本 登喜子 | |
| 市 | 副市長 | 塚田 博 | 平成 29 年 3 月 28 日 ～平成 30 年 10 月 5 日まで |
| | 副市長 | 藤井 信雄 | 平成 30 年 10 月 6 日 ～平成 30 年 12 月 31 日まで |
| オブザーバー | 国土交通省 街路交通施設課 街路交通施設企画室 企画専門官 | 新屋 千樹 | 平成 29 年 3 月 28 日 ～平成 29 年 3 月 31 日まで |
| | 国土交通省 都市局 街路交通施設課 企画専門官 | 中西 賢也 | 平成 29 年 7 月 7 日 ～平成 30 年 3 月 31 日まで |
| | 国土交通省 都市局 街路交通施設課街路交通施設企画室 課長補佐 | 川崎 周太郎 | 平成 30 年 7 月 24 日 ～平成 30 年 12 月 31 日まで |
| | 国土交通省中部地方整備局 建政部 都市調整官 | 菅原 賢 | 平成 29 年 7 月 7 日 ～平成 30 年 3 月 31 日まで |
| | 国土交通省中部地方整備局 建政部 都市調整官 | 地下 調 | 平成 30 年 7 月 24 日 ～平成 30 年 12 月 31 日まで |

(※役職は委嘱期間中のもの)

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の開催経過

| 検討委員会 | 検討内容 |
|---|--|
| 第1回検討委員会 平成 29 年 3 月 28 日 | 現状と課題について ・現状と課題を整理するとともに、将来のあり方などについて意見交換を行った。 |
| 第2回検討委員会 平成 29 年 7 月 10 日 | 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性 ・近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性(イメージ図)及び3案の機能配置方針案について意見交換を行った。 |
| 第3回検討委員会 平成 29 年 8 月 18 日 | 近鉄四日市駅周辺の機能配置方針について ・第2回検討委員会の意見を踏まえ、ブラッシュアップした 3 案の機能配置方針案について意見交換を行った。 |
| 【市民意見募集(近鉄四日市駅)】 平成 29 年 11 月 1 日～ 平成 29 年 11 月 30 日 | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想案について ・第3回検討委員会における最も評価の高い案について、駅への送迎車両の配置方法や人が集える広場空間の配置など、検討委員会における様々な意見も併せて、市民意見募集を実施した。 |
| 第4回検討委員会 平成 30 年 1 月 23 日 | 近鉄四日市駅周辺基本構想案について ・市民意見を踏まえた近鉄四日市駅周辺整備基本構想案について意見交換を行った。 JR 四日市駅周辺の機能配置方針について ・2 案の JR 四日市駅の機能配置方針案について意見交換を行った。 |
| 第5回検討委員会 平成 30 年 8 月 7 日 | JR 四日市駅周辺の機能配置方針について ・第 4 回検討委員会の意見を踏まえ、新たな機能配置方針案を追加し、意見交換を行った。 |
| 【地元説明会(JR 四日市駅)】 平成 30 年 10 月 17 日 | JR 四日市駅周辺の機能配置方針について ・第 5 回検討委員会における最も評価の高い案について、検討委員会における様々な意見も併せて地元に対する説明会を行い、意見交換を行った。 |
| 第6回検討委員会 平成 30 年 11 月 19 日 | JR 四日市駅周辺の機能配置方針について ・第 5 回検討委員会における最も評価の高い案をブラッシュアップした機能配置方針案について意見交換を行った。 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想とりまとめ ・これまでの検討委員会で検討した内容を踏まえ、近鉄四日市駅及び JR 四日市駅の周辺整備基本構想についてとりまとめに向けた意見交換を行った。 |