

## 第5回 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会資料

### 参考資料

#### － 目 次 －

1. 第4回検討委員会で提示した機能配置案【No.1案】(参考詳細図) . . . . . 1
2. 第4回検討委員会で提示した機能配置案【No.2案】(参考詳細図) . . . . . 2
3. JR四日市駅駅前広場の交通量と機能配置 . . . . . 3
4. JR四日市駅の機能配置案の比較 . . . . . 4

平成30年8月7日(火)



1. 第4回検討委員会で提示した機能配置案【No.1案】(参考詳細図)

No.1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。  
 ・駅前で定期的・開催される「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。

**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」**

【②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。

【③バス】  
 ・バス乗降場は駅北側に配置し、バス待機場は、現状(15台)より多い18台を確保し、空間の制約が多い近鉄四日市駅の交通機能連携を図る。

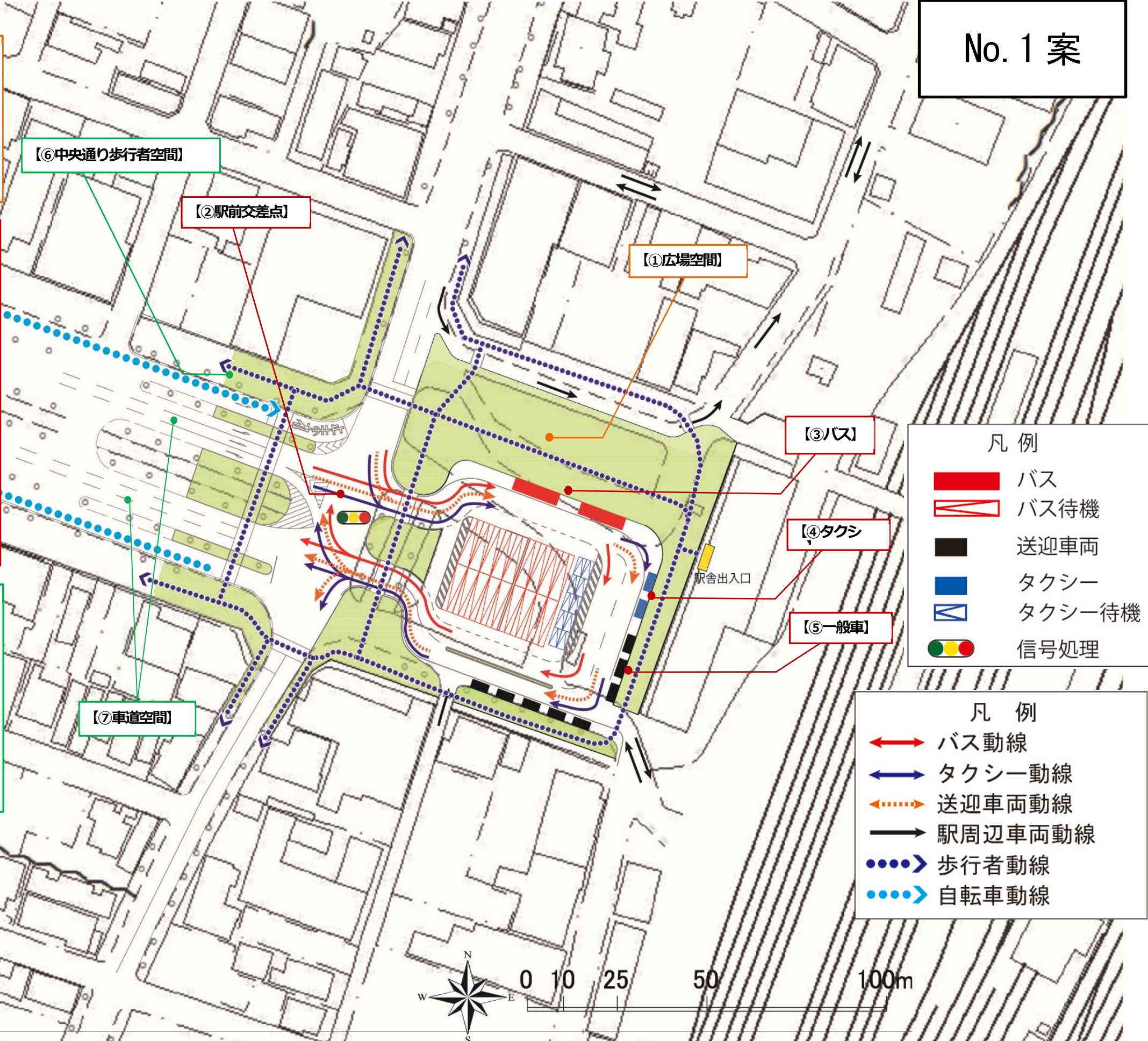
【④タクシー】  
 ・タクシー乗降場は駅舎前に現状と同様の2台を配置。  
 タクシー待機場はバス待機場所の東側に10台を配置。

【⑤一般車】  
 ・これまで駅前広場北側に配置されていた K&R スペース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。

**視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上  
「魅力化」**

【⑥中央通り歩行者空間】  
 ・中央通りは現状と同様の構造を維持し、これまでの楠並木の景観軸を維持。

【⑦車道空間】  
 ・中央通りは現状と同様の構造を維持し、駅前広場への出入口動線を分かりやすくしたことで、これまでよりもスムーズな交通処理が期待される。



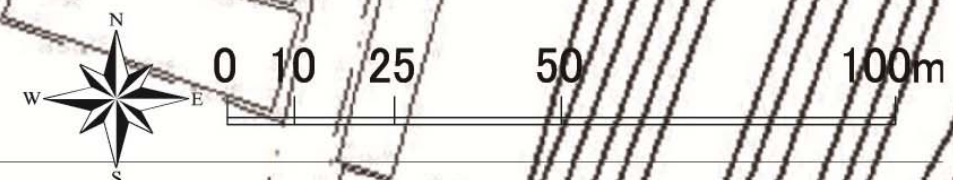
凡例

- バス
- バス待機
- 送迎車両
- タクシー
- タクシー待機
- 信号処理

凡例

- バス動線
- タクシー動線
- 送迎車両動線
- 駅周辺車両動線
- 歩行者動線
- 自転車動線

交通機能の設定	現況	計画案
バス乗降場	2	2
バス待機場	13	18
タクシー乗降場	2	2
タクシー待機場	9	10
送迎車両	21	8
観光バス	-	-





## 2. 第4回検討委員会で提示した機能配置案【No. 2案】(参考詳細図)

No. 2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】
- 駅前広場への出入り口を1箇所に集約し、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。
  - 駅前で定期的に開催される「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。

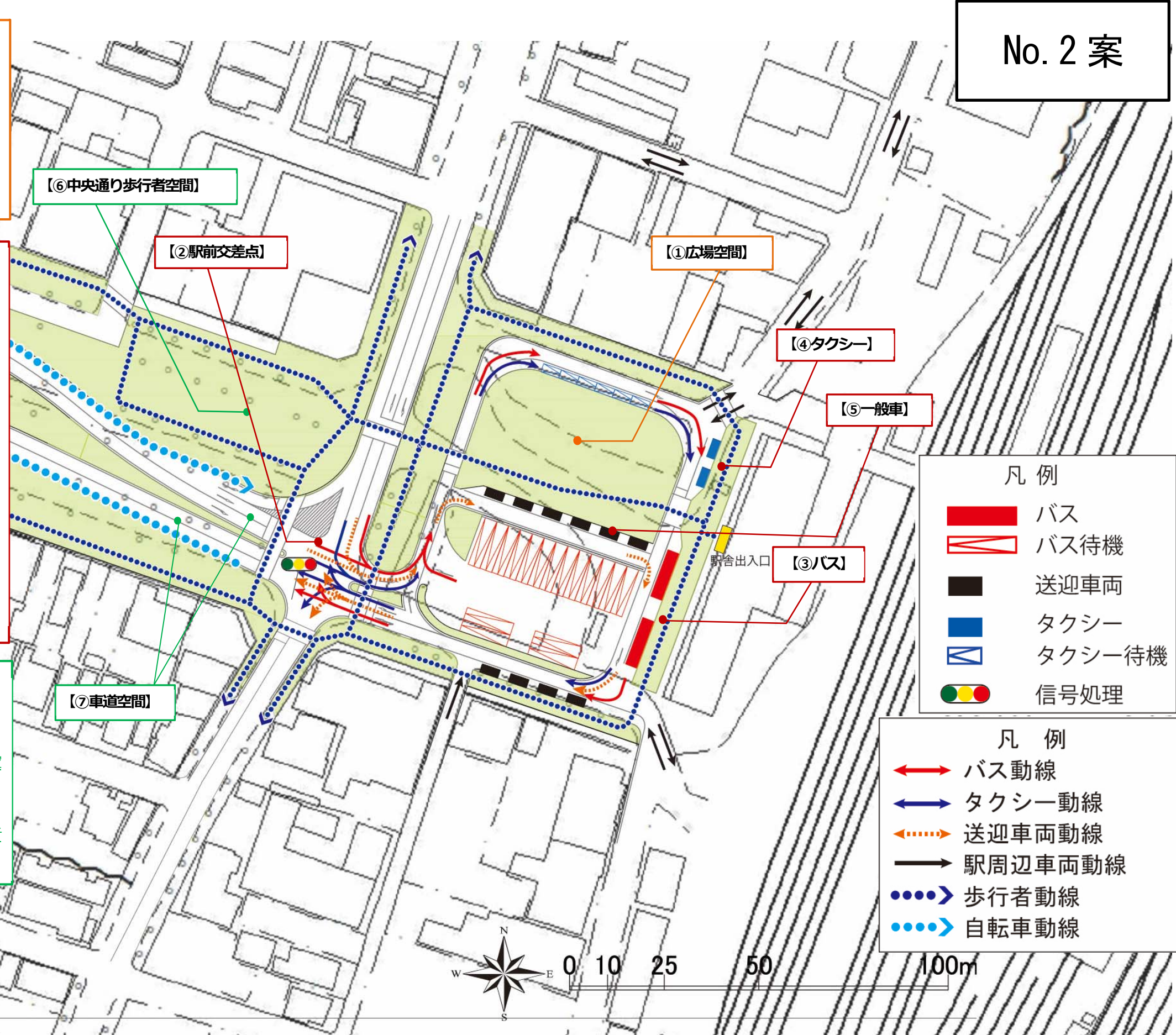
### 視点②：まちづくりと連動した交通機能配置 「交通機能強化」

- 【②駅前交差点】
- 中央通り車道空間の改変により、これまで複雑な駅前広場への出入り口交差点を1箇所に集約し、安全で分かりやすい駅前広場出入り口へと改善。
- 【③バス】
- バス乗降場を駅舎側(東側)に配置。バスの待機場は、現状の15台を確保し、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。
- 【④タクシー】
- 広場北側に待機場を配置。タクシー待機場は乗降場の西側に**6台を配置**。
- 【⑤一般車】
- 一般車は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。また、**広場空間に乗り付けることで、歩行者を広場へ誘導する配置**。

### 視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「魅力化」

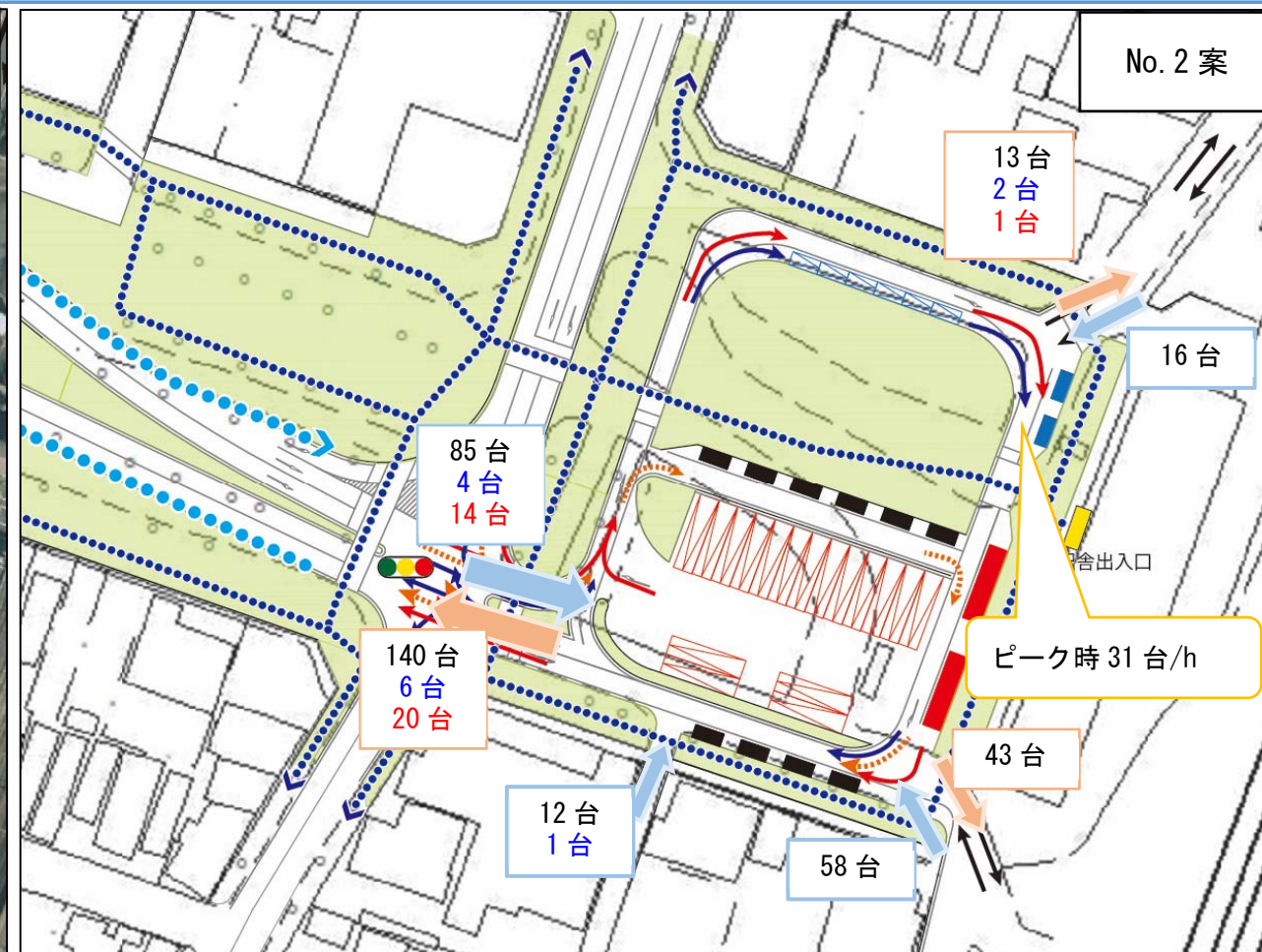
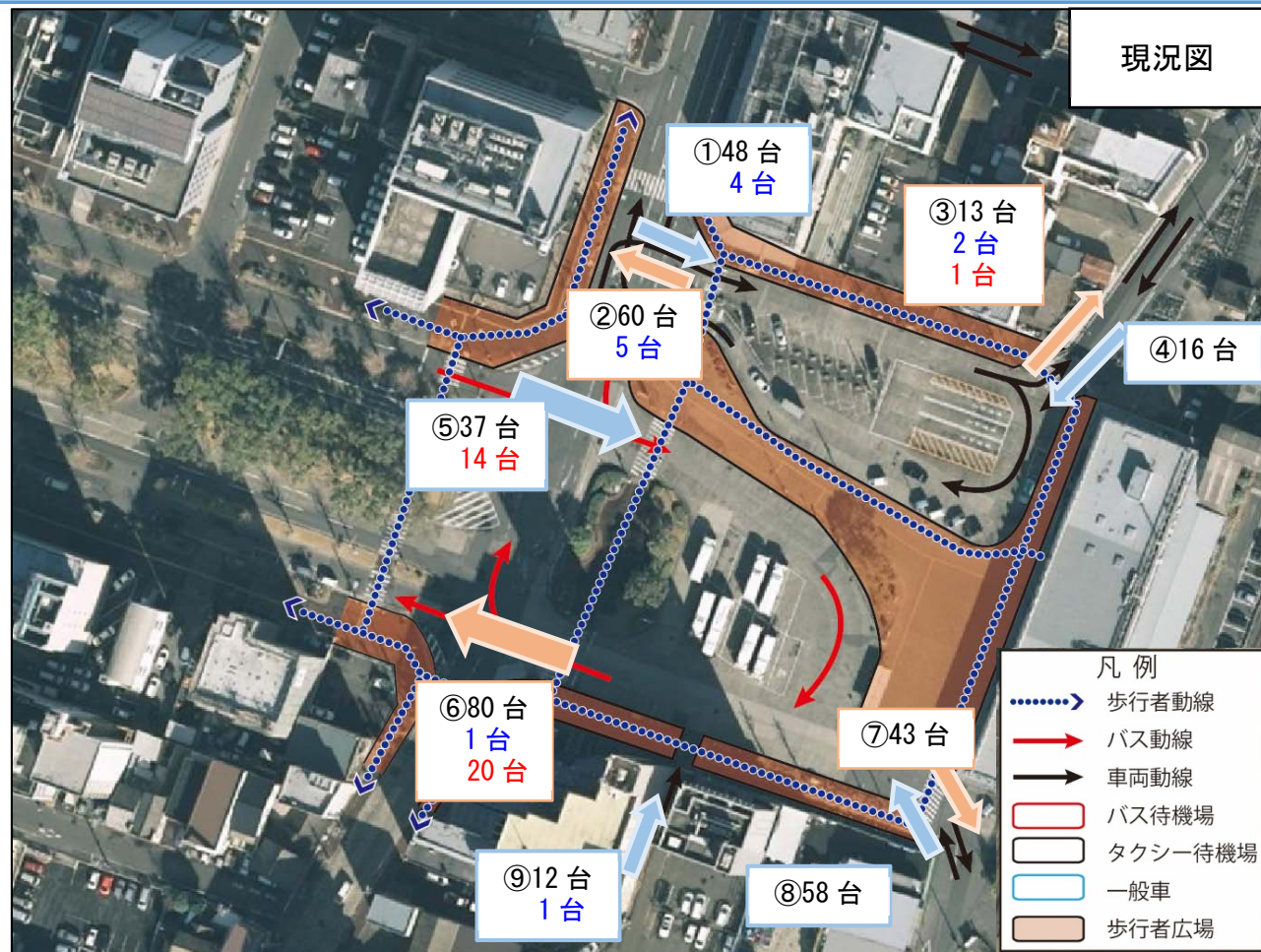
- 【⑥中央通り歩行者空間】
- 中央通り構造の改変、駅前交差点の集約により、**中央通りの歩行者空間を大きく確保**し、駅前広場空間との連続性を確保。
- 【⑦車道空間】
- 車現状の片側3車線を2車線として、南側へシフトさせることで、**歩行者空間として利用転換**する。

交通機能の設定	現況	計画案
バス乗降場	2	2
バス待機場	13	17
タクシー乗降場	2	2
タクシー待機場	9	6
送迎車両	21	10
観光バス	-	-





### 3. JR 四日市駅駅前広場の交通量と機能配置

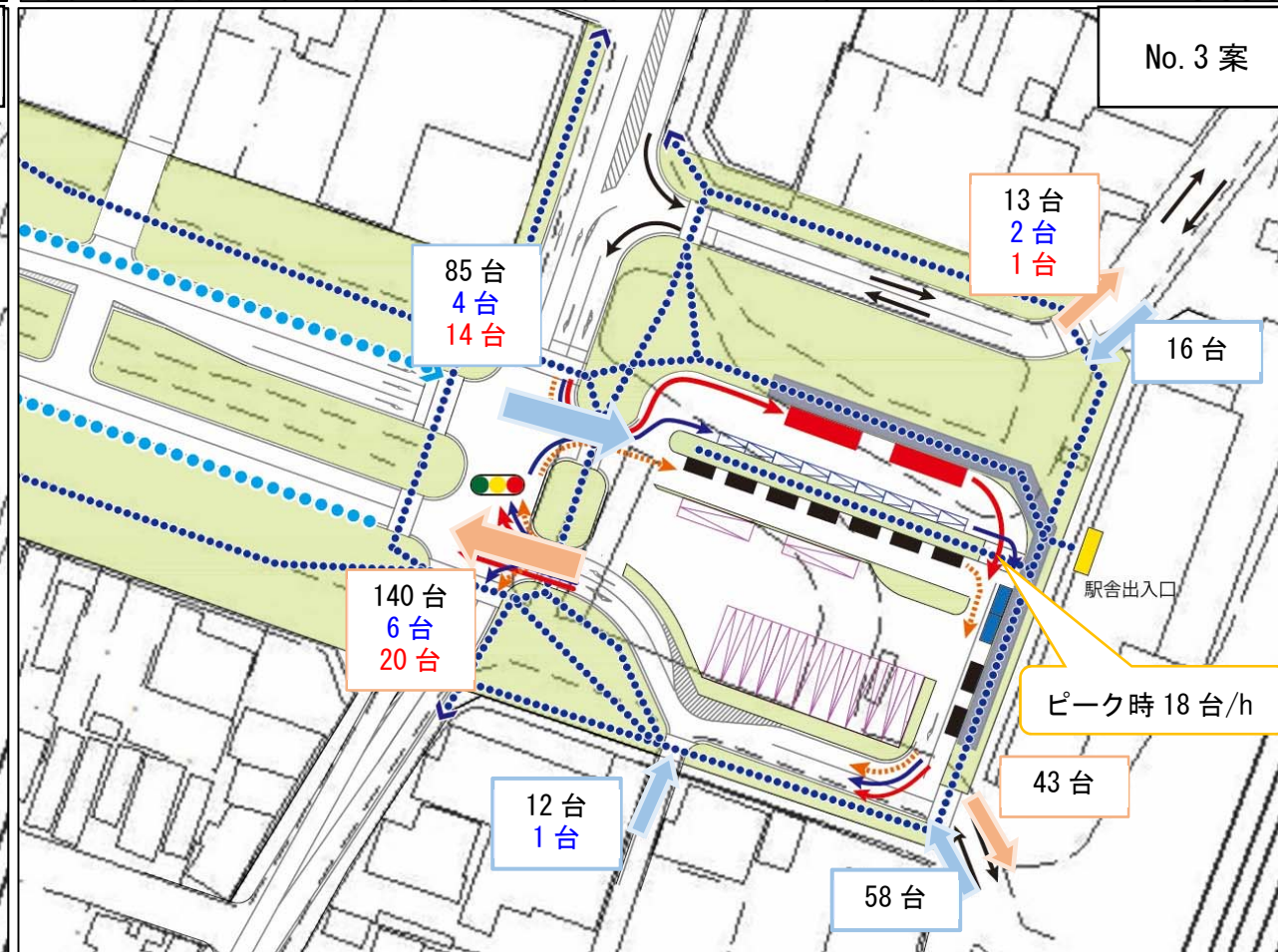
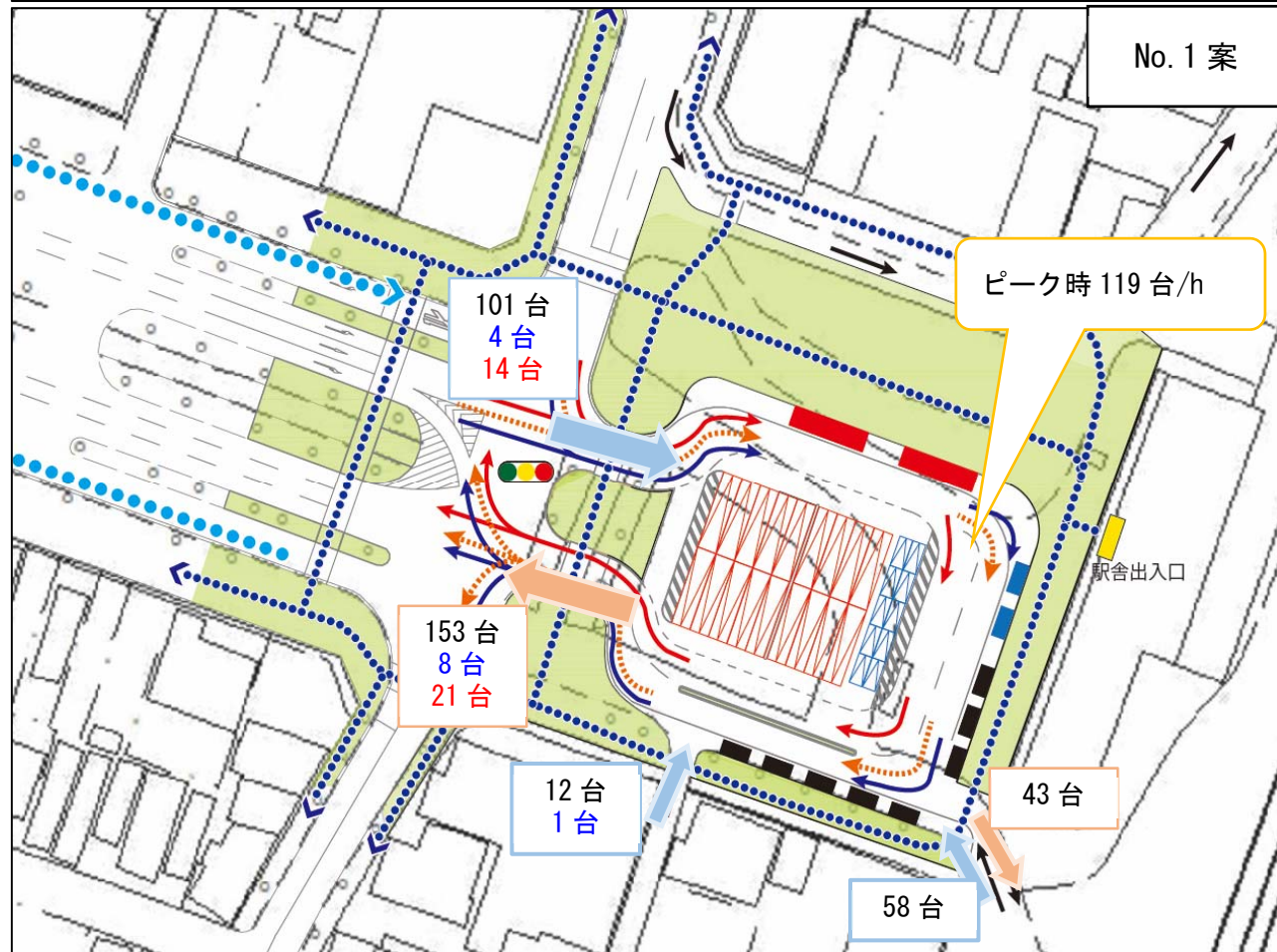


黒字：一般車交通量  
(貨物車両含む)  
青字：タクシー交通量  
赤字：バス交通量  
※ピークの時間帯が異なるため、数値の合計は一致しない

各地点のピーク時間

①7時台	48台/h
7時台	4台/h
②7時台	60台/h
7時台	5台/h
③16時台	13台/h
16時台	2台/h
16時台	1台/h
④7時台	16台/h
⑤7・8時台	37台/h
7・8時台	14台/h
⑥17時台	80台/h
17時台	1台/h
17時台	20台/h
⑦8時台	43台/h
⑧17時台	58台/h
⑨17時台	12台/h
17時台	1台/h

※一般車・タクシー・バスの合計台数が最も多い時間



凡例

- バス
- バス待機
- 送迎車両
- タクシー
- タクシー待機
- 信号処理
- 屋根

凡例

- バス動線
- タクシー動線
- 送迎車両動線
- 駅周辺車両動線
- 歩行者動線
- 自転車動線



#### 4. JR 四日市駅の機能配置案の比較

項目		No.1 案	No.2 案	No.3 案	
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	2	
バス待機場	13	18	17	13	
タクシー乗降場	2	2	2	2	
タクシー待機場	9	10	6	9	
送迎車両	21	8	10	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