

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）

－ 目 次 －

1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について 1
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）の考え方と検討委員会での主な意見 2
3. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案） 3

平成 29 年 11 月

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会

1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について

【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四日市駅周辺の中心市街地は、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。

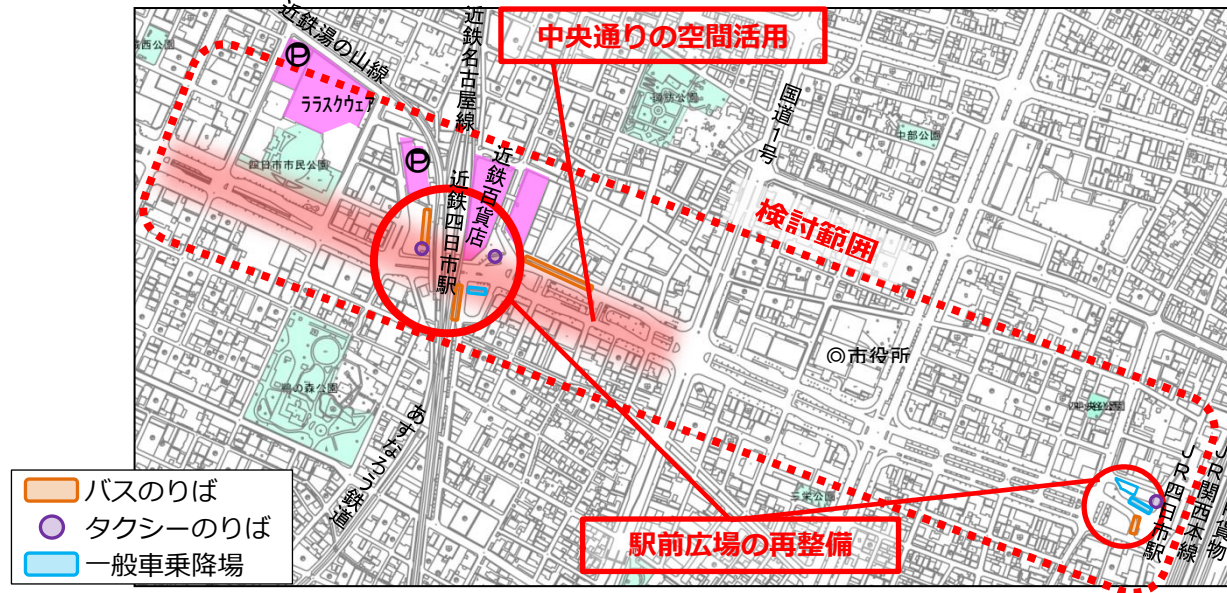
四日市市の公共交通網は、名古屋や伊勢、大阪などと結ばれた幹線鉄道網や市内各地域と結ばれたバス網やあすなろう鉄道などが近鉄・JR四日市駅を中心として形成されています。鉄道やバスの乗降客だけでも1日で6万人と多くの人々が両駅を経由して活動しており、**駅を中心とした効率的で快適な交通機能の配置**が求められています。

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、検討を進めています。

【近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲】

近鉄四日市駅並びにJR四日市駅周辺の整備について、中央通りの空間も活用しながら下図の点線区域を検討範囲として検討を進めています。



【検討の視点】

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」

四日市市への来訪者や中心市街地へ訪れる市民が、**楽しく過ごせる賑わい空間**を創出するとともに、まちなかの様々なサービス施設を**快適に利用できる空間づくり**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・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、**快適に利用できる駅前空間づくり**を目指します。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」

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**を目指します。

■近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会について

学識者や交通・商業関係者、市民・利用者、市で構成される『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会』において基本構想の検討を進めています。

	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案の機能配置案を提案し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について 第2回検討委員会で提案した3案についてブラッシュアップ等を行った機能配置案について意見交換を行った ↓ 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、市民意見募集を行うこととする。

※第4回検討委員会以降で機能配置を確定し、概算事業費なども含めた基本構想を検討していく予定です。

※検討委員会の議事録等の詳細は市のホームページ（下記URL参照）にて公開しています。
<http://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/genre/1496899743699/index.html>

2. 近鉄四日市駅周辺整備基本構想（案）の考え方と検討委員会での主な意見

基本構想（案）の考え方	委員会での主なご意見
視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」	
<p>【①広場空間】 ・これまでの交通機能を主とした駅前から、<u>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</u>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。</p>	<p>◇単なる交通機能のみではなく、四日市の顔となるような人が集える広場空間が必要である。 ◇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。 ◇大四日市まつり等の際に広くイベントスペースとして活用するなど、様々な仕掛けができる。 ◇駅直近の交通利便性を考慮して、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ないか。</p>
<p>【②高架下通路】 ・<u>東西の広場空間と一体的に利用</u>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。</p>	<p>◇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が期待できる。</p>
<p>【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、<u>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</u>します。</p>	<p>◇歩行者用デッキにより安全を確保しながら人が移動しやすくなるので、設置するべきである。 ◇歩行者用デッキの幅など使いやすい構造を検討すべきである。 ◇地上レベルの人の動線のバリアフリー対応も検討が必要。</p>
<p>【④駅周辺】 ・<u>わかりやすい案内表示(サイン計画)</u>により、まちの回遊性を高めます。</p>	<p>◇来訪者(海外客など)にも分かりやすい案内板の表示・設置場所等を検討する必要があるのではないか。</p>
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」	
<p>【⑤バス専用ターミナル】 ・これまで3箇所に分散していた<u>バス乗降場を中央通り北側車道部に集約</u>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、<u>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</u>にします。</p>	<p>◇バス利用者にとって分かりやすくなるため、バス乗降場が一つにまとめることは良い考え方である。 ◇人の横断箇所がターミナル両端の2箇所では少ないのではないか。 ◇塾への送迎や荷捌き車両への対応も検討する必要があるのではないか。</p>
<p>【⑥観光バス】 ・旅行者の需要に対応するため、<u>博物館・市民公園前に観光バス乗降場を配置</u>します。</p>	<p>◇駅の近くにも観光バスの乗降場が必要ではないか。</p>
<p>【⑦タクシー】 ・駅及び街からの乗車需要に対応するため、<u>西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置</u>します。</p>	<p>◇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。 ◇西広場のタクシーと送迎車両を分離してはどうか。</p>
<p>【⑧送迎車両】 ・駅東西からの送迎需要に対応するため、<u>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</u>(ハンディキャップスペースを含む)します。</p>	<p>◇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「送迎車両」をそれぞれ台数を増やしながらかつ約して配置させた方が良いのではないか。</p>
<p>【⑨高架下】 ・円滑な道路交通を確保するため、屋根・エレベーターなどを備えた歩行者用デッキを設置して、歩行者と車両を分離するとともに、<u>路肩への駐車を禁止</u>します。</p>	<p>◇現状の送迎需要に対応するために、安全に縦列停車できるスペースを設置した方が良いのではないか。 ◇駐停車禁止にすることにより、駅周辺に無断で駐停車が行われ、中央通りの交通の混乱が危惧される。 ◇送迎車両等は駐停車禁止として、バスの降車場等に活用した方が良いのではないか。</p>
視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」	
<p>【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、<u>まちの都市景観の軸としての一体的な空間を形成</u>します。</p>	<p>◇楠の並木を保全しながら、バスの待ち空間や屋根等の設置などの検討が必要である。 ◇市内イベント等の空間など様々な活用を想定する必要がある。</p>
<p>【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、<u>駅東側の車道を南側に集約</u>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。</p>	<p>◇高架下路肩を駐停車禁止にすることにより、駅周辺に無断で駐停車が行われ、中央通りの交通の混乱が危惧される。</p>

3. 近鉄四日市周辺整備基本構想（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」

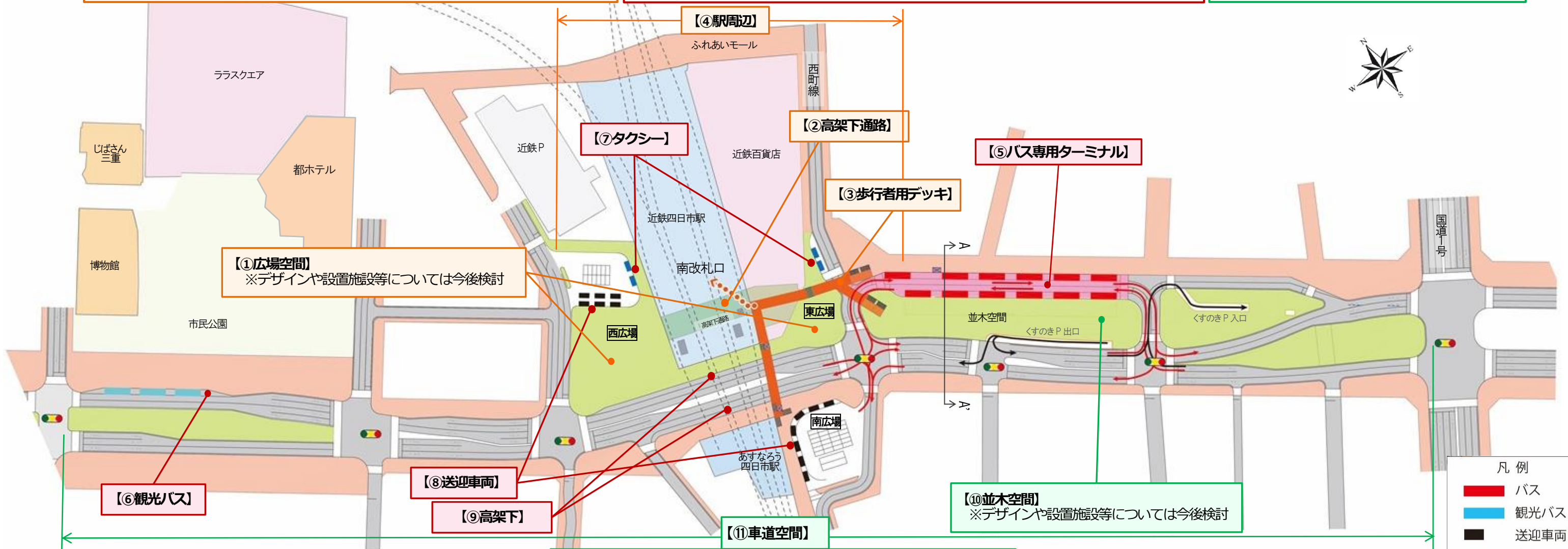
- 【①広場空間】
これまでの交通機能を主とした駅前から、人々の待ち合わせや、憩いの場となる空間を西広場・東広場に確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
- 【②高架下通路】
東西の広場空間と一体的に利用することで、駅周辺の滞留機能の向上や東西の回遊性を高めます。
- 【③歩行者用デッキ】
駅からバス専用ターミナル・南広場へ快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応した歩行者用デッキを設置します。
- 【④駅周辺】
わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

視点②：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広場空間】
※デザインや設置施設等については今後検討

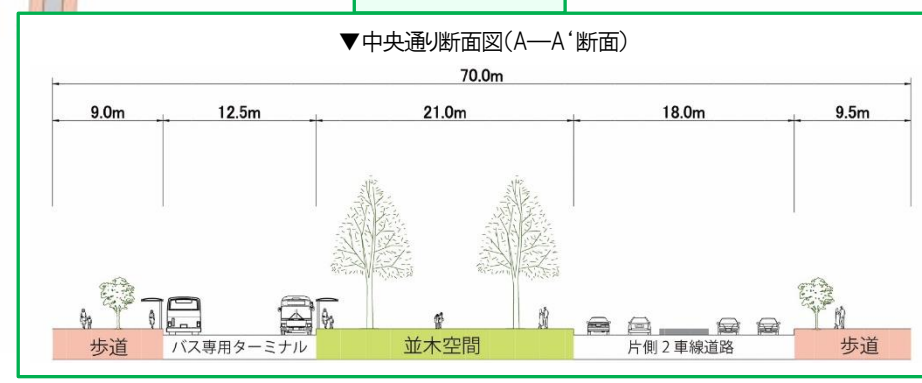
【⑩並木空間】
※デザインや設置施設等については今後検討

凡例

- バス
- 観光バス
- 送迎車両
- タクシー
- 信号処理

▼交通機能の配分検討案

交通機能の区分	西広場	東広場	南広場	商店街前	合計(台)
バス乗降場	-	-	-	12	12
バス待機場	-	-	2	-	2
タクシー乗降場	2	2	-	-	4
タクシー待機場	12	-	24	-	36
送迎車両	6	-	7	-	13
観光バス	-	-	-	-	3



凡例

- 計画線
- バス動線
- 地下駐車場出入動線

概算事業費規模：50億円程度
※詳細な検討を進める過程で精査します。

【参考】近鉄四日市駅周辺の現状

