

第 2 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 1 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. 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4

平成 29 年 7 月 10 日（月）

■第1回検討委員会 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
近鉄四日市駅	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場に人が集える環境空間は重要な要素である。 駅を降りるとまずは人のための空間があり、その向こうで公共交通に乗換えるヨーロッパ型の空間構成が望ましい。 百貨店は車で来店するお客様が多く、駐車場への配慮が必要である。 中央通り側に人が流れるよう環境を整備し、駅周辺全体にいかに賑わいを出すかが課題である。 雨天でも回遊しやすい空間形成を検討する必要がある。 東側商店街への動線はふれあいモールの通りである。 中央通りを横断するエレベーター付の歩道橋の整備が必要である。 歩行者動線(特に公共交通機関への動線)のバリアフリー化が必要である。 市の“顔”としてのシンボリックな空間づくりが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 平等性を考慮すれば多くの方が乗り降りするバスをできるだけ駅の近くに置くほうが効率的である。 通過交通の排除が必要である。 交通機能が近くにあることで商店街等中心市街地の活性化に繋がるのでは。 バス機能の集約化による乗り継ぎ利便性・分かりやすさの改善が必要である。 1アクションで乗り継ぎできる空間づくりが必要である。 駅西広場の動線の錯綜を解消する必要がある。 駅西広場出口の信号制御を改善できないか。 駅西バス乗場と東バス乗場でのバス待ち行列と歩行者との棲み分けを検討する必要がある。 バスプールや観光バスの送迎スペースへの対応も課題である。 公共交通と一般車の分離と分かりやすい駅前広場を検討する必要がある。 現在のタクシー駐車台数を確保してほしい。 多層化の検討も必要である。 公共交通と送迎需要に対するバランスのよい機能配置検討が必要である。 	—
中央通り	<ul style="list-style-type: none"> 高架下から西側の市民公園への歩道が狭いが、市民広場等の空間をうまく活用してまちづくりをすべきである。 若い層を中心とした新しい居住者が増えているため、居住者にとっても憩える空間が中央通りにできるとよい。 小さな子供やお年寄りも楽しめる空間づくりが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央通りの緑地空間の周りにバスを配置して結節機能強化と並木空間を活用する必要がある。 近鉄四日市駅付近の信号交差点による乗り継ぎ動線等のバリアの解消する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 並木空間のカラス、ムクドリ対策が必要 イベントが開催できる空間や歩行空間として並木空間を活用してはどうか。 3車線の道路がスムーズ走れる反面、走っていて危なさを感じる。 必要以上に車道が広いため、西側の市民広場回りまでも含めて市民が集える場所として利用転換できるとよい。
市駅 JR四日市	<ul style="list-style-type: none"> 賑わいの創出が必要(近鉄駅～JR駅までの連続的賑わい) 	<ul style="list-style-type: none"> バス機能の集約化と近鉄四日市駅前広場との交通機能連携を検討 	—
その他	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の回遊を、駅前からどうつなげるかを考える必要がある。 中央通り側に人が流れるよう環境を整備し、駅周辺全体に賑わいを出すかが課題である。 わかりやすい案内(サイン)が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全と円滑な交通の確保が大前提であるが交通規制はかけないほど良い。 高齢者の免許証返納が増加しており、公共交通機関充実等、高齢者の移動への対応が求められている。 来訪者にとって分かりやすい環境整備の検討が必要である。 	



まとめ	<ul style="list-style-type: none"> ●駅前広場内に人が集える空間を創出し、駅周辺全体の賑わいや回遊性を向上させる検討が必要である。 ●都心居住者が日常的に憩える環境空間のあり方を検討 ●日常的に利用する人だけでなく、初めての来訪者にも分かりやすく配慮した検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●限られた駅前空間を公平性や平等性を担保しながら、交通機能をどのように配分していくのか議論が必要である。 ●歩行者、自転車、自動車、公共交通等様々な移動手段をどこまで分離してどこまでシェアが可能か、合理的・円滑にシェアできる可能性の議論が必要である。 ●市全体の将来を見据え、公共交通を優遇する駅の姿や歩いて暮らせるまちづくりとして検討すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ●中央通りの並木空間の有効活用と車道空間の利用転換を検討する必要がある。 ●空間のシェアを可能とするためにも、カラス・ムクドリの問題に対し何等かのアクションが必要である。
-----	---	---	--

【近鉄四日市駅】

【視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】

- ・ 駅前広場に人が集える環境空間は重要な要素である。
- ・ 駅を降りるとまずは人のための空間があり、その向こうで公共交通に乗換えるヨーロッパ型の空間構成が望ましい。
- ・ 百貨店は車で来店するお客様が多く、駐車場への配慮が必要である。
- ・ 中央通り側に人が流れるよう環境を整備し、駅周辺全体に賑わいをいかに出すかが課題である。
- ・ 雨天でも回遊しやすい空間形成を検討する必要がある。
- ・ 東側商店街への動線はふれあいモールの通りである。
- ・ 中央通りを横断するエレベーター付の歩道橋の整備が必要である。
- ・ 歩行者動線(特に公共交通機関への動線)のバリアフリー化
- ・ 市の“顔”としてのシンボリックな空間づくりが必要である。

【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】

- ・ 平等性を考慮すれば多くの方が乗り降りするバスをできるだけ駅の近くに置くほうが効率的である。
- ・ 通過交通の排除が必要である。
- ・ 交通機能が近くにあることで商店街等中心市街地の活性化に繋がるのでは。
- ・ バス機能の集約化による乗り継ぎ利便性・分かりやすさの改善が必要である。
- ・ 1アクションで乗り継ぎできる空間づくりが必要である。
- ・ 駅西広場の動線の錯綜を解消する必要がある。
- ・ 駅西広場出口の信号制御を改善できないか。
- ・ 駅西バス乗場と東バス乗場でのバス待ち行列と歩行者との棲み分けを検討する必要がある。
- ・ バスプールや観光バスの送迎スペースへの対応も課題である。
- ・ 公共交通と一般車の分離と分かりやすい駅前広場の検討する必要がある。
- ・ 現在のタクシー駐車台数を確保してほしい。
- ・ 多層化の検討も必要である。
- ・ 公共交通と送迎需要に対するバランスのよい機能配置検討が必要である。

【視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】

- ・ 若い層を中心とした新しい居住者が増えているため、居住者にとっても憩える空間が中央通りにできるとよい。
- ・ 小さな子供やお年寄りも楽しめる空間づくり

【視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上】

- ・ 並木空間のカラス、ムクドリ対策が必要
- ・ イベントが開催できる空間や歩行空間として並木空間を活用してはどうか。

【視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】

- ・ 高架下から西側の市民公園への歩道が細いが、市民広場等の空間をうまく活用してまちづくりをすべきである。

【視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上】

- ・ 3車線の道路がスムーズ走れる反面、走っていて危なさを感じる。
- ・ 必要以上に車道が広いと、西側の市民広場辺りまでも含めて市民の集える場所として利用転換できるとよい。

【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】

- ・ 中央通りの緑地空間の周りにバスを配置して結節機能強化と並木空間の活用
- ・ 近鉄四日市駅付近の信号交差点による乗り継ぎ動線等のバリアの解消する必要がある。





【視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】

- ・ JR 駅周辺にも賑わいの創出が必要

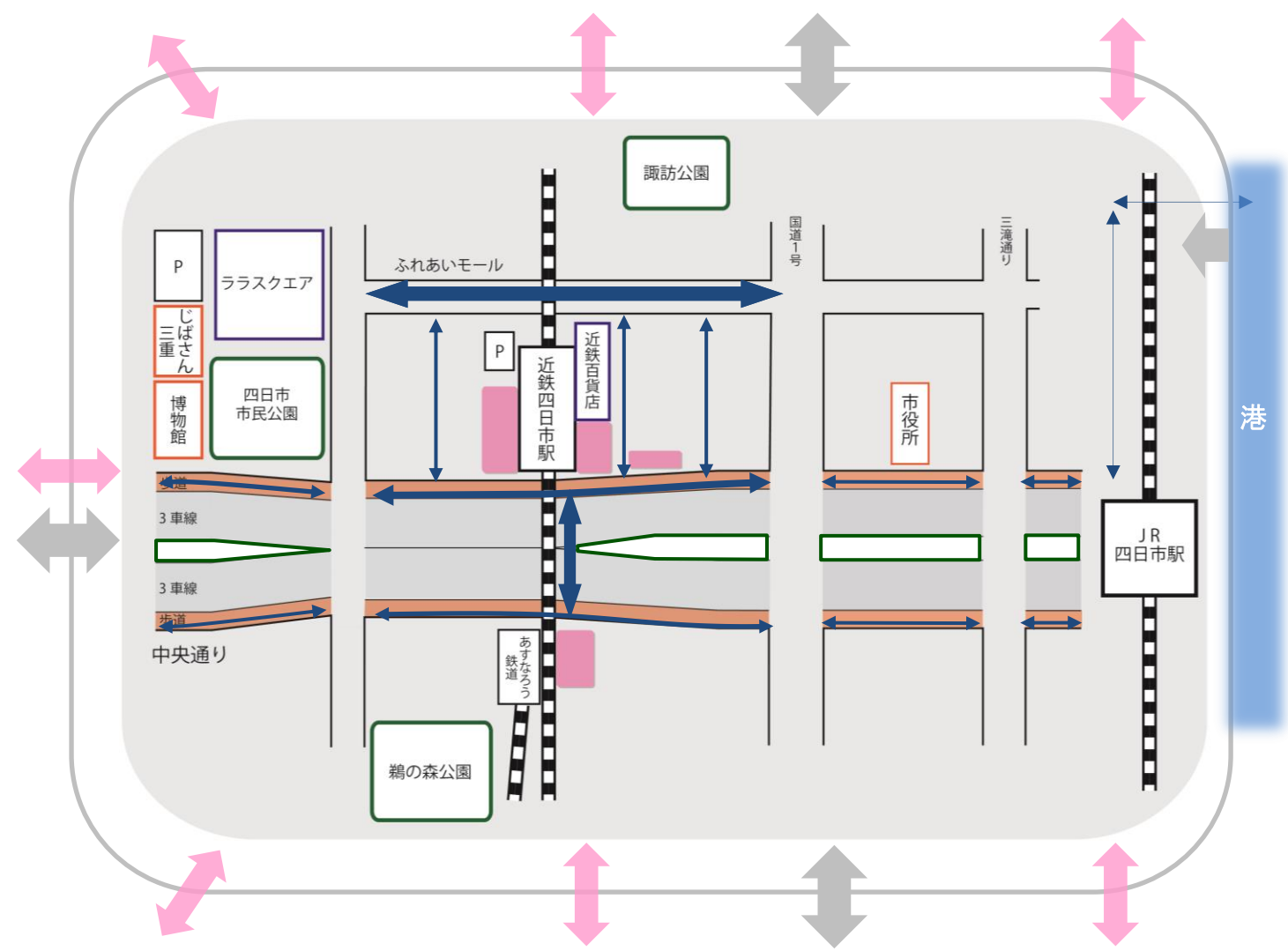
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】

- ・ JR 駅前広場空間を有効活用し、近鉄駅周辺の交通機能と連携

2. 近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性

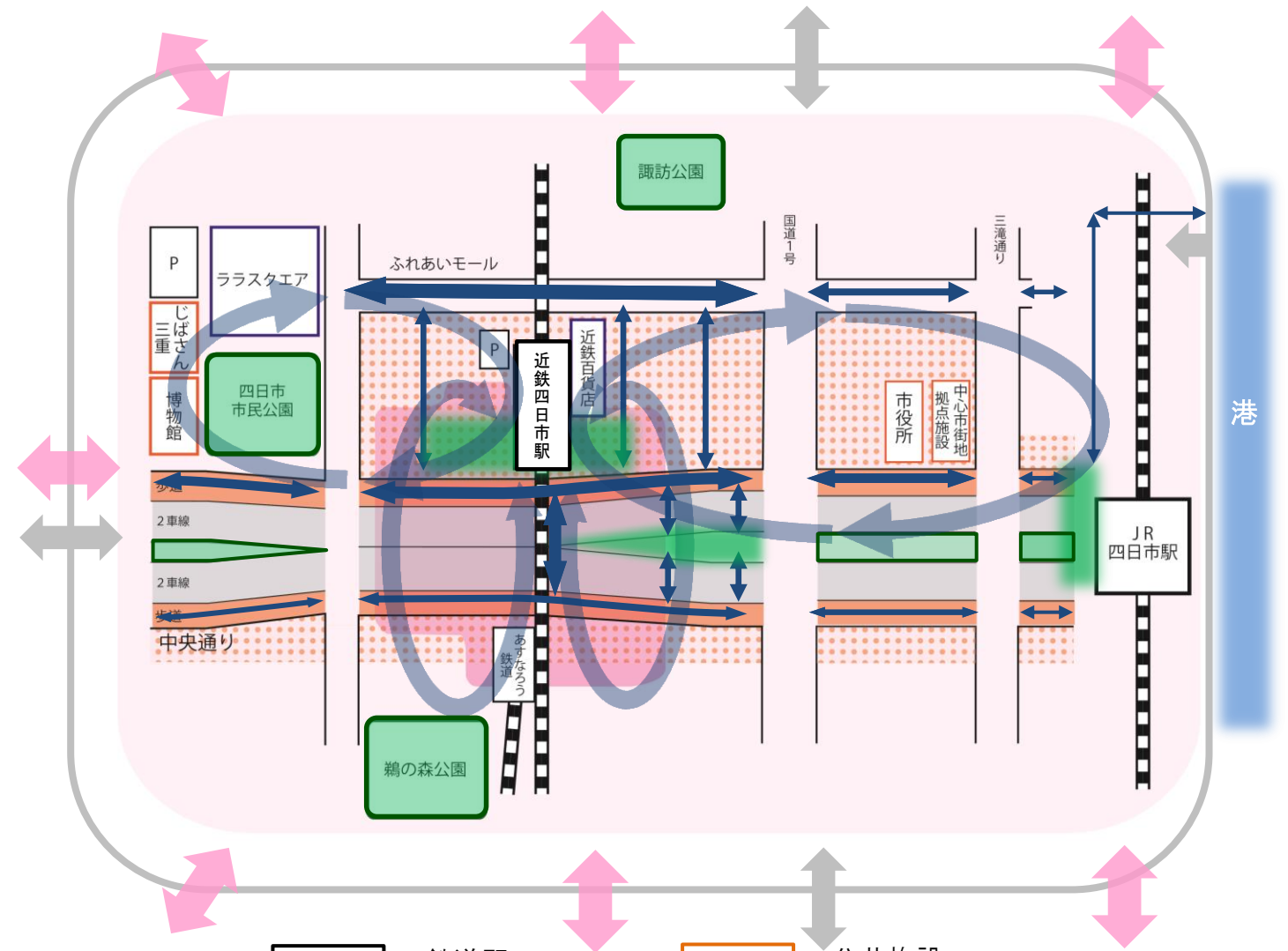
検討の視点	基本的な方向性
視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ふれあいモールの賑わいに加えて、中央通り側に広場空間を配置し、全体として駅周辺の回遊性の向上を図る。 来訪者にとってわかりやすく回遊しやすい空間形成を行うとともに、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を行う。
視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄四日市駅前の3つの駅前広場空間と中央通り空間を活用し、機能の集約化や乗継利便性・快適性の向上、交通モードの分離等による交通結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

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
- 一般交通
- 公共交通

将来の基本的な方向性(イメージ図)

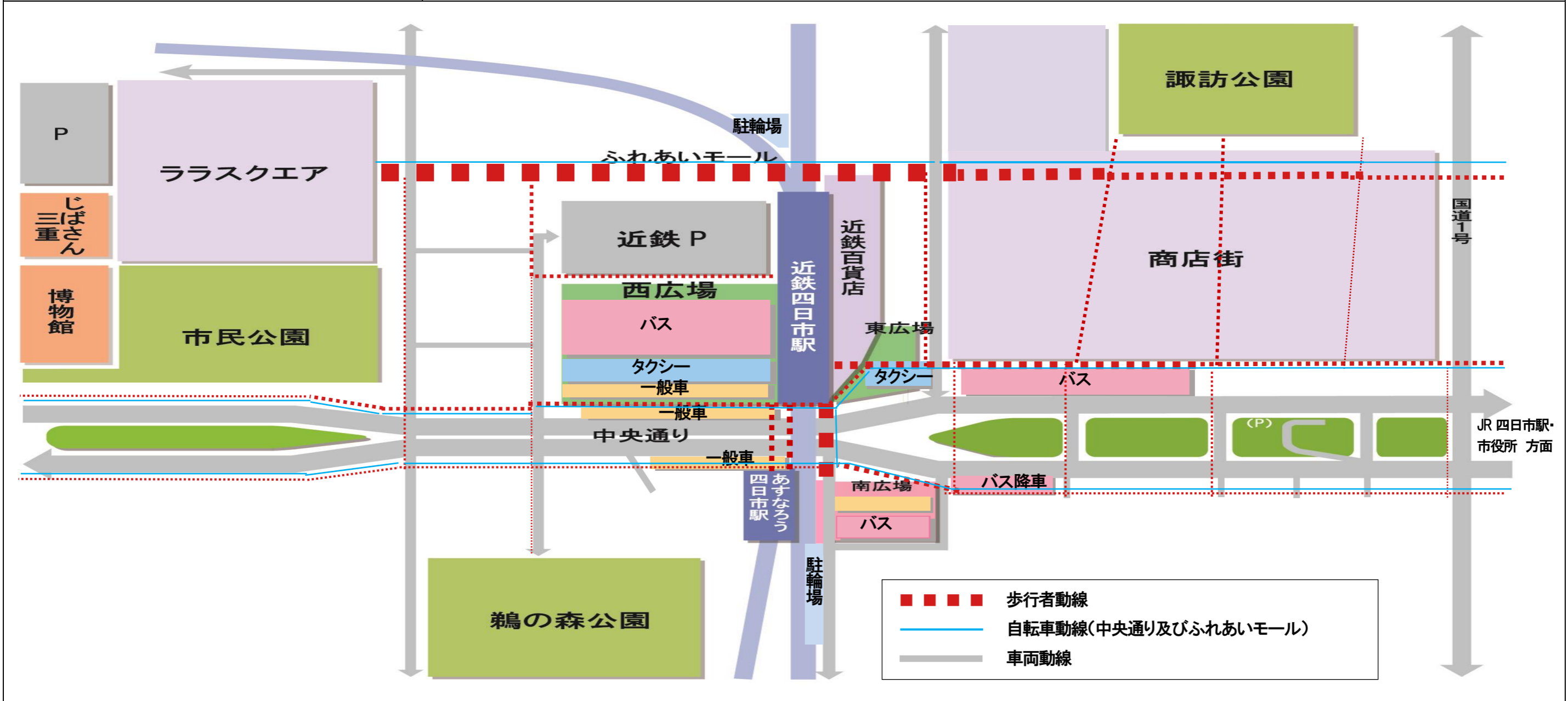


- 鉄道駅
- 公共施設
- 商業施設
- 公園等
- 交通結節機能強化
- 広場空間
- 歩行者の回遊
- 回遊性の向上
- 公共交通
- 一般交通
- 土地利用の活性化

近鉄四日市駅周辺の現状と動線図

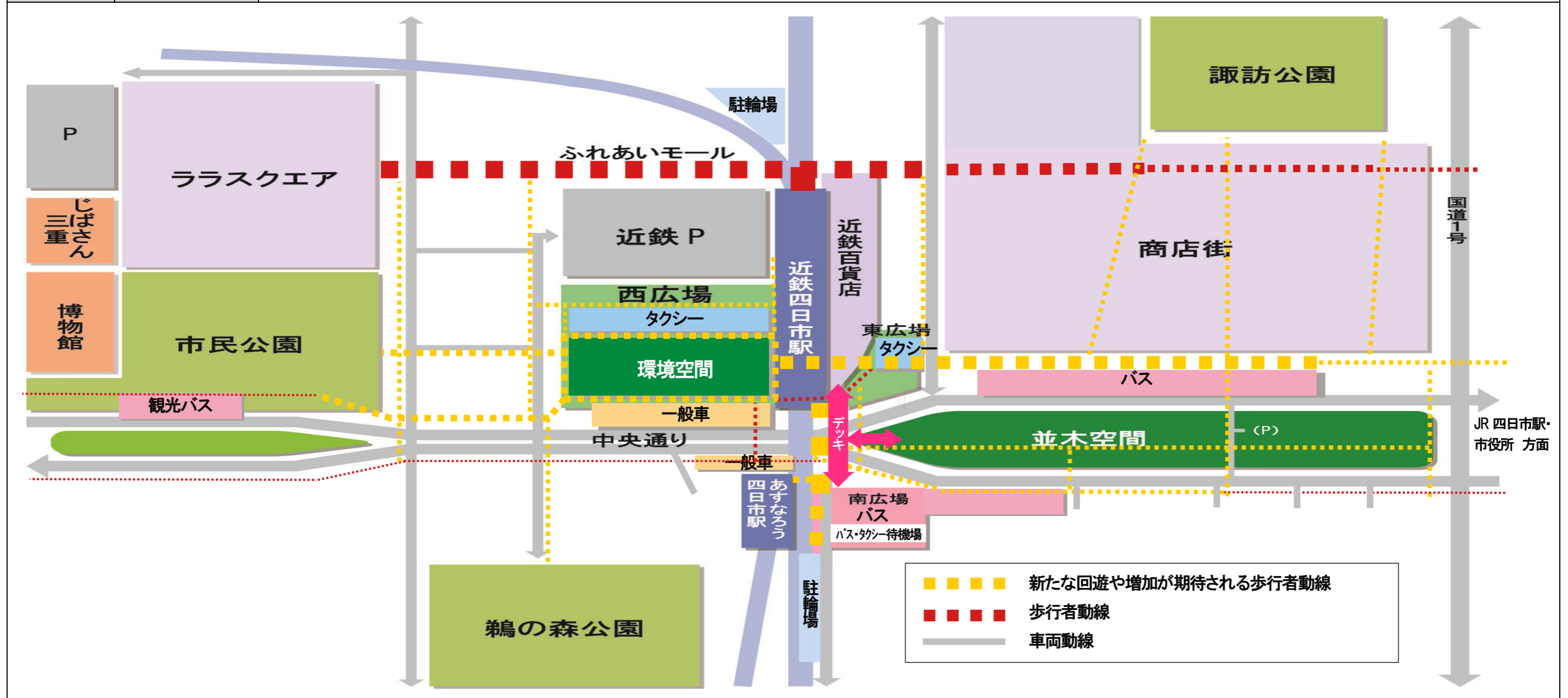
現状

<p>視点①:賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆近鉄四日市駅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。
<p>視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆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多くの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。
<p>視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆中央通りは楠の並木など良好な景観がある。 ◆車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。



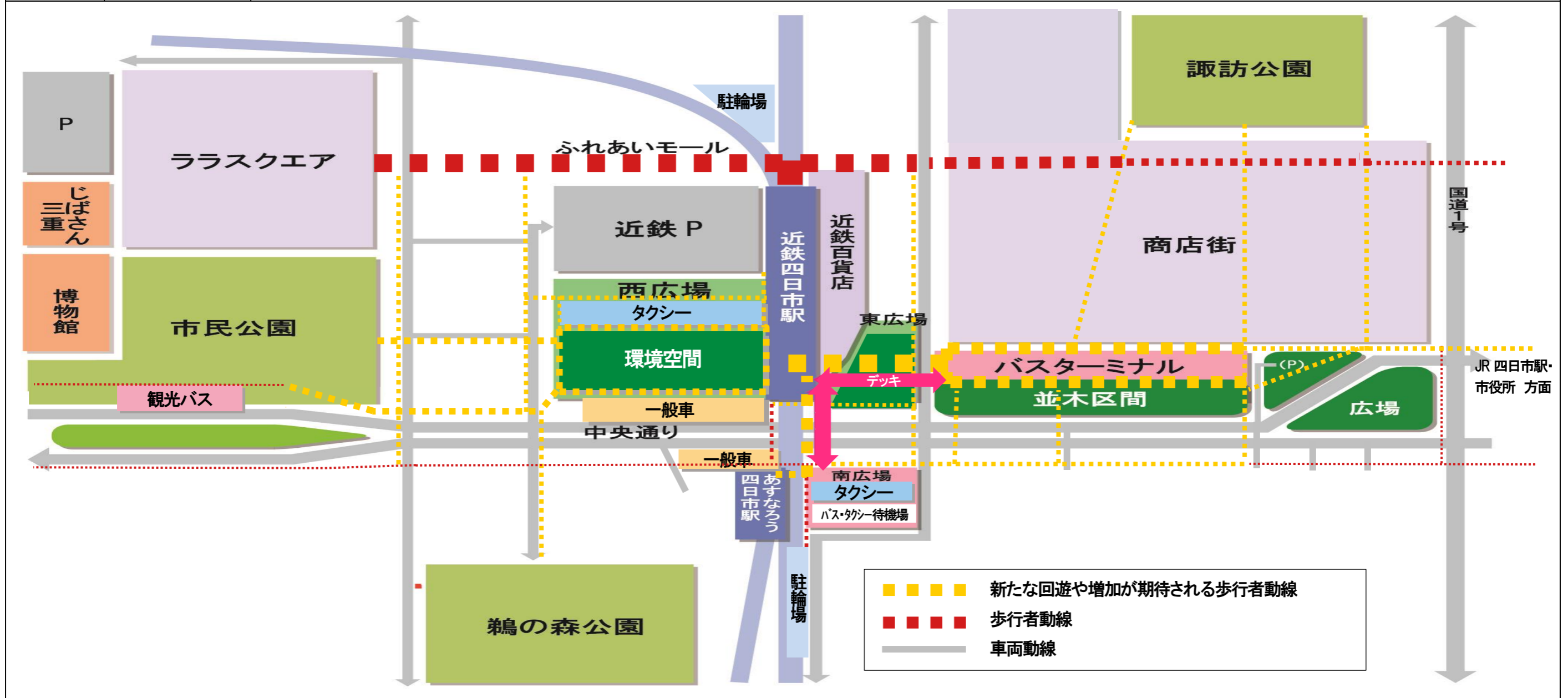
近鉄四日市駅周辺 機能配置方針 【案 No.1】：バス2箇所集約型

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	
機能配置方針	視点①	・西広場に広場空間(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。	
	視点②	バス	・バス乗車場を中央通り沿道(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。 ・観光バス乗降場を中央通り沿道(市民公園前)に配置。
		タクシー	・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。
		一般車	・一般車乗降場を中央通り沿道の西広場及び中央通り高架下南側に配置し、駅東西からの送迎需要に円滑に対応する。
視点③	・楠の並木空間を駅直近まで拡張し、ペデスト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。 ・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。		



近鉄四日市駅周辺 機能配置方針 【案 No. 2】：バス中央通り集約型

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	
機能配置方針	視点①	・西広場及び東広場に広場空間(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。	
	視点②	バス	・バス乗降場を商店街前の中央通り北側車道部に1箇所を集約配置し、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。 ・ペデストリアンデッキを設置し、駅とバスターミナルと接続することで鉄道との乗継利便性を確保。 ・観光バス乗降場を中央通り沿道(市民公園前)に配置。
		タクシー	・タクシー乗降場を西広場と南広場の駅東西の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。
		一般車	・一般車乗降場を中央通り沿道の西広場及び中央通り高架下南側に配置し、駅東西からの送迎需要に円滑に対応する。
視点③	・楠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。 ・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。 ・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。		



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	
機能配置方針	視点①	・中央通り上のペデスト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。	
	視点②	バス	・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。 ・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。 ・観光バス乗降場を中央通り沿道(市民公園前)に設置。
		タクシー	・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。
		一般車	・一般車乗降場を商店街前の中央通り沿道及び中央通り高架下南側、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。
視点③	・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。 ・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、歩行空間やバス待ち空間等として利用転換。		



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 箇所集約型】	案 No.2【バス中央通り集約型】	案 No.3【バス西口広場集約型】	
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	
機能配置方針図					
<p>現状に対する評価 (◎著しく改善 ○改善 △現状 ×現状より悪い)</p> <p>【視点①】 賑わい・もてなし空間の創出 回遊性の向上</p> <p>【視点②】 まちづくりと連動した 交通機能の配置</p> <p>【視点③】 中央通りを活用した空間の 魅力向上</p>	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	
	乗り継ぎ	鉄道 ⇄ バス	△ 駅直近の西バスのりばが無くなる	◎ デッキにより乗り継ぎ利便性向上	◎ 駅直近にバスを集約
		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	◎ 西広場内に配置	◎ 西広場内に配置	△ 駅直近での西⇒東への送迎需要への対応
		バス ⇄ バス	○ 2箇所を集約	◎ 1箇所を集約	◎ 1箇所を集約
	バスのわかりやすさ	○ 2箇所を集約	◎ 1箇所を集約	◎ 1箇所を集約	
	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	
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	