

第2回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和2年10月14日（水）13：30～

場所：四日市商工会議所 3階大会議室

1 次第

1. 第1回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的
4. 道路の検討について
5. 中央通りのエリアデザイン
6. デザインワーキンググループの設置
7. 今後の進め方

2 資料

資料 1：事項書

資料 2：出席者名簿

資料 3：席次表

資料 4：第2回中央通り再編関係者調整会議資料

第2回 中央通り再編関係者調整会議
出席者名簿

資料2

令和2年10月14日(水) 13:30～
四日市商工会議所3階大会議室

区分	所 属	氏 名	出 欠
1	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	有賀 隆 (座長)	出席
2	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正	出席
3	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	村山 顕人	出席 (web)
4	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長	布施 徳彦	欠席
5	東海旅客鉄道(株) 総合企画本部 企画開発部 担当部長	木村 誠司	出席
6	三重交通(株) バス営業部長	高田 和昭	出席
7	三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長	高木 修司	出席
8	三重県タクシー協会 北勢支部長 (株)三交タクシー 代表取締役	中島 嘉浩	出席
9	三重県バス協会 専務理事	青木 周二	出席
10	四日市自治会連合会 会長	水谷 重信	出席
11	(株)近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	速水 正明	出席
12	諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	北岡 泰爾	出席
13	四日市駅西発展会 会長	堀木 直弘	出席
14	四日市商工会議所 専務理事	須藤 康夫	出席
15	四日市観光協会 会長	野村 愛一郎	出席
16	(株)ディア四日市 代表取締役社長	鈴木 主計	出席
17	近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部長	山本 寛	出席
18	近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	中野 光典	出席
19	四日市南警察署 署長	稲垣 好人	代理 交通官 川村 聡
20	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	秋葉 雅章	出席
21	三重県 県土整備部 理事	真弓 明光	欠席
22	四日市市 副市長	館 英次	出席
23	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)	高橋 康二	出席
24	国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐	川崎 周太郎	出席
25	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	鈴木 克章	出席
26	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	大西 宵平	代理 課長補佐 高見 泰彦
27	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	石井 信	代理 課長補佐 加藤 拓
28	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	白木 広治	代理 首席運輸企画専門官 鈴木 博行
事務局	四日市市 都市整備部 都市計画課	次長兼課長 伊藤 勝美	代理 副参事・計画GL 戸本 直弥
	四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課	課長 村田 孝幸	出席
	四日市市 商工農水部 商工課	課長 渡辺 久晃	出席

第 2 回中央通り再編関係者調整会議 席次表

令和 2 年 10 月 14 日 (水) 13:30~
四日市商工会議所 3 階 大会議室

スクリーン

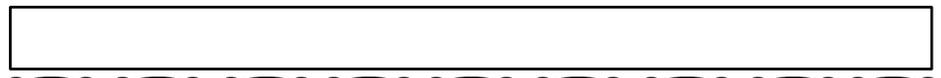
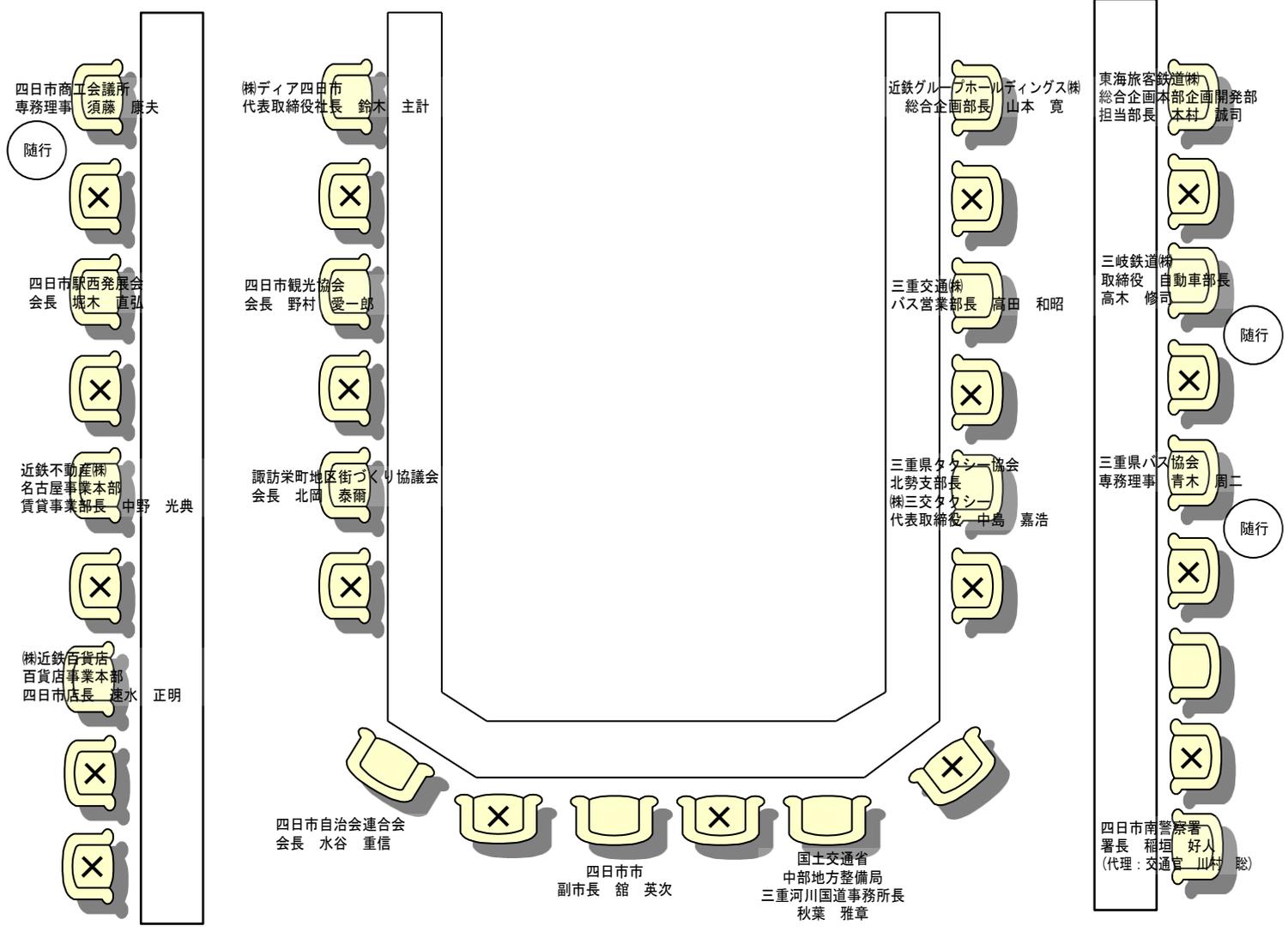
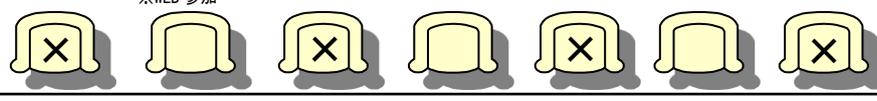
東京大学大学院 工学系研究科 准教授 村山 顕人 ※WEB 参加
 早稲田大学理工学術院大学院 創造理工学研究科 教授 有賀 隆
 名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授 松本 幸正

事務局

四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課

四日市市 都市整備部 都市計画課

事務局

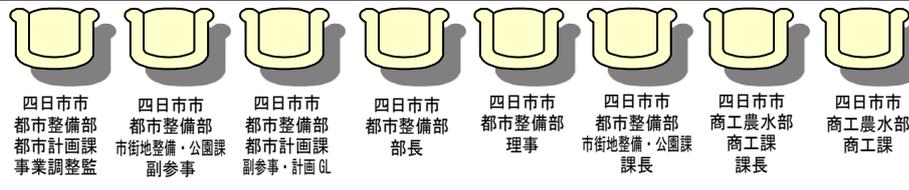


国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長 (白木) 広治 (代理: 首席運輸企画専門官 (鈴木) 博行)

国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長 (石井) 信 (代理: 課長補佐 (加藤) 拓)
 国土交通省 中部地方整備局 建設部 都市整備課長 (鈴木) 克章
 国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐 (川崎) 周太郎
 国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長 (大西) 宵平 (代理: 課長補佐 (高見) 泰彦)

三重県警察本部 交通部参事官 (交通規制課長) (高橋) 康二 (随)

事務局



記者 または 関係者 (10名)

出入口

第2回 中央通り再編関係者調整会議

1. 第1回中央通り再編関係者調整会議の振り返り……………P. 2
2. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告……………P. 8
3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的……………P. 15
4. 道路の検討について ……………P. 17
5. 中央通りのエリアデザイン……………P. 22
6. デザインワーキンググループの設置……………P. 29
7. 今後の進め方……………P. 31

令和2年10月14日

1. 第1回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

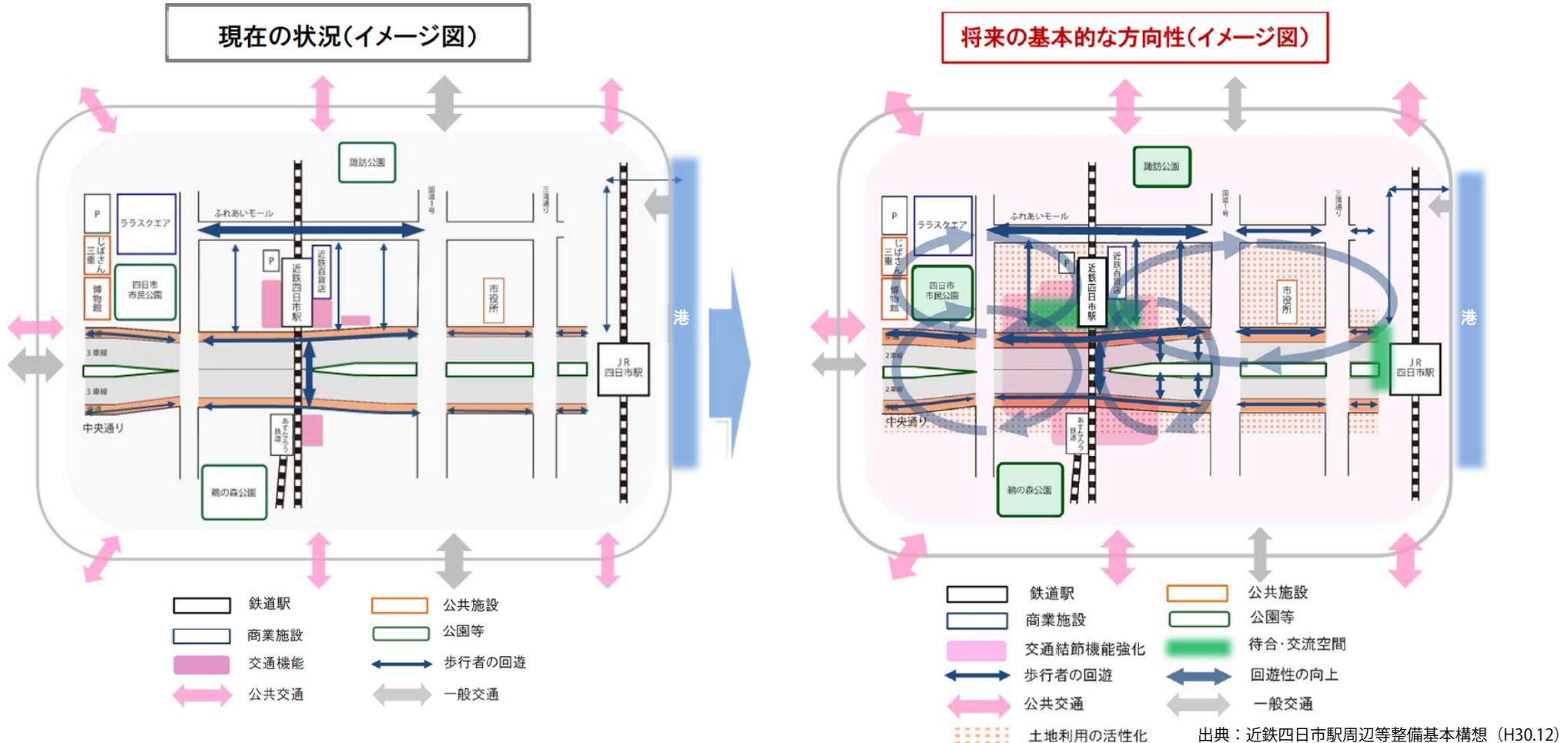
- 1-1. 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性（イメージ）・・・・・・・・・・ P. 3
- 1-2. 近鉄四日市駅周辺整備基本構想・・・・・・・・・・ P. 4
- 1-3. JR四日市駅周辺整備基本構想・・・・・・・・・・ P. 5
- 1-4. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の考え方の再整理・・・・・・・・ P. 6
- 1-5. 中央通り再編関係者調整会議の体制・・・・・・・・・・ P. 7

1-1. 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性（イメージ）

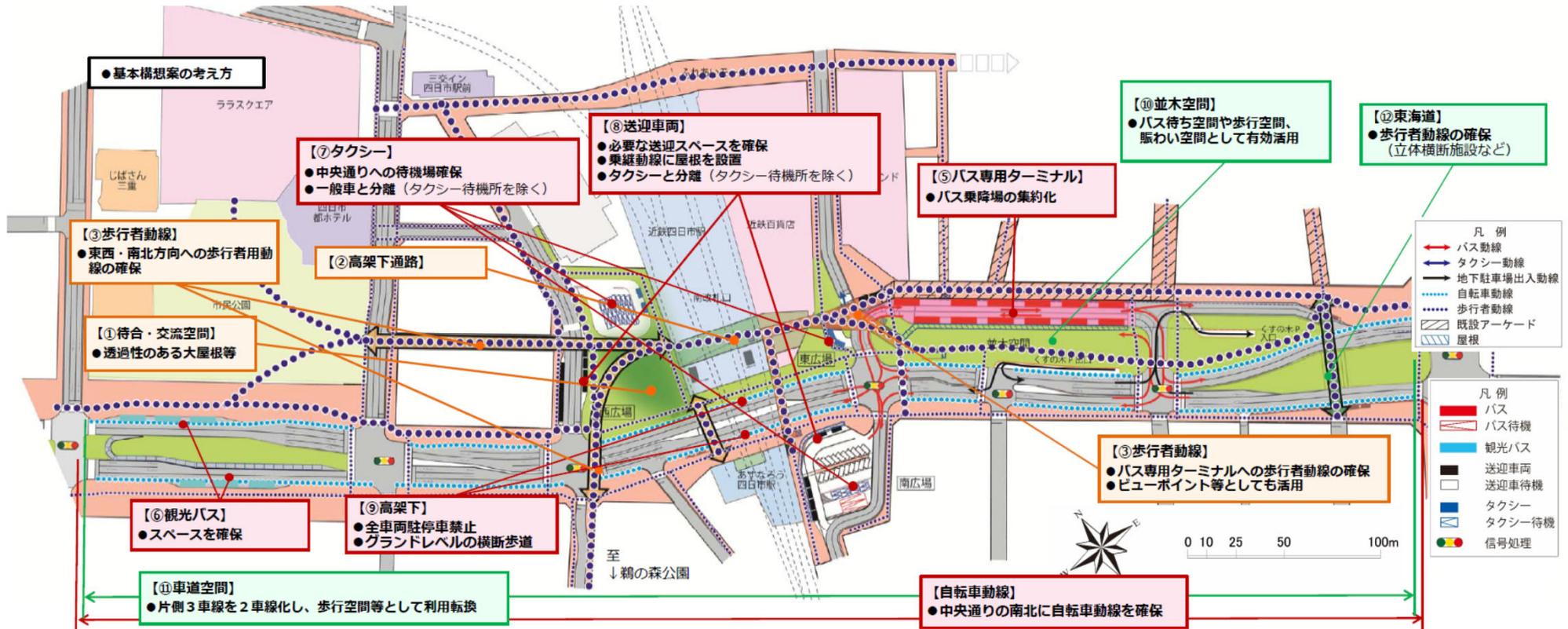
<検討の視点>

- 【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」
 - ふれあいモールの賑わいに加え、駅前広場や中央通りに、歩車分離の図られた歩行者動線や待ち合い空間等を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を図る。
 - 来訪者にとって分かりやすく、駅からまちへの回遊しやすい空間形成や、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を図る。
- 【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」
 - 交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化や乗継利便性・快適性の改善・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】**
「空間の魅力向上」
 - 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、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

<駅周辺整備の基本的な方向性イメージ>



1-2. 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】

- 歩行者動線と待ち合わせ、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。

【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「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。

1-3. 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。
- 駅前で定期的開催される「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】

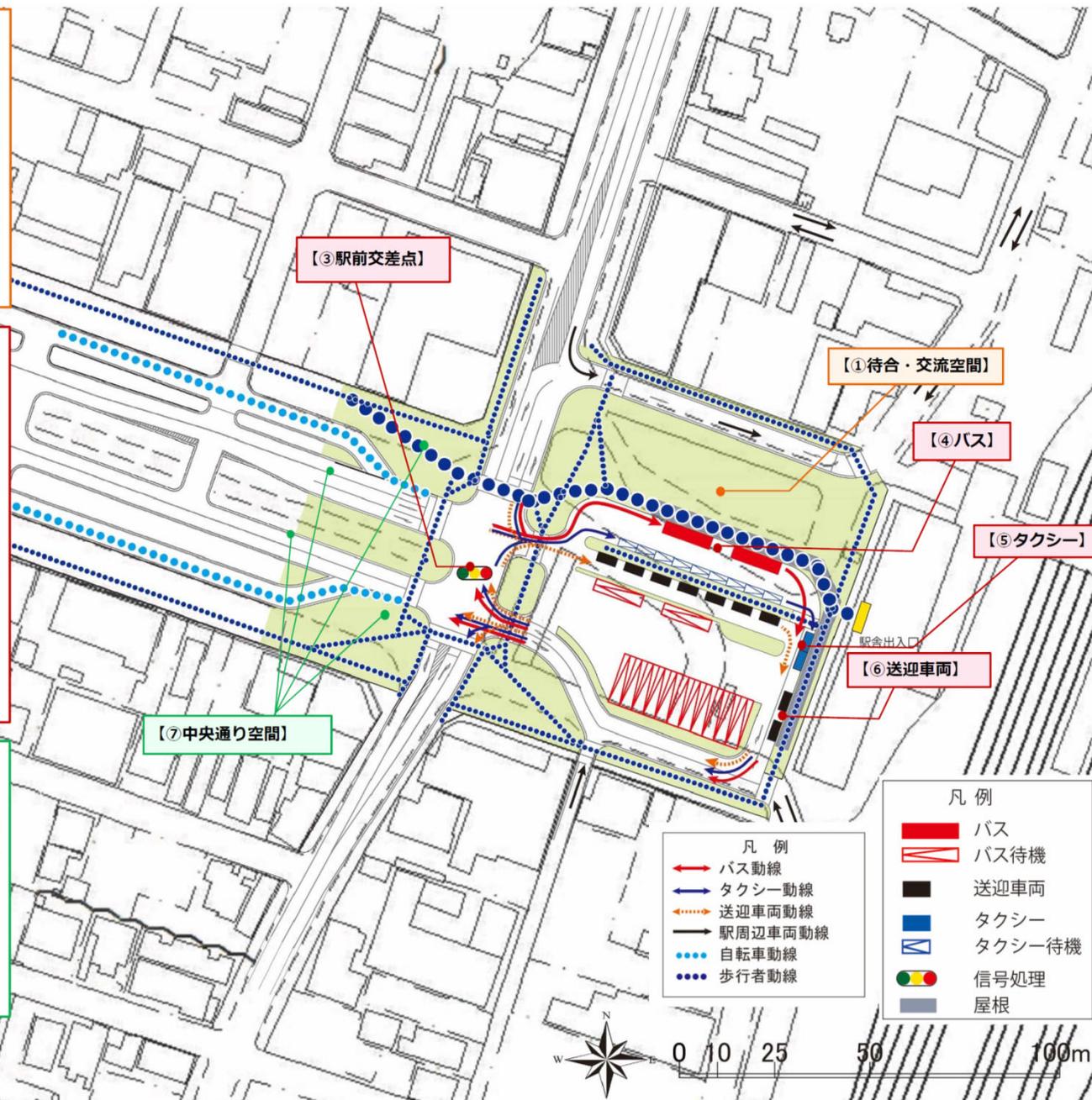
- 送迎車両はバス待機場の北側と広場南東に配置し、バス・タクシーと分離します。

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。



1-4. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の考え方の再整理

「近鉄四日市駅パスターミナル検討部会」が検討を行う範囲

		近鉄四日市駅 以西	西広場	近鉄四日市駅・ 近鉄四日市駅高架下	南広場	東広場	バス専用ターミナル 【バスタ】	近鉄四日市駅 ～国道1号	国道1号～ JR四日市駅	JR四日市駅	
交通機能	歩行者	【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・エレベーターを備え、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。 ●市民公園や隣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。		【⑨高架下】 ●周辺交通の妨げにならないよう留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。			【⑤バス専用ターミナル】 ●駅とバス専用ターミナルを結び歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に両対策の屋根を設置します。 ●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。				
	案内・誘導	【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。							【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。		
	自転車	【自転車動線】 ●中央通りの南北に自転車動線を確保します。									
	バス	路線バス・ 高速バス				バス待機場: 2台		【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			【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。
		観光バス	【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。					バス乗降場: 12台			バス乗降場: 2台 バス待機場: 13台
	タクシー			【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。		タクシー待機場: 8台	【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。	タクシー乗降場: 3台			【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うえで、現状台数を確保します。
	マイカー	送迎車両		【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、路肩への駐車車を禁止します。		【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。				【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。
			一般車: 10台		タクシー乗降場: 2台 タクシー待機場: 21台	タクシー待機場: 8台	タクシー乗降場: 3台			【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。	
通過交通		【⑪車道空間】 ●現状の片側3車線を2車線(西浦通～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。								【③駅前交差点】 ●駅前広場への出入り口交差点を1箇所集約し、安全で分かりやすい駅前広場出入り口へと改善します。	
都市機能	待合・交流空間		【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。			【⑩並木空間】 ●活用されていない木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一体的な空間を形成します。		※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。	【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。 ●駅前で定期的開催される「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。	
	並木空間									【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。	

資料：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (H30.12)を基に作成

1-5. 中央通り再編関係者調整会議の体制

中央通り再編関係者調整会議

●目的

中央通りや近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場整備その他関連する周辺における整備・再編に向けて、四日市市が策定する「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」及び、国土交通省と四日市市が策定を進める「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」について、有識者、交通関係者、商工関係者、市民および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行うことを目的とする。

●委員

有識者：有賀隆教授（建築・都市デザイン、早稲田大学）
松本幸正教授（交通、名城大学）
村山顕人准教授（都市計画、東京大学）

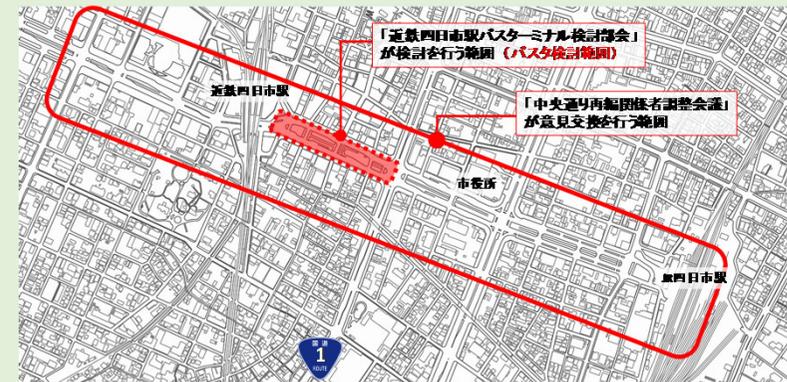
市民：四日市自治会連合会

●関係者

交通関係者、商工関係者、大規模権利者、行政

●事務局

四日市市



近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

●目的

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（2018.12策定）を踏まえ、「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」策定に向け、計画の具体化を図ることを目的とする。

●部会員

有識者：松本幸正教授（交通、名城大学）
有賀隆教授（建築・都市デザイン、早稲田大学）

交通関係者 行政

●事務局

国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、四日市市

部会・ワーキンググループ

●目的

必要に応じて、専門的な調査・検討等を行う部会やワーキンググループを設置する。

※デザインワーキンググループの設置については、
次第6で説明予定

2. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告

- 2-1. 四日市バスタの基本目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 9
- 2-2. ターミナルの配置方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 11
- 2-3. ターミナルの配置（検討案の絞り込み）・・・・・・・・・・・・・・・・P. 12
- 2-4. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の決定事項
 - ①ターミナルの配置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 13
 - ②近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・P. 14

2-1. 四日市バスタの基本目標

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスタの基本目標を設定。

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

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、回遊性を高める必要があるのではないか。
- ◆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。
- ◆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。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【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。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【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。
- ◆四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を眺められる場所を確保してはどうか。

【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



バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減

民間ノウハウを活用した事業スキーム

民間ノウハウを活用し、ターミナル使用料・商業施設等から得られる収益によるターミナルの管理・運営を実現。

公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化

他の交通やまちづくりとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携

四日市バスタの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

2-1. 四日市バスタの基本目標

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスタの基本目標を設定。
- ◆ 近鉄四日市駅周辺等整備が目指す都市空間デザインとの調和を図る基本目標の設定。

四日市バスタの 基本目標

バス停の集約・スマート化 による交通結節機能の強化

- 路線バス・高速バスのバス停、タクシー乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- マルチモーダル（鉄道・バス・タクシー）な結節点整備による北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転車両等）乗り入れによる結節機能の強化
- デジタル化によるスマートバスタの構築

歩行者の円滑な移動・乗換 を支援する交通拠点の整備

- 鉄道とバス・タクシー等のシームレスな乗換の実現
- 誰もが利用しやすいバリアフリーな交通拠点の整備
- サイン表示等、分かりやすい案内の充実
- わかりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

並木空間の再編による 魅力あるスペースの創造

- シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造
- 緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保（多様な市民活動・魅力的な日常交流のための都市広場）

駅周辺と一体となった 賑わい・歩行空間の創出

- 四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性の重視
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実
- 公共空間の高次利用による賑わいの創出

防災機能の強化

- 大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

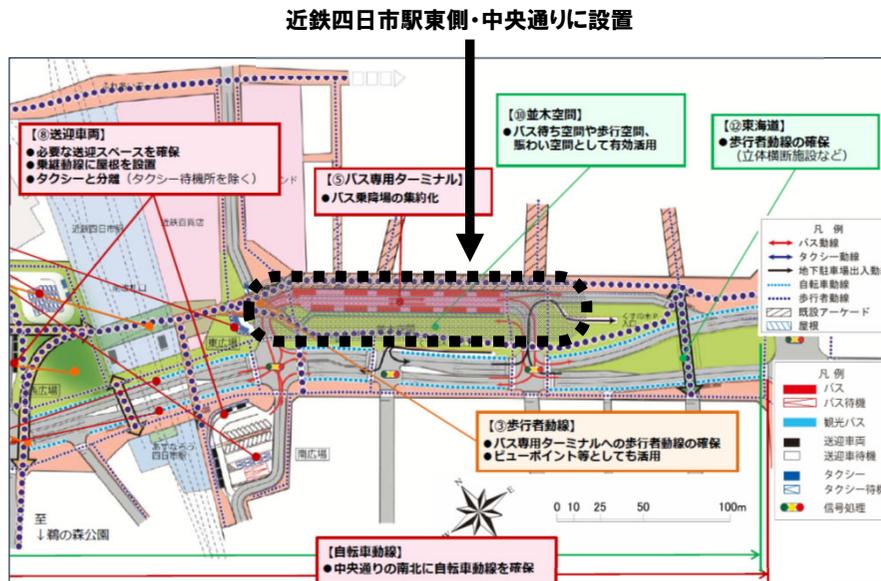
新たなモビリティや 交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転技術、パーソナルモビリティ等）導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

2-2. ターミナルの配置方針

●ターミナルの計画方針

- 整備エリアは「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に則り、近鉄四日市駅東側の中央通りに設定
- バスタの基本目標に則り、必要な範囲を「特定車両停留施設」に指定
- 分散しているバスのりばの集約による利便性向上を目的とし、四日市の新たな交通結節点として整備
- 中央通りは4車線化して南側に集約



出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

◆ 「特定車両停留施設」とは？

➡ 民間と連携した新たな交通結節点

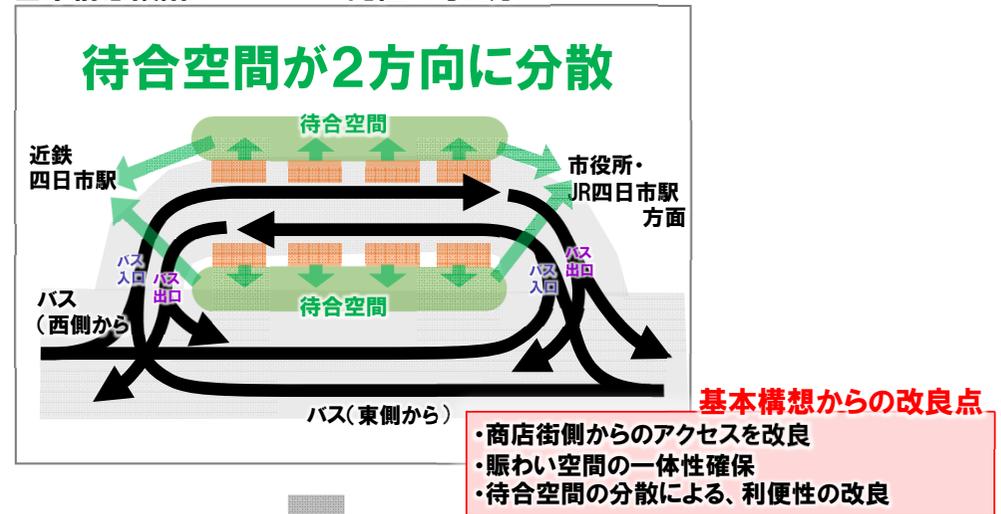
交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができることや料金を徴収できることを規定。

道路法の一部を改正する法律案（R2.5.20成立）により、特定車両停留施設の道路の附属物への追加が閣議決定されているため、「特定車両停留施設」の指定を想定した配置検討を行う。

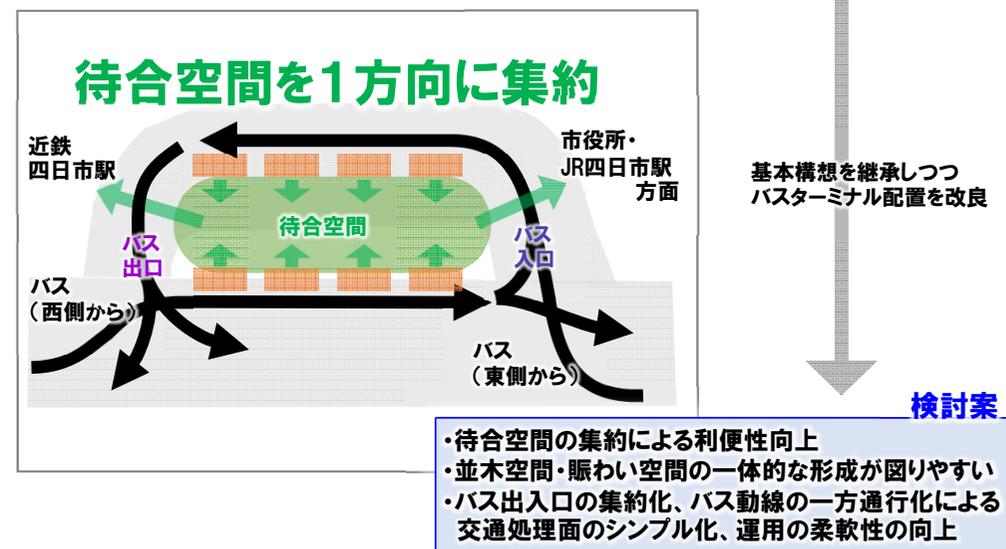
●バスバース配置の考え方

- 基本構想策定後、検討を重ねた結果、商店街側とのアクセス、賑わいの分断、バス利用者の利便性を考慮し、バスバースの配置の考え方を下記のようにバージョンアップ。

基本構想段階のバスバース配置の考え方

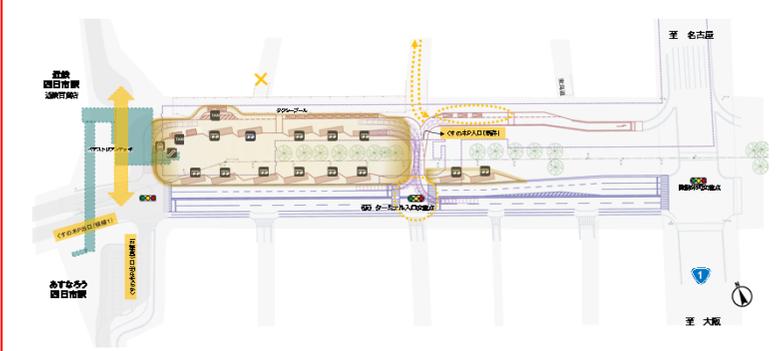
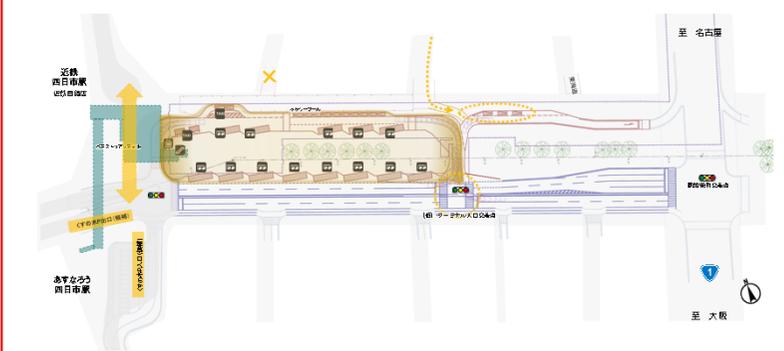


検討中のバスバース配置の考え方



2-3. ターミナルの配置（検討案の絞り込み）

- ・提示された2案（検討案A・検討案B）について、議論の結果、下記に示す検討案Aの方針で検討を進めていくこととした。

		検討案A（2つ島）		検討案B（1つ島）	
					
比較評価	【視点①】 顔・賑わいづくり	公共空間の高次利用	○ 賑わい施設・収益施設の導入空間（東側島）がB案と比較して大きい。	△ 賑わい施設・収益施設の導入空間（東側島）がA案と比較して小さい。	
		既存都市施設との接続性	○ （仮）ターミナル入口交差点から商店街に車両進入が可能。	× バスタ区域から商店街へは車両アクセスが不可。	
		バリアフリー環境の整備	△ 近鉄四日市駅とのアクセスは同等だが、交通島間の横断にあたり、バリアフリー化に課題がある。	○ ターミナルが一体であり、A案と比較してバリアフリー化が容易。	
	【視点②】 交通機能強化	乗り継ぎ	鉄道⇔バス	△ 東側島のバス停までの距離が、B案と比較して長い。	○ バス停が1箇所に集約されており、乗り継ぎが容易。
			鉄道⇔タクシー	○ A案とB案で差はない。	○ A案とB案で差はない。
			バス⇔バス	△ 交通島間の横断が必要。	○ バス停が1箇所に集約されており、乗り継ぎが容易。
		天候に左右されない待合空間	○ 待合空間が分散可能であり、スペースが取りやすい。	△ A案と比較して待合空間が小さい。	
		バス停のわかりやすさ	△ 交通島が分かれており、B案と比較してわかりやすさに欠ける。	○ バス停が1箇所に集約されており、乗り換えが容易。	
	【視点③】 空間の魅力向上	並木空間・賑わい空間	○ 並木空間・賑わい空間（東側島）が、B案と比較して大きい。	△ 並木空間・賑わい空間（東側島）が、A案と比較して小さい。	
		並木空間・賑わい空間とターミナル機能の一体性	○ 東島の賑わい区間とターミナル機能の一体性がある。	△ 東島の並木空間・賑わい空間とターミナル機能は分離される。	
【その他】	国道1号諏訪栄町交差点の円滑性	○ B案と比較して、交通処理上の課題が少ない。	× 滞留長の確保が困難であり、（仮）ターミナル入口交差点、諏訪栄町交差点との一体的な信号現示の検討が必要。		
	地下駐車場設備への影響	○ B案と比較して、地下駐車場設備への影響が少ない。	× 地下駐車場設備への影響が多である。		

2-4. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の決定事項

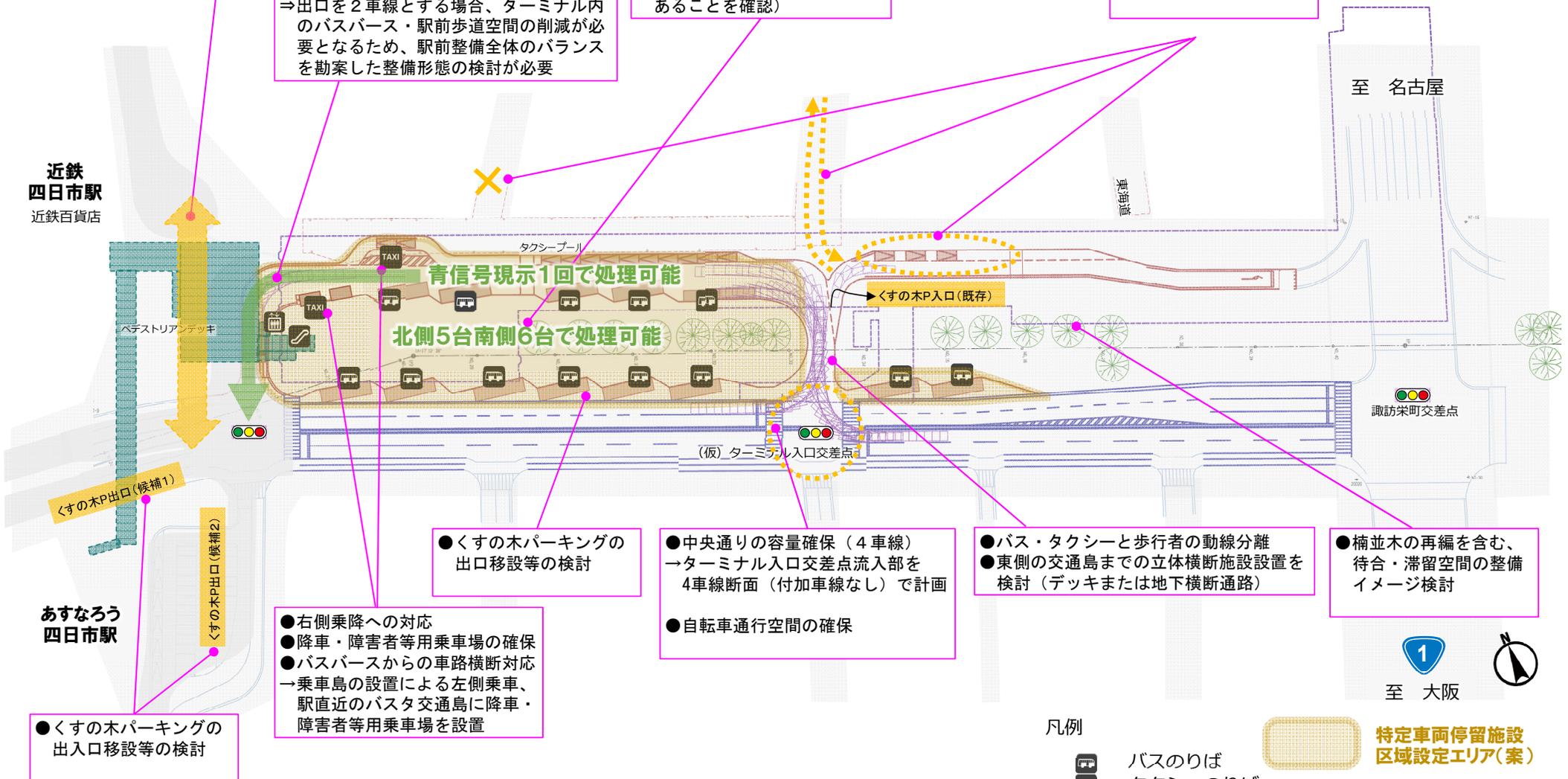
①ターミナルの配置

●西町線への車両往來の確保
→バスタ内に入らず、往來可能となる道路構造を検討

●ターミナル出口の交通処理
→ターミナル出口車路は、1車線でも青信号1回でバス・タクシーの出場需要を処理が可能
【留意事項】
⇒出口を2車線とする場合、ターミナル内のバスバス・駅前歩道空間の削減が必要となるため、駅前整備全体のバランスを勘案した整備形態の検討が必要

●バスバス配置
→駅寄りの交通島に設置するバスバス数は、北側5台南側6台を想定（バス路線の配置上および運行上、処理可能であることを確認）

●沿道アクセスへの対応
→許可制、通行不可（迂回）の両面で検討
●荷捌き車両の取扱い
→別途箇所での確保



●くすの木パークの
出口移設等の検討

●中央通りの容量確保（4車線）
→ターミナル入口交差点流入部を4車線断面（付加車線なし）で計画
●自転車通行空間の確保

●バス・タクシーと歩行者の動線分離
●東側の交通島までの立体横断施設設置を検討（デッキまたは地下横断通路）

●楠並木の再編を含む、
待合・滞留空間の整備
イメージ検討

●右側乗降への対応
●降車・障害者等用乗車場の確保
●バスバスからの車路横断対応
→乗車島の設置による左側乗車、駅直近のバスタ交通島に降車・障害者等用乗車場を設置

●くすの木パークの
出入口移設等の検討

※バスバス数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

凡例

- バスのりば
- タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ
- 特定車両停留施設区域設定エリア(案)
- : 課題（部会等意見）
- : 対応方針

2-4. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の決定事項

②近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針

近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針

国土交通省
四日市市

近鉄四日市駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、2018年12月、四日市市が『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』を策定し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、計画段階から官民連携で検討を行っています。

このたび、国土交通省と四日市市は、関係者による議論を重ね、四日市市の顔としてふさわしい交通結節点整備に向け、以下のとおり「近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針」を取りまとめました。

1. バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

- 路線バス・高速バスのバス停、タクシー乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- マルチモーダル（鉄道・バス・タクシー）な結節点整備による北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転車両等）乗り入れによる結節機能の強化
- デジタル化によるスマートバスタの構築

2. 歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

- 鉄道とバス・タクシー等のシームレスな乗換の実現
- 誰もが利用しやすいバリアフリーな交通拠点の整備
- サイン表示等、分かりやすい案内の充実
- わかりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

3. 並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

- シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造
- 緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保（多様な市民活動・魅力的な日常交流のための都市広場）

4. 駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

- 四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性の重視
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実
- 公共空間の高次利用による賑わいの創出

5. 防災機能の強化

- 大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

6. 新たなモビリティや交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転技術、パーソナルモビリティ等）導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針

地域ポテンシャル

- リニア中央新幹線の開業
- 広域幹線道路網の整備進展（新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス）



東海環状自動車道東員IC

課題

- 路線バスのりばの分散
- 中心市街地の回遊性不足
- 並木空間の未活用



近鉄四日市駅前（中央通り）の状況

国・市の連携のもと、中央通り・国道1号と一体となった新たなバスターミナルを整備 まちづくりと連携し、モーダルコネクト（交通結節機能）を強化

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

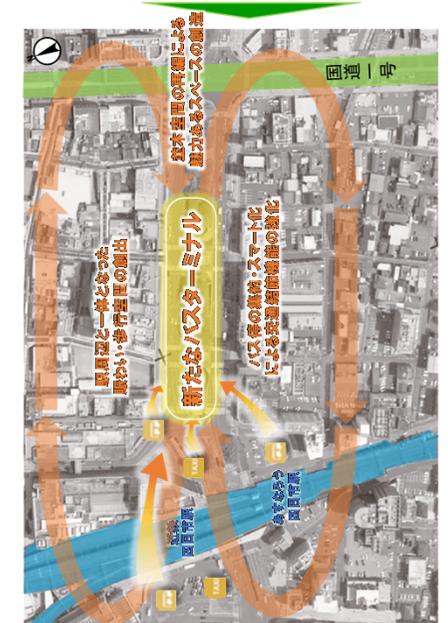
- 乗り場の集約による公共交通の利用促進
- 北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ乗り入れ
- デジタル化によるスマートバスタの構築

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

- シームレスな乗換の実現
- バリアフリーな交通拠点の整備
- 分かりやすい案内の充実
- 運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

- シビックプライドを醸成する絵になる景観
- 歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保



駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

- 玄関口として交通・観光の総合的な都心空間の実現
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性の重視
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実
- 公共空間の高次利用による賑わいの創出

防災機能の強化

- 大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

新たなモビリティや交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的

3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的

- 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において、ターミナルの配置方針が決定するとともに、近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針が公表された。（検討部会では、ターミナルから西町線への通行について意見があり、調整会議へ申し送りがなされた。）
⇒西町線の扱いについては、「（仮称）近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（四日市バスタ整備計画）」の策定や、中央通りの交通、近鉄四日市駅の東広場・南広場の整備計画に大きく影響することから、その扱いを決定する必要がある。

- 西町線の扱いについて、2案を意見交換 ⇒ 「次第4. 道路の検討について」

案1 接続案：基本構想のとおり、西町線を中央通りに接続する案

案2 封鎖案：基本構想の「視点1：賑わいもてなし空間の創出と回遊性の向上」をより高めるため、西町線を中央通りに接続せずに封鎖する案

- 西町線の扱いが決定することで、「（仮称）近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（四日市バスタ整備計画）」の範囲が決定する。
⇒中央通り全体のエリアデザインとバスターミナルのエリアデザインの検討を一体的に進める必要がある。

- 「（仮称）近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」の骨子となる中央通りのエリアデザインについて意見交換

⇒ 「次第5. 中央通りのエリアデザイン」

- 多岐にわたるエリアデザインの検討を円滑に進める ⇒ 「次第6. デザインワーキンググループの設置」

4. 道路の検討について

- 4-1. 西町線接続案について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 18
- 4-2. 西町線封鎖案について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 19
- 4-3. 接続案と封鎖案の比較・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 20
- 4-4. 接続案の整備の方向性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 21

4-1. 西町線接続案について

【西町線接続】

- ・中央通りとの車両動線を確保
- ・商店街方面と中央通りの往来が可能に

②周辺交通への影響

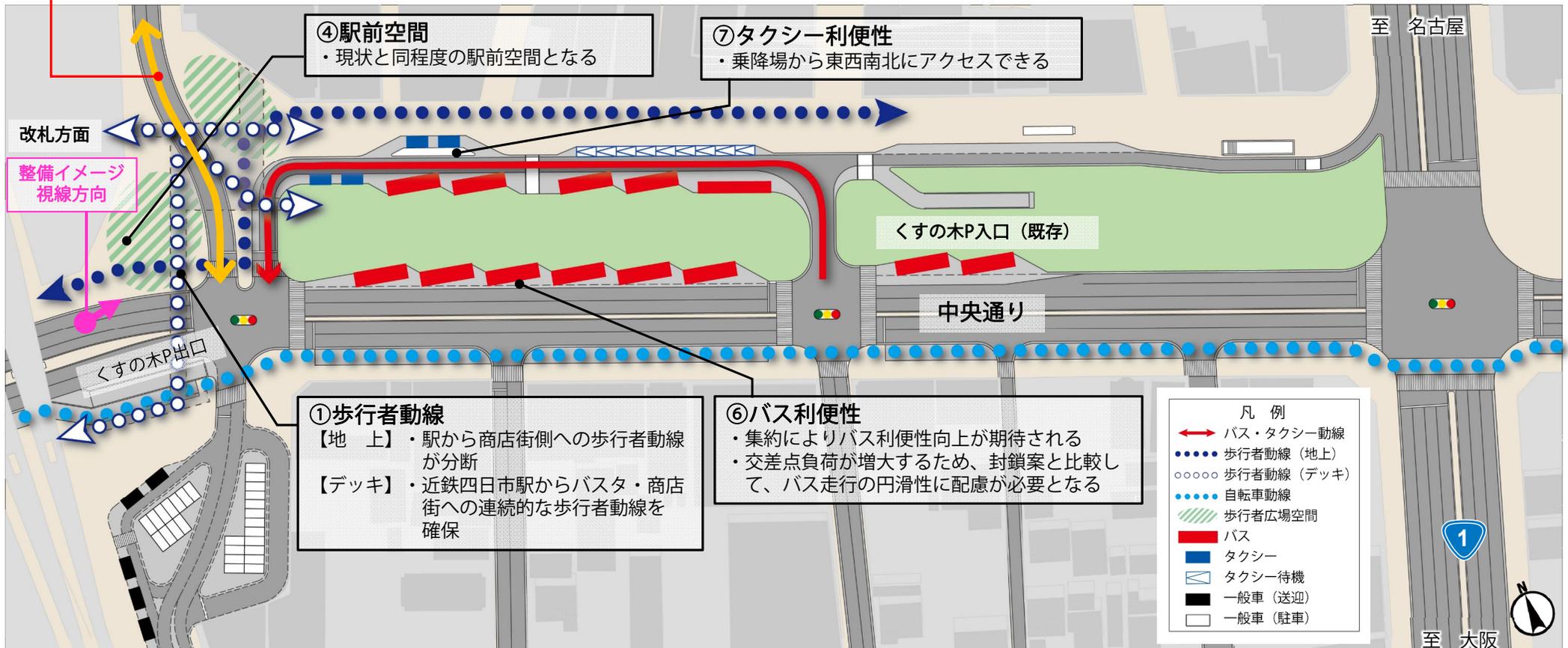
- ・北側との車両動線を確保可能

③西町線沿道アクセス

- 【車 両】・中央通りから西町線沿道施設へのアクセスが可能
 ・橋南線から西町線へのアクセス性は向上
- 【歩行者】・自動車通過交通が許容されることにより、歩行者の回遊性の支障となる

⑤緊急車両対応

- ・現状と同等程度の機能が確保できる



※各施設の配置・形状等については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性があります。

4-2. 西町線封鎖案について

【西町線封鎖】

- ・中央通りとの車両動線を封鎖

②周辺交通への影響

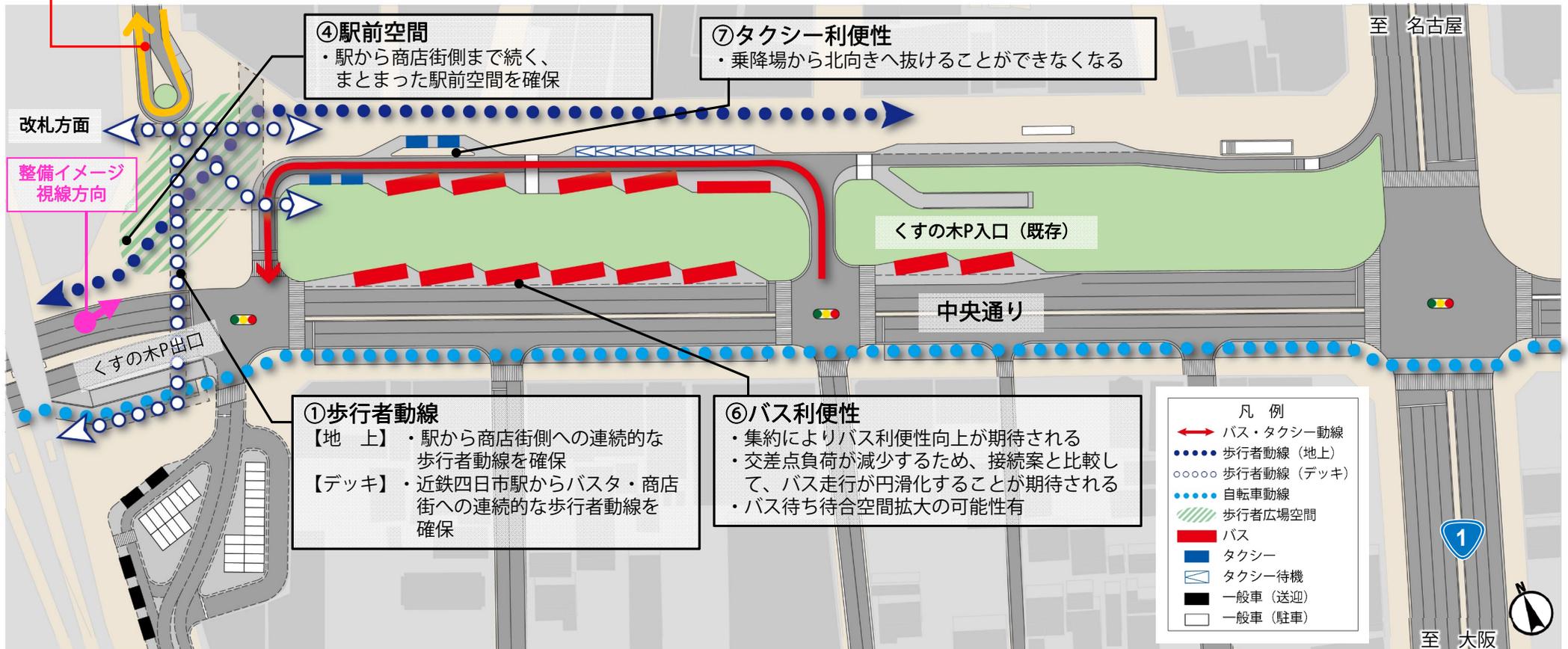
- ・現段階で、西町線封鎖による代替ルートの確保が困難

③西町線沿道アクセス

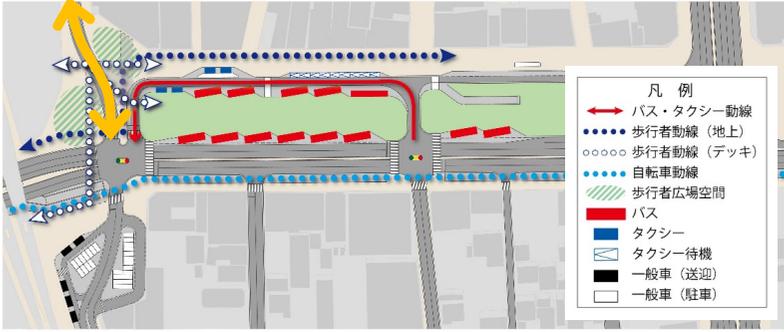
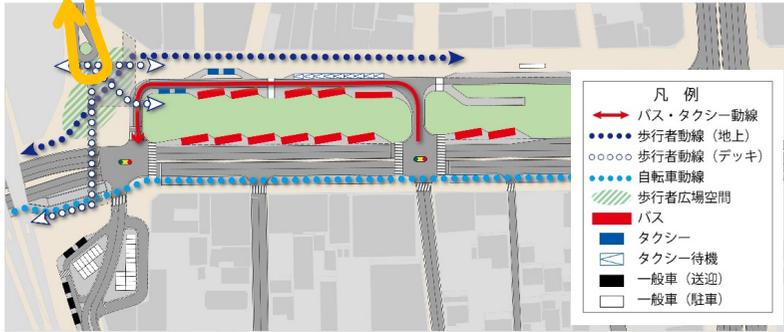
- 【車 両】・中央通りから西町線沿道施設へのアクセスは不可
- 【歩行者】・自動車通過交通が排除されることにより、歩行者の回遊性向上が期待できる

⑤緊急車両対応

- ・緊急車両動線（歩道部への乗り入れ等）を計画時に設定する必要がある



4-3. 接続案と封鎖案の比較

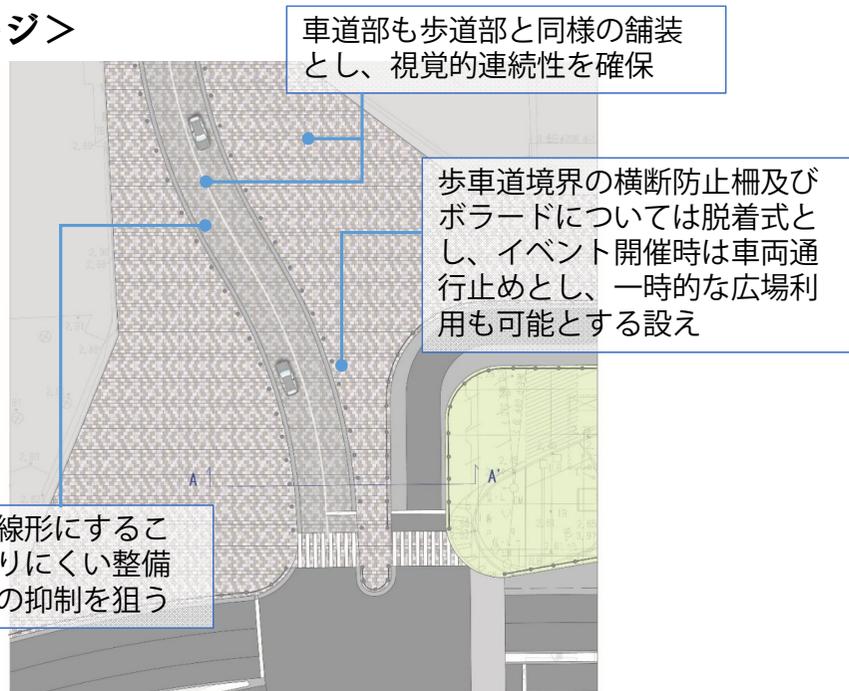
計画案		西町線接続案	西町線封鎖案
			
①歩行者動線	地上	○：駅から商店街側への歩行者動線が分断	◎：駅から商店街側への連続的な歩行者動線を確保
	デッキ	◎：近鉄四日市駅からバスタ・商店街への連続的な歩行者動線を確保	◎：近鉄四日市駅からバスタ・商店街への連続的な歩行者動線を確保
②周辺交通への影響		○：北側との車両動線を確保可能	×：現段階で、西町線封鎖による代替ルートの確保が困難
③西町線沿道アクセス	車両	◎：中央通りから西町線沿道施設へのアクセスが可能 橋南線から西町線へのアクセス性は向上	×：中央通りから西町線沿道施設へのアクセスは不可
	歩行者	△：自動車通過交通が許容されることにより、歩行者の回遊性の支障となる	◎：自動車通過交通が排除されることにより、歩行者の回遊性向上が期待できる
④駅前空間		○：現状と同程度の駅前空間となる	◎：駅から商店街側まで続く、まとまった駅前空間を確保
⑤緊急車両対応		○：現状と同等程度の機能が確保できる	△：緊急車両動線（歩道部への乗り入れ等）を計画時に設定する必要がある
⑥バス利便性		○：集約によりバス利便性向上が期待される 交差点負荷が増大するため、封鎖案と比較して、バス走行の円滑性に配慮が必要となる	◎：集約によりバス利便性向上が期待される 交差点負荷が減少するため、接続案と比較して、バス走行が円滑化することが期待される バス待合空間拡大の可能性有
⑦タクシー利便性		○：乗降場から東西南北にアクセスできる	△：乗降場から北向きへ抜けることができなくなる
総合評価		◎（19点）	○（17点）

4-4. 接続案の整備の方向性

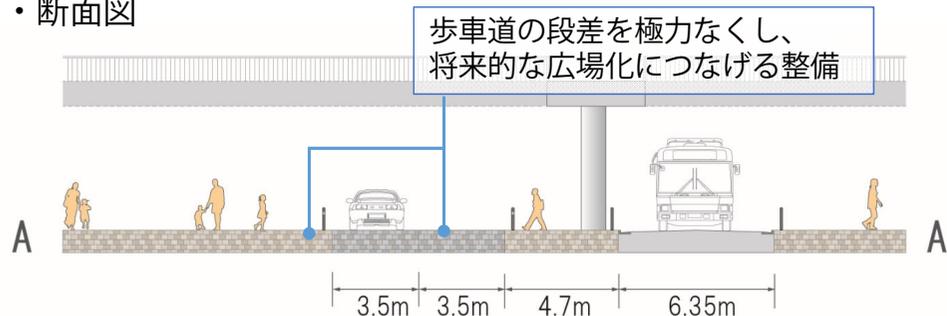
- ・西町線の扱いについては、周辺交通への影響として代替ルートの確保が困難で、緊急車両対応動線が必要となる
⇒今後、接続案をベースに検討を進める
- ・歩行者優先の駅前空間の実現には、通過交通の抑制対策が必要となる
⇒通過交通抑制方策の検討を進める
- ・整備にあたっては、駅周辺のモール化への対応等を見据え、可変性を持った計画とする
⇒歩行者中心の整備となるよう検討を進める

<整備イメージ>

・平面図

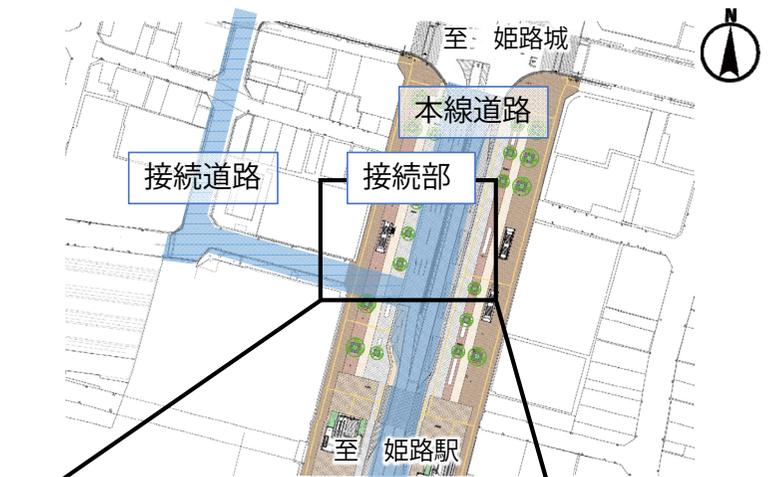


・断面図



<参考事例>

- ・姫路駅北駅前広場・大手前通り接続道路



- ・歩車道境界はフラット化
- ・車道部と歩道部で類似した舗装を採用



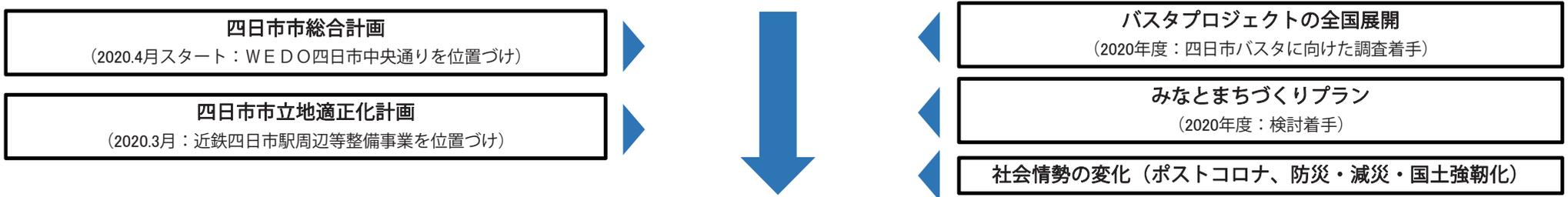
5. 中央通りのエリアデザイン

- 5-1. エリアデザインの検討について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 23
- 5-2. 駅周辺の空間のつながり・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 24
- 5-3. 中央通り周辺で目指す都市構造・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 25
- 5-4. 共通のデザイン方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 26
- 5-5. 各エリアのデザインを考える前提条件・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 27
- 5-6. 各エリアのデザイン方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 28

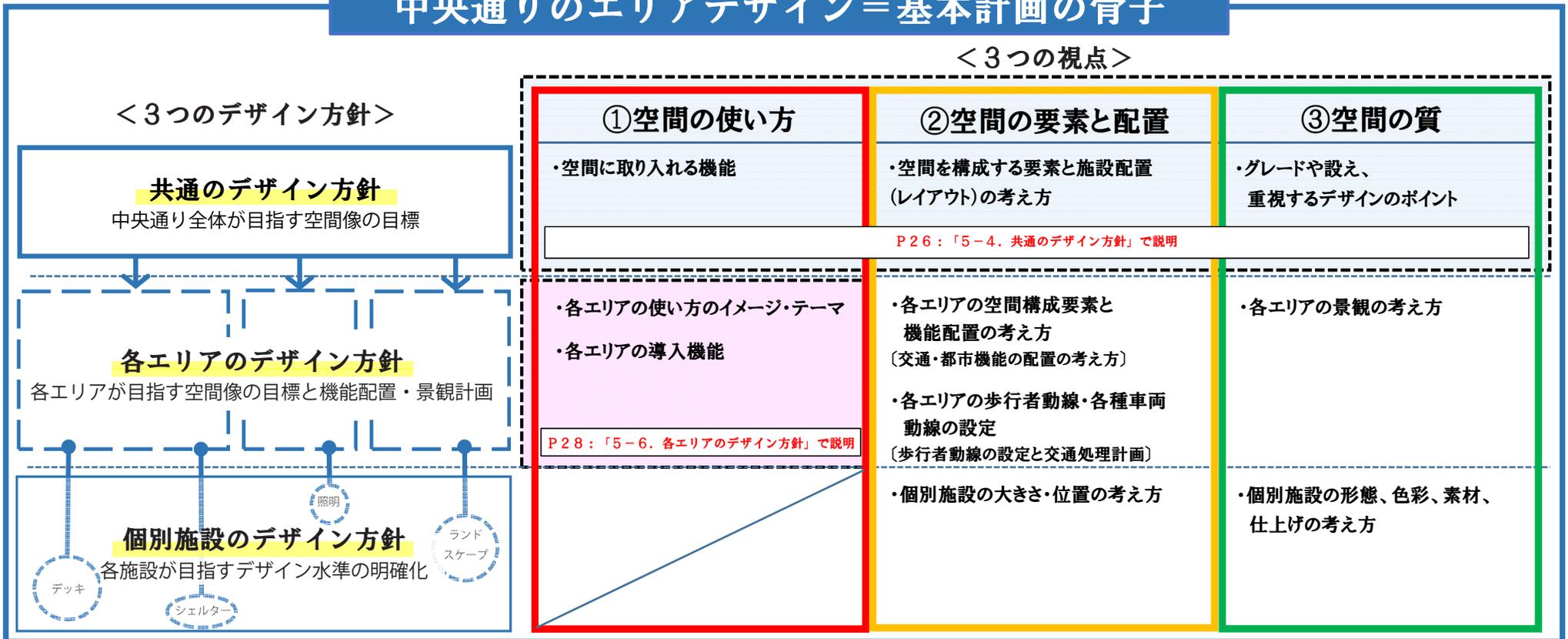
5-1. エリアデザインの検討について

- ・中央通りのエリアデザインでは、基本構想策定後に策定された四日市市総合計画等を反映し、基本計画の骨子として取りまとめる
- ・中央通り全体で統一感を演出しながら、各エリアの特徴を反映した整備が進められるよう、3つのデザイン方針と3つの視点で階層的に検討を行う

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (2018.12月策定)

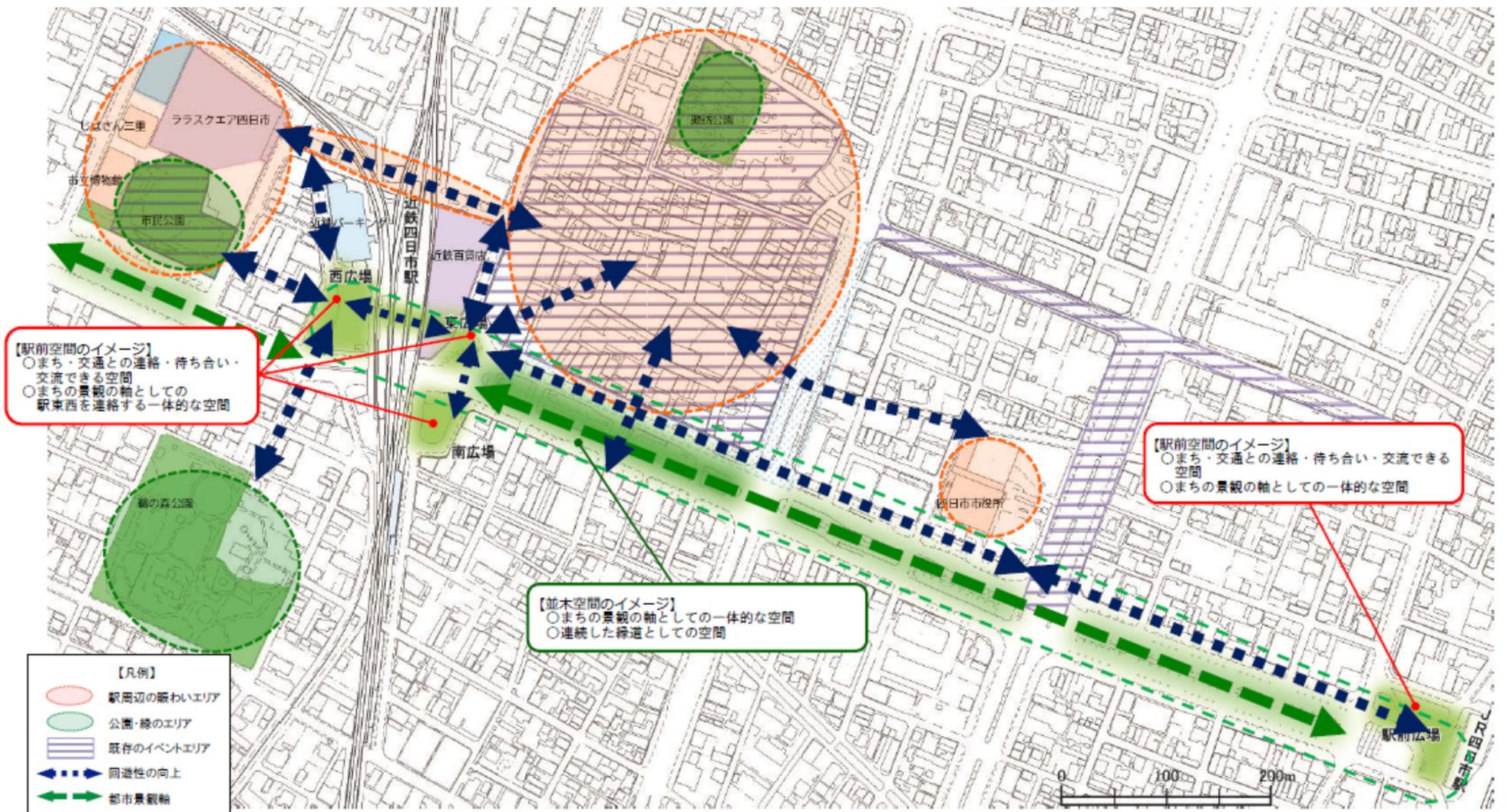


中央通りのエリアデザイン＝基本計画の骨子



5-2. 駅周辺の空間のつながり

- ・近鉄四日市駅周辺等整備基本構想で示されている、駅周辺の空間のつながり



出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）

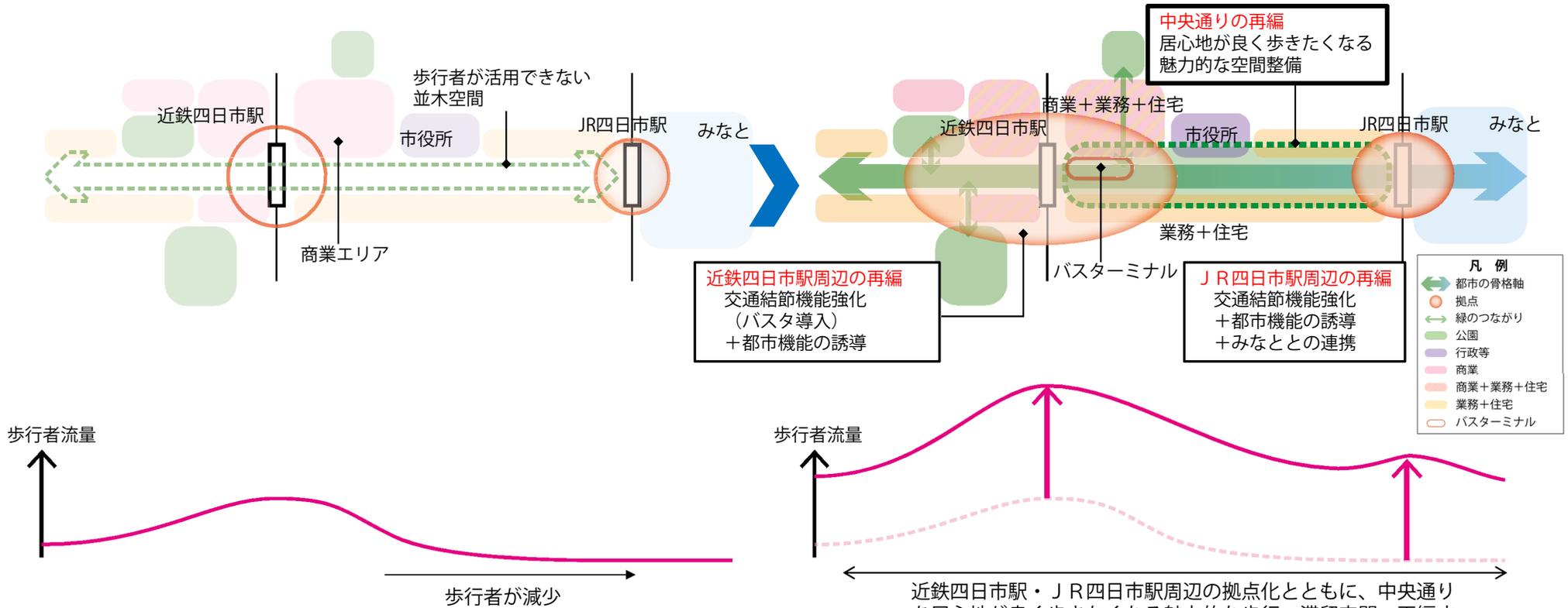
- ・近鉄四日市駅周辺およびJR四日市駅周辺は拠点化のイメージを提示
- ・中央通り周辺の公園や都市機能とのつながりを重視した計画

5-3. 中央通り周辺で目指す都市構造

- ・ エリアデザインの検討を進めるため、「四日市市総合計画」「四日市市立地適正化計画」「バスタプロジェクトの全国展開」「みなとまちづくりプラン」「社会情勢の変化」を踏まえ、中央通り周辺で目指す都市構造を示す

【現状の都市構造】

【目指す都市構造】



【現状】

- ・ 近鉄四日市駅の直近の歩行者流量は多いが、離れるにしたがい少ない
- ・ 70mの幅員を有する中央通りの並木空間が活用されていない

【方針】

- ① 2極(近鉄四日市駅、JR四日市駅)の再編による拠点化
 - 近鉄四日市駅周辺：交通結節機能強化(バスタ導入)+都市機能誘導
 - JR四日市駅周辺：交通結節機能強化+都市機能誘導+みなととの連携
- ② 中央通りの再編による回遊性の向上
 - 居心地が良く歩きたくなる魅力的な歩行・滞留空間として整備

5-4. 共通のデザイン方針

①空間の使い方

- ・空間に取り入れる機能



目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

- ・まちなかの回遊を支える歩行空間
- ・自転車走行空間の分離
- ・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・自動車と歩行者の分離
- ・交通の阻害を防止する荷捌き機能

目標2 市域・他都市とつながる 一大交通拠点づくり

- ・将来交通を見込んだ駅前広場の整備（待合・交流機能、送迎スペース）
- ・バスタ機能（特定車両停留施設、バス待ち施設等）
- ・情報発信機能（まちなかの案内、四日市市のPR、災害情報等）
- ・四日市港へのエントランス機能

目標3 最先端の取り組みの ショーケースとなる空間づくり

- ・次世代モビリティの導入空間
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤の受け皿
- ・多機能空間としての利用（グリーンインフラや防災機能等）
- ・ポストコロナで求められるオープンでゆとりある空間

②空間の要素と配置

- ・空間を構成する要素と施設配置（レイアウト）の考え方



目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置

- ・歩行者優先の交通モードの配置
歩行者>自転車>公共交通（鉄道・バス・タクシー）>一般車
- ・歩行者空間の最大化（交通量に応じた車両走行空間の適正化）
- ・乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等の配置
- ・歩行者目線で分かりやすい動線の設定（サイン計画等）
- ・安全な通行を支える交通安全施設（歩車分離、信号等）

目標2 人が集い、賑わい生み出す施設の配置

- ・居心地の良いオープンスペース（ベンチ、テーブル、東屋、木陰等）
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置（オープンカフェ、祭り等）
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）

目標3 緑あふれる施設配置

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・くすのき並木を活かした連続した緑の配置
- ・緑が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）

③空間の質

- ・グレードや設え、重視するデザインのポイント



目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え

- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、シビックプライドを育む高質なグレード

目標2 歴史や緑を活かした空間の設え

- ・四日市市の名前の由来となった「市（いち）」や、「東海道」の賑わいを感じる設え
- ・四日市市の発展を支えてきた「みなと」とのつながりを感じる設え
- ・芝生・樹木・花・土・水といった「様々な緑」を取り込んだ設え
- ・景観の連続性へ配慮した設え

目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

- ・誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- ・「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を可能とする可変性を持った設え

5-5. 各エリアのデザインを考える前提条件

- 共通のデザイン方針を踏まえ、各エリアのデザイン方針を考えるための前提条件と配慮事項を示す

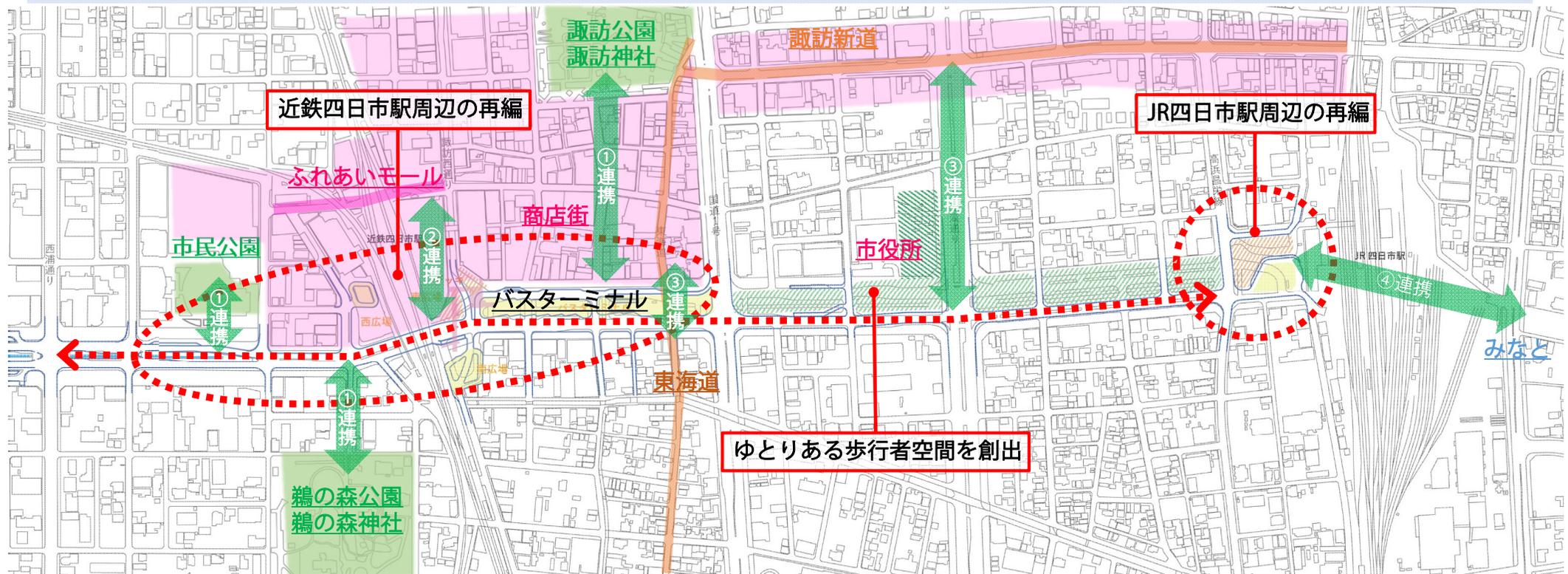
<前提条件>

- 車両動線を狭めて南側へ集約し、道路空間を再編することで、北側に並木空間を活用した「ゆとりある歩行者空間」を創出
- 「近鉄四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化（バスタ導入）や、都市機能を誘導
- 「JR四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化や、都市機能を誘導

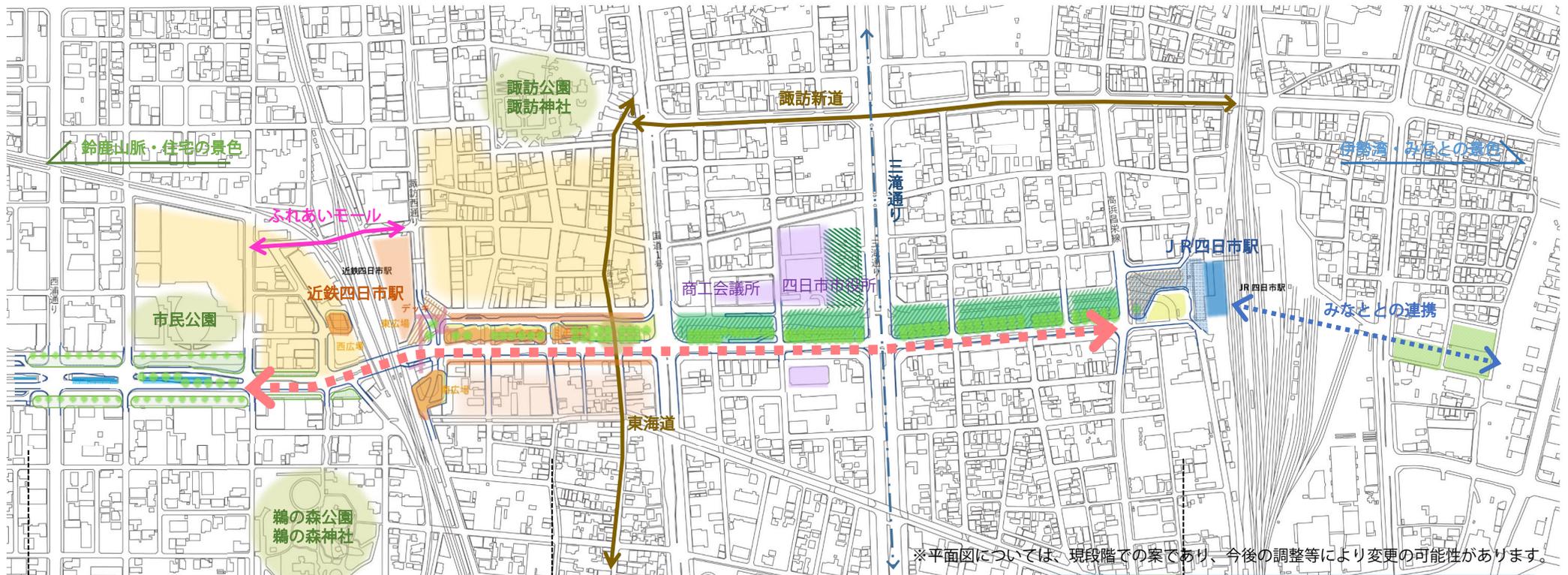
<配慮事項（連携する周辺施設等）>

- ① 諏訪公園・鶉の森公園・市民公園
- ② ふれあいモール
- ③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
- ④ 四日市港
- ⑤ 沿道の土地利用

【各エリアのデザイン方針を考えるための前提条件と配慮事項】



5-6. 各エリアのデザイン方針



交通⇄まち ゲートエリア

- ・駅前広場の整備、バスタ機能の導入、都市機能の誘導
- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、まちなかへの来訪者や居住者のための快適で高質な空間（待合・休憩、公園、カフェや屋上等）
- ・駅西・駅東それぞれにおいて、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等を配置
- ・東海道の賑わいを感じる滞留スペース
- ・諏訪公園、鶴の森公園、市民公園と中央通りとの連携向上
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤



歩行者中心かつ交通結節機能が向上された駅前
事例：姫路駅北駅前広場

緑⇄生活 ガーデンエリア

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・「緑」が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置（オープンカフェ、祭り等）



健康増進・防災機能を担うにぎわい拠点
事例：新とよパーク



生活とつながる緑あふれる緑地空間
事例：パーセル劇場前広場、スイス

駅・まち⇄みなと ハーパーエリア

- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととのつながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



みなとと結ぶ市民活動拠点
事例：延岡駅
※エンクロスHP<https://encross-nobeoka.jp/>より

6. デザインワーキンググループの設置

6. デザインワーキンググループの設置について

中央通り再編関係者調整会議

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

意見 ↓



↑ 報告

デザインワーキンググループ

●目的

- ・中央通り再編にかかるデザインの検討を行う。
- 検討事項
 - ・個別施設のデザインの考え方の検討(形態・色彩・素材等)
 - ・各エリアの方針に基づく、デザイン案の検討・作成

●メンバー

- 有識者:有賀隆教授(建築・都市デザイン、早稲田大学)
- 村山顕人准教授(都市計画、東京大学)
- 参加者;適宜外部からも召集
- 事務局;四日市市

中央通りのエリアデザイン=基本計画の骨子

<3つの視点>

<3つのデザイン方針>

共通のデザイン方針
中央通り全体が目指す空間像の目標

各エリアのデザイン方針
各エリアが目指す空間像の目標と機能配置・景観計画

個別施設のデザイン方針

各施設が目指すデザイン水準の明確化



①空間の使い方

- ・空間に取り入れる機能
- ・各エリアの使い方のイメージ・テーマ
- ・各エリアの導入機能

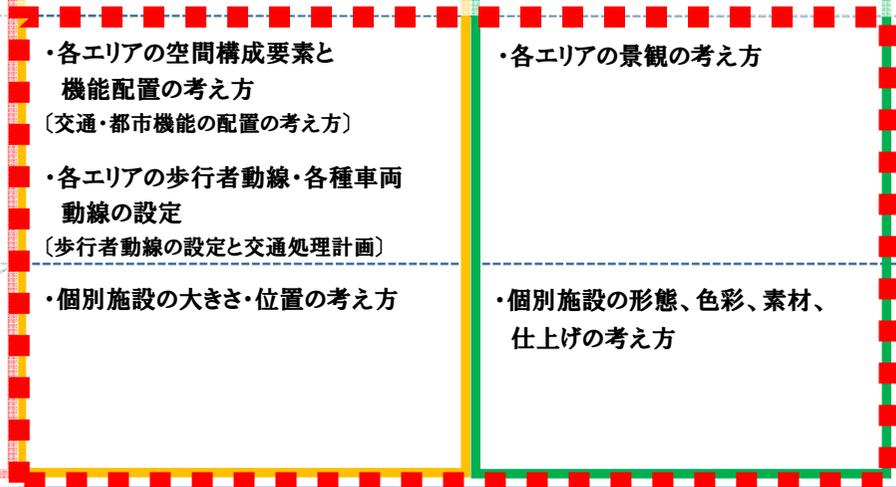
②空間の要素と配置

- ・空間を構成する要素と施設配置(レイアウト)の考え方
- ・各エリアの空間構成要素と機能配置の考え方(交通・都市機能の配置の考え方)
- ・各エリアの歩行者動線・各種車両動線の設定(歩行者動線の設定と交通処理計画)
- ・個別施設の大きさ・位置の考え方

③空間の質

- ・グレードや設え、重視するデザインのポイント
- ・各エリアの景観の考え方
- ・個別施設の形態、色彩、素材、仕上げの考え方

デザインWGにて議論



7. 今後の進め方
