

自動運転導入検討会議

近鉄四日市駅周辺等整備事業について

1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討について	P. 2
2. 近鉄四日市駅周辺の現状	P. 3
3. JR四日市駅周辺の現状	P. 4
4. 現状と課題	P. 5
5. 近鉄四日市駅周辺整備基本構想	P. 6
6. JR四日市駅周辺整備基本構想	P. 7

令和元年10月4日

都市整備部

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。

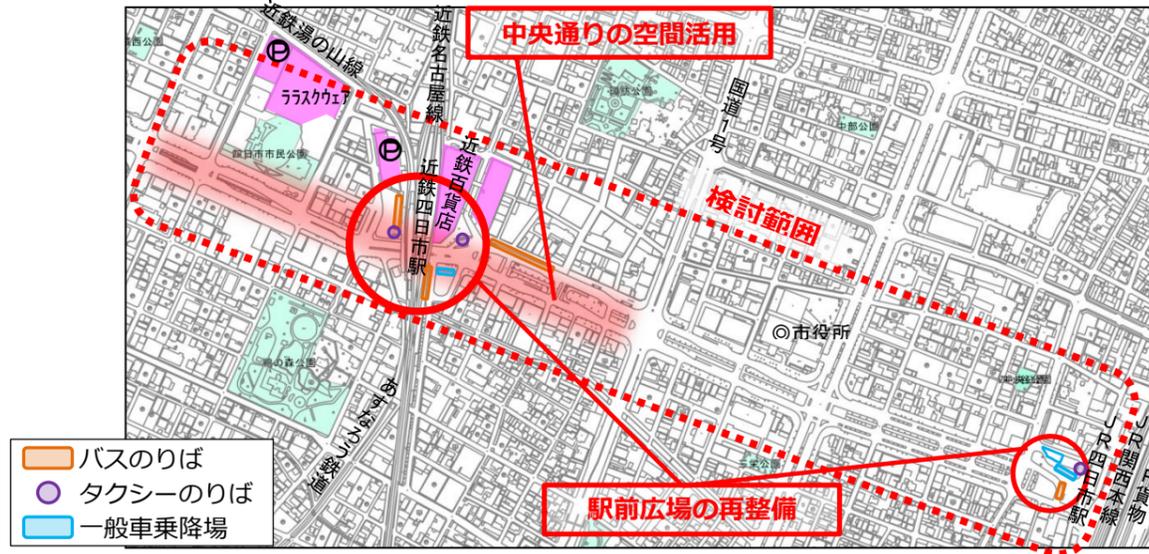
四日市市の公共交通網は、名古屋や伊勢、大阪などと結ばれた幹線鉄道網や市内各地域と結ばれたバス網やあすなろう鉄道などが近鉄・JR四日市駅を中心として形成されています。鉄道やバスの乗降客だけでも1日で6万人と多くの人々が両駅を経由して活動しており、**駅を中心とした効率的で快適な交通機能の配置**が求められています。

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行った。



【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行った。

開催日	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 現状と課題を整理し、将来のあり方について意見交換
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及び3案の機能配置方針案を意見交換
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 ブラッシュアップした3案の機能配置方針案について、絞り込みを行い、最も評価の高い案について、市民意見募集を行うこととした
【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	
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 市民意見募集を踏まえた基本構想案について意見交換 JR四日市駅周辺の機能配置方針について 2案の機能配置方針案について意見交換
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た新たな機能配置方針案を追加して意見交換
【地元説明会(JR四日市駅)】 平成30年10月17日	
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回委員会での最も評価の高い案をブラッシュアップして意見交換 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想とりまとめ 両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

※ 平成31年1月7日に近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の市長提案が行われた。

2. 近鉄四日市駅周辺の現状



3. JR四日市駅周辺の現状



4. 現状と課題

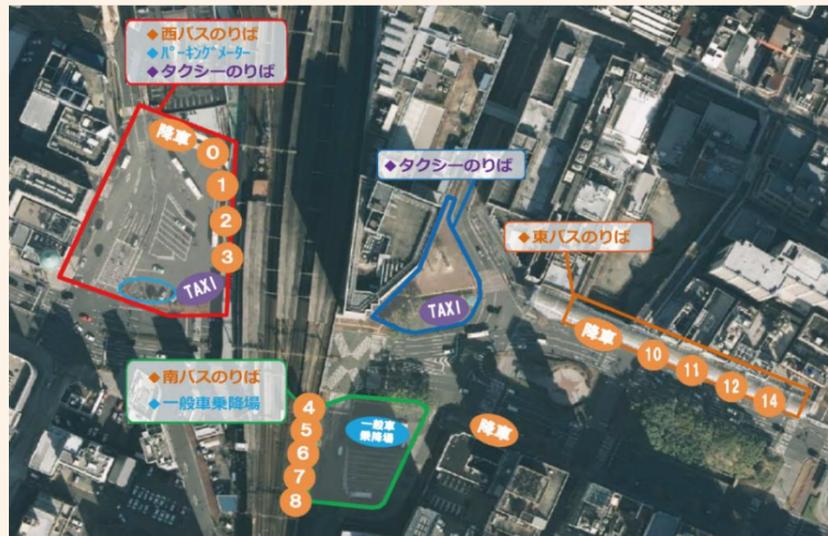
視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【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。
- ◆四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を親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

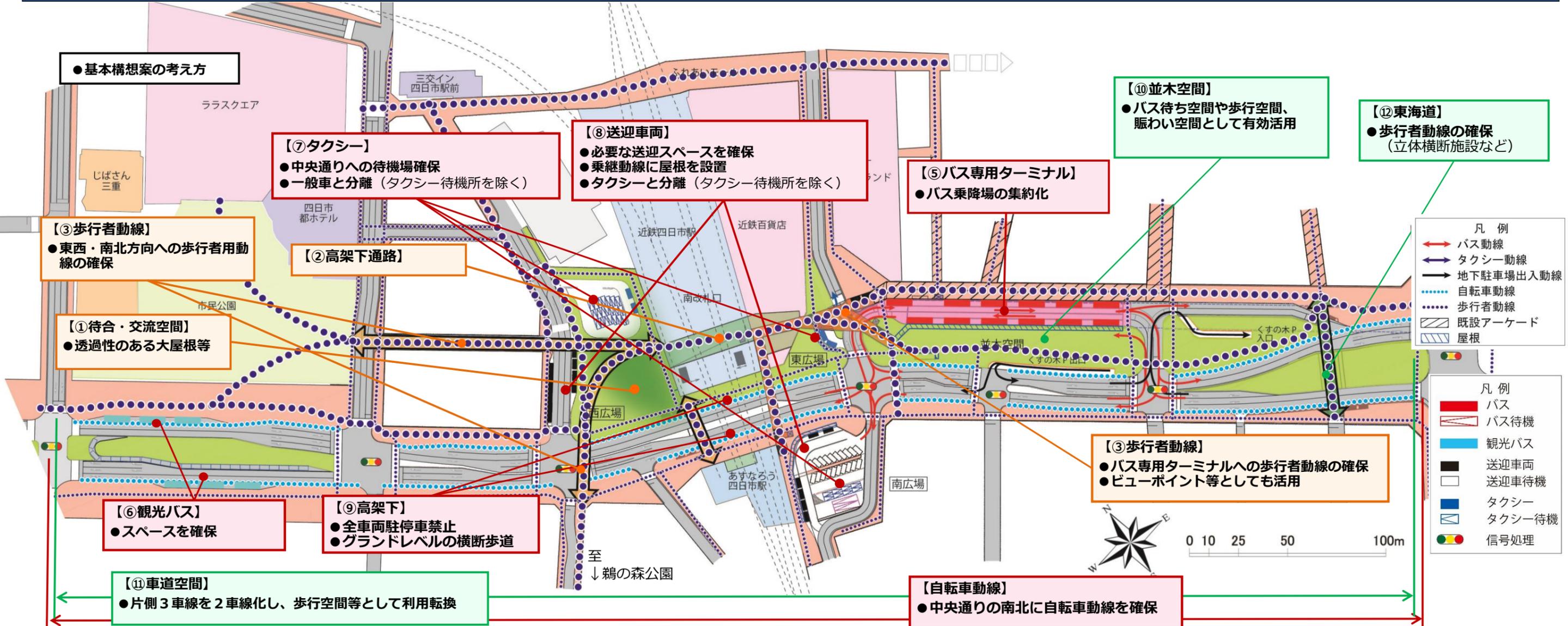


▲中央通りの楠並木

【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

5. 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・エスカレーター・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。

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。

6. 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。
- 駅前で定期的に行われる「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いうえで、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いうえで、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。〕

