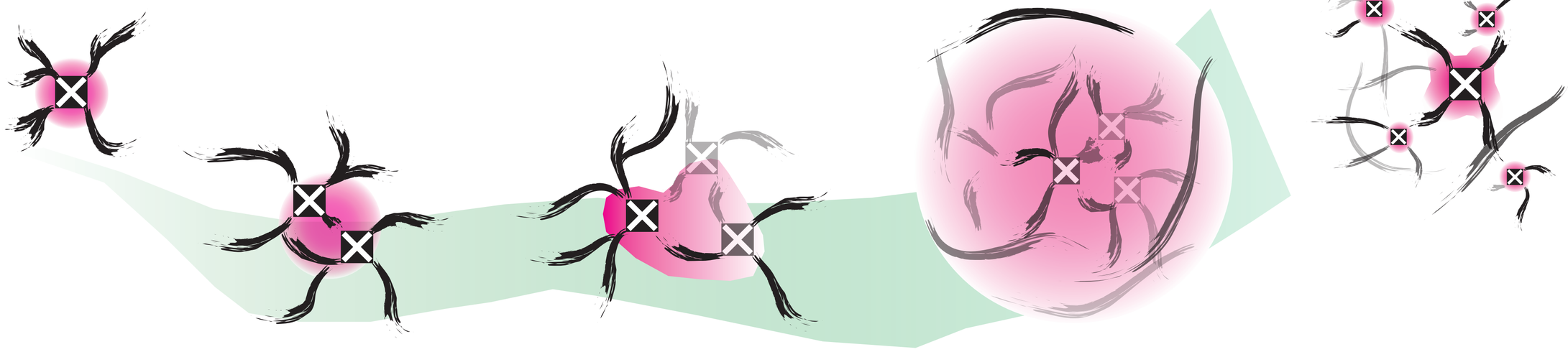
辻の再構成

～四日市の公共交通体系の再編と交通結節点の設計～

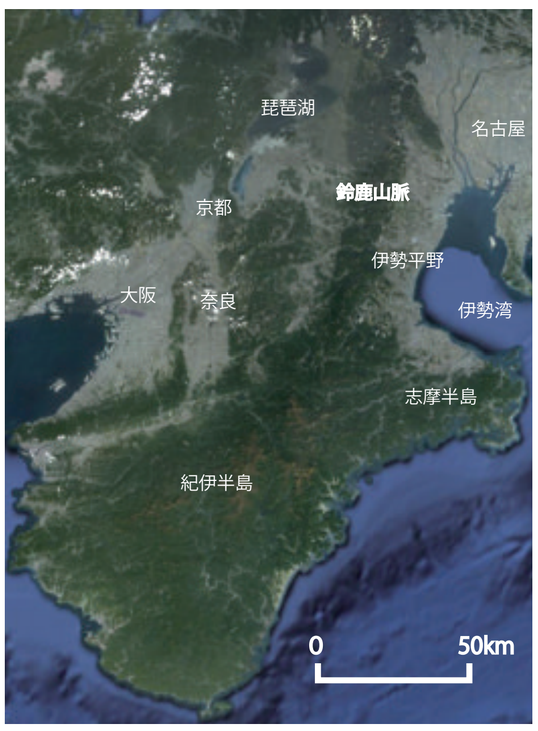
Concept

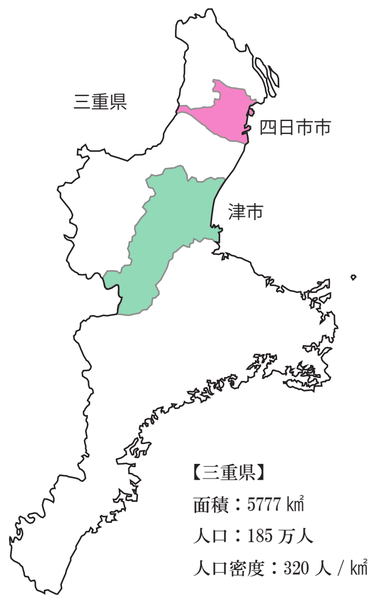
【辻】：道路が十字型に交わるところ。人が往来する道筋、街頭。

このまちの発展の歴史は、海と山を結ぶみちと、まちとまちを結ぶみちの交差点、「辻」から始まった。多くの人々が行きかい、「市」が開かれた。
明治時代以降、交通が発達し、その交通の発達に寄り添うかたちで、人々の行きかうまちの中心というものは拡大し、変遷していった。
人々の行きかう場、「辻」を支えていたのは、ほかならぬ鉄道・バスなどの公共交通機関であった。多くの人を特定の場所に運び、そこを活気ある、魅力的なものにしていた。
しかし、「クルマ」という、個人が好きなところへ自由に移動できる個別の交通手段が発達したことにより、公共交通の重要性は薄れ、それに伴ってまちから人々が集まる魅力的な「辻」が消え、中心の機能はまち全体に拡散してしまった。
公共交通が衰退し、まちの機能が薄れると、「クルマ」を持っていない人は日常生活を営むことが困難になってくる。また、クルマを利用することはまち全体にとって大きな不利益となる。
つまり、人にも、経済にも、環境にも悪影響を与える社会となるのだ。
交通のあり方が変わることで、まちの形が変わる。今、人々が利用する交通結節点としての「辻」の関係をもう一度見直して、公共交通を利用しやすくし、そしてまちの中心に据える「辻」を魅力的なものにすることで、日常生活を誰でもスムーズに営めるまちづくりを目指す。



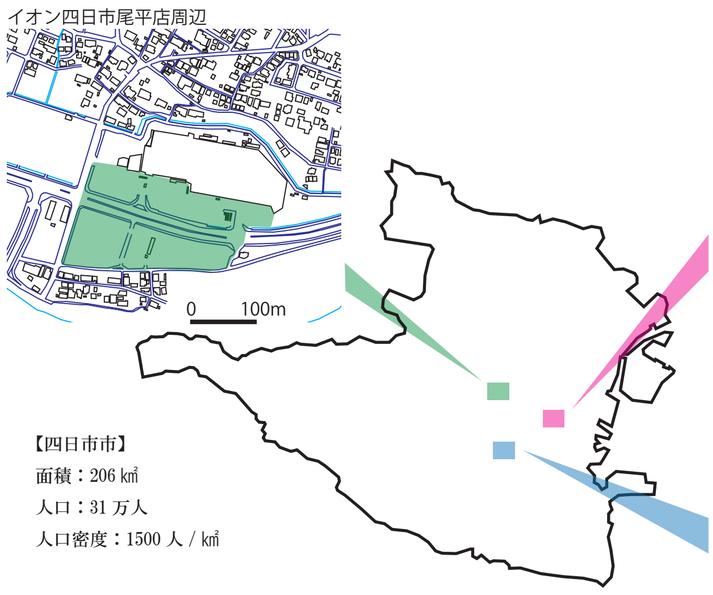
Site Profile





【三重県】
面積：5777 ㎢
人口：185 万人
人口密度：320 人 / ㎢

三重県は近畿地方と中部地方の中間地点、太平洋側にある。
県北部には伊勢平野が広がっていて、西側を鈴鹿山脈が走り、東側は伊勢湾に面している。
県南部は紀伊半島に属し、多雨地域として知られる紀伊山地が卓越している。沿岸部はリアス式海岸として有名で、太平洋（熊野灘）に面している。
県北部と西部はそれぞれ名古屋、大阪都市圏に属している。
県庁所在地である津市は県中部にあり、四日市市は県北部の中心都市として機能している。



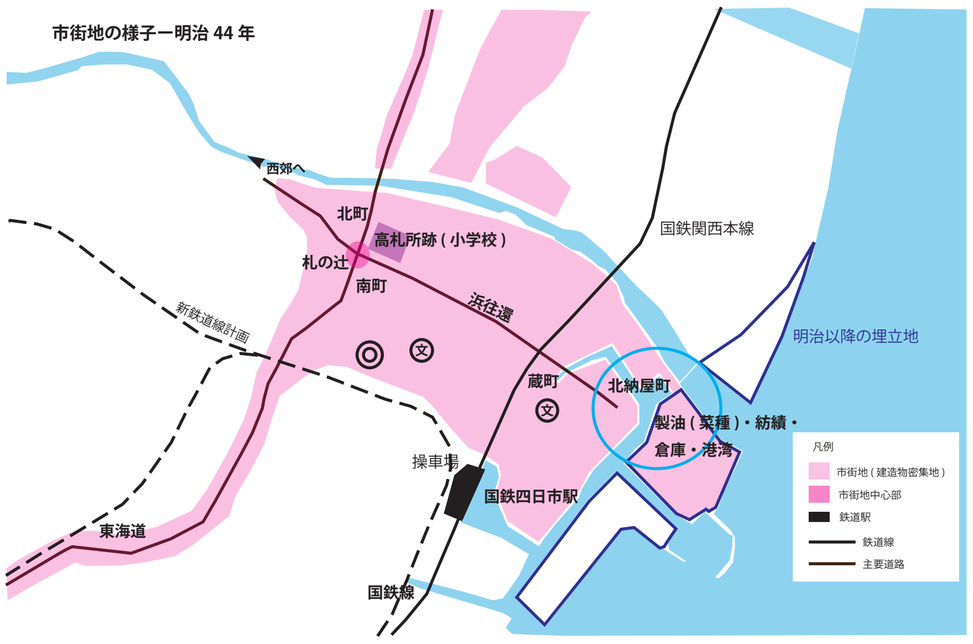
【四日市市】
面積：206 ㎢
人口：31 万人
人口密度：1500 人 / ㎢

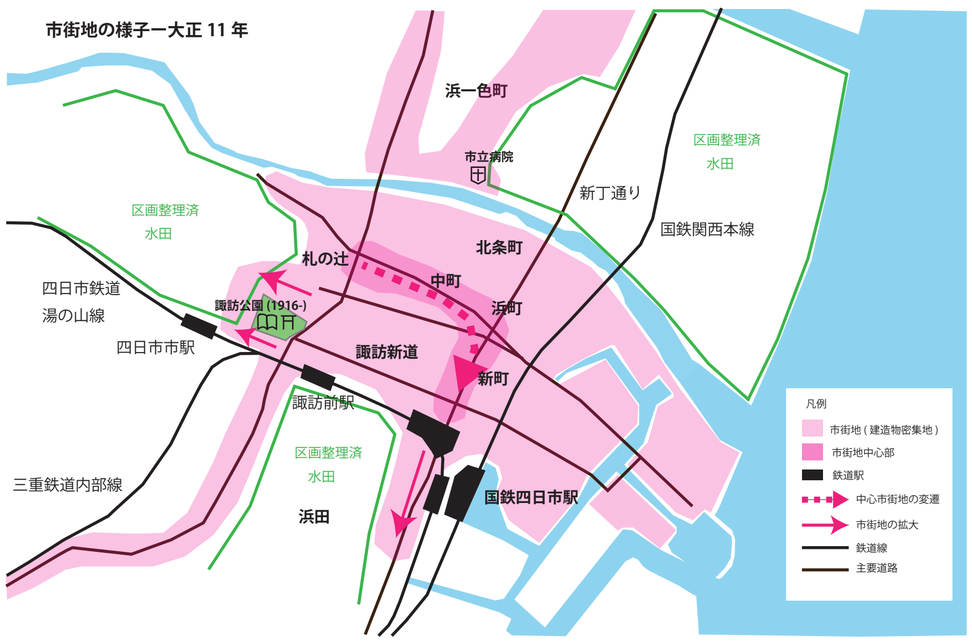
【近鉄四日市駅】
四日市市の中央駅。主要繁華街は駅西口～北東部に広がる。
高架の真下を東西に中央通りが走る。この通りの東端に JR 四日市駅があり、さらに東側に工業・港湾地区が広がる。

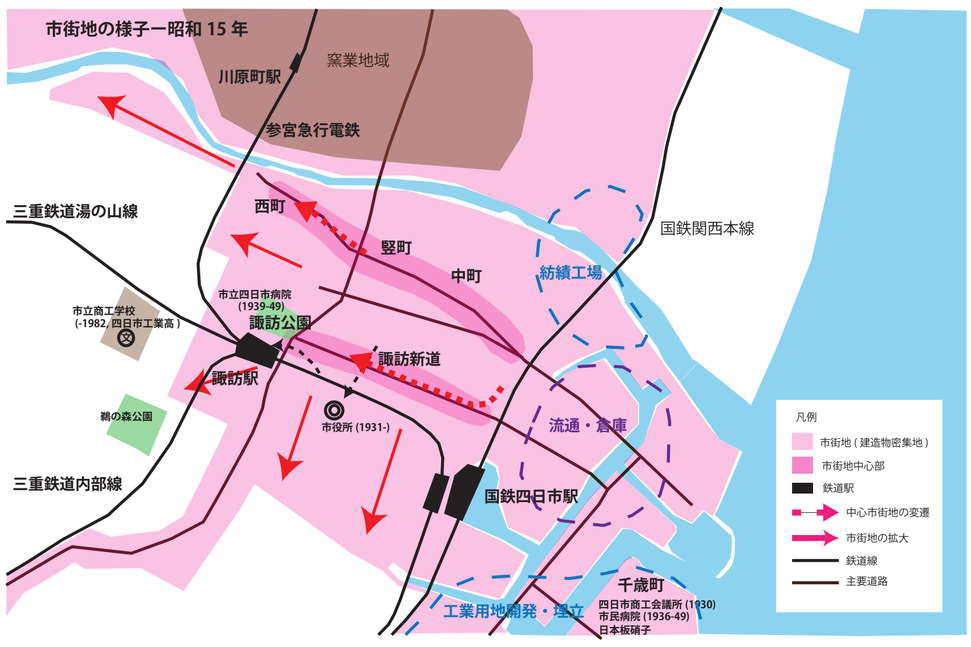
【イオン四日市尾平店】
郊外型大型ショッピングセンター。北側には農村集落と住宅団地、西側には水田が広がる。
国道バイパス沿いに立地。国道の本線は、南側を流れる三滝川の向こう岸にある。

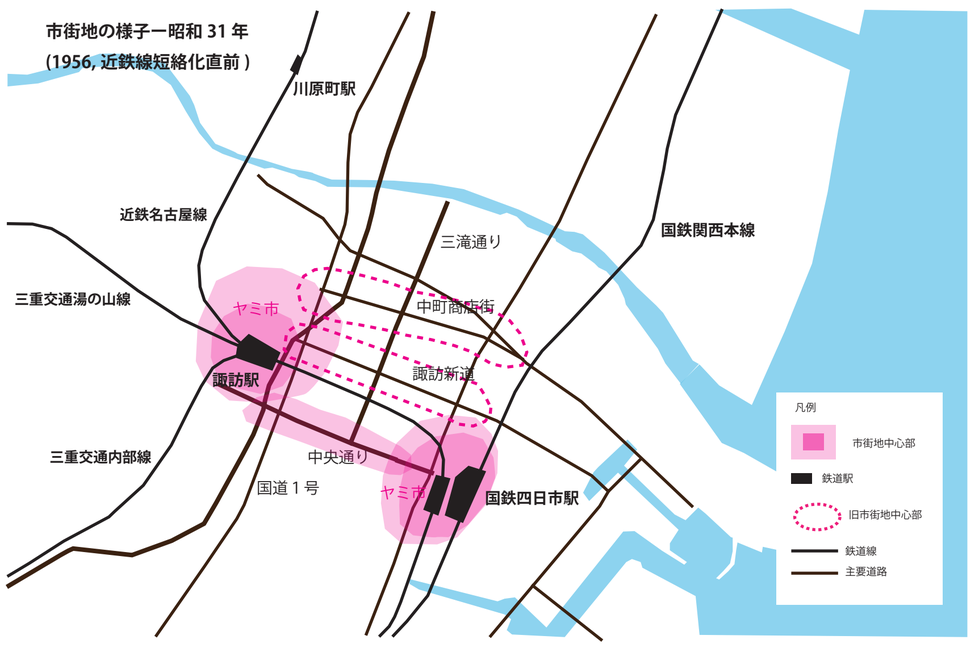
【近鉄西日野駅】
近鉄四日市駅から運転されている西日野線という支線の終着駅。醸造・製茶・製糸業で栄えた集落のなかにある。
すぐ近くを天白川という小川が流れ、川を挟んで 4 車線の笹川通りが走る。

Site Analysis









市街地形成史

【江戸時代以前】

このまちでは、鈴鹿山脈をはさんで近江・京都と隣接していてモノの動きが活発であった。
安土桃山時代に入って天然の良港を擁していたこともあり、廻船業が発達して市場ができた。
この市が「四のつく日」に行われたことが、まちの名前の由来である。
江戸時代、天領となった四日市に、代官所や、民衆に法令を示す高札場ができた。
東海道の宿場町としても発達し、東海道の旅人やお伊勢参りの旅人に多く利用された。
高札場の近くでは、山と港を東西に結ぶ「浜往還」と、まちを南北に貫く「東海道」が十字に交わっており、「札の辻」とよばれてここを中心にまちは発展していった。

【明治期】

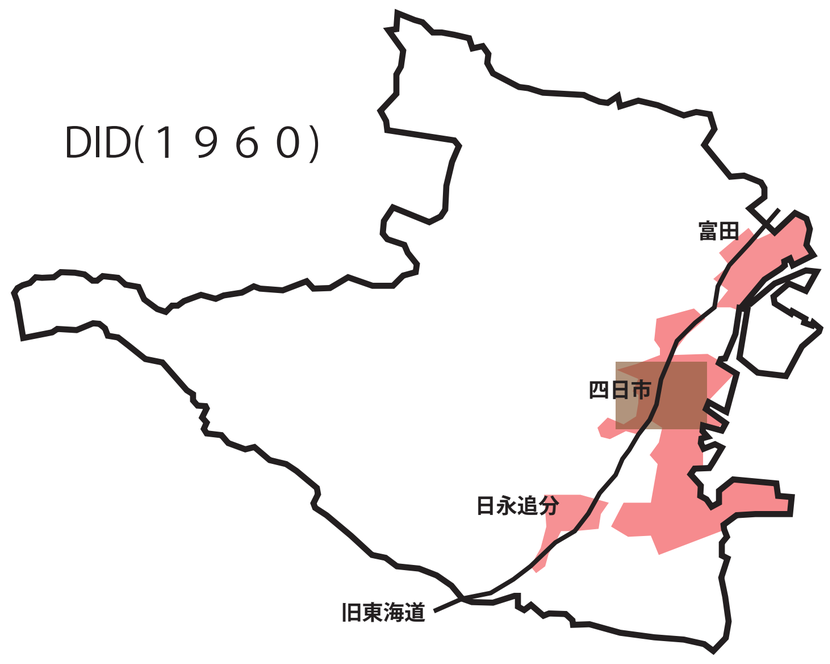
幕末から明治初期、廻船問屋の稲葉三右衛門が私財を投じて四日市港を整備し、近代港湾の礎が作られた。港湾を中心に倉庫業が発展し、菜種油製造業や紡績工場も立地した。
札の辻周辺が、変わらず街の中心であったが、鉄道開通により東海道沿いの「南町」「北町」の旅館街が衰退した。その代り、施設を生かして花町を中心とした商店街として発展した。
市街地は、前述の地域に加え、東海道に沿って路村的に南北に細長く伸びていた。

【大正期】

現在の近鉄内部・湯の山線にあたる四日市鉄道・三重鉄道線が開通し、中心駅としての鉄道駅の役割はますます重みを増してきた。
これに従い、東海道より海側を南北に走る「新丁通り」沿いに「湊座」という芝居小屋が出来て以降、浜町～諏訪新道にかけて庶民的な商店街として、大いににぎわった。
結果、市街地の中心部は札の辻から東側へ伸びていくこととなり、市街地自体は「新丁通り」に沿って南へ、また、諏訪地区の諏訪神社周辺を利用してできた諏訪公園を中心に、西に拡がっていった。

【昭和期 (～ 1945) 】

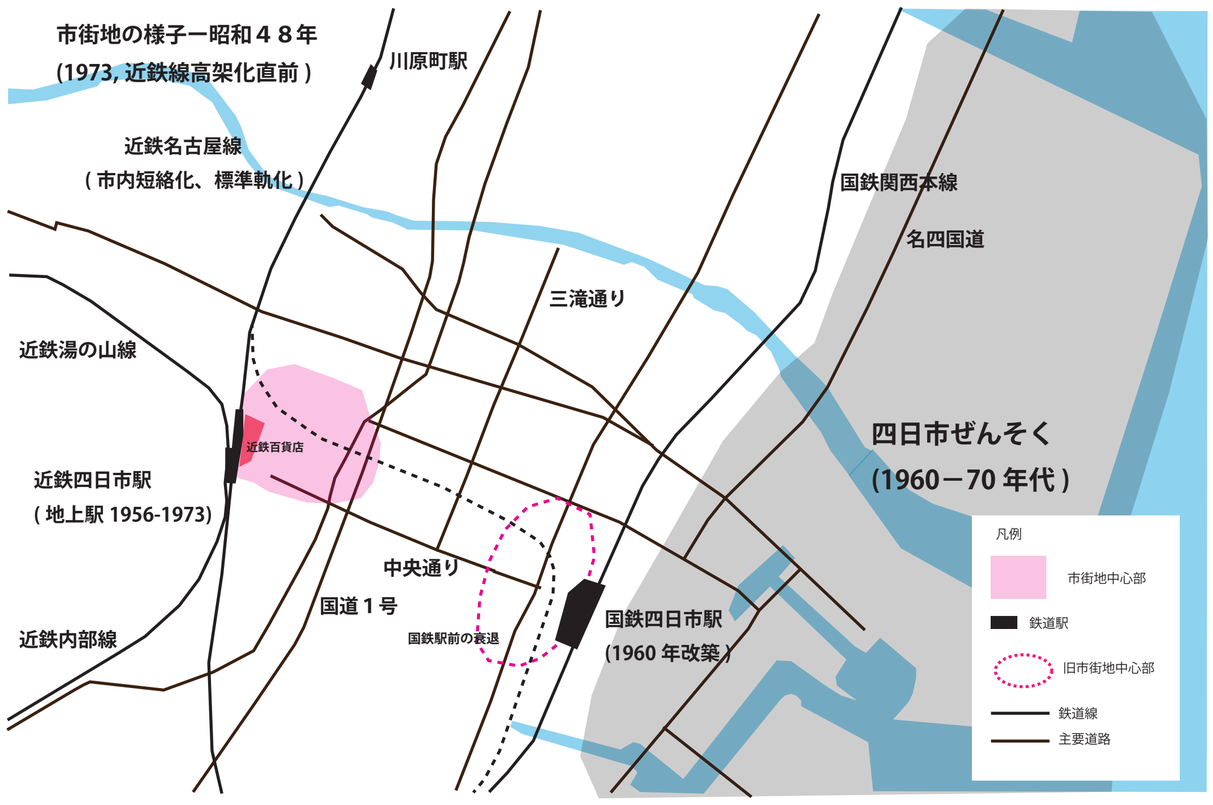
戦時中までの昭和期、市街地の中心部は主に２つに分けられた。
ひとつは、札の辻を中心とする浜往還である。西郊からの玄関口である「西町」では日用雑貨を売る様々な商店が発達し、辻の東側、「竪町」～「中町」の商店街には映画館などが多数でき、昭和初期の一大繁華街を形成した。
もうひとつは、諏訪公園内の諏訪神社の正面に伸びる「諏訪新道」を中心とする商店街である。この通りは、参宮急行電鉄諏訪駅から、港湾部の千歳町にできた「日本板硝子」の工場までの通勤ルートとなり、発展した。
市街地の拡がりを見ると、西町から西方、また諏訪公園を中心として西方に、また諏訪新道と並行して走る参宮急行電鉄から南へ、また三滝川左岸の窯業地域を中心として北部へと、市街地が広がっていった。
参宮急行電鉄・三重鉄道の諏訪前駅と四日市市駅が廃止され、諏訪駅が開設された。
1931 年、市役所が現在地へ移転。その他、市立四日市病院、四日市商工会議所、市民病院等が建設された。
諏訪駅西部に、現在の三重県立四日市工業高校の前身、市立商工学校が創設された。この学校の跡地は、のちに大型ショッピングセンターの用地となる。



【昭和期 (～ 31 (1956) 年 , 近鉄線短絡化直前) 】

第二次世界大戦において、四日市の町も空襲の標的となり、市街地は焼け野原となった。
戦後初期、四日市の復興を牽引したのは国鉄四日市駅前付近と近鉄諏訪駅周辺の焼け跡で発達したヤミ市であった。以後、それまで長らく四日市の中心商店街であった札の辻～中町通りの商店街は、戦災復興の遅れや主要交通機関の駅からの遠さ、また人々の生活の足が徒歩からバス・鉄道などの交通機関に変化していったことで、商店街としての機能を失っていった。
1950 年代以降、戦後のヤミ市から発展する形で、国鉄四日市駅周辺の三和商店街や近鉄諏訪駅周辺の三泗百貨店と商店街が整備されていき、諏訪新道の商店の専門店化等により、市街地が大型消費の求心力を強く持つようになった。
また、現中央通りを会場に、高わき記念全日本農機具・新日本産業大博覧会が開催された。会場跡地が整備されたことを契機にして、中央通りの中心性も高まることとなった。中央通り・諏訪地区の発展と引き換えに、諏訪新道の中心性も徐々に失われていった。
市街地拡大の様子を、DID 図を用いて観察する。臨海部の工業地域も DID 図の中に含まれているため、それらを除いて考えると、北から順に富田、四日市、日永追分と、旧宿場町沿いに市街地の中心があることが分かる。

Site Analysis



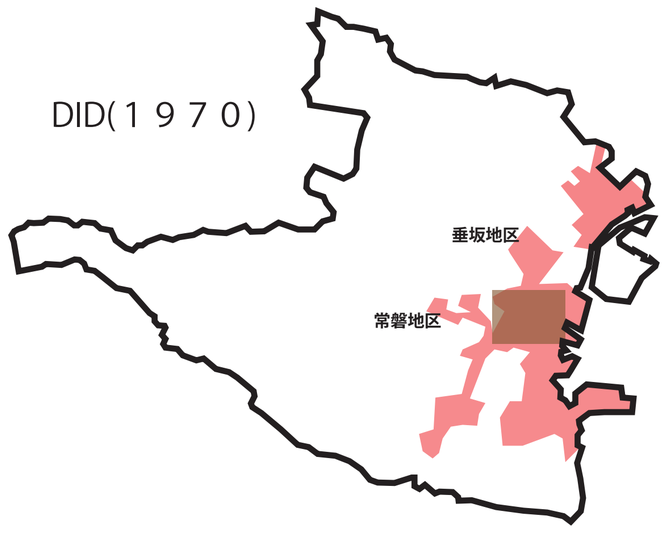
【昭和期 (～ 48(1973) 年 , 近鉄線高架化直前)】

1956(昭和 31) 年、旧鹿化川～川原町間において、四日市市内を急カーブで迂回していた近鉄名古屋線が、四日市市の都市計画によって直線化された。新しいメインストリート（中央通り）の西端に、近鉄四日市駅が新設された。近鉄四日市駅に隣接する形で、1960 年、近鉄百貨店が開業した。このころから、市内の人口密集地を網羅的に走り、列車本数の多い近鉄線と、国鉄線の明暗が目立ち始めていった。

中心部土地区画整理事業、市庁舎、市立図書館の移転、建て替えなど、各生活基盤公共施設が現在の位置、形態に立地し始める。

1960 ～ 70 年代、臨海部の工業地帯の排煙による四日市ぜんそくの被害が深刻になる。これに対し、四日市市では増大する人口を郊外に整備された住宅団地に振り分けるという対策をとり、このころから人口の郊外化が始まることとなる。

1970 年の DID 図を参照すると、建物の密集地が内陸へと拡大していることがわかる。近鉄湯の山線沿いの常磐地区などへの既存市街地の拡大と、垂坂地区の住宅団地開発による DID 地区の拡大が顕著である。



市街地現況図

【昭和 48 (1973) 年～現在】

昭和４８年、近鉄名古屋線と近鉄湯の山線が高架化され、合計 18 か所の踏切が解消された。これによって、中央通りが近鉄四日市駅の高架下をくぐる形で西方に延伸され、交通渋滞が緩和された。

市街地の中心は完全に近鉄四日市駅周辺に移り、1960 年開業の近鉄百貨店をはじめ、諏訪商店街、ジャスコ四日市店、カワムラセンター、映画館などが整い、市民の買い物や娯楽はここに集中するようになった。

また、中央通りが近鉄四日市駅よりさらに西郊へ延びたことで、田園地帯となっていた地区の開発が進んだ。

1970 年代後半以降、近鉄四日市駅西側の商業・公共施設の開発が進んだ。1973 年の市立図書館移転をはじめとして、1978 年の市立四日市病院の現住所・建物への移転、1982 年の市立文化会館、1987 年の地場産業センター (じばさん三重)、1991 年の複合商業施設「アムスクエア」オープン、1993 年の市立博物館の開館などがある。

しかし、郊外の住宅団地がこの期間に多く開発されたこと、また自動車社会化が進んだことで人口・市民生活の郊外化が進み、郊外の大型店舗やロードサイドショップが発展すると同時に、中心市街地の求心力は次第に減少を続けていった。中心市街地の商圏は 60 万人から 30 万人に減少したと言われている。

1990 年代には映画館が次々に閉館し、2000 年代に入るとアムスクエア（2004 年にシネマコンプレックスを含む商業施設「ララスクエア」としてリニューアルオープン)、ジャスコ四日市店が閉店した。

そのように中心市街地の空洞化が進みつつあるが、その一方でジャスコ四日市店跡地や諏訪新道沿線に高層マンションが建設され、人口が回帰するという、新たな現象が見られる。

【市街地中心部の土地利用・施設配置】

【商業】

商業活動の中心は諏訪地区の商店街と、近鉄四日市駅周辺の大型商業施設にあり、人通りが市内で最も多い。空洞化が進んでいるものの、諏訪新道にも商店街が残る。

【公共施設】

市役所をはじめとする官公庁は国道１号線の東側にあり、図書館･文化会館･博物館の文化施設は近鉄四日市駅より西側にそれぞれ立地している。地域の拠点病院である市立四日市病院は、近鉄四日市駅から１㎞西方に立地し、バスが頻繁に運行されている。

【緑地】

東西に中央通り、南北に三滝通りが市街地の中心部を並木道として貫いている。また、近鉄四日市駅周辺には、城跡を利用してできた鵜の森公園、商業施設と一体開発された市民公園、神社境内を利用した諏訪公園がある。

【物流・工業施設】

物流港湾施設や石油化学工業などの施設は、臨海部に存在する。臨海部にはこれらの施設だけではなく、明治・大正期に商業活動が盛んだった地域では住宅地として市街地が残っている。

【近鉄四日市駅付近の駐車場】

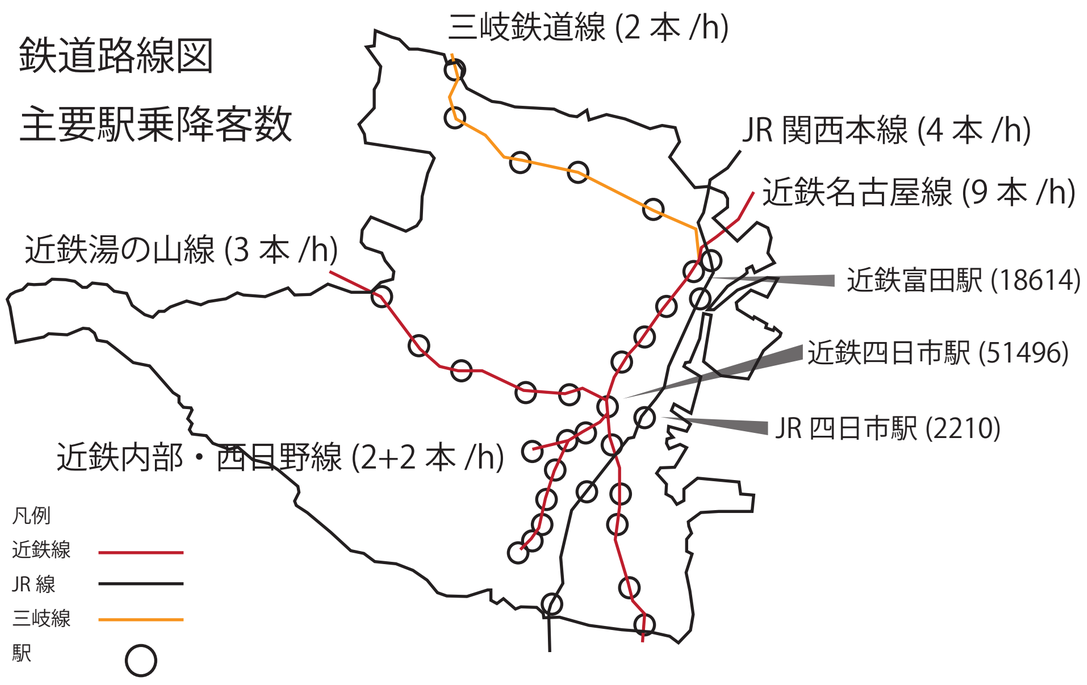
数か所の立体駐車場 (濃青) と、多数の平面駐車場（淡青）が存在する。本来高度利用されるべき近鉄四日市駅の至近部にも、規模の大きな平面駐車場が卓越している。

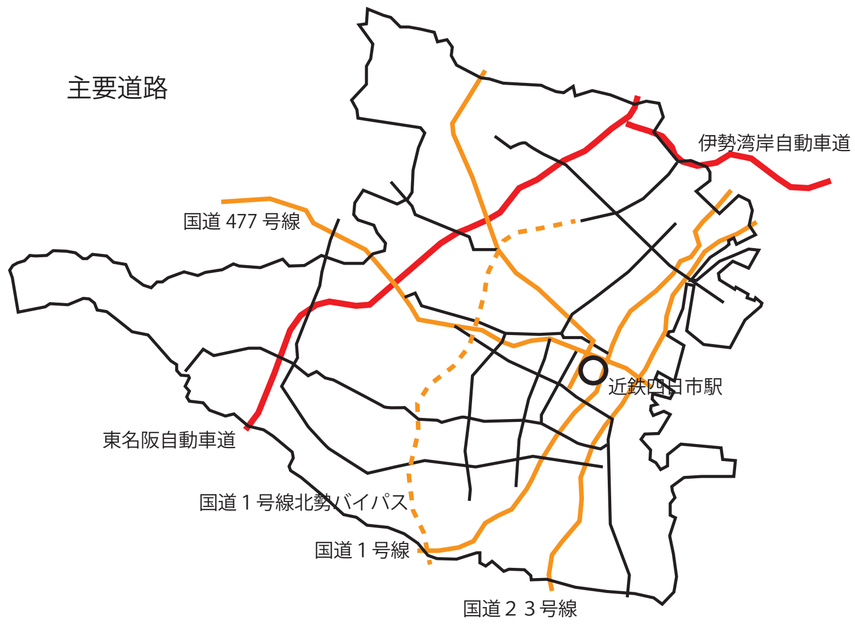
【交通】

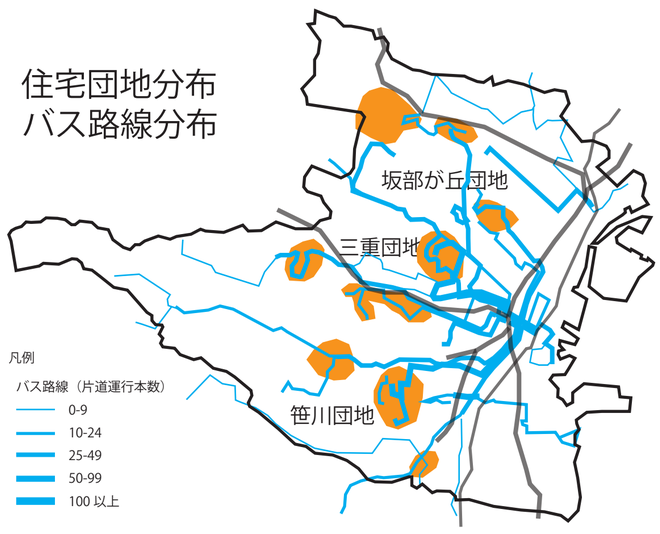
南北道路軸は、東側から、国道２３号線、新丁通り、三滝通り、国道１号線、西浦通りなど。東西道路軸は、北側から、柳通り、諏訪新道、中央通りなどがある。

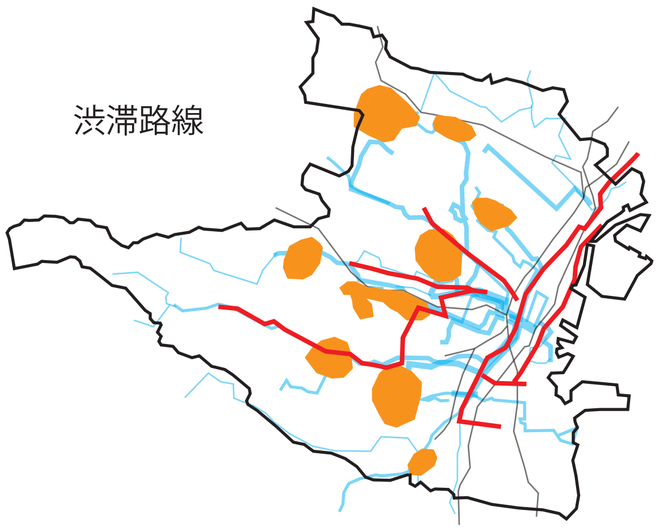
市街地東側に JR 四日市駅が貨物駅を併設する形で明治期から立地している。中心市街地の西寄りに、３路線が乗り入れる近鉄四日市駅がある。

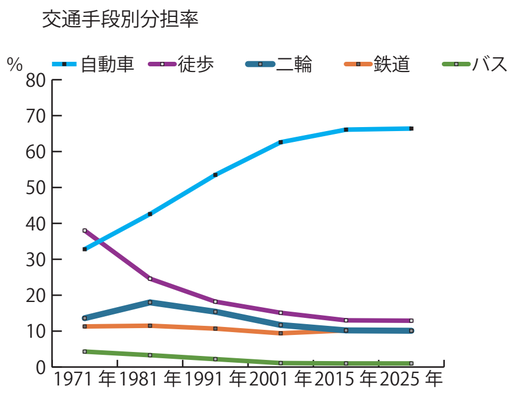
Site Analysis

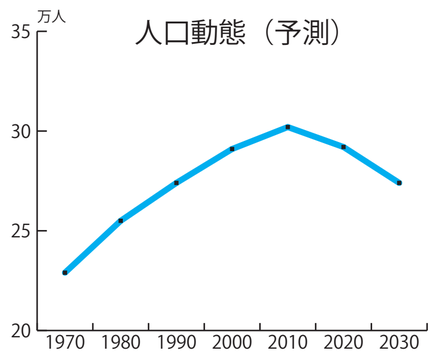


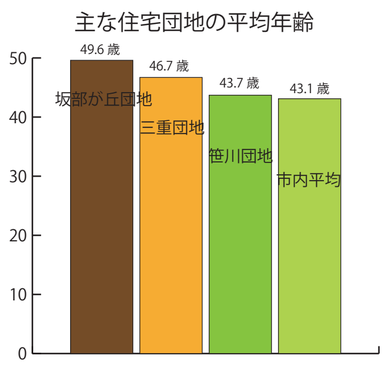


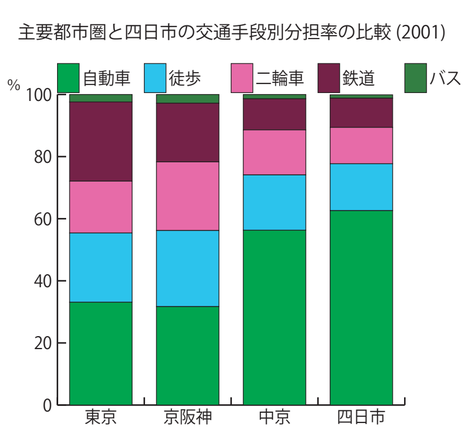












【交通機関・住宅団地の分布と人口の動態】

【鉄道】

市内を、近鉄線、JR 線、三岐鉄道線が走る。近鉄名古屋線と JR 関西本線は市内を南北に貫き、県内各都市や名古屋四日市を結んでいる。近鉄内部・西日野線、近鉄湯の山線、三岐鉄道線は、それぞれ近鉄名古屋線と接続し、市内内陸部と沿岸部・市の中心部を結ぶネットワークを形成している。

南北を縦貫する近鉄名古屋線と JR 関西本線の利用者数は、運行本数の違い・支線を含めた駅勢圏の広さの違いから、10 倍以上の差が開いている。近鉄四日市駅の 1 日の乗降客数は約 5 万人と、東海地方の名古屋市内以外の私鉄駅で最多を誇る。

【バス・住宅団地】

バス路線は、高度経済成長期以降に整備された住宅団地と市の中心部である近鉄四日市駅を結ぶ路線が発達している。これらの路線を主にして、鉄道が不便な地域と中心部を結ぶ役割を担う。

後述の自動車利用の増加にも関連するが、一部の本数の多い路線以外は、利用者の減少のため 1 時間の運行本数が 1 本以下という路線も多く、利便性が損なわれている。

【市民の移動時の交通手段】

市民の移動手段に占める自動車の割合がここ 30 年で急増し、その分徒歩移動が減少した。自動車の交通手段別分担率は、中京都市圏のそれよりも高くなっている。また、バスの利用者数はここ 30 年で 4 分の 1 にまで落ち込んでいる。

【道路交通】

高速道路は東名阪自動車道と伊勢湾岸自動車道がある。近年、伊勢湾岸自動車道と、第二名神自動車道亀山 IC ～草津 IC が相次いで開通し、東京大阪間の最短ルートとなったことで、交通量が増加している。

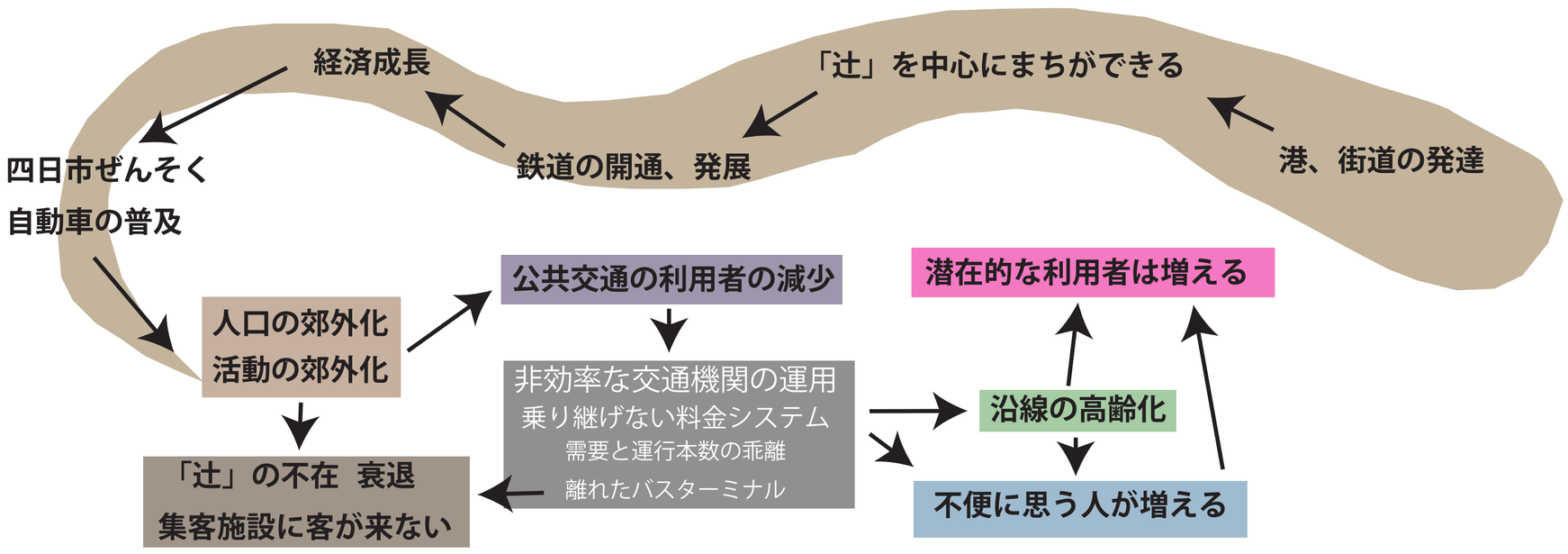
一般国道は、南北を縦貫する国道２３号線と国道１号線に、山間部と臨海部を結ぶ各路線に分けられる。国道２３号線は市内はもとより、県内・東海圏の物流の面から、非常に重要な路線となっている。国道１号線は、国道２３号線より内陸側を走っていて、市民の日常交通の利用が多い。また、さらに内陸側に、国道１号線北勢バイパスが建設中であり、市内の通過交通の分散を図って国道１号線を中心とする中心部の交通混雑を緩和しようとしている。

渋滞路線は大きく 2 種類に分けられる。郊外の住宅団地から市街地中心部・臨海部へ向かう路線と、市内を南北に縦貫する路線の混雑である。特に前者は、バスの定時運行の妨げになっている。

【人口動態・高齢化】

市内の人口は 2010 年～ 2020 年の間に増加から減少に転じることが予測されている。農村集落の拡がる郊外部を始め、高度経済成長期に一度に人口が流入した住宅団地においても、市内平均より早いペースでの高齢化が見込まれ、自動車での移動な高齢者が今後この地域で増加することに対する対策が求められる。

Problems & Whole Plan



交通の要所であり、人々の交流の場であった「辻」から始まった街の発展。公共交通の構造の変化が、人が行きかい賑わうまちのありかたを変化させてきた。
しかし、経済成長により環境に負荷のかかるまちが形成され、その対策を講じて人々が郊外に住むようになった結果、時を経て人々の生活にひずみが生じてきている。
もう一度、まちを形作る公共交通の節目やつながりを見直して、全てのひとが違和感なく、快適に生活できるまちを目指す。

【制度上の背景】
四日市市都市計画マスタープランの平成 23 年更新で、「まちづくりの基本方針④: 誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまち」、が追加され、市民生活における交通権の重要性が、策定された平成 14 年からの 10 年間で高まったと言える。
また、平成 23 年に策定された『四日市市都市総合交通戦略』において示された 4 つの戦略は、「戦略 1 ：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」
「戦略 2 ：円滑な交通を支える道づくり」「戦略 3 ：まちなかの賑わいづくり」「戦略 4 ：市民・公共交通事業者・行政の連携づくり」であり、戦略 1 と戦略 3 を参考に全体計画を考える。
【全体計画】
公共交通計画に主眼を置いた「ひとが集う手段をつくる」ことと、まちなかの活性化に関する「ひとが集う理由をつくる」ことに関して計画を行う（下図）。
公共交通・バス路線の再編の手法に関しては、鉄道と幹線バスを主体とし、後背地域を乗り継ぎ地点のコミュニティターミナルと、小型のコミュニティバスなどの支線バスで支えるという形になる。コミュニティターミナルにおいては、乗り継ぎ抵抗、バス利用抵抗が極力少なくなるようなデザインを路線・地域に応じて行う。

ひとが集う手段をつくる

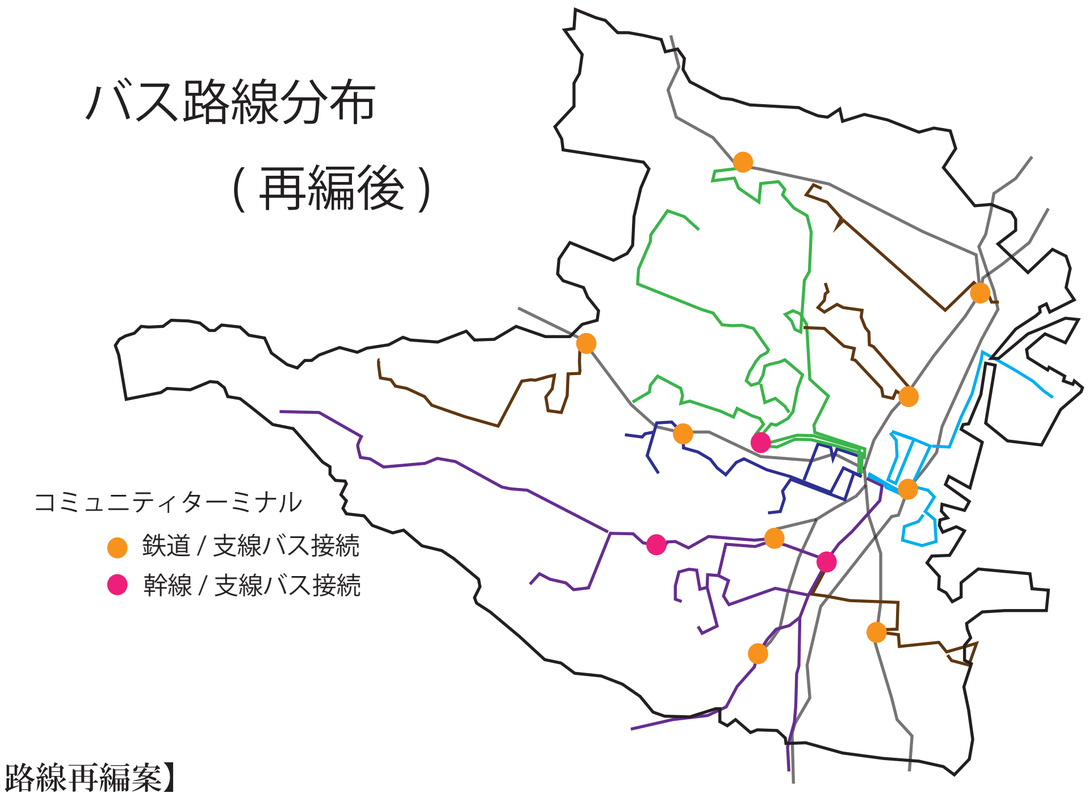
まち全体を、「辻」を中心とするシステムに組み込む。

交通システムの改革
乗り継いで、どこでも行ける交通に
- ターミナルの集約
- 路線の整理、速達性向上
- 乗り換えターミナルの整備
- 乗り継ぎ料金の設定

ひとが集う理由をつくる

「辻」をつくる

ひとの流れ
交通施設から人がわきだす
場
多くの人が行きかうことのできる広場空間
魅力ある施設
本当に「誰でも気軽に」。利用しやすい図書館



【路線バス路線再編案】

近鉄四日市駅から出発するバス路線を 4 方面に分類し、コミュニティターミナルの整備・乗り換えシステムを構築して沿線の利便性向上・費用負担を軽減させる。
乗り換え拠点であるコミュニティターミナルには 2 種類あり、鉄道と支線バスを接続する拠点、幹線バスと支線バスを接続する拠点の 2 種類が設定される。前者ではパークアンドライド施設などを併設させるなど、公共交通の利用を促進させる。後者ではパークアンドライド施設や、ショッピング施設併設という形態にして、待ち時間の有効活用や、コミュニティターミナル自体を目的地にできるような形態とする。

【日永・笹川方面】
近鉄四日市駅から南方へ伸びる。コミュニティターミナルは、ショッピングセンター併設の「日永」、鉄道と接続する「西日野」「内部」、郊外にパークアンドライド施設を併設した「高花平」がある。

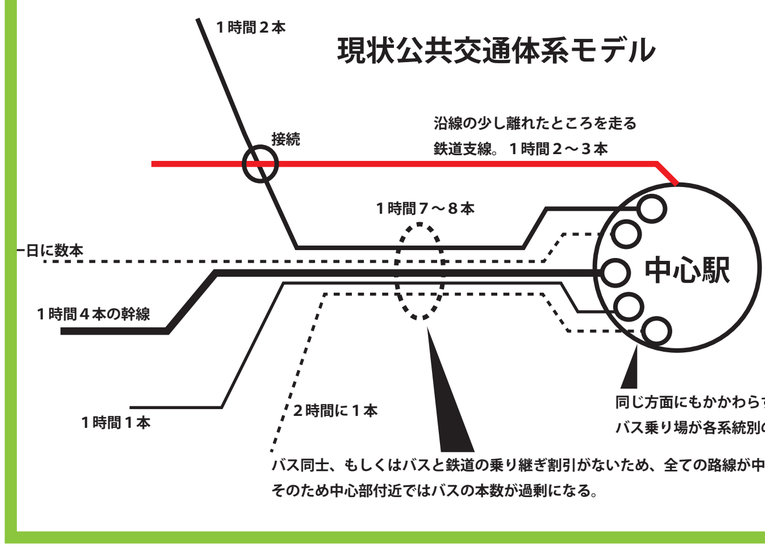
【川島方面】
近鉄四日市駅西方の市街地を通って、近鉄湯の山線に沿った人口稠密地域を通る。近鉄川島駅で湯の山線と接続し、周辺の住宅団地の利用者の公共交通利用を促進させる。

【尾平・三重団地方面】
近鉄四日市駅から北西方向へ伸びる。コミュニティターミナル「尾平」では、ショッピングセンターに隣接し、パークアンドライド施設を併設する。尾平～近鉄四日市の路線の大部分が 4 車線道路となるので、道路混雑時は専用レーンを設定して速達化、定時性確保を行って自家用車との差別化を図る。

【四日市港方面】
近鉄四日市から東方､四日市港方面へ伸びる。コミュニティターミナル「JR 四日市」で鉄道との連絡をはかり､近鉄四日市駅東部の旧市街地、臨海部の工業地帯を結ぶ。

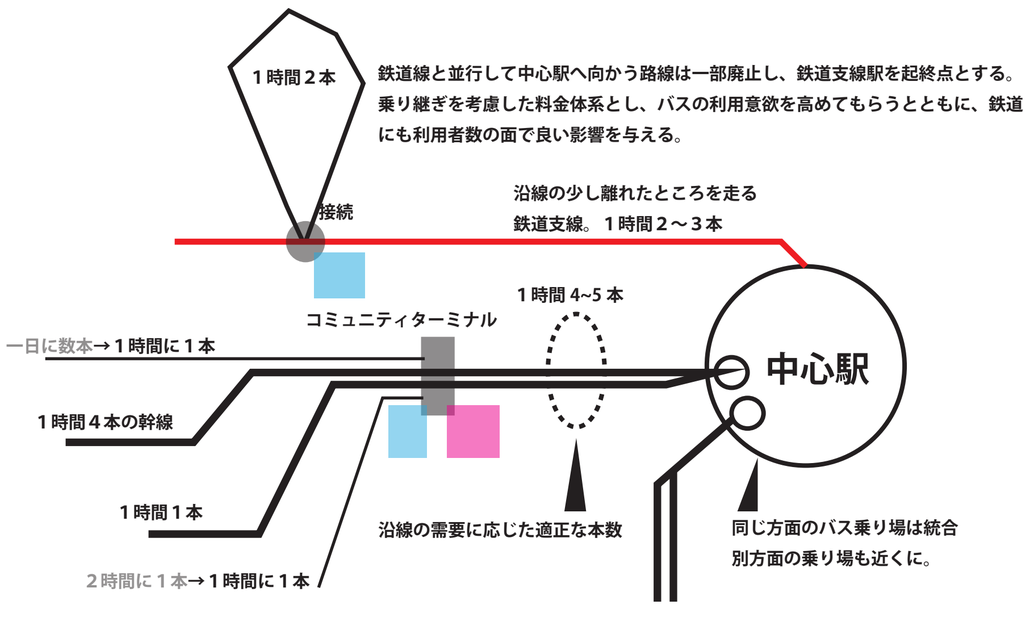
【その他】
近鉄桜駅、近鉄阿倉川駅、近鉄西日野駅、三岐鉄道山城駅、近鉄塩浜駅、近鉄富田駅を起終点 / 接続点とするバス路線を設定する。最初の 3 路線はそれまで近鉄四日市駅に直通していた路線を一部廃止したもので、運行の効率化を図る。

現状公共交通体系モデル



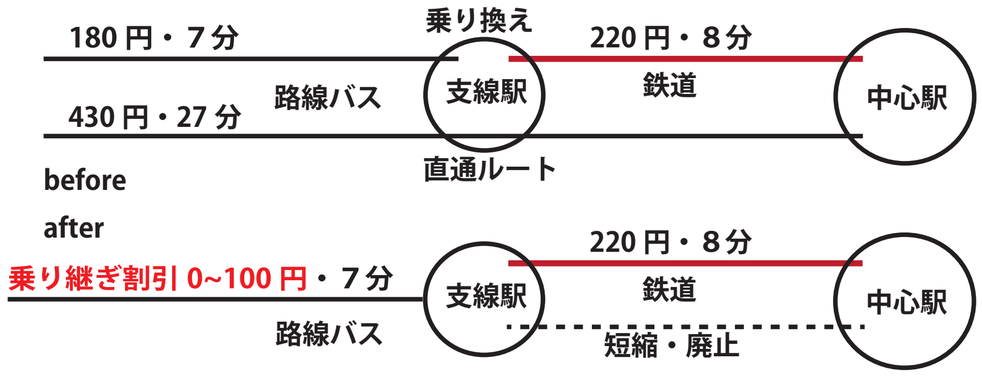
バス同士、もしくはバスと鉄道の乗り継ぎ割引がないため、全ての路線が中心駅に乗り入れる。
そのため中心部付近ではバスの本数が過剰になる。

公共交通再編計画モデル



本数の少ない路線は、コミュニティターミナルを起終点とする。路線長が短くなったことで、便数の増発ができる。
コミュニティターミナルで乗り継ぎをする際は、IC カードを利用して料金の引継ぎができるようにする。
また、場所に応じて、パークアンドライドやキスアンドライドのためのスペース、またショッピングセンターとの接続・連携を行う。

料金体系モデル

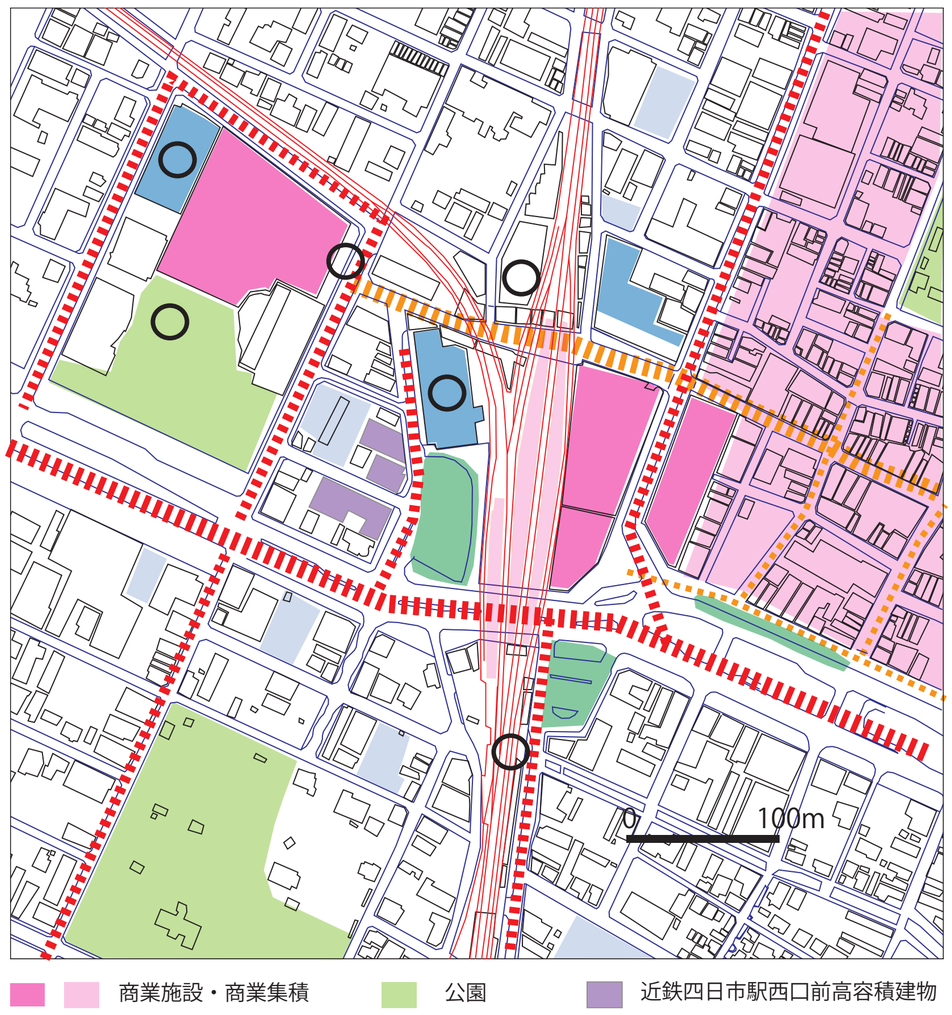


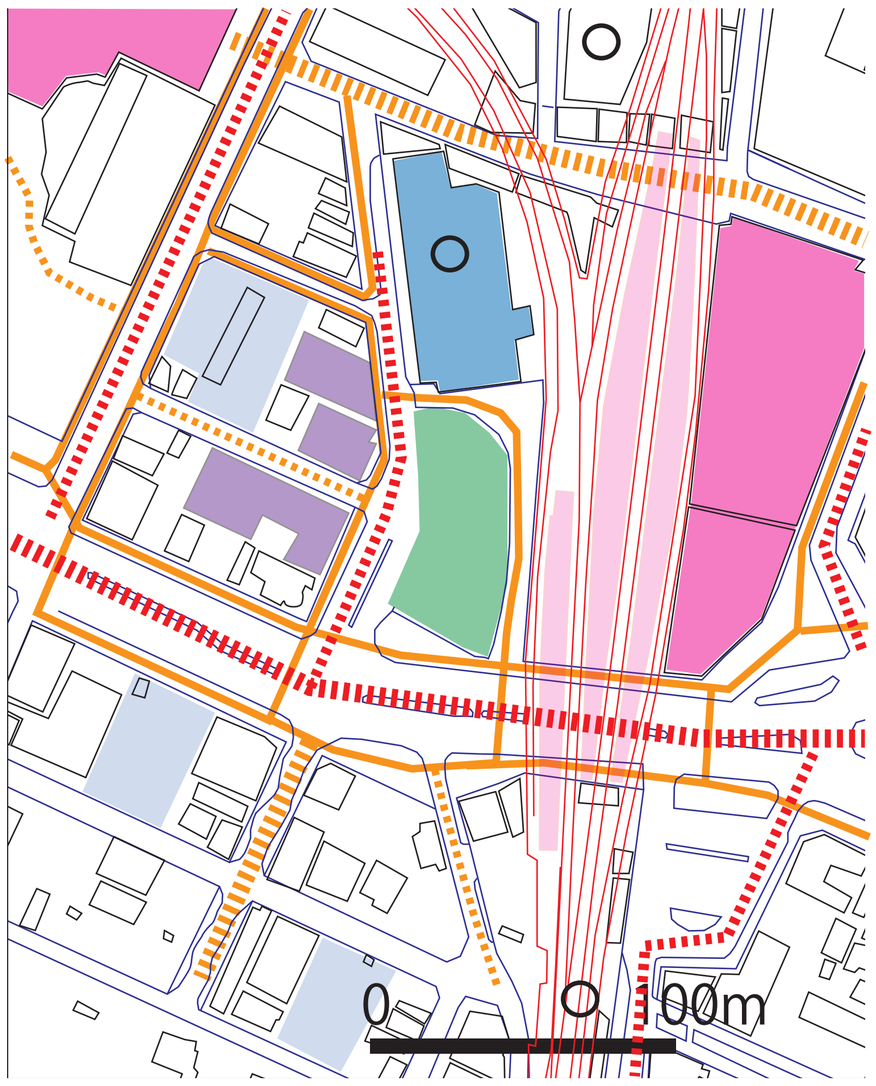
03-100170　宮崎智裕　辻の再構成　?/??

Plans

【近鉄四日市駅前】

市の中心駅である、近鉄四日市駅。市内はもとより、県で最も乗降客の多い駅であるが、その機能が広範囲に分散し、周囲に集客力のある店舗・都市施設が不足しているために、道を歩く歩行者の数はまばらである。
広場を作り、そこに路線バスのターミナルを集約し、また人々に通ってもらえるような施設を設置して、賑わいのある魅力的な空間を実現する。





動線計画について述べる前に、動線の現状について簡単に述べる。（施設配置については、page4 で述べた）

【自動車】

近鉄四日市駅周辺は、中央通りという大きな東西軸と、そこから南北に延びる細い軸から構成されている。南北軸は沿線の関係車や駐車場利用車だけでなく、通り抜け道としても利用されている。立体駐車場が、近鉄百貨店とララスクエア、パチンコ店に併設されていて、休日は駐車場に入ろうとする自家用車で周辺の道路は混雑する。また、近鉄四日市駅周辺、特に西口には大きな平面駐車場がいくつか存在し、土地の邸程度な利用にとどまっている。

【歩行者】

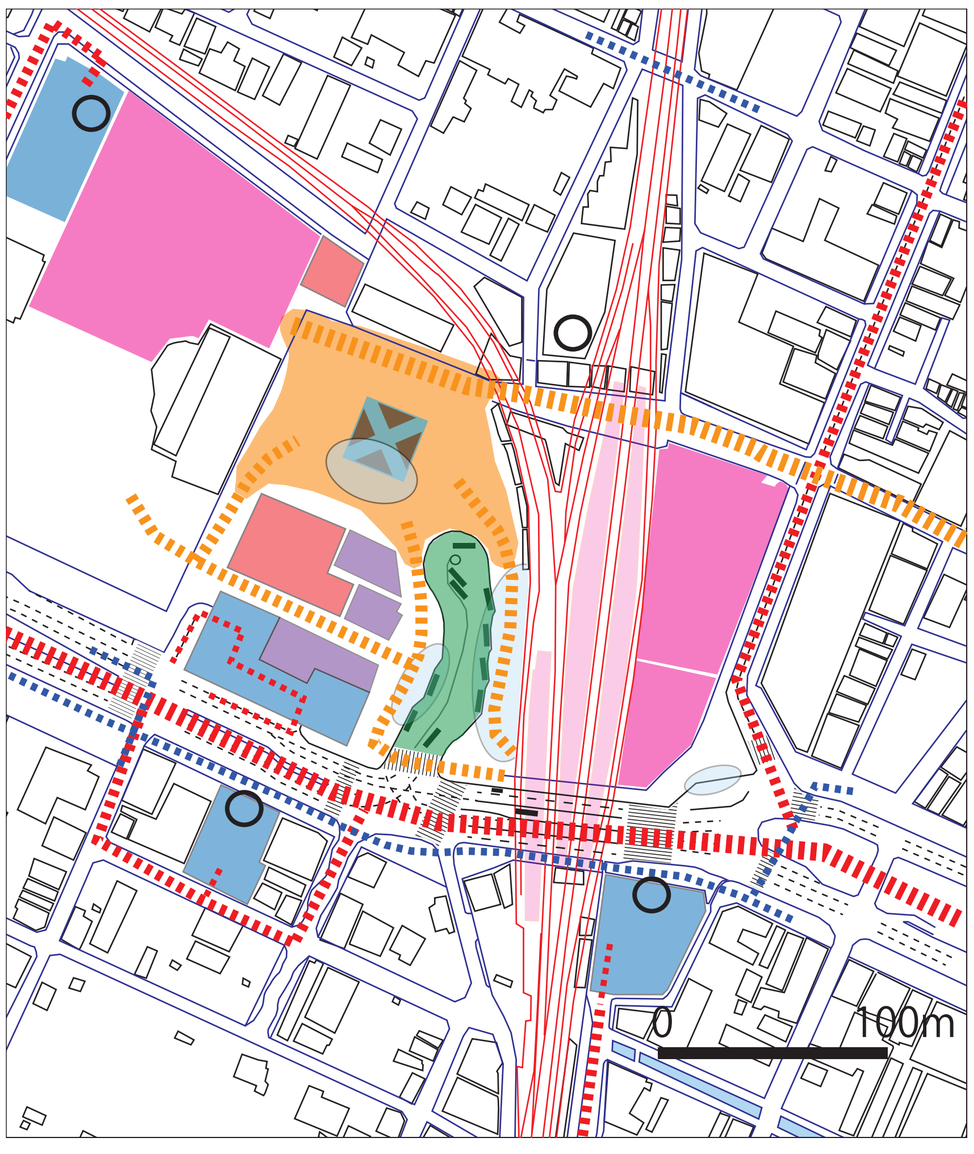
最も人通りが多いのがララスクエア～近鉄百貨店～諏訪１番街（商店街）を結ぶ「ふれあいモール」である。歩行者環境が整備されていて、路面店も多い。しかし、この東西軸があまりに強力なため、周囲の歩道の交通量は少なくなっている。この歩行者交通をどのようにして扱うと、周囲に良い影響を与えるかが課題である。また、付近には市民公園や鵜の森公園という都市公園があるが、これらに通じる歩道が整備されていない、特徴づけられていない状況で、市民からはこれらの公園を意識しづらくなっている。

【バス】

駅の構造は高架になっていて、真下を大通りが通っているにもかかわらず、バスターミナルが３か所に分散している。同じ方面に向かうバスが全く違う乗り場から発車する、乗り継ぎに多大な労力を要する等、この駅が抱える最大の問題といってよい。また、バスターミナル周辺の歩車分離信号、五差路型交差点の信号、またガード下の路上駐車（送迎の自家用車）などにより、運行時間に若干のロスが生じている。

【自転車】

駅周辺は、商業地であるとともに、マンションなどの住宅も主に立地する。よって、自転車で駅周辺を訪れる人は少なくない。駐輪場が、駅周辺に数か所設けられている。数は足りているが、市民への周知が徹底されておらず、周辺を利用するが中心上の場所を知らないという人も多い。



【動線計画】

【歩行者】

駅西口のスペースを占有し、休日には買い物客による渋滞が引き起こされる近鉄百貨店の駐車場と、そことララスクエアの間にある低容積の雑居ビルを撤去して、広さ 100m四方の広場をつくる。ふれあいモールを中心に、近鉄百貨店、バスターミナル、新施設、市民公園へと直接つながり、歩行経路選択の幅が広がる。

【自動車】

撤去した近鉄百貨店駐車場（544 台収容、床面積 20000 ㎡）の容量を補うために、周辺の低密利用地と東バスターミナルを立体駐車場に転換、買い物客に加え、パークアンドライドの需要に対応するために、合計床面積 30000 ㎡、収容台数 800 台とする。駐車場への自動車動線は、メインストリートの動線の妨げにならないよう配慮する。
メインストリートの中央通りは、一日の通行量（12000 台程度）から、高架下部分において片側１車線で十分対応できると考えられる。その分、自家用車送迎用の専用レーンを作り、メーンの交通の阻害要因を分離する。

【バス・タクシー】

西口、東口、東口中央通り沿いにあったバスターミナルを西口に統合し、一つのバスターミナルにする。降り場３つ、乗り場が方面別に４つとなる。１時間に 30~40 本の発車を見込む。バスターミナルが統合されることで、利用者にとって分かり易いだけでなく、周辺の交差点の信号サイクルの単純化による交通の円滑化などのメリットが見込まれる。タクシー乗り場は既存通り、東口の近鉄百貨店前に設置する。十数台待機可能で、それ以上の待機車両は少し離れた場所に設けられたスペースで待機する。バスも同じ場所で待機する。

【自転車】

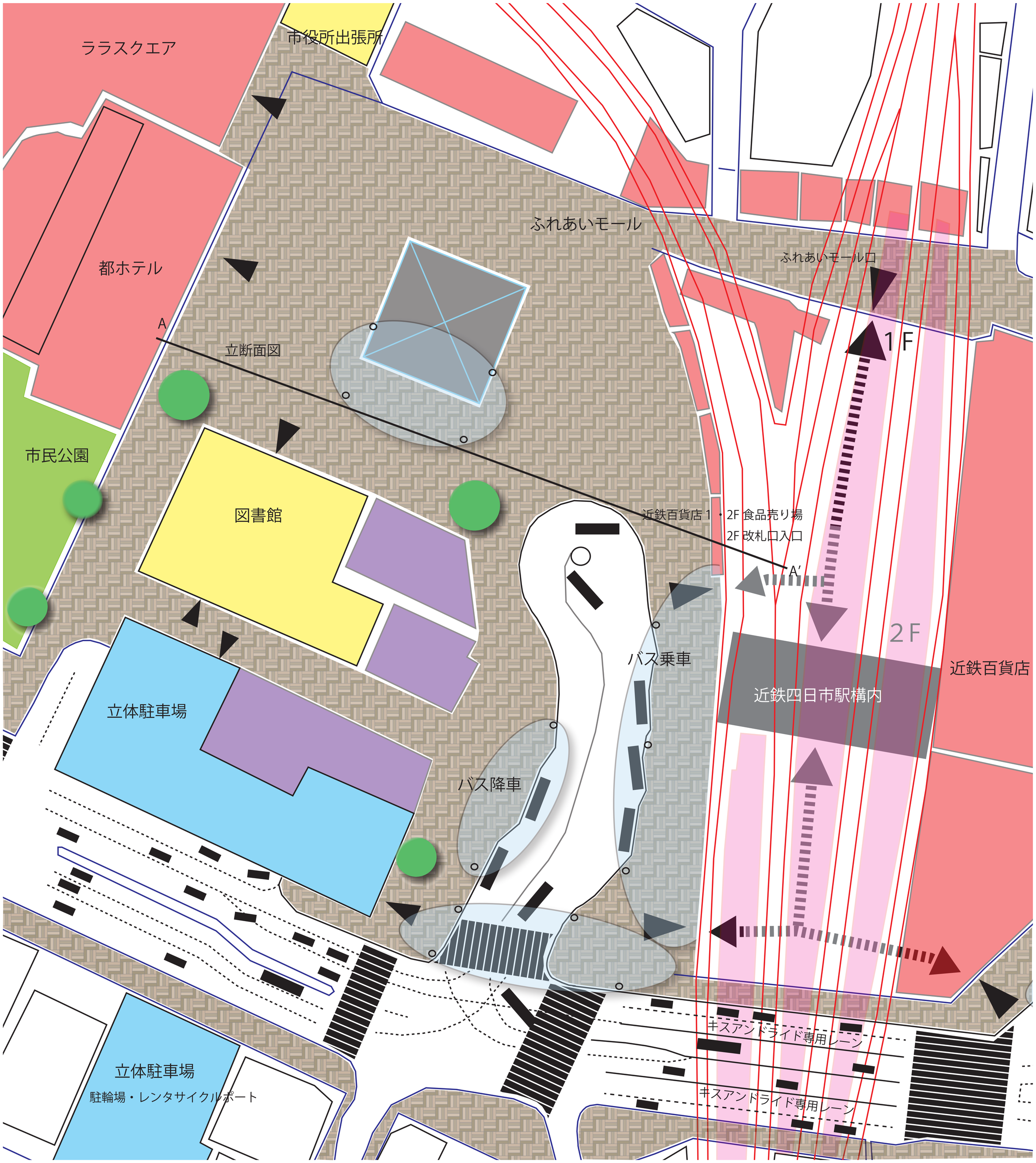
駐輪場・レンタサイクルポートを、既存の駐輪場に加え、中央通り南側に新設された立体駐車場の南側に設置する。自転車はふれあいモールは走行できず、押して歩く形となる。また、バスの交通量が多く、車線も複雑なため、駅付近の中央通りは自転車で車道走行できない。中心部を自転車に乗って通過できるのは中央通り南側の歩道と、ふれあいモール北側の東西道路のみとなっている。

【物流】

ララスクエア前～近鉄百貨店駐車場周辺の道路を広場のために撤去することになるが、各大型店の搬入口は、北側の裏口になっているので、それまで通り搬入を行う事が出来る。

Plans

【施設配置計画】



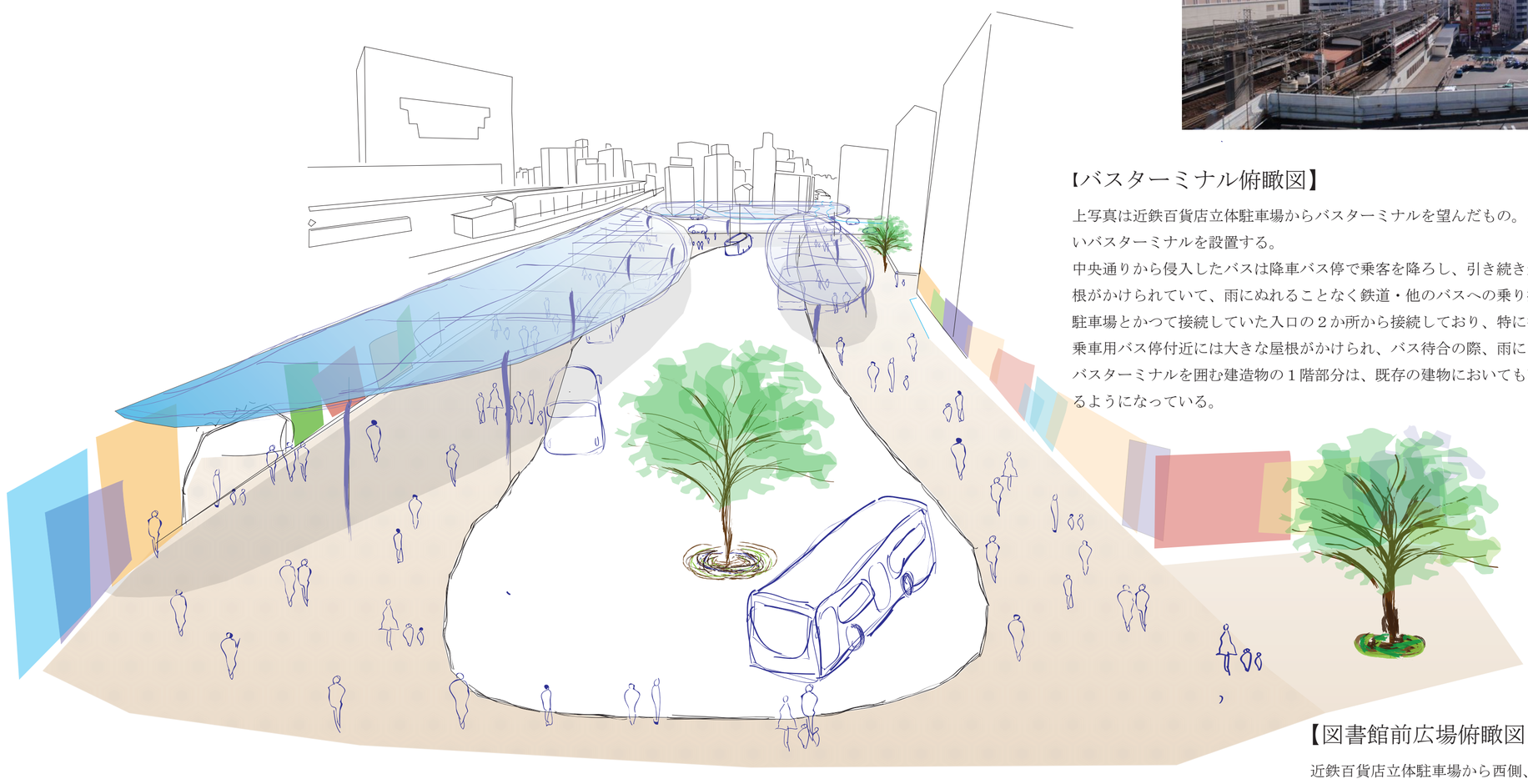
建物を撤去した後の用地に、多くの人が定期的に訪れてくれる施設を設置する。図書館と、託児所・ギャラリーを備えた市役所の出張所である。現在の図書館はまちの郊外化が進んでいた高度経済成長期の 1973 年に建てられたが、車を使わない人は近鉄四日市駅から 10 分程度歩かなくてはならず、不便を訴える声が多く上がっていた。それぞれの施設において、「集う」というキーワードをコンセプトにして、広場の賑わいを中から感じられて、また、外からは中で休んでいる人であったり、廊下を歩いている人であったり、階段やエレベーターで上り下りしている人であったり、そのような人々のアクティビティが感じられる施設を目指す。

バスターミナルや送迎場所など、利用者が滞留する可能性のある場所には大屋根をかけて、広場の解放感との連続性を保つ。また、大きく目立つデザインにすることで、サインとしての役割や、広場の範囲の規定をする役割を持たせる。

広場に面する建物の１階部分には、商業施設としての利用を原則とする。近鉄百貨店については、１階の生鮮食品売り場に通じる出口（従前からあったもの）を新しい玄関として整備を行う。バスターミナルを西口の南寄りに設置することで、北側にあるふれあいモールに面した出入り口のみに人の流れが偏らないように配慮する。

Plans

近鉄四日市駅西口広場詳細図

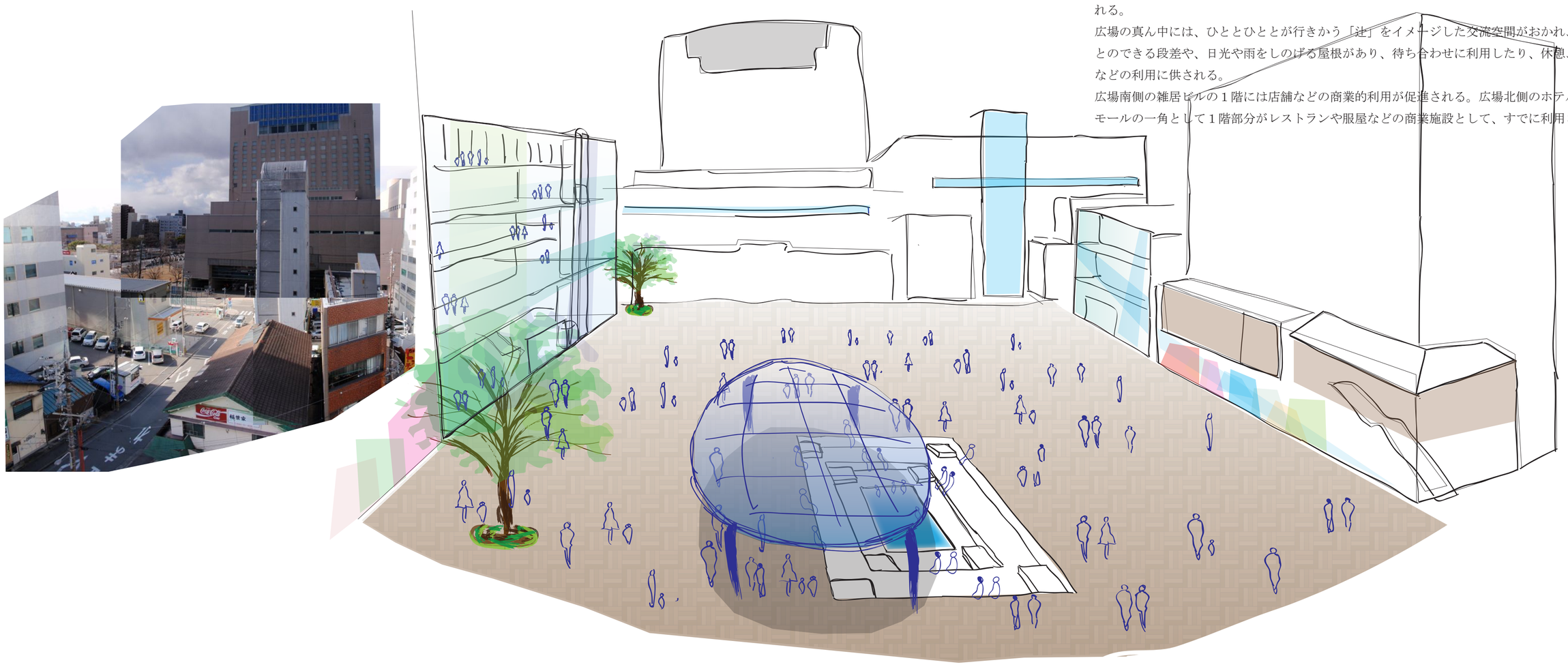


【バスターミナル俯瞰図】

上写真は近鉄百貨店立体駐車場からバスターミナルを望んだもの。この駐車場を撤去した跡地に既存のバス乗り場を統合させた新しいバスターミナルを設置する。
中央通りから侵入したバスは降車バス停で乗客を降ろし、引き続き乗客を乗せて発車する。降車用バス停からは近鉄四日市駅まで屋根がかけられていて、雨にぬれることなく鉄道・他のバスへの乗り換えができる。乗車バス停から近鉄四日市駅へは既存の西南口と、駐車場とかつて接続していた入口の２か所から接続しており、特に後者は近鉄百貨店の食品売り場に直接入店でき、利便性が高い。
乗車用バス停付近には大きな屋根がかけられ、バス待合の際、雨にぬれる心配がない。
バスターミナルを囲む建造物の１階部分は、既存の建物においても商業利用が基本となっていて、バスを降りてすぐに買い物ができるようになっている。

【図書館前広場俯瞰図】

近鉄百貨店立体駐車場から西側、平面駐車場や２～３階程度の低密な土地利用が広がる地区に、市民からのニーズの高い図書館を中心とした広場空間をつくる。同時に設置される市の多目的施設とともに、広場を囲む空間の隙間をうめて視線の抜けをなくすことで、囲まれ感のある心地よい空間が生まれる。
広場の真ん中には、ひととひとが行きかう「辻」をイメージした交流空間がおかれ、腰を掛けることのできる段差や、日光や雨をしのげる屋根があり、待ち合わせに利用したり、休憩、子供の遊び場などの利用に供される。
広場南側の雑居ビルの１階には店舗などの商業的利用が促進される。広場北側のホテルは、ふれあいモールの一角として１階部分がレストランや服屋などの商業施設として、すでに利用されている。

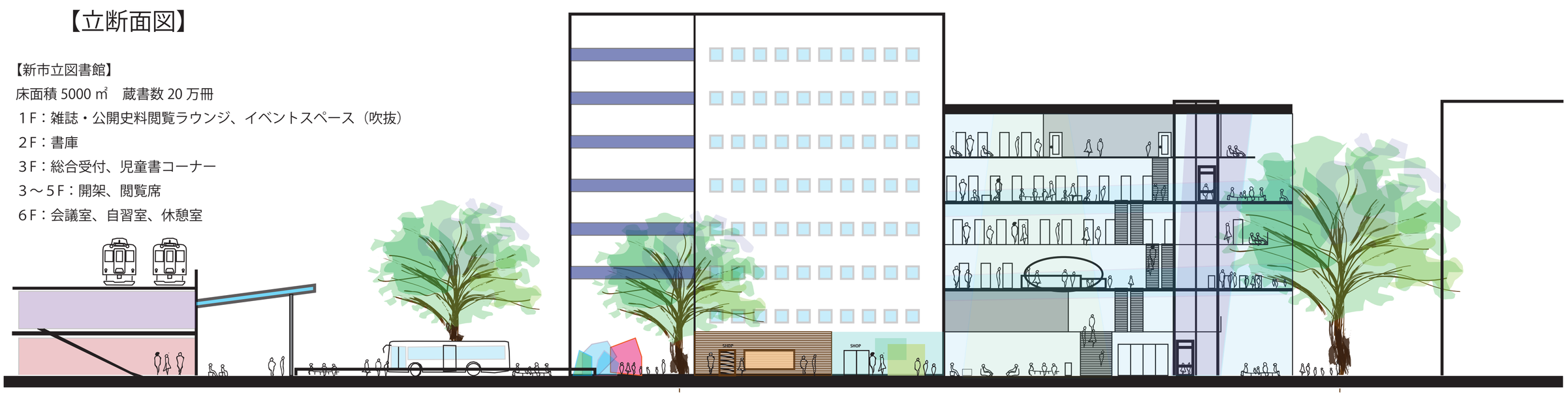


【図書館について】

近鉄四日市駅前広場に建設される新図書館は、利便性だけでなく、中心市街地の活性化に寄与するデザインを目指す。
大きなコンセプトは、「賑わいを感じられる」ということである。百貨店など、それまでの形態の大型施設では集客力すらあれ、買い物客が店の外に出てこず、街路の賑わいに寄与するということが少なかった。この設計においては、図書館の中から広場の賑わいが眺められるのはもちろん、広場からも図書館に集う人々を感じられて、そのことが広場全体の賑わいに寄与することを目指す。
この新図書館は、床面積 5000 ㎡、叢書数 20 万冊で想定されている。市の人口規模の割に蔵書数が少ないが、現図書館を保存図書館として活用することで全体の蔵書数を維持する。１・３・５階の床面が正面の窓に接しており、２・４・６階は窓からセットバックした状態で広い吹き抜け空間を作っている。吹き抜け空間には、１階には雑誌・新聞・資料の閲覧展示スペースとイベントスペース、３階は図書館の総合受付と児童書コーナー、５階はメインの閲覧スペースとなっていて、ひとの動きや滞留を外に見せることのできるつくりとなっている。

【立断面図】

【新市立図書館】
床面積 5000 ㎡　蔵書数 20 万冊
１F：雑誌・公開史料閲覧ラウンジ、イベントスペース（吹抜）
２F：書庫
３F：総合受付、児童書コーナー
３～５F：開架、閲覧席
６F：会議室、自習室、休憩室



A′　　A

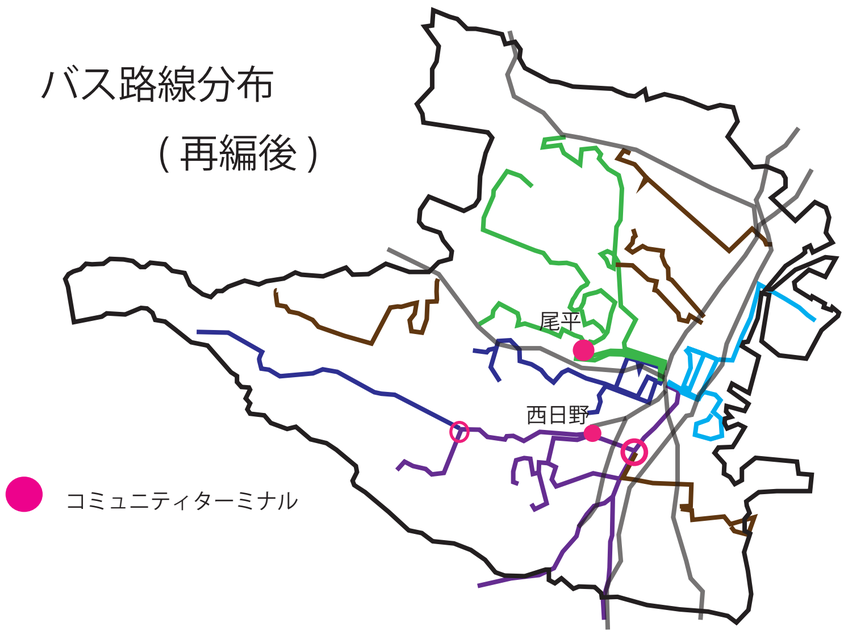
Plans

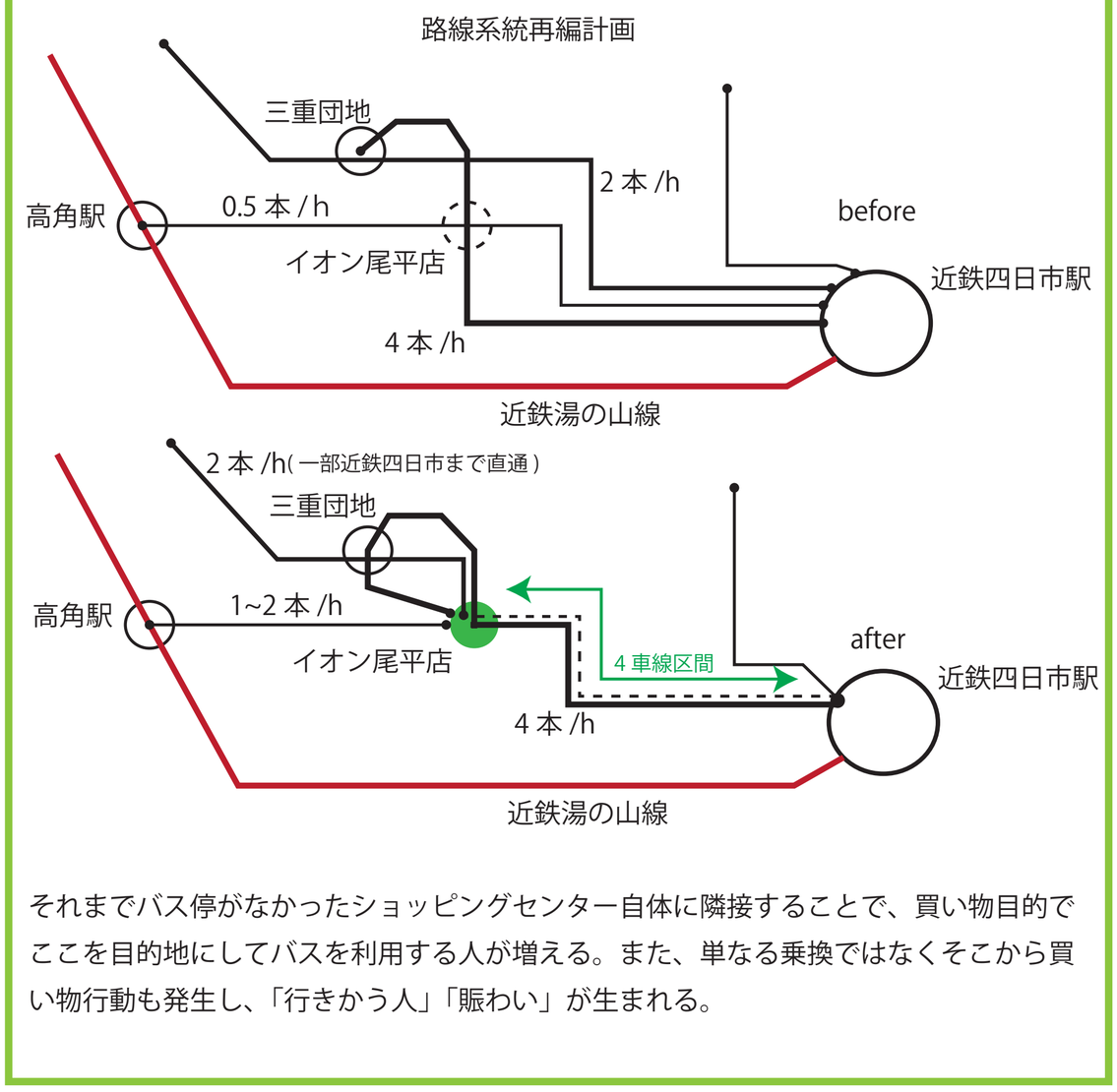
【コミュニティターミナルの設計】

コミュニティターミナルとは、中心駅と郊外を結ぶ幹線交通機関と、末端部の路線を担う端末バスの接続拠点である。路線や地域によって様々な機能を持つ。
近鉄四日市駅から出発している各幹線に設置されているコミュニティターミナルのうち、ショッピングセンターに隣接し、パークアンドライド施設を持ったバス同士の結節点、「尾平」と、鉄道と幹線バス、そして末端バス路線が接続する「西日野」の設計を行う。

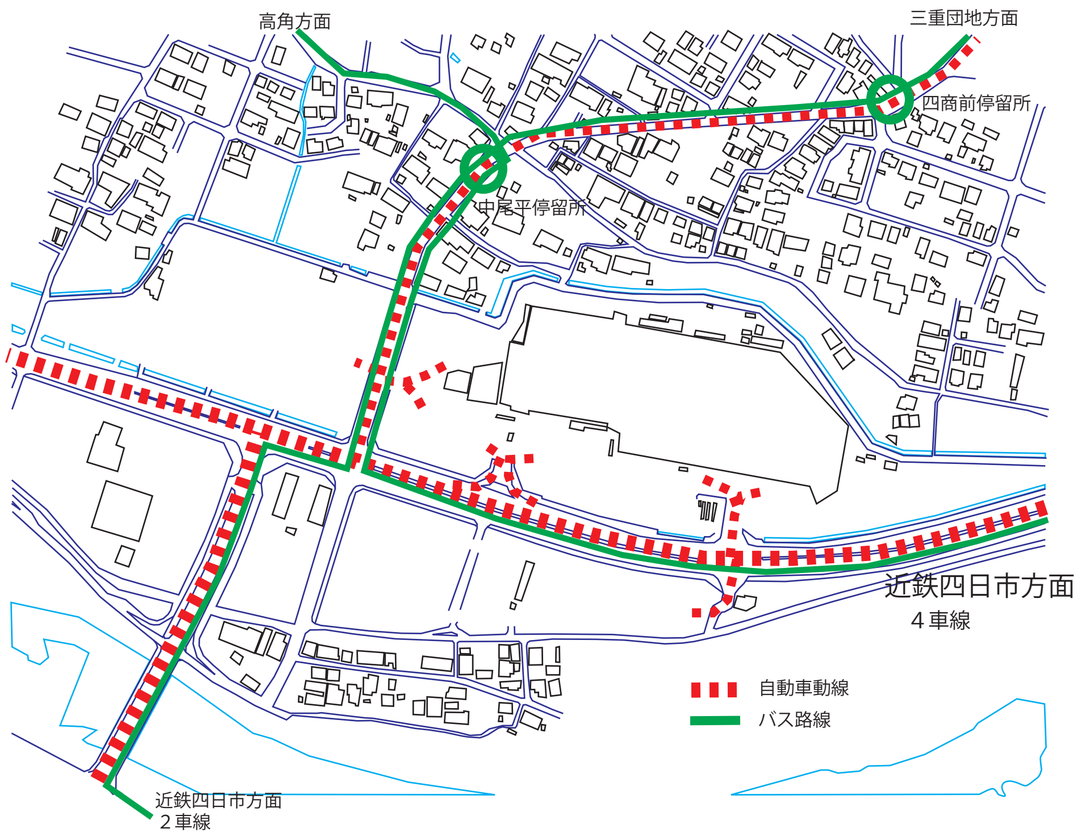
【尾平方面のバス路線の再編について】

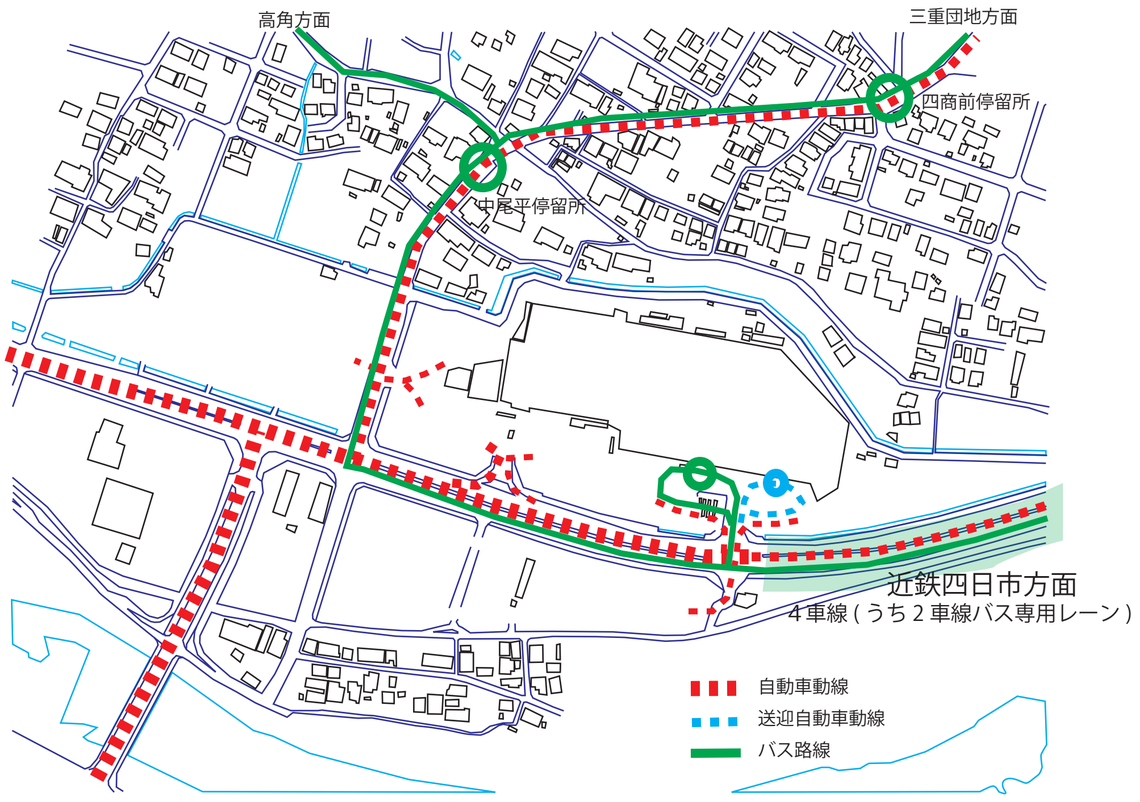
この方面には、三重団地という団地が存在し、そこを起点にした路線が１時間４本の高頻度で近鉄四日市方面と結んでいる。その他には、近鉄四日市駅と近鉄湯の山線「高角」駅とを結ぶ四日市市自主運行バスが２時間に１本程度、ミニバスで運行されている。また、付近をあがたハイツ行のバスが１時間に２本走っていて、この路線もこの幹線に組み込むことができる。
高角行のミニバスをコミュニティターミナル起終点にして、運行区間の短縮、増発を行う。また、乗り継ぎ運賃制の仕組みを用いて、三重団地線の路線の改変を行い、現行路線では三重団地から尾平まで遠回りとなっている路線の利便性を高める。
また、この路線の走る道路は４車線が多く、バス専用 / 優先レーンの設定や信号の優先システムを設けることで、速達性を確保し、自動車よりも到達時間において有利性を持つことができるため、パークアンドライドの需要があると考えられる。
余剰となっているショッピングセンターの駐車場を活用して、パークアンドライド施設の整備を行う。施設を間借りする形態となるため、パークアンドライド利用者は月会費としてショッピングセンターの商品券を購入し、ショッピングセンターの不利益とならないような制度作りを行う。

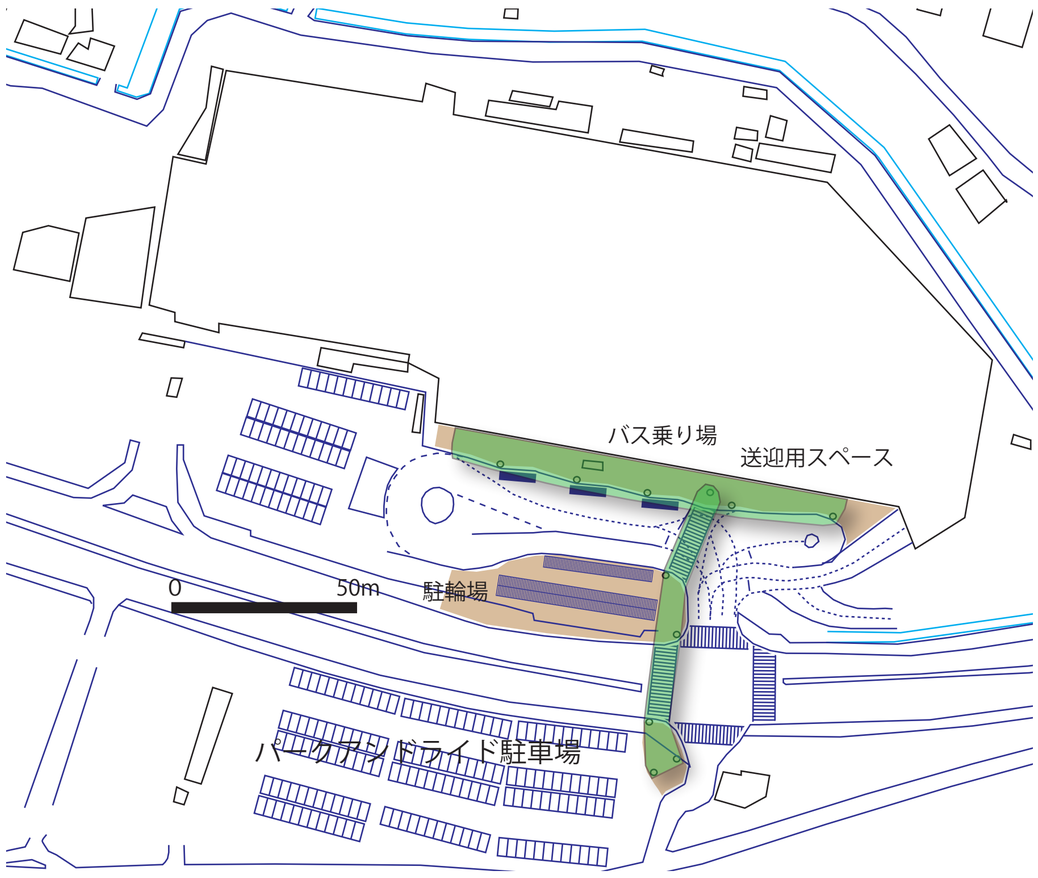




それまでバス停がなかったショッピングセンター自体に隣接することで、買い物目的でここを目的地にしてバスを利用する人が増える。また、単なる乗換ではなくそこから買い物行動も発生し、「行きかう人」「賑わい」が生まれる。







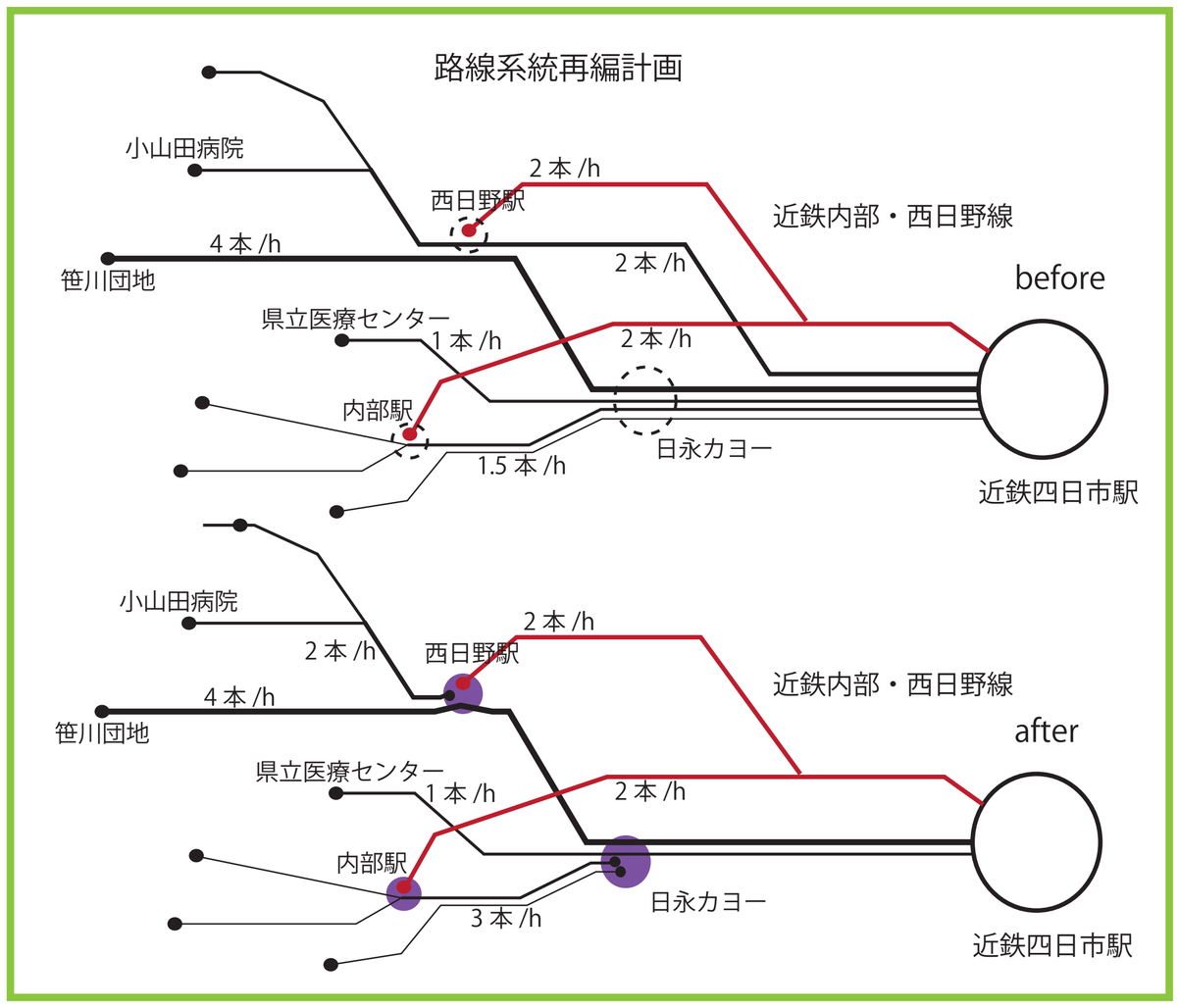
Plans

【笹川（西日野）方面のバス路線の再編について】

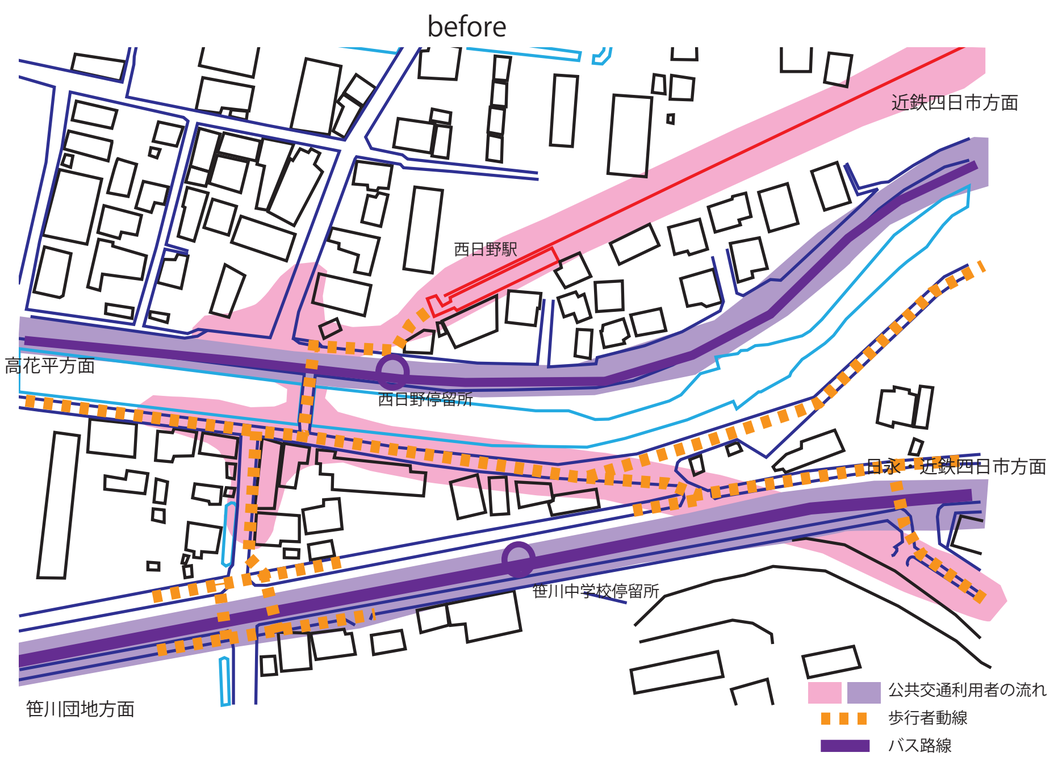
近鉄四日市駅から南に向かうこの路線は、①１時間に４本の笹川団地線（三重団地線と同一系統）、②１時間に２本の高花平方面、③１時間に１本の泊山（県立総合医療センター）線、④それぞれ１時間に０～１本の内部・采女が丘方面と鈴鹿市方面の路線、１時間当たり現行で最も密な箇所で７～９本と、本数の少ないローカルバス路線が全便近鉄四日市駅に乗り入れているがゆえに本数が多すぎたり少なすぎたりとちぐはぐな形態になっている。
この方面のコミュニティターミナルは、ひとつめが「日永」である。ここでは、①③の路線と、コミュニティターミナル発着の③④の路線の乗り継ぎの機能を持たせる。形態は「尾平」と同じように、ショッピングセンター隣接型で、パークアンドライド施設を備える。

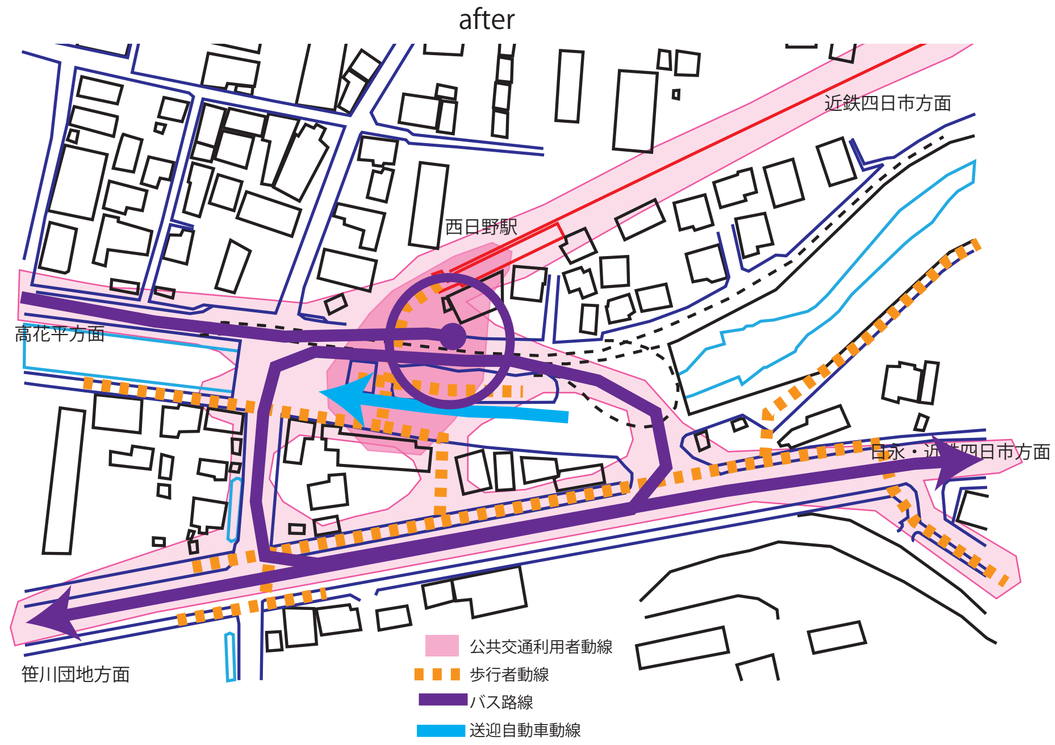
もう一つのコミュニティターミナルとして設定したのが「西日野」である。ここには「日永」の手前で幹線路線と別れた路線②が走っていて、これと並行する形で近鉄西日野線が近鉄四日市から終点のこの地までを結んでいる。また、小川沿いにある「西日野駅」の、川を隔てた向こう岸に、①が走っている。
これらの駅・停留所はごく近傍に存在するにもかかわらず、各路線間の乗換はほとんどない。短距離とはいえ屋外を歩く必要があるため・乗換によって新しく運賃が発生してしまうためである。しかし、長大な閑散区間を抱える路線②と、ロードサイドショップ・郊外型店舗の密集する地区と市内最大級の住宅団地を通過する路線①、近鉄四日市駅への最速交通手段である近鉄西日野線を乗換抵抗の少ない形で接続することは意義があると考える。
このコミュニティターミナルではこの３路線を接続し、②を「西日野」起終点にしてその分増発を行い、近鉄四日市駅への再速達手段である西日野線と、ロードサイドショップや郊外型店舗が並ぶ幹線を走る路線①の接続を行う。乗換の拠点を整備することで、閑散路線区をはじめとするバス路線沿線利用者の日常生活行動の選択の幅が広がり、機会が増加することが期待できる。

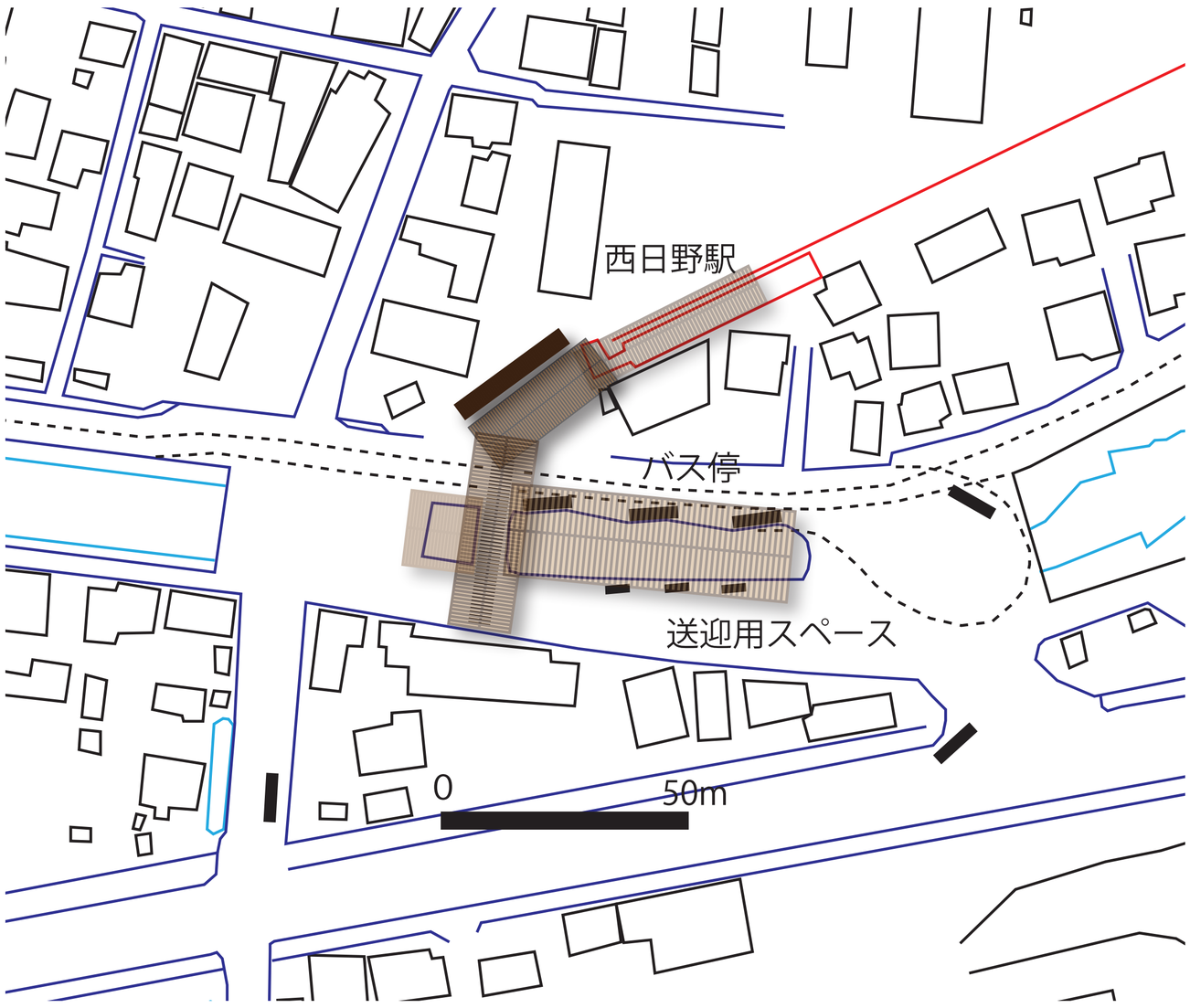
市民の日常生活を支える「辻」を整備する。

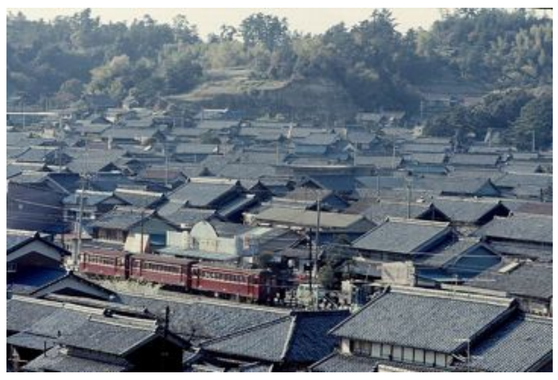


【動線イメージ】分離独立していた各交通機関利用者の動線を、一体化させる。









【デザイン提案】

古くから、西日野駅周辺の谷沿いの集落においては、養蚕、紡績、製茶、醸造業などの産業が発達した豊かな農村集落であった。大正時代に鉄道が開通して以降、地域の人々に親しまれていた。左の写真は、40 年前の西日野駅周辺の様子を写したものであるが、美しい家並みが広がっており、現在も市の風致地区となっていることから、貴重な風景資源となっていることが分かる。
今回の提案において、コミュニティターミナルには歩行者空間を大きく覆う屋根をかけて移動抵抗を減ずる事を想定しているが、この家並みと調和するような、瓦の屋根と木のファサードを生かしたデザインとする。