資料１

第３回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和2年12月26日（土）14：00～
場所：四日市商工会議所 3階大会議室

１　次第

1.　第２回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

2.　第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告

3.　中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告

4.　今後の進め方

5.　近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の中間とりまとめについて

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３回中央通り再編関係者調整会議資料

資料５：近鉄四日市駅周辺等整備基本計画　中間とりまとめ（案）

第3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１２月２６日(土)　14:00～
四日市商工会議所３階大会議室

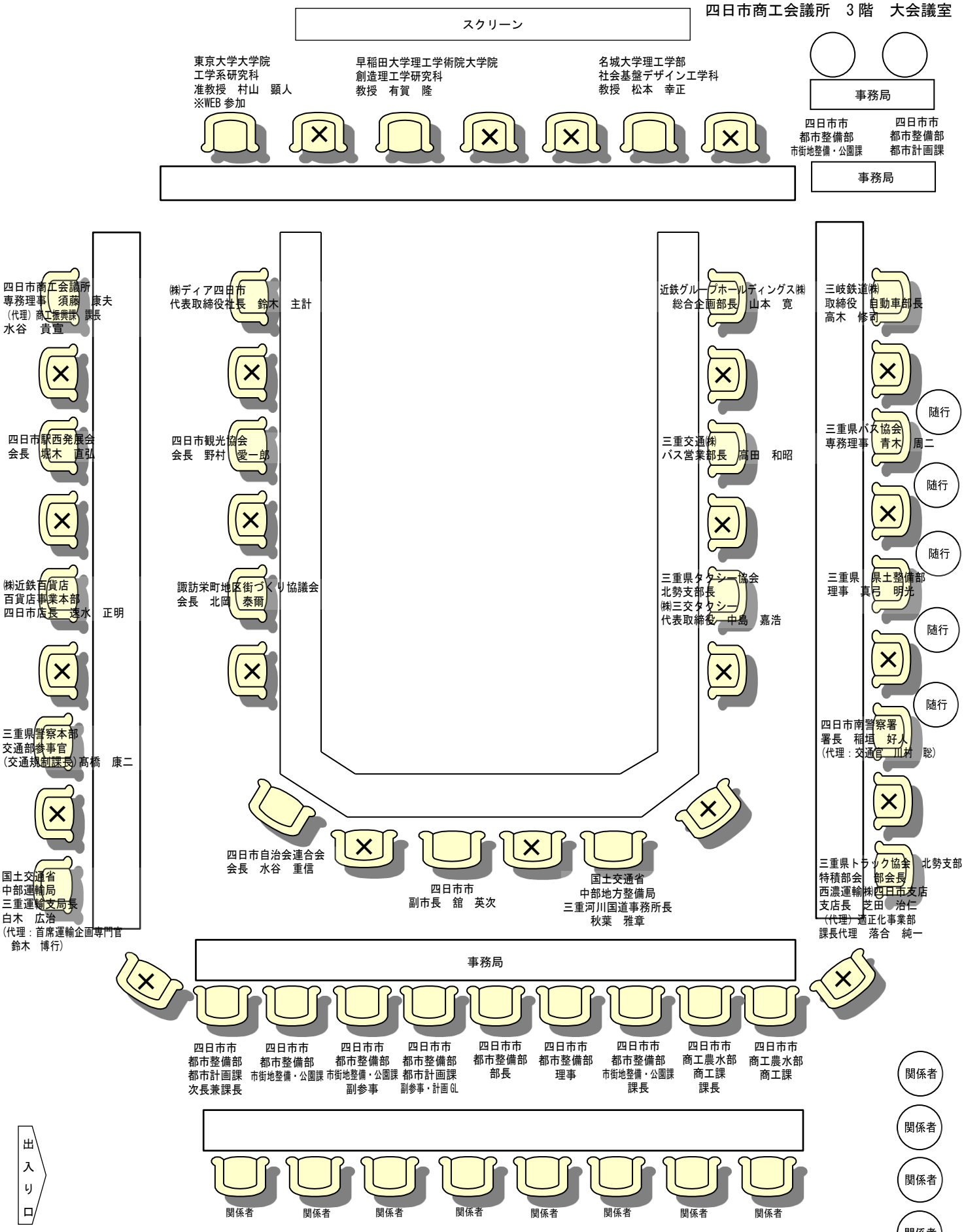
	区分	所　　属	氏　名	出欠
1	有識者	早稲田大学　理工学術院　大学院 創造理工学研究科　教授	有賀　隆 (座長)	出席
2		名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科　教授	松本　幸正	出席
3		東京大学　大学院 工学系研究科　准教授	村山　顕人	出席(web)
4	交通関係者	近畿日本鉄道㈱　鉄道本部　名古屋統括部　施設部長	布施　徳彦	欠席
5		東海旅客鉄道㈱　総合企画本部　企画開発部　担当部長	木村　誠司	出席(web)
6		三重交通㈱　バス営業部長	高田　和昭	出席
7		三岐鉄道㈱　取締役　自動車部長	高木　修司	出席
8		三重県タクシー協会　北勢支部長 ㈱三交タクシー　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	市民商工関係者大規模権利者	四日市自治会連合会　会長	水谷　重信	出席
11		㈱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	代理 商工振興課　課長 水谷　貴宣
15		四日市観光協会　会長	野村　愛一郎	出席
16		㈱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㈱　総合企画部長	山本　寛	出席
18		近鉄不動産㈱　名古屋事業本部　賃貸事業部長	中野　光典	出席(web)
19	行政	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	出席
22		四日市市　副市長	舘　英次	出席
23	オブザーバー	三重県警察本部　交通部参事官(交通規制課長)	髙橋　康二	出席
24		国土交通省　都市局　街路交通施設課　課長補佐	川﨑　周太郎	出席(web)
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(web)
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	出席(web)
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	出席(web)
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
29	関係者	(一社)三重県トラック協会北勢支部　特積部会　部会長 西濃運輸㈱四日市支店　支店長	芝田　治仁	代理 適正化事業部　課長代理 落合　純一

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	出席
	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

資料３

第３回中央通り再編関係者調整会議　席次表

令和２年12月26日(土)　14：00～
四日市商工会議所　３階　大会議室



※WEB参加者

関係者

東海旅客鉄道㈱
総合企画本部企画開発部
担当部長　木村　誠司

近鉄不動産㈱
名古屋事業本部
賃貸事業部長　中野　光典

オブザーバー

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

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

国土交通省
都市局　街路交通施設課
課長補佐　川﨑　周太郎

国土交通省
中部運輸局　交通政策部
交通企画課長　石井　信

第3回　中央通り再編関係者調整会議

１．第２回中央通り再編関係者調整会議の振り返り・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　２
２．第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告・・・・・・・・・・・Ｐ．１０
３．中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告・・・・・・・・・・・・Ｐ．２０
４．今後の進め方・・Ｐ．３５

令和２年１２月２６日

１．第２回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

１－１．第２回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　３
１－２．関係者との協議状況等①・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　４
１－３．関係者との協議状況等②・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　５
１－４．中央通りのエリアデザインについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　６
１－５．共通のデザイン方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　７
１－６．各エリアのデザインを考える前提条件・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　８
１－７．各エリアのデザイン方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．　９

１－１．第２回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表　第２回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

見出し		意見		対応	備考
		連番	内容	対応方針	
（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					
	観光バス乗降場	1	観光バス乗降場は市民公園前になっているが、観光バスの待機場はJR四日市駅の広場側に設けられるのか	○観光バスの乗降については、市民公園前で計画 JR四日市駅側の13台のバス待機場については、路線バスの待機場所として設定	
（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					
	西町線	2	緊急車両の出入り、高齢者・身障者の乗降、荷捌きの観点から、西町線については直接中央通りと接続すべき	○西町線を接続する方針で検討	
		3	現状どおり通れる案が良い 回遊性のあるまちづくりの中で、将来的に西町線を部分的に止めていくことは考えられる	○段階的な整備の位置づけとして、可変性がある整備について検討	
		4	自動車交通の接続性は確保しながらも、歩行者動線の連続性を追求していくことが求められる	○歩行者動線の連続性確保については今後検討	
		5	通過交通の抑制を行い、歩行者優先の歩車共存空間をつくってほしい	○西町線の通過交通の抑制と歩車共存に向け、西町線の線形（スラローム化）や舗装の設えについて今後検討	
	交通結節点	6	公共交通において歩行者との連節あるいは接続が一番重要 歩行者にとって歩きやすい空間をつくり、人が集まり、賑わい、体験でき、人と人が触れ合うまちを目指してほしい	○今後検討	
（５）中央通りのエリアデザイン					
	エリアデザイン	7	路線バスの待機場がJR四日市駅側に確保されていることから、近鉄四日市駅からJR四日市駅区間を走るバスが増える この区間にもバス停を余分に整備してほしい	○今後検討	
		8	乗降場部分だけの屋根ではなく、歩行者や滞留する人が傘なしで乗れる空間を希望する	○移動空間・待合空間を確保した案を作成	バスタ検討部会と要調整
		9	最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくりに力を入れてほしい 情報基盤の整備だけでなく、データを使った快適性・利便性を提供する空間としてほしい	○全庁的に検討を進める	バスタ検討部会と要調整
		10	民間・市民が活用できる制度の導入が重要 スマートなデジタル化による便利な空間使いが目標３に入っても良い	○指摘を踏まえて修正した	
		11	動線を決めた上で、動線を考慮した施設の配置を考えてほしい	○今回動線計画案を作成した	バスタ検討部会と要調整
		12	中央通り以外のエリアについてどのくらい深く検討するのか	○中央通り再編を中心に、周辺施設との連携に配慮しつつ検討	
		13	バスタ内の機能や配置・規模についてデザイン部会でどの程度検討できるのか	○バスターミナルに必要な機能はバスタ検討部会で議論することになるが、施設のデザイン全般やまちづくりとして必要な機能は、中央通り調整会議やデザインWGで議論が必要	バスタ検討部会と要調整
		14	諏訪新道と諏訪神社の基軸ラインと中央通りのガーデンエリア双方の位置づけが重要	○今後検討	
（６）デザインワーキンググループの設置					
（７）今後の進め方					

１－２．関係者との協議状況等①

表　三重県警察本部の意見への対応

見出し		意見		対応	備考
		連番	内容	対応方針	
	中央通りの車線数	1	中央通りが片側１車線になっていることについて、事故等による交通への影響、中央通りの円滑化を考慮し、普通自動車が通れる車線を最低でも２車線設けてほしい	○２車線化案（双方向４車線）に修正	
		2	バスターミナル入口交差点については、中央通りを西進してバスターミナルへ入る右折車両と、中央通りを西進する直進車両の輻輳を避ける必要があることから、右折レーンは必要と考える	○右折レーンを設置し、車道として実質５車線分の幅員を確保する案に修正	
		3	バスターミナル出口交差点については、西町線が接続するので、中央通りを西進して西町線へ進む右折車両と、中央通りを西進する直進車両の輻輳を避ける必要があることから、右折レーンは必要と考える	○右折レーンを設置し、車道として実質５車線分の幅員を確保する案に修正	
	交通規制	4	交通規制は最低限というのが原則 バス専用レーンの規制は否定的	○バス専用レーンは設けず、一般車線として２車線確保する形に修正	
	くすの木地下駐車場車路出口	5	中央通り沿いの地下車路出口について、交差点内で曲がる道路線形であるため、視距的にも危ないのではないか	○安全対策について検討・提示	
	駅西交差点について（高架下横断歩道含む）	6	立体横断施設の直近には、原則、横断歩道を設置できないことから、 横断歩道を西側と南側にL字状に残す計画で問題ない	○交差点西側と南側の横断歩道の設置	
	駅西交通広場入口	7	入口の横断歩道については、歩道の延長線上なので不要と考える 横断指導線としてほしい	○道路管理者が設置する横断指導線として修正	
	バスターミナル出口駅東交差点	8	バスターミナル出口交差点において、バスターミナルと浜田地区を結ぶ横断歩道については、バスの流出に提供できる信号青現示に横断歩行者が大きく影響し、バスの定時性を確保する観点から横断歩道の設置は難しいため、立体横断施設の検討が必要	○立体横断施設で検討	
		9	バスターミナル出口交差点の南側に東西に接続する歩行者デッキについては、駅南から近鉄四日市駅へのアクセス経路として位置づけ、歩行者デッキ下に東西のグランドレベル動線として横断歩道の整備を認める	○東西横断歩道設置	
	バスターミナル入口交差点	10	交通島間をつなぐ横断歩道は設置できない 立体横断が望ましいが、できないのであれば、島を一体化させるのが望ましい デッキが整備された場合は、地上の横断歩道の設置はできない	○地上レベルの横断歩道を削除し、立体横断施設で検討	
		11	中央通りを南北に横断する横断歩道の設置は可能	○南北横断歩道設置	
	国道1号交差点について	12	国道１号交差点の北側横断歩道位置については、今後検討 交差点のコンパクト化をしていくのであれば、南側になるし、歩行者を考えると北側になってくる	○立体横断施設も含めて継続検討	
	バスタと北側商店街を結ぶ横断歩道について	13	特定車両停留施設内（タクシー待機バース間）の横断歩道は、危険な横断歩道となることが想定されるので基本的には認められない	○特定車両停留施設内については、道路管理者が設置する横断指導線として修正	

１－３．関係者との協議状況等②

表　四日市商工会議所の意見（近鉄四日市駅周辺等の整備計画にかかる意見書）への対応

見出し		意見		対応	備考
		連番	内容	対応方針	
	（１）シャトルバス停車場の確保と観光バス停車場の整備	1	各種観光バスの乗降場所の配置について、次の通り検討 ・団体旅行等の貸切観光バスの発着場所　➡　市民公園前 ・市内イベント用シャトルバスの乗降場所　➡　東側交通島 ・路線高速バスの乗降場所　➡　バスターミナル内	○市民公園前に設ける方向で検討 ○荷捌きスペースと併せて検討 ○路線高速バスの乗降場も、バスターミナル内に集約する方向で検討	バスタ検討部会と要調整
		2	それぞれのバス乗降場については、全天候型の待合施設を検討	○今後検討	バスタ検討部会と要調整
	（２）一般送迎車両の一時乗降場の確保	3	近鉄四日市駅西側に設置予定の駅西広場の一角に、小規模な送迎車両の一時乗降場を確保	○今後検討	
		4	南広場の一時乗降場は、可能な限り近鉄四日市駅側に近づけ、全天候型対応	○今後検討	
		5	旧スターアイランド周辺やバスターミナル東側交通島の荷捌き場予定地に、一般車両の一時乗降場の設置	○この場所に一般車両の乗降場を設けることは困難	
	（３）商店街の荷捌き場の確保	6	荷捌き場の設置については、物流業者、商店街と十分に調整を行った上で必要なスペースの確保	○中央通りの再編では、バスターミナル東島の側道沿いに設置する方向で検討 ○その他の場所については、今後調整	
	（４）北側と南側市街地の連続性確保	7	交通島によって南北の市街地が分断されないよう、南側エリアからバスターミナル内及び商店街側への横断歩道の設置等、歩行者動線の確保	○南側エリア～バスターミナル内については、横断歩道を検討 ○バスターミナル～商店街側については、道路管理者が設置する横断指導線等による、歩行者動線の確保を検討	バスタ検討部会と要調整
		8	中央通り北側と南側エリアの歩行空間について、統一したデザインとなる様、一体的な整備	○今後検討	
		9	東海道が南北に分断されることのないよう、歴史街道をイメージしたデザインでの空間整備や案内板の設置	○今後検討	バスタ検討部会と要調整
	（５）バスターミナル周辺の交通安全性の確保	10	西町線とバスターミナル出口、南広場出入口が交わる５叉路となるため、交通安全及び渋滞への十分な配慮	○交通シミュレーションによる検証が済んでおり、安全対策を含め今後継続検討	バスタ検討部会と要調整
		11	渋滞対策として、バスターミナル入口交差点に右折レーンの設置	○右折レーン設置の方向で検討	
	（６）５Ｇ、ＩoTに対応した施設整備	12	地域住民や国内外旅行者が、四日市市内を、また四日市を拠点に各地へ便利にスムーズに移動できるよう、MaaSなどの構築を見据えた通信環境整備	○今後検討	バスタ検討部会と要調整
	（７）その他（賑わい創出、快適性・利便性向上等）	13	ペデストリアンデッキを全天候型、バリアフリー対応	○乗り継ぎ動線などについて、屋根の設置やエレベーターなどのバリアフリー対応について、今後検討	バスタ検討部会と要調整
		14	バスターミナル内及び周辺の賑わいを創出できるよう、商業施設の設置や空間デザインの工夫、大型デジタルサイネージ等の設置による情報発信や空間演出の検討	○今後検討	バスタ検討部会と要調整

１－４．中央通りのエリアデザインについて

・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）

四日市市総合計画
（2020.4月スタート：ＷＥＤＯ四日市中央通りを位置づけ）

四日市市立地適正化計画
（2020.3月：近鉄四日市駅周辺等整備事業を位置づけ）

バスタプロジェクトの全国展開
（2020年度：四日市バスターミナルに向けた調査着手）

みなとまちづくりプラン
（2020年度：検討着手）

社会情勢の変化（ポストコロナ、防災・減災・国土強靭化）

中央通りのエリアデザイン＝基本計画の骨子

＜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

デッキ　シェルター　照明　ランドスケープ

＜３つの視点＞

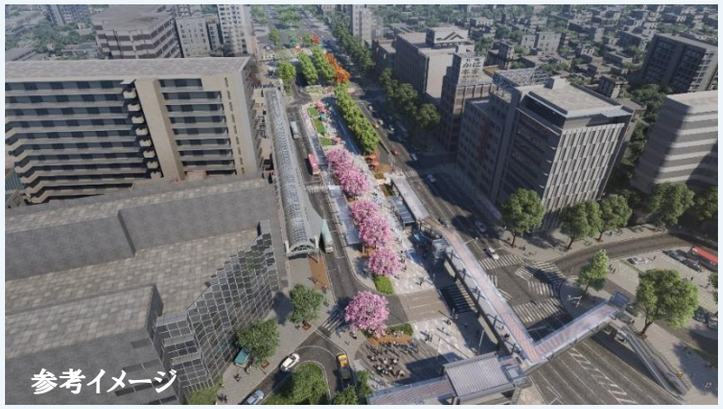
①空間の使い方	②空間の要素と配置	③空間の質
・空間に取り入れる機能	・空間を構成する要素と施設配置（レイアウト）の考え方	・グレードや設え、重視するデザインのポイント
・各エリアの使い方のイメージ・テーマ ・各エリアの導入機能	・各エリアの空間構成要素と機能配置の考え方〔交通・都市機能の配置の考え方〕 ・各エリアの歩行者動線・各種車両動線の設定〔歩行者動線の設定と交通処理計画〕	・各エリアの景観の考え方
	・個別施設の大きさ・位置の考え方	・個別施設の形態、色彩、素材、仕上げの考え方

デザインWGにて議論

１－５．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）
・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
・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

※参考イメージについては、実際の整備内容を示すものではなく、イメージとして使用しています。

１－６．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

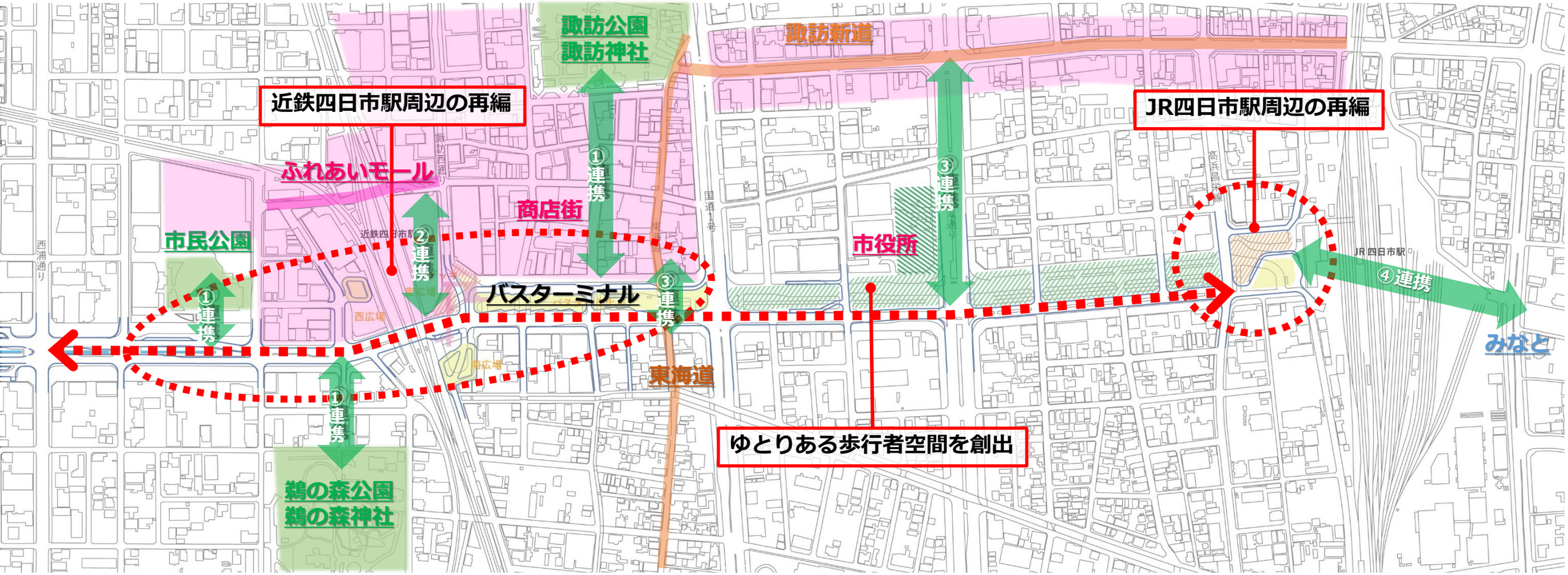
・「近鉄四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化（バスタ導入）や、都市機能を誘導

・「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）＞

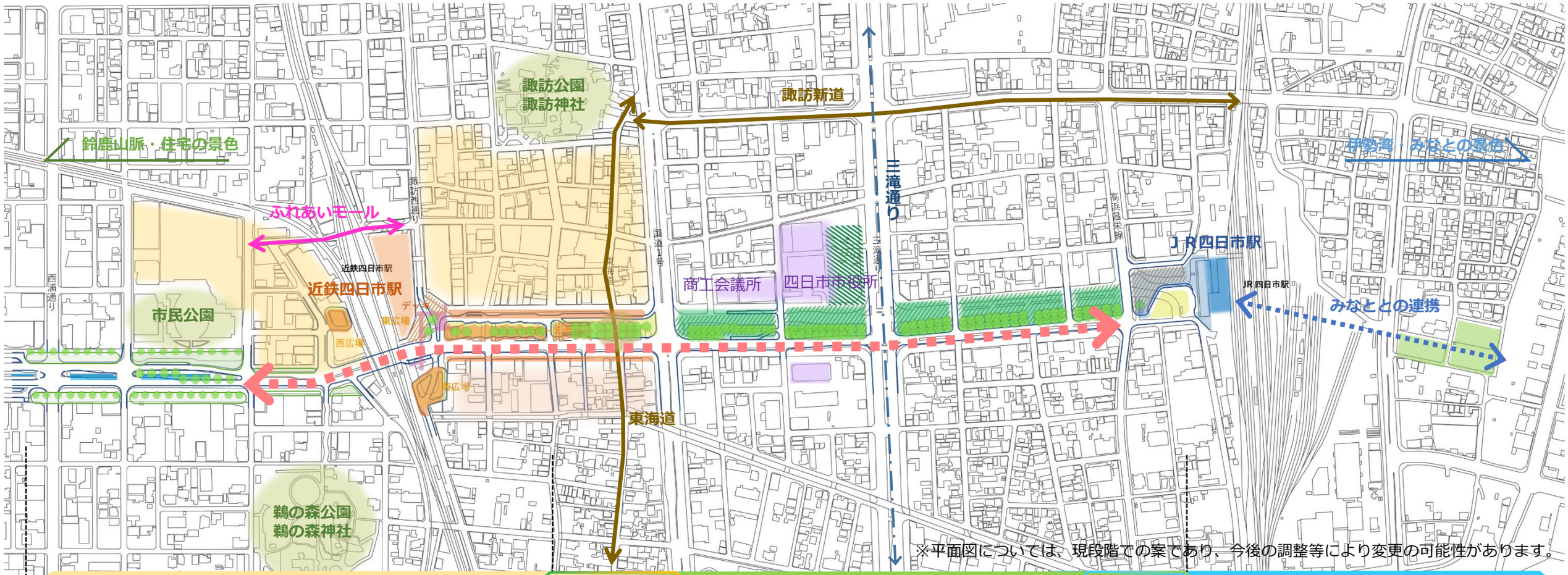
① 諏訪公園・鵜の森公園・市民公園
② ふれあいモール
③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
④ 四日市港
⑤ 沿道の土地利用

【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】



※平面図については、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。

１－７．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、デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- 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、カフェや屋台等）
- 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、鵜の森公園、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；バーゼル劇場前広場、スイス

駅・まち⇔みなと　ハーバーエリア

- 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

２．第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告

２－１．四日市バスターミナルの必要機能・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１１
２－２．四日市バスターミナルの施設配置方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１２
２－３．四日市バスターミナルの動線計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１３
２－４．整備効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１４
２－５．特定車両停留施設の指定範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１５
２－６．事業区分・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１６
２－７．管理・運営手法の考え方
①　官民連携の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１７
②　官民連携による管理・運営の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１８
③　事業者等ヒアリングの結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．１９

２－１．四日市バスターミナルの必要機能

◆　近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗降客数は45,116人（H30））。
◆　各機能を収容するための最低限の規模（廊下、エントランス等を除く。）は、300㎡程度と想定されるが、サービスのレベルに応じて精査が必要。

機能	施設	規模設定（案）	規模設定の考え方
ターミナル基本機能	チケット販売所	約50㎡程度（案内カウンター、並びスペース、券売機３台程度含む）	券売機台数は高速バス発車台数（40台/日）より設定。 （営業設備ハンドブック（ＪＲ東日本）等参照）
	待合空間 （屋内）	約 130㎡程度	バス待ちの待合空間は必要とバス事業者からの意見あり バス乗降客数からパーキングエリア基準を参考に設定
	待合空間 （屋外停留所）	約760㎡程度 （モントリオール）	駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋外屋根が必要 （四日市市　バス待ち空間検討）
	トイレ （多目的トイレ含む）	約 70㎡程度	バス乗降客数からパーキングエリア基準を用い設定
	管制センター	必要に応じ設定	※現段階ではバス事業者から必要という意見は無い
	防災施設	※別途整理	※賑わい施設との兼用を検討
公益・利便機能	コインロッカー	約 10㎡程度	近鉄四日市駅設置台数（小120台）より乗降客数割合で設置
	子育て支援機能 （授乳室等）	約 ８㎡程度 ベビーコーナー・授乳用設備 （登大路バスターミナル）	三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積
	パウダーコーナー	約 10㎡程度	トイレ女性の個室数と半数程度とする。（SA基準　2.2㎡/人）
	観光案内所	約 25㎡程度	事例より設定
	賑わい施設 （民間収益施設）	約3~380㎡ （最小値（例）：駅売店） （最大値（例）：奈良県登大路バスターミナル事例）	民間事業者ヒアリング及び事例を踏まえ設定 ※要検討 ※防災施設との兼用を検討

※規模等については、現段階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。

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料を一部加工

⇒赤枠内の合計：最低限300㎡程度の施設スペースが必要

⇒賑わい施設については別途検討が必要

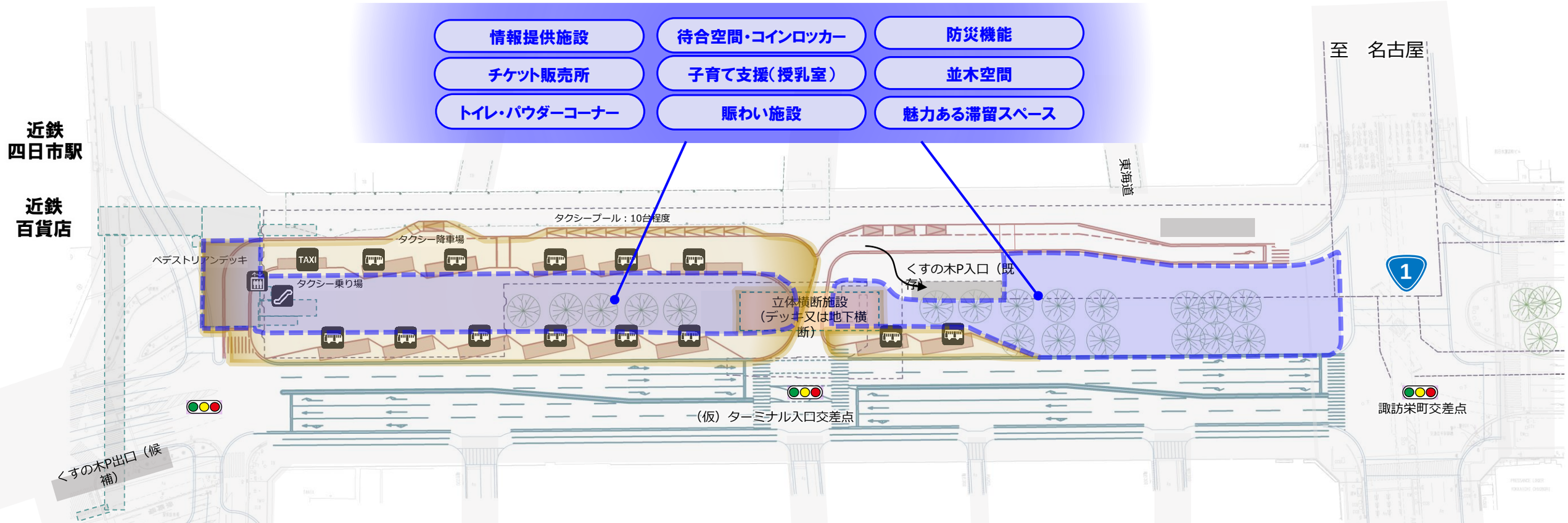
２－２．四日市バスターミナルの施設配置方針

バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー。
- ◆ 車両動線および歩行者空間の利便性・快適性のバランスを考慮の上、バース・待合広場を配置。

各機能の配置の考え方

- ◆ 屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める。
- ◆ 各島に待合・券売の基本機能と賑わい施設を配置。
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する。
- ◆ 東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入。



検討を進める上での視点

重要な視点
景観への配慮から平面上に低層階での施設配置
基本目標に則り必要な機能を十分に確保
余裕のある配置に配慮するためには、必要に応じターミナル機能や防災機能等を優先
魅力的な賑わい機能の導入により、ターミナルの維持管理・運営に必要な収益性を確保

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

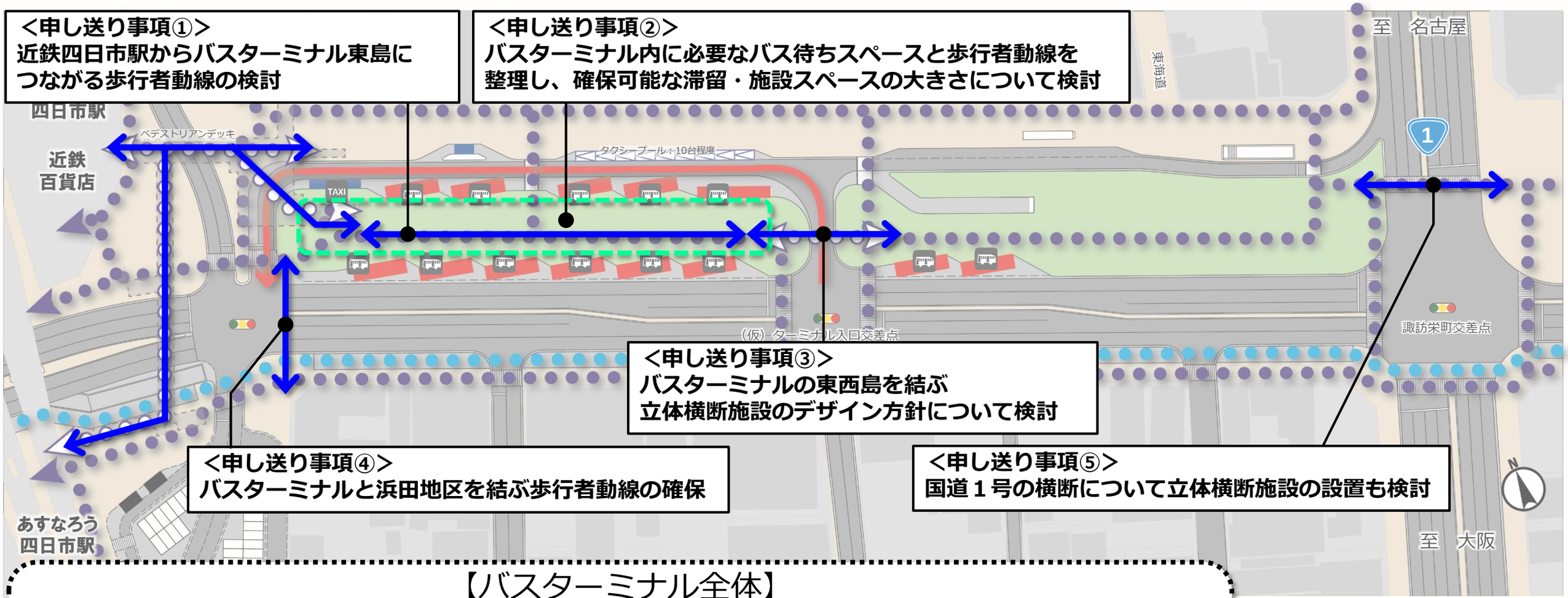
特定車両停留施設
区域設定エリア（案）

※バスバース数及び配置、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

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

２－３．四日市バスターミナルの動線計画

バスタまでのアクセス動線計画



【バスターミナル全体】

＜申し送り事項⑥＞
中央通りの共通のデザイン方針における「緑あふれる
施設配置」を踏まえたレイアウトの検討

＜申し送り事項⑦＞
バスターミナル内の避難場所としての活用
についての検討

凡　例
- バス・タクシー動線
- 歩行者動線（地上）
- 歩行者動線（デッキ・地下）
- 自転車動線（通過交通）
- バス
- タクシー
- タクシー待機
- 一般車（送迎）
- 一般車（駐車）

バスタで確保すべき動線について

- 車いすの方や荷物を持った方等のスムーズな移動
- 利用者から停留バスの視認性（遮蔽物による視認性の阻害を極力抑制）
- 災害時の防災機能を確保するための円滑な移動（立体横断部含む）
- 災害時に駅南側からバスタへの最短経路の確保、および国道１号東側からの円滑な移動の連続性
- 防犯の観点から安全・安心が感じられる歩行空間
- バス利用ピーク時における待合空間と通行機能
- バスタ周辺と一体となり、バスタ利用にも配慮した自転車駐輪機能

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料を一部加工

２－４．整備効果

（１）広域的なネットワークとアクセス性の向上

- ◆　三重県北勢地域は、日本3大都市圏の大阪～名古屋間に位置し交通の要衝であるものの、新幹線駅が無く広域な移動に関しては、新幹線以外の鉄道や自動車での移動が主である。
- ◆　北勢地域では、広域的な道路ネットワークが構築されつつあるものの、国道1号、23号から地域を代表するターミナル駅へのラストワンマイルのアクセス性に課題がある。
- ◆　国道1号を始めとする幹線道路とバスターミナルを一体的な視点で整備することで、道路網と鉄道網の結節機能の強化が図られ、さらなるアクセス性の向上が期待される。

（２）防災機能の向上

- ◆　近鉄四日市駅周辺には指定避難所・津波避難ビル等の施設が充分な状況ではなく、周辺施設と連携し、さらなる防災対策を講じることが必要。
- ◆　バスターミナルが整備されることで、平常時に待合施設や賑わい施設として機能する空間を、災害時にも役立つ空間として防災機能の向上が期待される。

（３）帰宅困難者の代替輸送の確保

- ◆　東日本大震災（Ｈ２３．３）や大阪府北部の地震（Ｈ３０.６）が発生した際には駅周辺では多くの帰宅困難者による混乱が生じ、鉄道が長期にわたって不通となった阪神淡路大震災（Ｈ７．１）では、バスによる代替輸送が行われた。
- ◆　そこで、災害時における帰宅困難者の代替輸送等の災害への対応空間として、新たな中・長距離バスターミナルの活用を検討。

（４）バス乗り場集約による交通円滑性･安全性の向上

- ◆　近鉄四日市駅前空間では、駅の東西南にバス乗り場が分散しており、バスと一般車、歩行者との錯綜が発生。
- ◆　また、バスの運行台数がピークを迎える通勤・通学時間帯で、バスの右左折による交通阻害、また、歩行者横断待ちによるバスの定時性の低下が懸念されている。
- ◆　バスターミナルが整備されることで、駅東側にバス乗り場が集約され、バスの定時性および自動車交通の円滑性・安全性の向上が期待される。

（５）駅直結による安全かつ快適な歩行者導線の確保

- ◆　近鉄四日市駅前空間では、駅の東西南にバス乗り場が分散しているため、乗換導線がわかりづらく、相互利用の利便性を阻害。
- ◆　また、現バス乗り場に向かうまでの歩行者導線内には階段や交差点が存在し、安全性や利便性を阻害している。
- ◆　バスターミナルと駅を直結するデッキを整備することで、歩行者と自動車の分離による安全性の向上、わかりやすく快適な乗換導線の確保が期待される。

（６）駅周辺と一体となった賑わい空間の創出への寄与

- ◆　現在、ふれあいモールの歩行者交通量が多く、中央通り利用者よりも多い一方、ふれあいモール⇔中央通りの南北の移動が少なく、駅周辺全体としての回遊性が低い。
- ◆　バスターミナル整備により、交通結節機能の強化や人流が変化し、ふれあいモール⇔中央通りなど、駅周辺全体としての回遊性が向上。
- ◆　また、商業・都市機能といった多様な機能を有する周辺施設等と連携し、バスターミナルと一体となった賑わい空間の創出への寄与が期待される。

（７）バスターミナル整備による波及効果

- ◆　バスターミナル整備により、公共交通の利便性が向上し、公共交通利用者の増加が期待される。
- ◆　一般車両利用が公共交通利用へと転換されることで、交通円滑化・自然環境への負荷の軽減が期待される。

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料を一部加工

２－５．特定車両停留施設の指定範囲

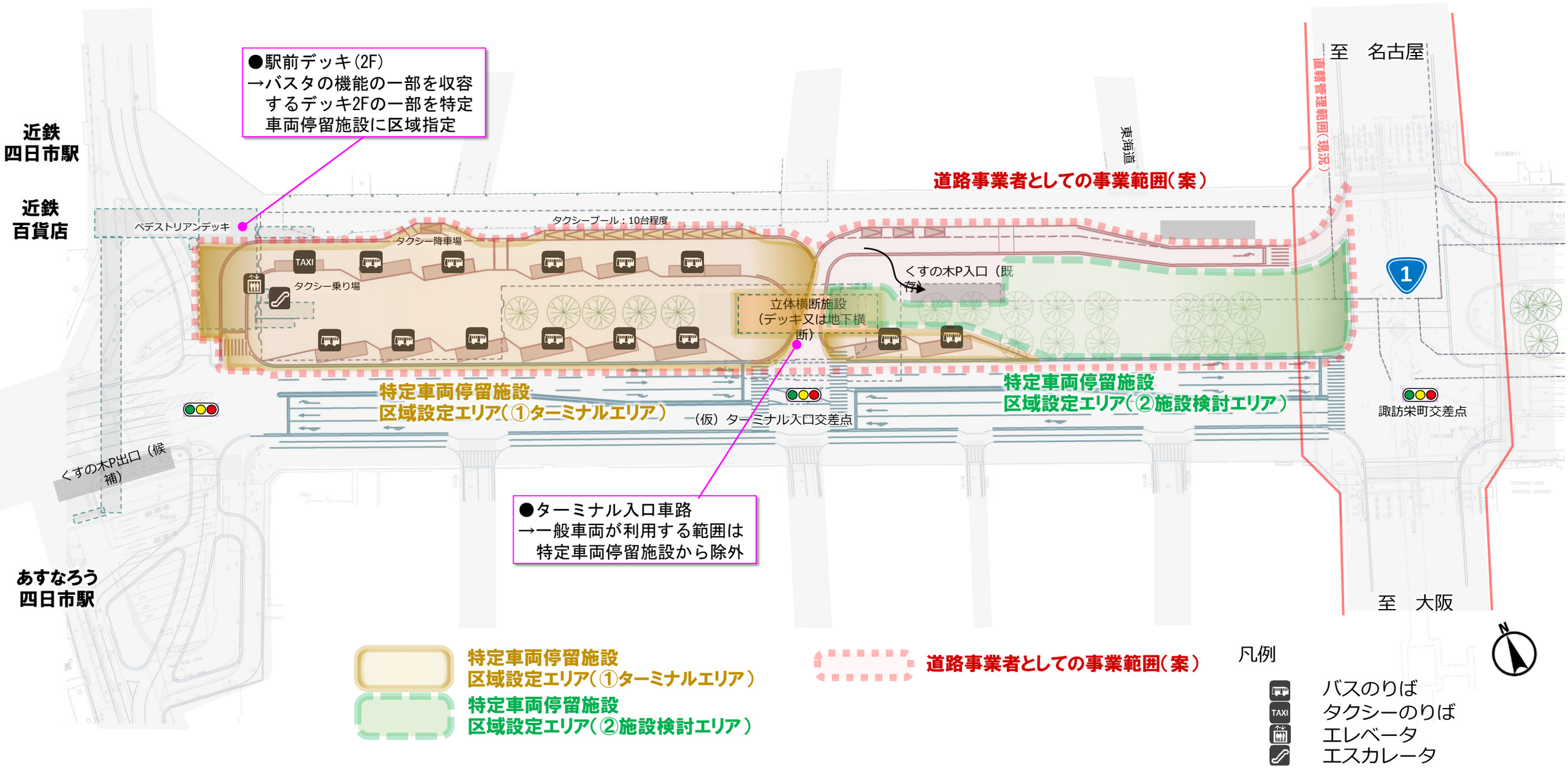
特定車両停留施設の指定範囲

①ターミナルエリア
- ターミナルエリアのみ指定

②施設検討エリア
- ターミナルエリア+東島の歩行者空間を含む施設を検討するエリアを指定

道路事業者としての事業範囲（案）

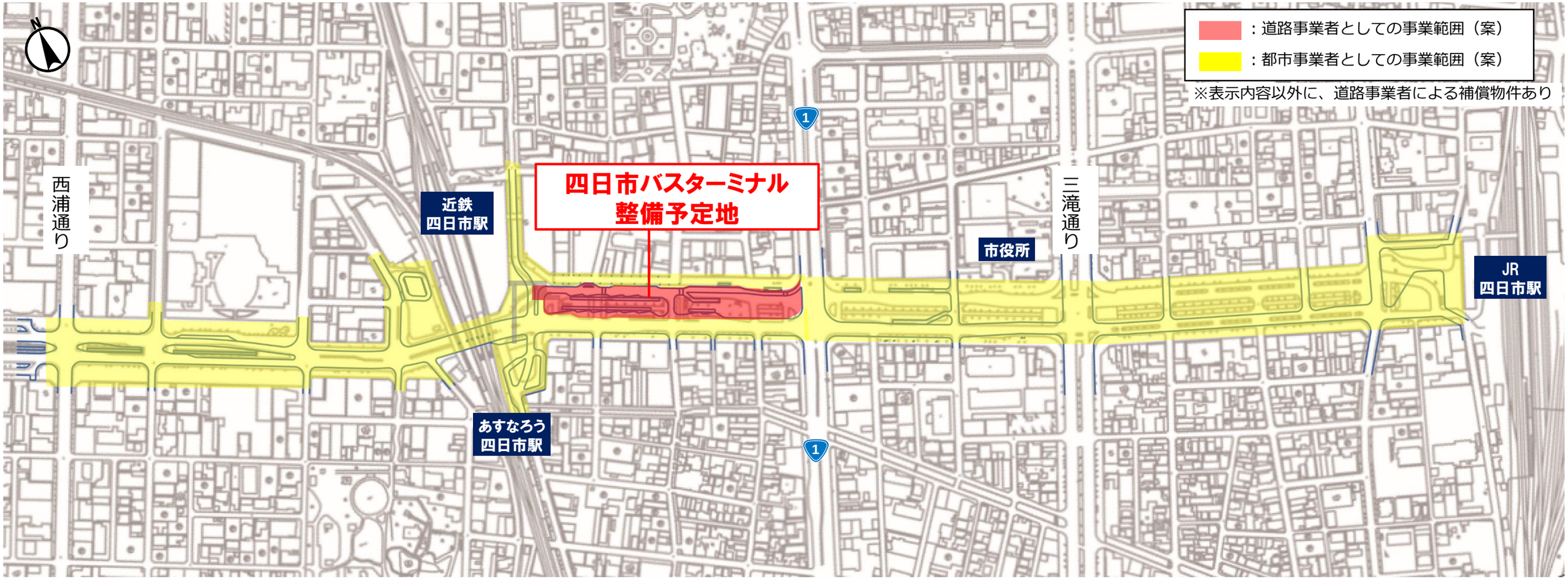
- 一体的な維持管理のしやすさという観点から、道路事業者としての事業範囲は駅前～国道１号までのエリアのうち、特定車両停留施設および連続する歩行者空間の範囲を想定



出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

２－６．事業区分

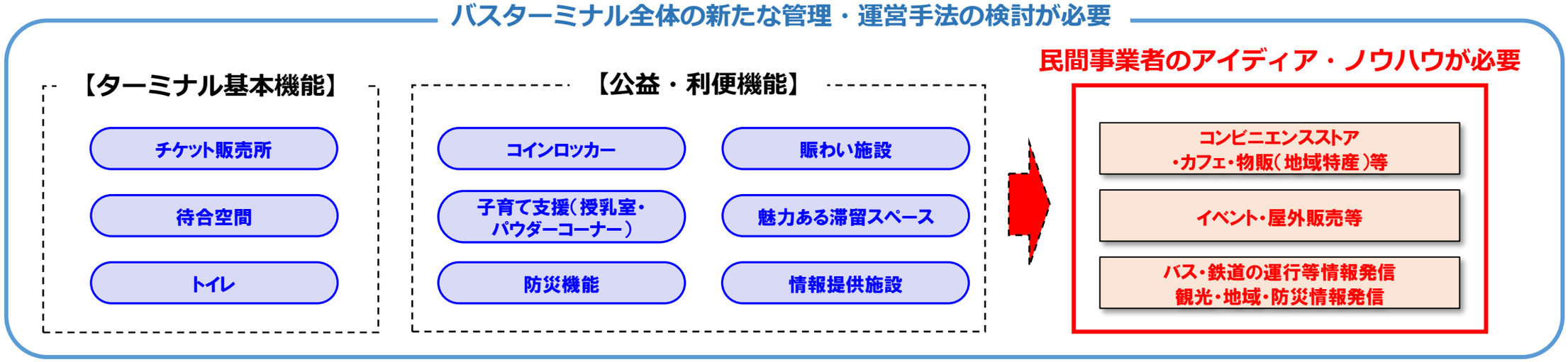
・第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会で示された事業区分（四日市バスターミナル整備予定地）を基に、西浦通りからＪＲ四日市駅までの中央通り周辺における、道路事業と都市事業の事業区分を示す



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

２－７．管理・運営手法の考え方
①　官民連携の必要性

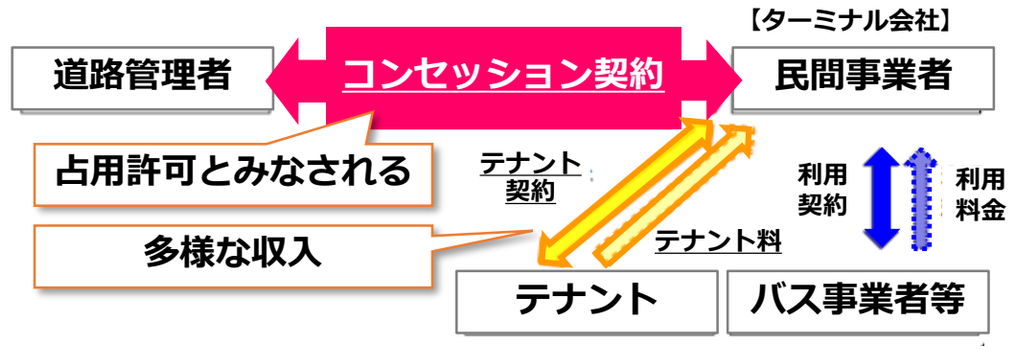
◆　バスターミナルとして利便性が高く、魅力ある賑わい機能・滞留スペースを形成していくためには、道路管理者と民間事業者が連携し、民間ならではのアイディアやノウハウを活かしながら、バスターミナル全体を管理・運営する事業スキームが必要である。



◆　道路法改正（令和２年５月）を踏まえ、官民連携での事業実施により、 効率的・効果的にバスターミナルを整備・管理・運営する手法について引き続き検討が必要。

【概要】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等を規定

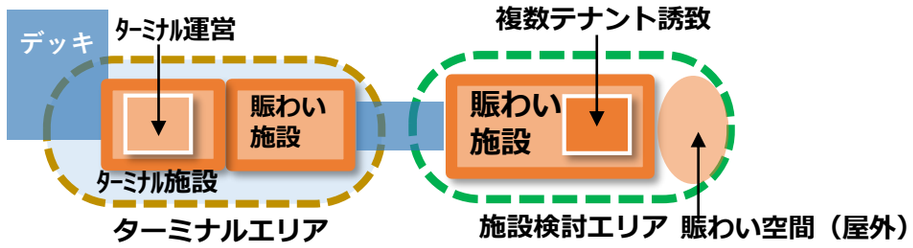
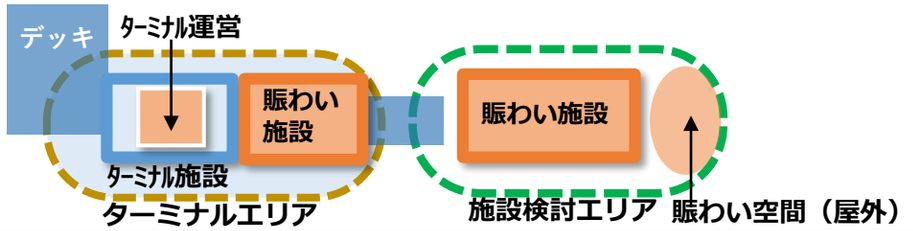
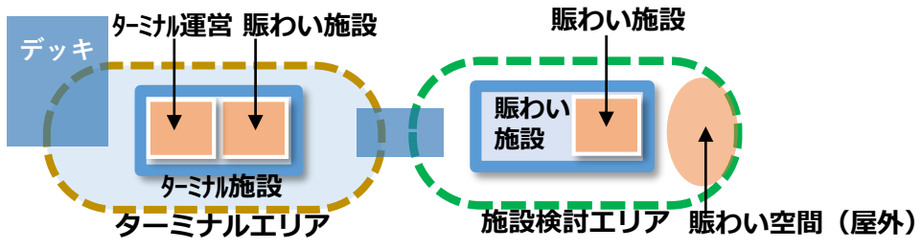
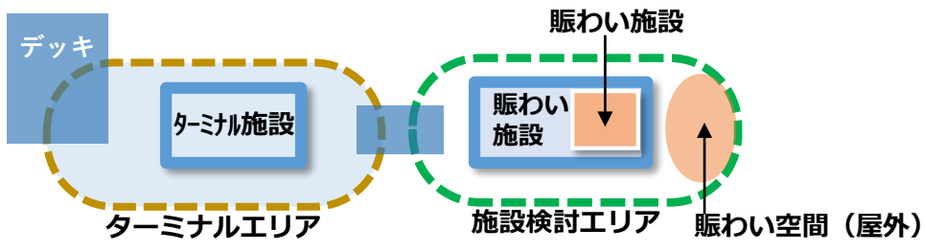
⇒コンセッション：公共施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。

これまでのバスターミナル（例：バスタ新宿）	コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用
	
• バスターミナル整備を公共とターミナル会社で協定を結び費用を分担して実施。その後、民間がターミナル運営・管理を実施。 • 管理・運営はターミナル会社とコンビニ等の 事業者が個別に実施。 • テナント（利便施設）は占用で実施されるため、運営する民間事業者の収益にならず、ターミナルの運営・管理に還元されない。	• コンセッション契約を行うことで、運営権を持つターミナル会社が利用料金の受領とテナント（利便施設）からの収入を得ることができ、収入が多様化する。 • 協議の成立（契約の締結等）により占用許可とみなされるため、ターミナル会社が柔軟な運用が可能。 • コンセッション契約で民間事業者が資金調達を行う際に有利になる。

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

2－7．管理・運営手法の考え方
②　官民連携による管理・運営の考え方

◆　民間事業者の参画意向をふまえ、官民連携のパターンは下記の例が考えられる。
◆　賑わい等で活用可能な施設検討エリアとの連携が求められるとともに、公募時には民間で担う事業区域の検討が必要である。

	管理・運営のイメージ（案）	整備方針・基盤整備	設計・建設	建物所有	管理・運営	付帯事業（賑わい）
A	• 民間が運営に必要な全ての建物を整備・所有し、民間が賑わい施設の収益で自主的に区域全体の管理・運営を実施。  	公共	民間	民間	民間	民間
B	• 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有を行い民間が収益施設の建物を整備・所有し、その収益で管理・運営を実施。  	公共	公共	民間	民間	民間
C	• 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有及び賑わい施設の所有を行い民間が収益施設として入居し、その収益で管理・運営を実施。  	公共	公共	公共	民間	民間
D	• 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有・管理・運営及び賑わい施設の所有を行い民間が賑わい空間を収益施設として活用。  	公共	公共	公共	公共	民間

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

２－７．管理・運営手法の考え方
③　事業者等ヒアリングの結果

◆　事業者等ヒアリングの結果、官民連携には概ね賛同を得ており、その連携手法について引き続き関係機関と協議して検討。

官民連携に関する意見・提案	その他のバスタ運営に関する提案
• 官民連携は重要であると認識しており、収益施設等の導入によって、交通の結節点が形成され、人の流れができるとよい。 • 官民連携を通じた収益施設の導入により、まちとしての回遊性が向上し、全体の利用者が増加することは望ましい。 • バスターミナル運営の経験はないが、社の方針としては、新たな事業運営等への参入検討が求められている。 • 民間だけでは対応できないため、行政・他事業者との連携が重要である。 • 官民連携のもと、収益施設とバスターミナル事業が組み合わせられるとよい。 • 交通部門を担う役割で参画したい。 • 官民連携で事業を行うことについて異論はない。 • 積極的に運営に関わりたい。 • バスターミナル運営については、出来る限り民間に委ねて、収益を確保しながら継続して運営してもらうことが重要。 • 官民連携での事業実施について反対意見なし。	• 収益施設はウォーカブル空間を確保しながら、コンビニエンスストア、飲食店（クレープ屋、ホットドック屋等）等のライトな施設が立ち並ぶイメージ。 • バス待ちの僅かな時間に、時間潰しとして利用できる施設があるとよい。夏・冬には屋内空間も必要。 • 現状の利用者には、学生、ビジネスパーソンが多く、これらの対応を考慮した方がよい。 • 既存商業施設との競合に配慮が必要。 • 収益施設はコンビニエンスストア・書店等があるイメージ。ビジネス客対象の座れる席・机も収益との兼ね合いの中であれば良い機能。 • 四日市市の玄関口として、収益施設は地場物産の販売等、道の駅のようなイメージの施設が望ましい。 • 誰にでもわかる電光掲示板やカフェ等の商業、お酒を飲める所も必要。交通結節点なので、昼も夜も対応できる施設の導入が必要。 • 夜の飲食店利用者がスイーツ等手土産を購入し帰宅する場面を見かけるため、収益施設としてはそういった販売の店舗があるとよい。 • 中央の待合空間はバックヤードを作りにくいため、店舗の方式は完成品を持ち込む等の工夫が必要。 • バスタ立ち上げ期に安定してバスタが運営できることが理想である。そのような観点から収益検討を行ってみたい。 • カフェ等は現在のまちに少なく、導入することで商店街の商業機能との補完が可能。 • 中心市街地の賑わいづくり、バスターミナル利用者の利便性確保の観点から、カフェやコンビニエンスストア、観光案内所、特産品の販売拠点等の導入が考えられる。（居酒屋など商店街に十分ある施設は不要） • ふれあい茶屋のようなものを設置し、東海道の歴史に触れたり、市内観光の拠点化や地場産品の購入ができればよい。

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

３．中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告

３－１．エリアデザイン検討の進め方について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２１
３－２．歩行者動線およびランドスケープの骨格等の考え方・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２２
３－３．第１回デザインワーキンググループの報告
①　近鉄四日市駅～国道１号の意見概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２３
②　市民ワークショップの設置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２４
３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
①　西浦通り～近鉄四日市駅の意見概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２５
②　第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会からの申し送り事項の検討概要・・・Ｐ．２６
③　バスターミナル内のスペース配分の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２７
④　近鉄四日市駅～国道１号の意見概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２８
⑤　バスターミナル周辺の動線計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．２９
⑥　バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３０
⑦　バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案）・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３１
⑧　バスターミナル周辺のイメージ模型・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３２
⑨　第１回市民ワークショップの報告・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３３
⑩　中央通りのエリアデザインに関する検討状況の整理・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３４

3－1．エリアデザイン検討の進め方について

・エリアデザインについて、第２回中央通り再編関係者調整会議において設置された「デザインWG」を2回実施し、検討を行った
・デザインWGの検討に市民意見を反映するため、市民ワークショップを開催し、下記のスケジュールで検討を進めることとなった

2020.10　2020.11　2020.12　2021.1　2021.2　2021.3

★基本計画
【共通のデザイン方針・
各エリアのデザイン方針」

第２回調整会議
（2020 / 10 / 14）

第４回バスタ部会
（2020 / 11 / 28）

★基本計画
「中間とりまとめ」

第３回調整会議
（2020 / 12 / 26）

第５回バスタ部会

★基本計画
「エリアデザイン素案（予定）」

第４回調整会議
2021 / 2 / 23 予定

第3回調整会議で
中間報告

第5回バスタ部会で結果報告

第4回調整会議で
結果報告

Phase①：WGキックオフ

Phase②：WS・WGによる市民意見反映

WG・WS概要	**第１回WG（11/23）** これまでの検討・協議内容を踏まえて、事務局で作成したデザイン案を提示し、その案をたたき台として、現状課題やデザインの考え方について検討 ①デザイン素案の提示（空間の考え方・方針） ②まちあるき ③エリアデザイン案 ③ワークショップの進め方	**第２回WG（12/13）** デザイン案について議論を行う。バスタ検討部会からの検討課題について検討 ①デザイン修正案の提示（西浦通～国道1号） ②バスタ検討部会からの検討課題について **第1回WS（12/13）** ①まちあるき ②目指すアクティビティを検討 ③グループワーク	**第３回WG（1/11）予定** 第３回調整会議での意見を踏まえ、西浦通りから国道１号までのデザインを中心に検討を行う ①第3回デザインWGの論点整理 ②中央通り全体の機能配置 ③先行工区（西浦通り～近鉄四日市駅）のデザイン案 ④近鉄東ターミナル部のデザイン案	**第２回WS（1/24）予定** ①アクティビティとその活動に相応しい場所や設えを検討 ②グループワーク ③有識者コメント **第４回WG（1/24）予定** 市民意見を反映したデザイン修正案を提示 次回ＷＳの内容と進め方を検討 国道１号からJR四日市駅までの区間を含めた、中央通り全体のデザイン検討	**第3回WS（2/11）予定** ①アクティビティに相応しいデザインイメージを検討 ②グループワーク ③有識者コメント **第５回WG（2/11）予定** 市民意見を反映したデザイン修正案を提示 第４回調整会議において、エリアデザイン素案を提示するためのデザイン検討 令和3年度以降の進め方を議論
用意	・模型（周辺・事務局案） ・進め方資料 ・デザイン案資料	・模型（修正案） ・カラー平面・断面（修正案）	・模型 ・機能配置平面図 ・デザイン案資料（平面図）	・模型 ・デザイン案資料 ・意見・反映方針案	・模型（提示案） ・CGパースイメージ・動画

３－２．歩行者動線およびランドスケープの骨格等の考え方

・デザインＷＧにて議論された、歩行者動線およびランドスケープの骨格等の考え方を下記に示す

＜広場空間・滞留空間・歩行者動線の考え方＞

1）歩いて2分程度（150m程度）に1箇所歩行者拠点となる広場空間を配置する

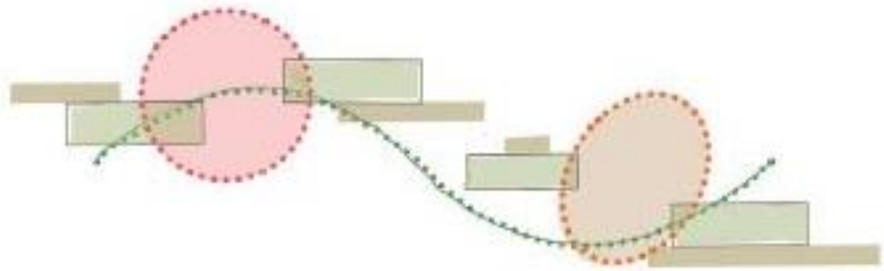
2）動線際には中規模・小規模の滞留空間を配置する

3）メインの歩行者動線は、基本建物際に設定し、
横断歩道との連続性に留意しながら、最低幅員として4m確保する

＜ランドスケープの骨格の考え方＞

1）対象地全体を視覚的に一体感を演出するため流れを曲線でつなぎ、
広場などの歩行者拠点には円形やオーバルなどの明確な形状を与え図として引き立たせる

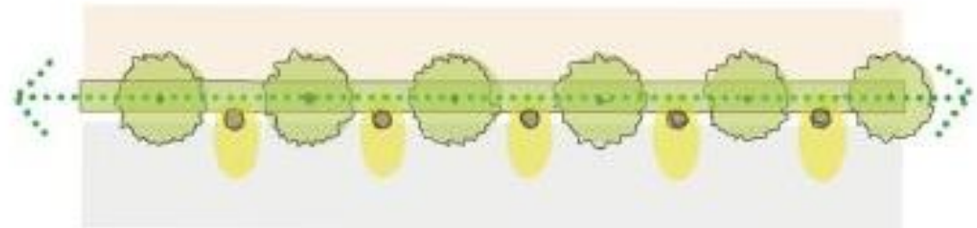
2）中規模及び小規模の滞留空間や植栽帯などの要素は、長方形で形状を揃えながら
控えめに図として引き立たせる



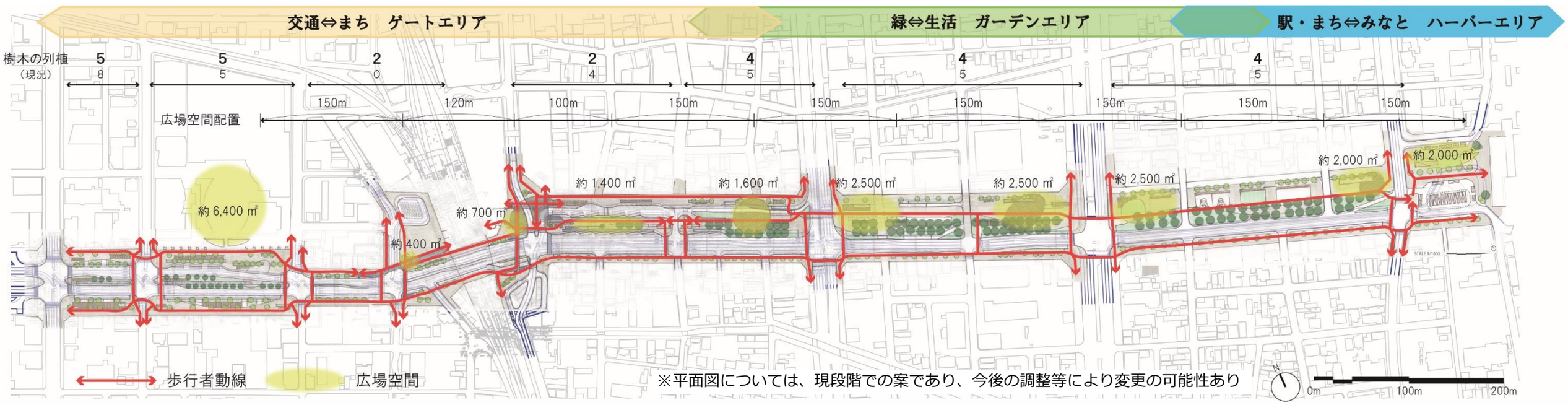
＜軸性のデザインの考え方＞

1）大きな緑の軸をつくり、地被面積を極力確保する。（高木・緑の連続性）
⇒現状、ばらばらな列植の考え方を既存樹木を活かしながら4列植栽を基本に揃える

2）車道照明は全線デザインを統一（光の連続性）



＜中央通り全体の歩行者動線と広場空間の配置＞

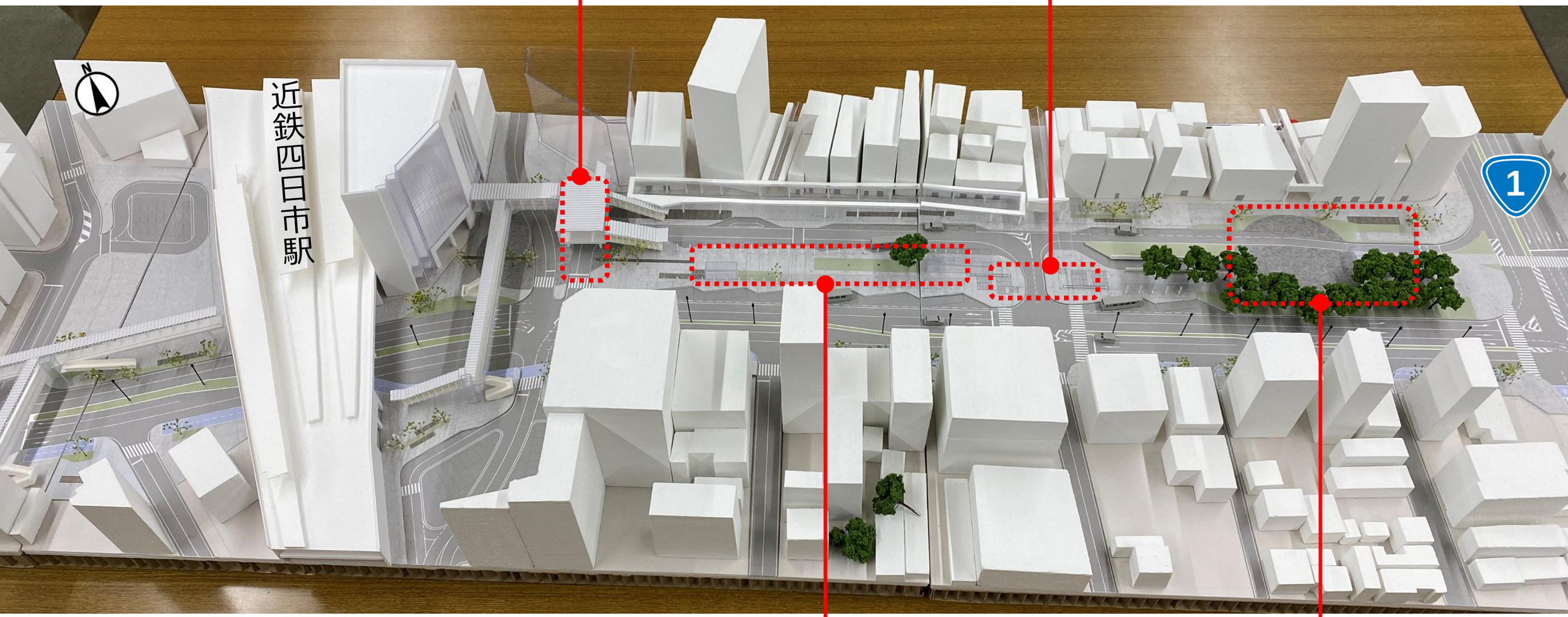


３－３．第１回デザインワーキンググループの報告
①　近鉄四日市駅～国道１号の意見概要

・2020年11月23日（月）に第1回デザインWGが開催され、デザインコンセプト、バスターミナルエリアのデザインについて議論が行われた

①デッキのテラス部分については南側に広げることを検討
＞理由
・並木空間内に必要な利便施設を入れるスペースが不足
・四日市市の玄関口、四日市バスタの顔に相応しい、正面性の表現が必要

②バスターミナルの東西島をつなぐ歩行者動線は立体横断施設で結ぶ必要があるが、デッキと地下のどちらで確保するかについては、次回WGにて、施設の導入と合わせて詳細な検討を行う
立体横断施設は、景観に配慮したデザインとする必要がある



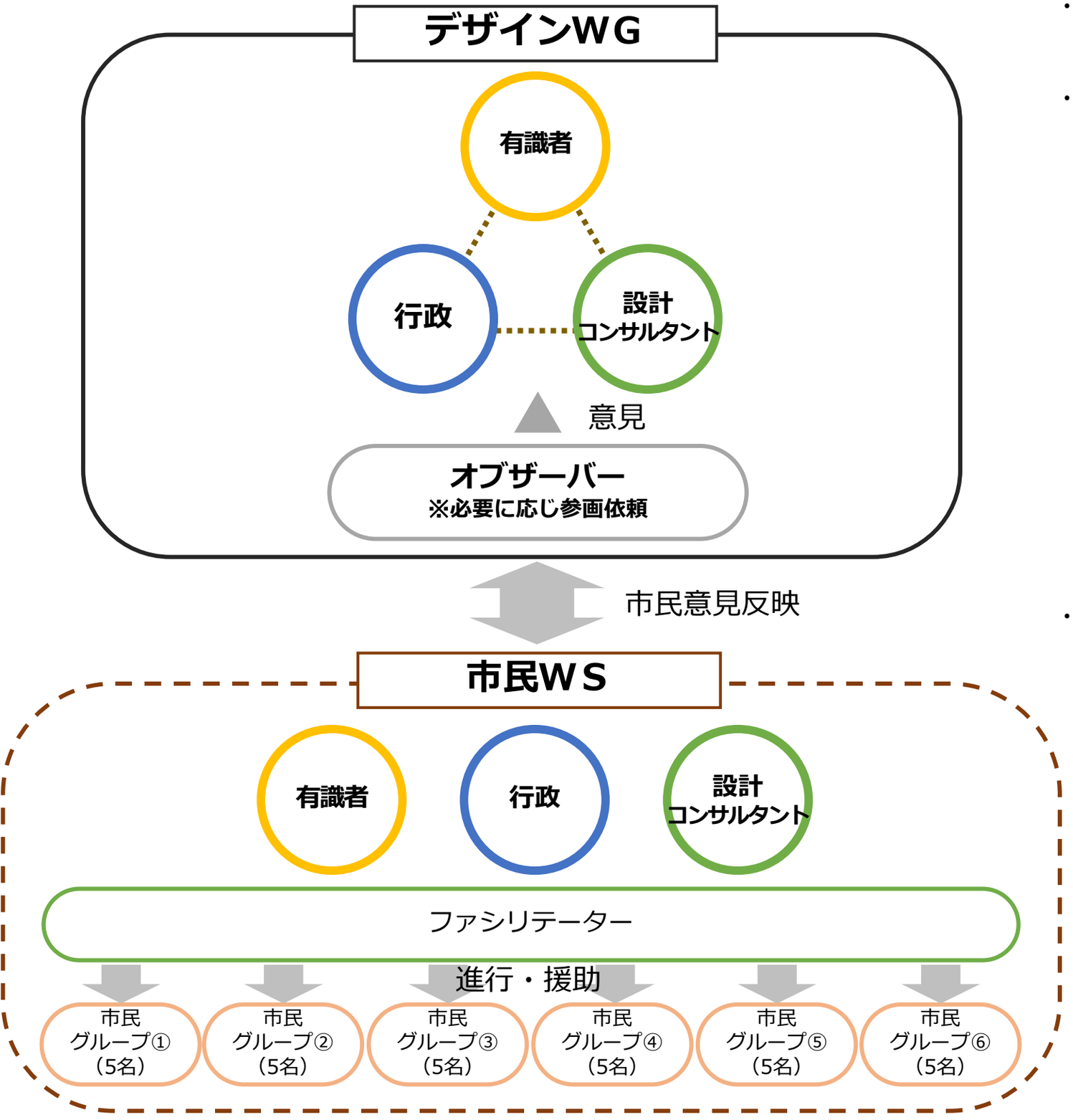
③バスターミナル内のくすの木については、可能な範囲で残す方針とし、新植の列植や地被などによる緑化を行い、緑の軸として設えていく方針で検討を進める
※バスシェルターの幅によるが、現時点の想定では1～3本程度しか残すことができない

④東海道との交差部には広場空間を配置し、収益施設と一体的な利活用ができるよう今後検討を進める

※このイメージ模型は、デザインを検討するにあたってのたたき台であり、今後、関係者との調整を行っていくものです

３－３．第１回デザインワーキンググループの報告
②　市民ワークショップの設置

・デザインWG内において、市民意見を反映したより使いやすい計画としていくため、市民意見を徴集し対話する場としてワークショップを設置する



・デザインWGは、各エリアの空間構成要素と機能配置の考え方、各種動線の設定、景観の考え方、個別施設のデザインについて検討を行う
・市民WSの意見を反映し、デザインを検討する場とする

第１回ＷＧ現地まちあるき

・デザインWGにおけるデザイン検討の深度化を目的として、WSでは市民の方々の意見を「吸収する場」とし、使い方などのアクティビティや設えの議論を行う

第１回ＷＳ風景

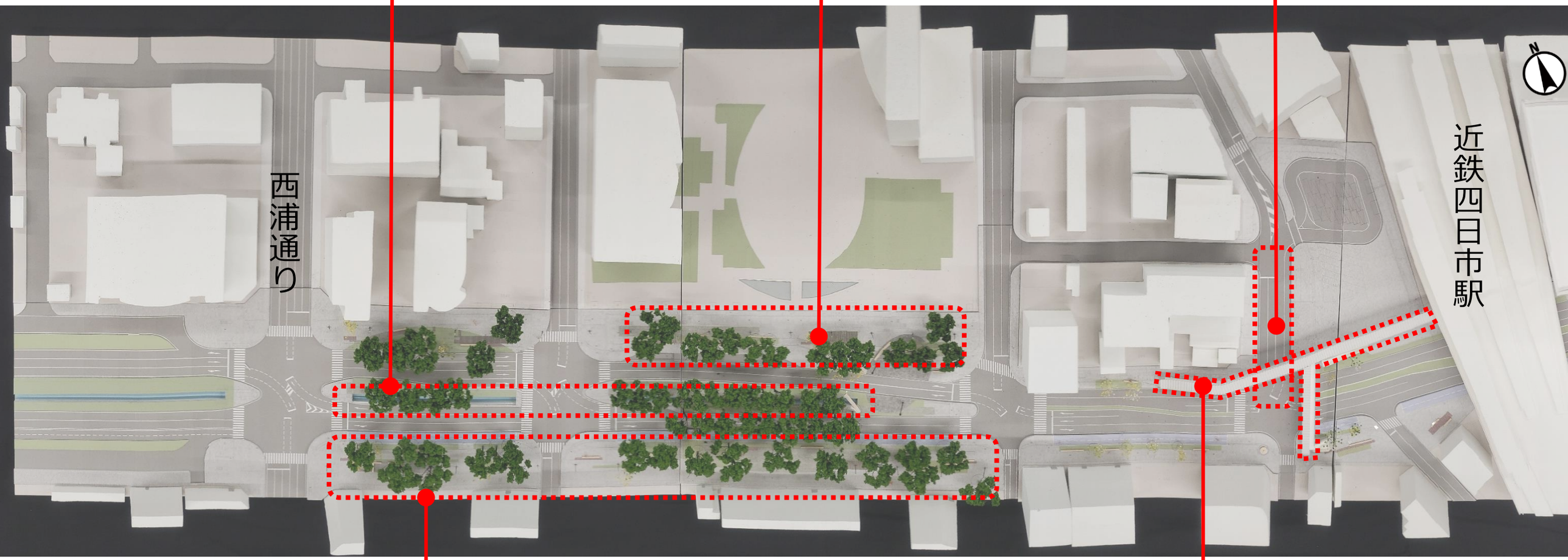
３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
①　西浦通り～近鉄四日市駅の意見概要

・第２回デザインＷＧ（2020年12月13日）において、西浦通り～近鉄四日市駅のデザインについて議論が行われた

①阿瀬知川周囲の歩行者空間について
・三面張りコンクリートの水路構造に手を加えられるのであれば、親水性のある歩行者空間としての活用も検討
・阿瀬知川の扱いについては全体スケジュールと整合を取りながら今後検討

②市民公園前について
・南側からの日当たりを考慮した植栽配置を検討

③近鉄四日市駅西側の南北道路について
・交差点部のコンパクト化について検討
・車線幅員の見直しも検討



④歩行者空間について
・バスの停車の需要があるため、停留所や沿道アクセスのための側道も検討

⑤駅西側のデッキについて
・デッキの整備延長や屋根の必要性について検討

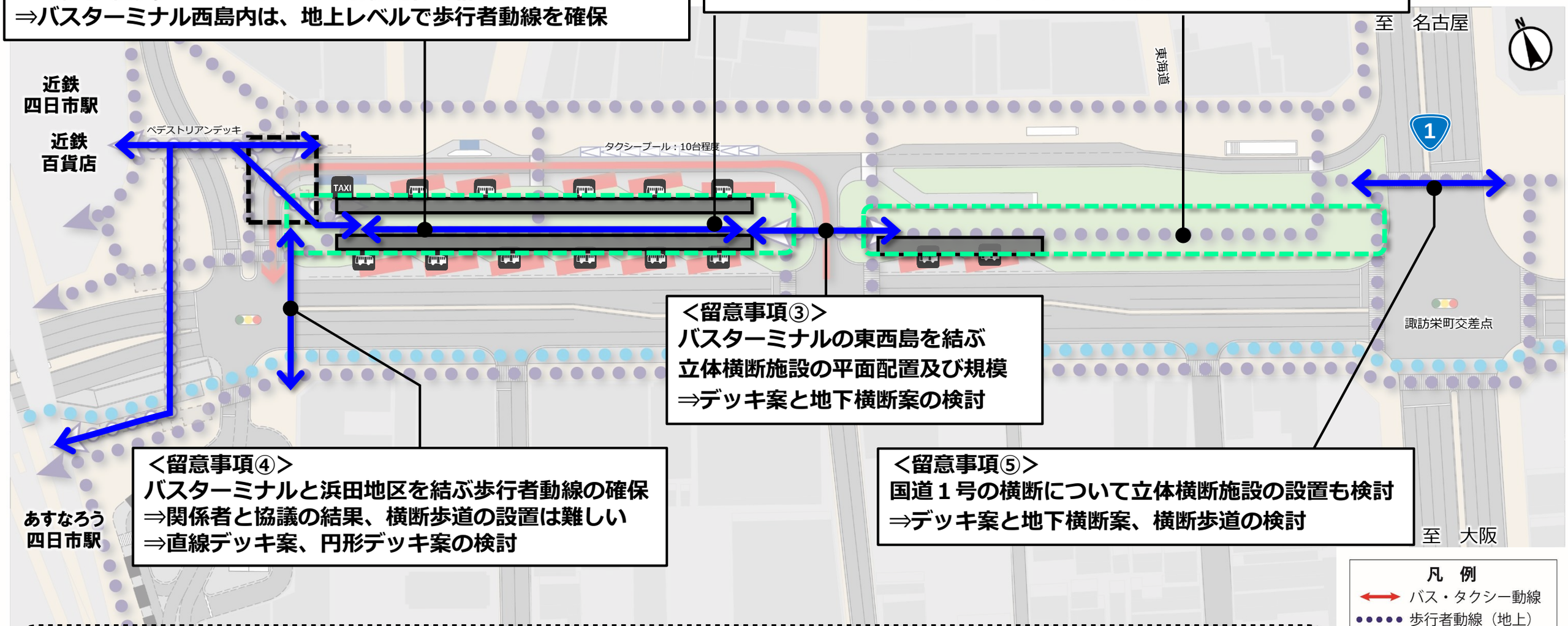
※このイメージ模型は、デザインを検討するにあたってのたたき台であり、今後、関係者との調整を行っていくものです

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
②　第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会からの申し送り事項の検討概要

・第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会からの申し送り事項について、デザインＷＧの中で、デッキ形状について直線デッキ案と円形デッキ案の検討や、駅と東島をつなぐ歩行者動線について「地上レベル案」と「デッキレベル併用案」の検討等を行った

＜留意事項①＞
近鉄四日市駅からバスターミナル東島につながる歩行者動線の検討
⇒バスターミナル西島内の歩行者動線について、「地上レベル案」と「デッキレベル併用案」の検討を行ったが、地下躯体の構造への影響もあり、デッキレベルの動線確保は構造的に難しい
⇒バスターミナル西島内は、地上レベルで歩行者動線を確保

＜留意事項②＞
バスターミナルに必要なバス待ちスペースと歩行者動線を整理し、確保可能な滞留・施設スペースの大きさについて検討
⇒バス待ちの現状を基に、スペース配分の考え方について検討
⇒バスターミナル付属施設（建築）の平面配置及び規模について検討



＜留意事項③＞
バスターミナルの東西島を結ぶ立体横断施設の平面配置及び規模
⇒デッキ案と地下横断案の検討

＜留意事項④＞
バスターミナルと浜田地区を結ぶ歩行者動線の確保
⇒関係者と協議の結果、横断歩道の設置は難しい
⇒直線デッキ案、円形デッキ案の検討

＜留意事項⑤＞
国道１号の横断について立体横断施設の設置も検討
⇒デッキ案と地下横断案、横断歩道の検討

凡　例
- バス・タクシー動線
- 歩行者動線（地上）
- 歩行者動線（デッキ・地下）
- 自転車動線（通過交通）
- バス
- タクシー
- タクシー待機
- 一般車（送迎）
- 一般車（駐車）

【バスターミナル全体】

＜留意事項⑥＞
中央通りの共通のデザイン方針における「緑あふれる施設配置」を踏まえたレイアウトの検討
⇒今後検討

＜留意事項⑦＞
バスターミナル内の避難場所としての活用について検討
⇒防災施設と賑わい施設の兼用や、施設規模を含めて今後検討
⇒中央通り再編の中でバスターミナルが担う役割を整理し、今後検討

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料を一部加工

3－4．第２回デザインワーキンググループの報告
③　バスターミナル内のスペース配分の考え方

・現状のバス待ち状況を調査し、バス待ちスペース、滞留・施設スペースの大きさと、歩行者動線について検討を行った

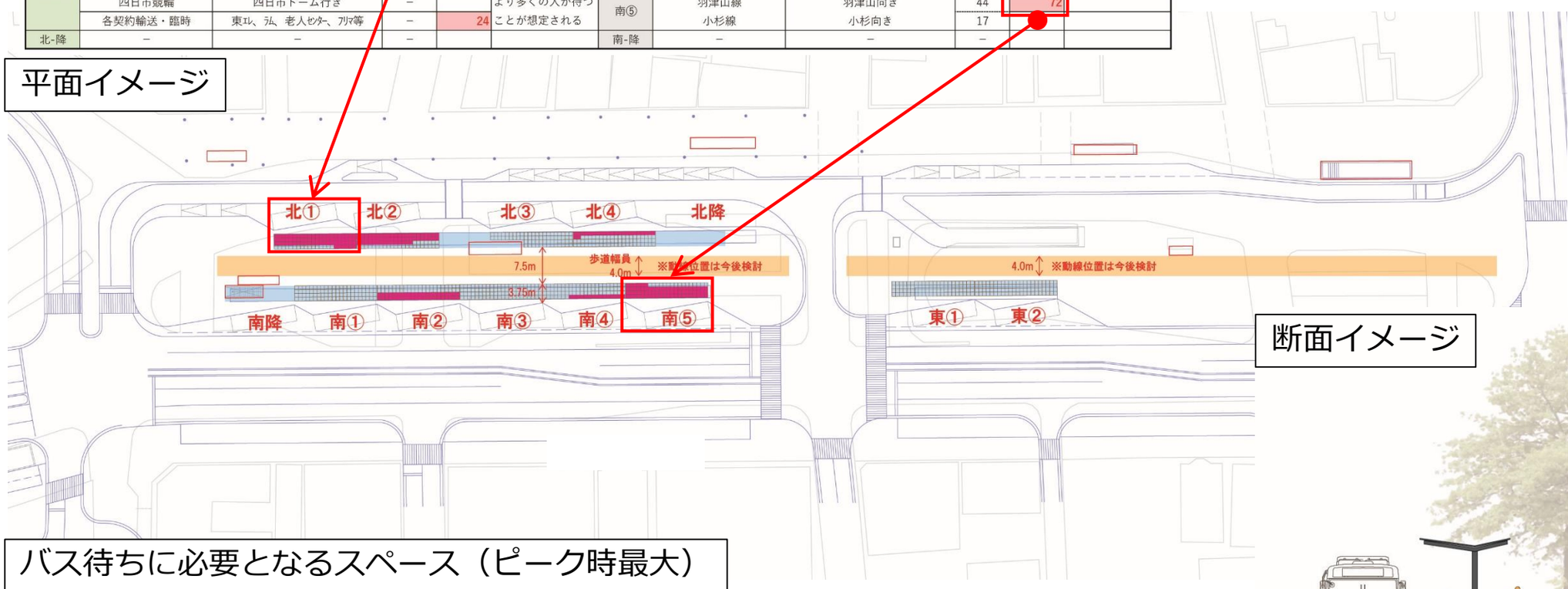
・バス待ちスペース（W=3.75m ）と、歩行者動線（W=4.0m）を確保した上で、滞留・施設スペース（W=3.5m）が確保可能

現状のバス待ち状況（2020年12月4日（金）7:20から8:20【晴れ】）

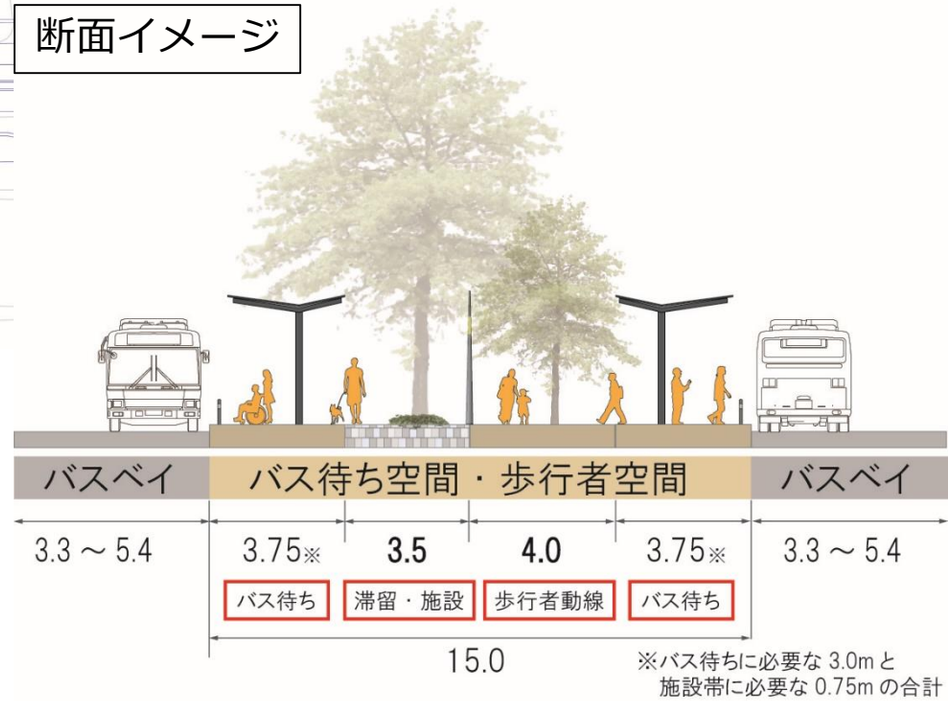
バース	路線	行先	本数	人数	備考
北①	三重団地笹川線	三重団地向き	58	31	
	四商スクール	〃	3	72	
	神前高角線	高角駅向き	7		
北②	福王山線	福王山向き	10	25	
	美里あがたヶ丘線	あがた向き	20		
	メリスクール	〃	3	59	
	三岐鉄道	山之一色向き	25		
北③	桜花台線	桜花台向き	25		
	かわしま線	悠彩向き	11		
	東日野四日市港線	ｶﾞｰﾃﾞﾝ、市立向き	2[illegible]		
	羽津山線	市立向き	[illegible]7		
北④	各高速路線	空港、大阪、京都向き	13		※高速バスのため、夜の発車時間帯はより多くの人が待つことが想定される
	東京高速、他社夜行便	JAMJAM、WILLER等	－		
	四日市競輪	四日市ドーム行き	－		
	各契約輸送・臨時	東ｴﾚ、ﾗﾑ、老人ｾﾝﾀｰ、ﾌﾘﾏ等	－	24	
北-降	－	－	－		

バース	路線	行先	本数	人数	備考
南①	三重団地笹川線	笹川向き	58		
南②	四日市平田線	平田駅向き	10	7	
	水沢線	宮・椿・小山向き	26	44	
	水沢線	笹川向き	2		
	泊山医療ｾﾝﾀｰ線	医療向き	7		
	四郷スクール	水沢向き	2	44	
南③	東日野四日市港線	東新町経由ＪＲ向き	4		
	東日野四日市港線	近四経由ＪＲ向き	6		
	福王山線	ＪＲ四日市向き	10		
	水沢線	〃	25		
	三岐鉄道	〃	23		
南④	東日野四日市港線	東新町経由四日市港向き	12	15	
	東日野四日市港線	ＪＲ経由四日市港向き	2		
南⑤	羽津山線	羽津山向き	44	72	
	小杉線	小杉向き	17		
南-降	－	－	－		

平面イメージ

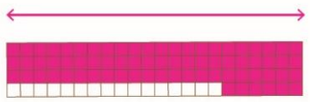


断面イメージ



バス待ちに必要となるスペース（ピーク時最大）

0.75x22=16.5M
（バス停留所前滞留空間）



0.75x4=3M
（シェルター幅員）

■ 最大待ち人数（1 マス：0.75×0.75m）

施設配置できない範囲

道路構造令の解説と運用　p173

1. 自転車道の設計に用いる自転車の諸元は次の表のとおりとする。

占有幅（m）	高　さ（m）（走行時）	長　さ（m）	ペダル高（m）
1.00	2.25	1.90	0.05

2. 歩行者の占有幅は 0.75 m を標準とする。
3. 車いすの占有幅は 1.00 m を標準とする。

※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
④　近鉄四日市駅～国道１号の意見概要

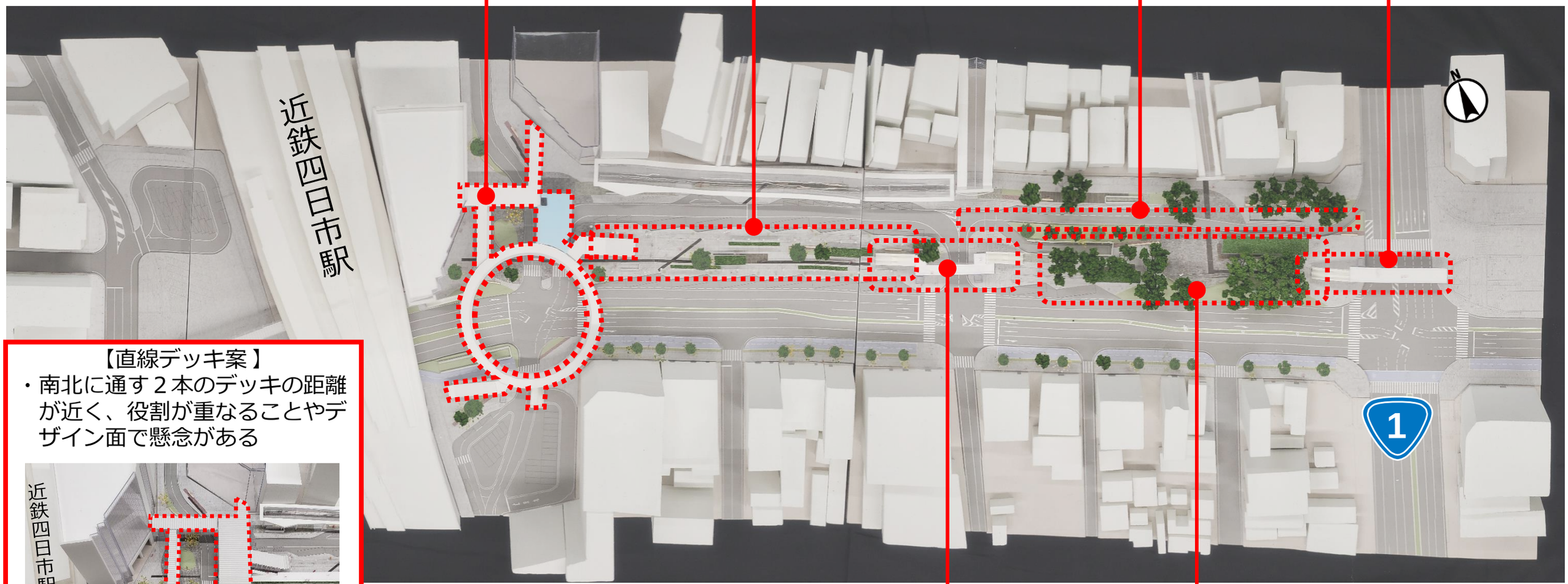
・第２回デザインＷＧ（2020年12月13日）において、近鉄四日市駅～国道１号のデザインについて議論が行われた

①駅東側のデッキについて（円形⇔直線の比較）
【円形デッキ案】
・円形デッキだと遠回りに感じる
⇒円形を小さくできるか検討
・必要施設をデッキに付帯させた案で検討

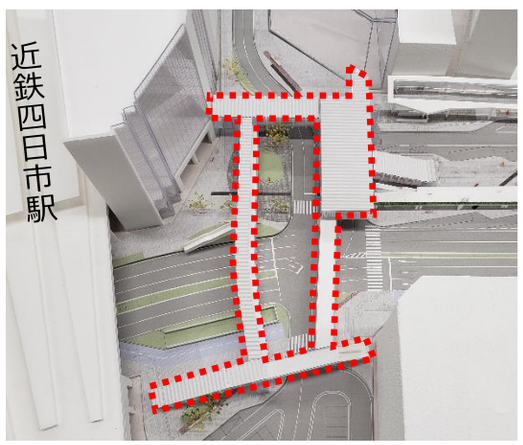
②バスターミナル内について
・バス待ちスペースと歩行者動線の確保が可能かについて検証が必要
・雨に濡れない動線の確保

③北側側道について
・歩行者中心の設えについて検討

④国道１号を横断する歩行者動線
・歩行者デッキでの横断が望ましいが、横断歩道を含めて今後検討



【直線デッキ案】
・南北に通す２本のデッキの距離が近く、役割が重なることやデザイン面で懸念がある



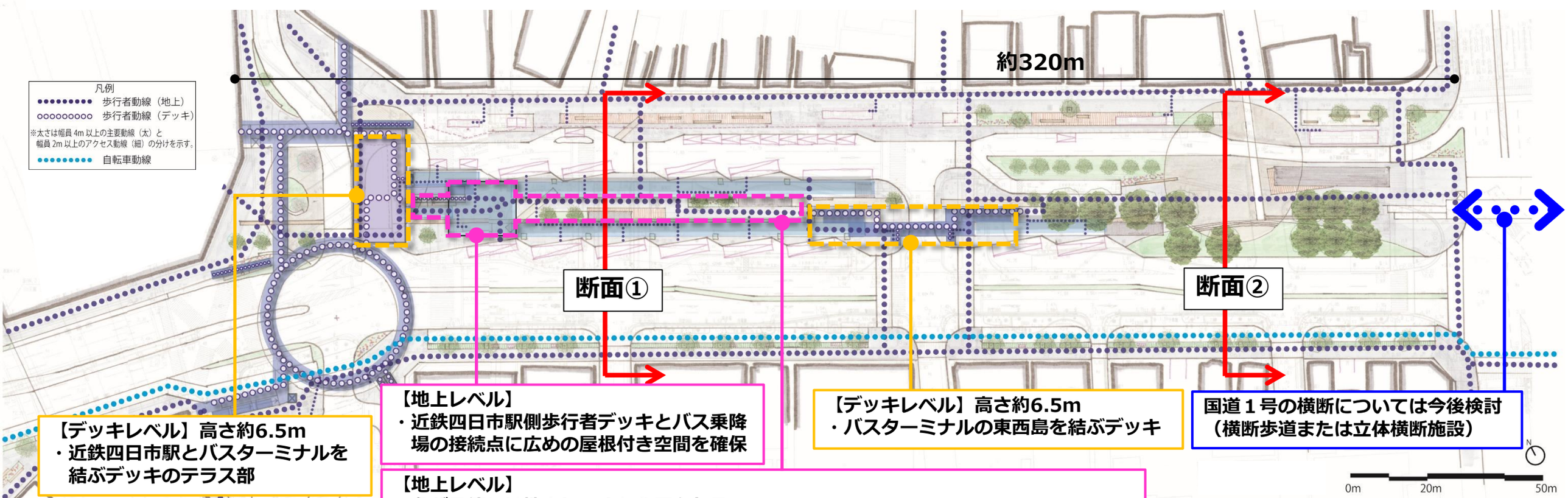
⑤ターミナル間接続について（デッキ⇔地下の比較）
・地下横断（サンクンガーデン）案は日が射さず暗くなるので、歩行者デッキによる立体横断を基本とする
・デッキの場合、必要施設の合築によるデザイン性の向上の検討

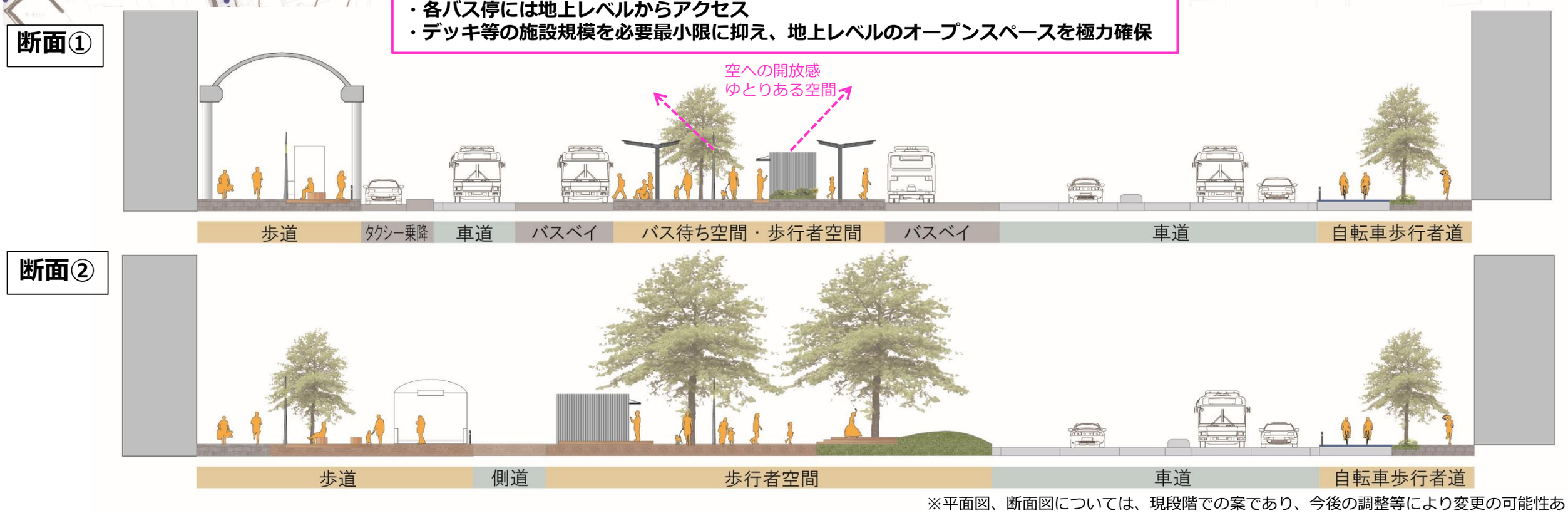
⑥バスターミナル東島について
・津波による浸水時等に活用することも踏まえ、施設高さ等の検討が必要

※このイメージ模型は、デザインを検討するにあたってのたたき台であり、今後、関係者との調整を行っていくものです

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
⑤　バスターミナル周辺の動線計画

・デザインＷＧで議論された、バスターミナル周辺の動線計画について下記に示す





※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
⑥　バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」

・デザインＷＧで議論された、バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」について下記に示す
・近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入
・バスターミナルで最低限必要な施設規模約300㎡に対して、**490㎡程度**の施設スペースを確保可能
・動線計画を踏まえ、バスターミナル内の施設スペースを必要最小限とすることで、滞留スペースを可能な限り広く確保した案

※施設イメージ（例）において、色分けは下記を示す。
赤字；近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において提示されたバスターミナルに必要な施設
オレンジ字；近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて例示された導入を検討する防災施設
青字；その他賑わい施設等

①デッキ上のテラス部
施設規模 180㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・チケット販売（50㎡）
・屋内待合（130㎡）
・情報提供施設

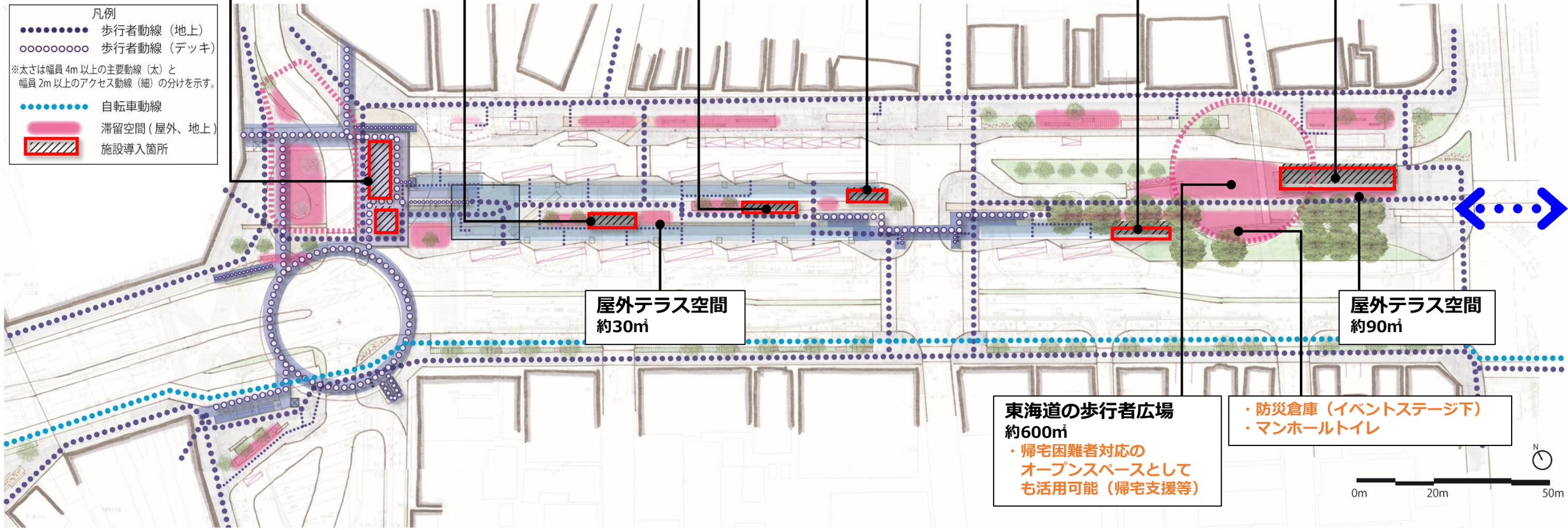
②建築内居室部
施設規模 35㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・賑わい施設；カフェ等（35㎡）

③建築内居室部
施設規模 35㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・観光案内所（25㎡）
・コインロッカー（10㎡）

④建築内居室部
施設規模 40㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・トイレ（40㎡）

⑤建築内居室部
施設規模 50㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・トイレ（32㎡）
・パウダーコーナー（10㎡）
・子育て支援機能（8㎡）

⑥建築内居室部
施設規模150㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・賑わい施設；レストラン等(150㎡)
兼 屋内待合



※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
※今後の調整等により変更の可能性があります

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
⑦　バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

・デザインＷＧで議論された、バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」について下記に示す
・近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入する
・バスターミナルで最低限必要な施設規模約300㎡に対して、**720㎡程度**の施設スペースを確保可能
・動線計画を踏まえ、バスターミナル西島を中心に、施設スペースを可能な限り広く確保した案

※施設イメージ（例）において、色分けは下記を示す。
赤字；近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において提示されたバスターミナルに必要な施設
オレンジ字；近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて例示された導入を検討する防災施設
青字；その他賑わい施設等

①デッキ上のテラス部
施設規模 180㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・チケット販売（50㎡）
・屋内待合（130㎡）
・情報提供施設

②建築内居室部
施設規模 100㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・観光案内所（25㎡）
・コインロッカー（10㎡）
・防災倉庫（5㎡）
・賑わい施設；カフェ等(55㎡)
・小店舗（5㎡）

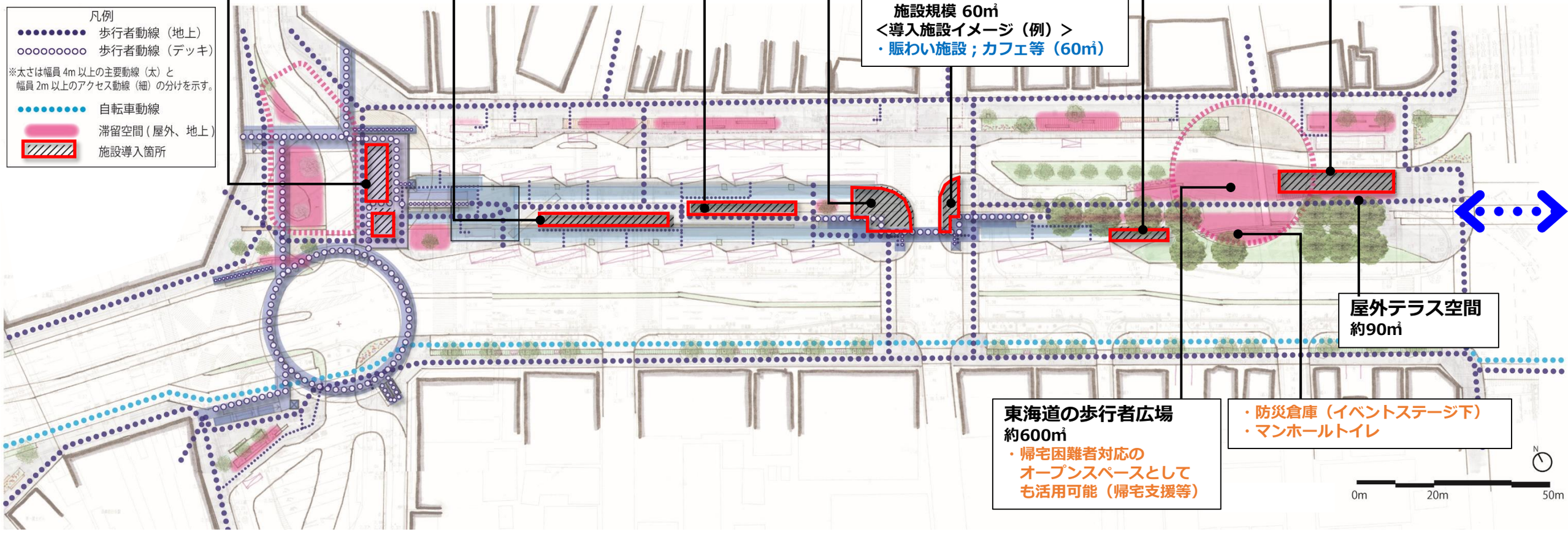
③建築内居室部
施設規模 80㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・賑わい施設；コンビニ等（80㎡）

④建築内居室部
施設規模 100㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・トイレ（72㎡）
・パウダーコーナー(10㎡)
・子育て支援機能（8㎡）
・その他（10㎡）

⑤建築内居室部
施設規模 60㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・賑わい施設；カフェ等（60㎡）

⑥建築内居室部
施設規模 50㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・高速バス待合/チケット販売/カフェスタンド（50㎡）

⑦建築内居室部
施設規模150㎡
＜導入施設イメージ（例）＞
・賑わい施設；レストラン等(150㎡)
兼 屋内待合



※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
※今後の調整等により変更の可能性があります

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
⑧　バスターミナル周辺のイメージ模型

・バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」のイメージ模型を下記に示す
・バスターミナルに導入する施設規模については、「施設最小案」～「施設最大案」の幅の中で、近鉄四日市駅バスターミナル検討部会と調整を図りながら、今後検討を行う

※イメージ模型については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
⑨　第１回市民ワークショップの報告

・第１回市民ＷＳが開催され、中央通りで実現したい「コト」（アクティビティや活動）について意見交換等が行われた

第１回市民WSの概要

開催日　：2020年12月13日（日）13:30～17:00 (3時間半)
開催場所：四日市市総合体育館　多目的室１
参加人数：30名（5人×6グループに分かれてグループワーク）
登壇者　：有賀先生（早稲田大学）・村山先生（東京大学）

第１回市民WSのプログラム

時間		プログラム
13:30～13:40	10分	開会の挨拶・開催主旨説明
13:40～14:00	20分	中央通り再編の概要説明
14:00～14:15	15分	WS内容の説明 ・アウトプットイメージ ・WSルールの説明
14:15～14:40	25分	STEP1 自己紹介
14:40～15:15	35分	STEP2 ヴァーチャルまちあるき
15:15～15:30	15分	休憩・アイスブレイク
15:30～16:15	45分	STEP3 グループワーク 中央通り全線でのアクティビティ
16:15～16:20	5分	結果とりまとめ
16:20～16:25	5分	トイレ休憩
16:25～16:55	30分	STEP4 グループワーク 発表・意見交換・有識者・市コメント
16:55～17:00	5分	閉会の挨拶・次回開催予告

第１回市民WSの結果（各グループから出た主な意見）

グループ①
・東海道との交差部に歴史を感じるスペース
・ＪＲ四日市駅付近に海と山を感じる展望施設
・ＪＲ四日市駅付近でのグランピング
・諏訪新道や三滝通りでのイベントとの連携
・水の気配を感じられる場所
・ストリートギャラリー

グループ②
・マルシェを開催しオンラインでもつなげる
・楠＋紅葉を活用したインスタスポットづくり
・散歩道とルート案内板
・近鉄四日市駅～ＪＲ四日市駅で自動運転
・夜のアクテビティ（地酒祭りやビアガーデン）
・若者が集まるスマートシティ化

グループ③
・バスを待ちながらビアガーデンやオープンカフェでお酒を飲みたい
・スケートボードやＢＭＸ等のアーバンスポーツ
・工芸体験やＤＩＹが出来る場所
・居心地のいい散歩コース、のんびりする空間
・シェアできる空間（朝は朝市、昼はスポーツなど人が入れ替わりながら文化を育てていくまち）

グループ④
・中央通り全線でジャズフェス開催
・子どもを遊ばせる広場
・周辺での活動や周辺施設とつなげる
・防災訓練の実施
・スケートボードやボルダリング
・近鉄四日市駅～ＪＲ四日市駅のシャトルバス
・保水性がある萬古焼を歩道路盤材として活用

グループ⑤
・日によって変わる移動式カフェ
・緑の中でゆっくりしたい
・大人向けの青空教室
・中央通りで大四日市祭りの開催
・ＪＲ四日市駅の歴史の掘り起こし
・過去と現在の時間をつなぐ
・本町・諏訪地区の居住者をつなぐ

グループ⑥
・祭りの練習など日常の市民活動に使える場所
・市役所前でもジャズフェスを開催し、フェスで全線をつなげる
・アートを連続配置し歩いて楽しい動線
・三滝通り～ＪＲ四日市駅でアクティブな活動
・阿瀬知川をきれいなビオトープにしたい
・バスターミナルの災害時の活用

第１回市民WSの状況

今後の進め方

①共通点と相違点を分析し、論点の明確化が必要
②フレキシブルに活用できる可変性のあるオープンスペースの設置検討
③年間を通してマネジメントを実現するスキームの検討
④中央通り再編を中心に周辺とうまく連携し、市街地全体が活性化するような戦略の検討

３－４．第２回デザインワーキンググループの報告
⑩　第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会からの申し送り事項の検討状況

表　第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会での意見に対する検討状況

本日検討結果を提示　　今後継続検討

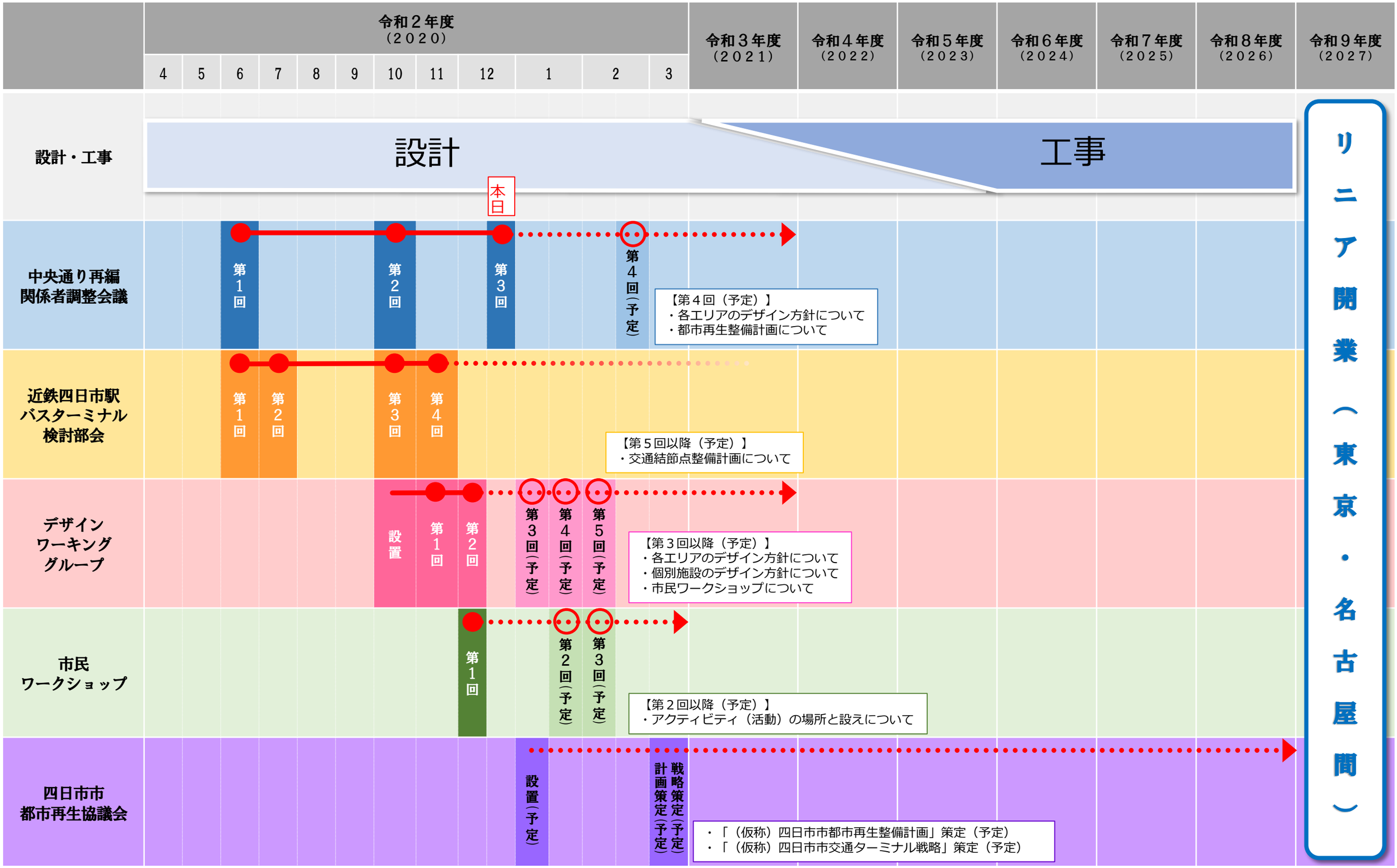
見出し	第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会での意見		第２回デザインWGでの検討	第３回中央通り再編関係者会議での提示内容
	連番	内容	議論結果・検討方針	
●近鉄四日市駅からバスターミナル東島につながる歩行者動線の検討				
近鉄四日市駅～バスターミナルの歩行者動線	④	バスターミナルと浜田地区を結ぶ歩行者動線の確保	○関係者（交通管理者）と協議の結果、横断歩道の設置は難しい ○直線デッキ案、円形デッキ案の２案を検討 【直線デッキ案】 ・南北に通す２本のデッキの距離が近く、役割が重なることやデザイン面で懸念がある ⇒円形デッキ案を基本に検討 【円形デッキ案】 ・遠回りに感じる懸念があるので、円形を極力小さくした案の検討	・「地上レベル案」と「デッキレベル併用案」の検討を行ったが、デッキの場合には橋長が60mを超えることから、構造的に実現が難しく、簡易な建築物を連ねて建築物上に動線を確保することも検討したが、地下躯体の構造への影響もあり、構造上安全性の担保ができないため、デッキレベルの動線確保は難しい ⇒バスターミナル西島内の歩行者動線は地上レベル案を前提に提示 ・円形デッキを基本とし、円形を極力小さくした案を提示 ・バスターミナル東西島間は、デッキによる立体横断を提示 ・動線計画を踏まえ、バスターミナル周辺のデザインと機能配置を提示 ⇒施設規模について、「施設最小案」～「施設最大案」の幅の中で、近鉄四日市駅バスターミナル検討部会と調整を図りながら、今後継続検討
バスターミナル西島内の歩行者動線	②	バス待ちスペースと歩行者動線を整理し、確保可能な滞留・施設スペースの大きさについて検討	○バス待ちの現状を基に、スペース配分の考え方について検討 ⇒バス待ちスペースとして3.75mの幅員が必要 ⇒滞留・施設スペースとして3.5mの幅員を確保可能 ⇒バス待ちスペース、歩行者動線を確保した上で、必要施設の平面配置と施設規模について継続検討 ○雨に濡れない動線の確保	
	①	近鉄四日市駅からバスターミナル東島までデッキレベルで接続する可能性について検討	○バスターミナル西島内の歩行者動線について、「地上レベル案」と「デッキレベル併用案」の検討	
バスターミナル東西島間の歩行者動線	③	バスターミナルの東西島を結ぶ立体横断施設の平面配置及び規模	○デッキ案と地下横断案の検討 ⇒地下横断では地下横断部に日が射さず暗いイメージとなるため、デッキによる立体横断を基本として検討を進める	
●国道１号を横断する歩行者動線の検討				
国道１号の横断方法	⑤	国道１号の横断について立体横断施設の設置も検討	○横断歩道または立体横断施設の検討 ○立体横断施設については、デッキ案と地下横断案の２案検討 ⇒地下横断の場合、施工に伴う国道１号への交通影響が大きいことや、地下横断部に日が射さず暗いイメージとなるため、立体横断施設の検討については、デッキを基本とする	・横断歩道またはデッキによる立体横断について、今後継続検討
●バスターミナル全体				
緑あふれる施設配置	⑥	中央通りの共通のデザイン方針における「緑あふれる施設配置」を踏まえたレイアウトの検討	○バスターミナル西島に既存樹木の存置は難しい（残せても１～３本） ⇒屋上緑化や新植について検討	・今後継続検討
防災機能	⑦	バスターミナル内の避難場所としての活用について検討	○津波による浸水時等に活用することも踏まえ、施設高さ等の検討が必要	・防災施設については、賑わい施設との兼用を検討する必要があるため、施設規模と併せて今後検討 ・中央通り再編の中でバスターミナルが担う役割を整理し,今後検討

４．今後の進め方

４－１．今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３６
４－２．四日市市都市再生協議会について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ．３７

4－1．今後の進め方

・今後の「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」及び「デザインWG」等の進行によっては、スケジュールを変更することがある



４－２．四日市市都市再生協議会について

四日市市都市再生協議会とは

・都市再生特別措置法第117条の規定に基づく、市町村都市再生協議会

・民間開発事業者・鉄道事業者等と一体となり、「都市再生整備計画」や「交通ターミナル戦略」に位置付けられた事業について、実施に必要な協議を行うための法定協議会

⇒沿道施設１階部分のガラス張り化等に関する民間事業について、「都市再生整備計画」に位置付けることで、『まちなかウォーカブル推進事業』による事業費の補助や、税制特例の活用が可能

⇒「交通ターミナル戦略」を策定することで、法定協議会が進める整備に対して、『都市・地域交通戦略推進事業』の重点的な支援を受けることが可能

⇒近鉄四日市駅周辺等整備事業と一体的な整備が必要となる民間事業についても、国土交通省による支援を受けることが可能

まちなかウォーカブル推進事業（税制特例）

公共空間の拡大につながる民地の開放・施設の改修等を推進

○ 居心地が良く歩きたくなるまちなか創出のための特例措置の創設

① 公共空間の拡大を図るため公共施設等の用に供した土地及び当該土地の上に設置した償却資産に係る課税の特例
【固定資産税（土地・償却資産）・都市計画税（土地）】
道路、広場等の用に供する土地及びこれらの上に設置された芝生、ベンチ等の償却資産の課税標準額を５年間１／２に軽減

② 公共空間の充実を図るために改修した家屋（原則として１階部分）に係る課税の特例
【固定資産税・都市計画税】
オープン化（ガラス張り化等）した改修後の家屋（※）のうち市町村の認める範囲（不特定多数の者が自由に交流・滞在できるスペースに限る）の課税標準額を５年間１／２に軽減
（※）食事施設、購買施設、休憩施設、案内施設その他これらに類するものに該当するもの

→（１）人中心のまちなかへの修復・改変（リノベーション）

1階をガラス張りの店舗にリノベーションするとともに、民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）

都市・地域交通戦略推進事業

○ 駅まち空間整備の推進

法定協議会の設立準備段階におけるコーディネートや駅まち空間の一体的整備に必要な施設を支援対象に追加するとともに、まちなかウォーカブル区域等における施設整備を重点的に支援。

＜駅まち空間整備のフロー＞

立ち上げ段階（準備・計画・構想段階）

地方公共団体　民間開発事業者　鉄道事業者

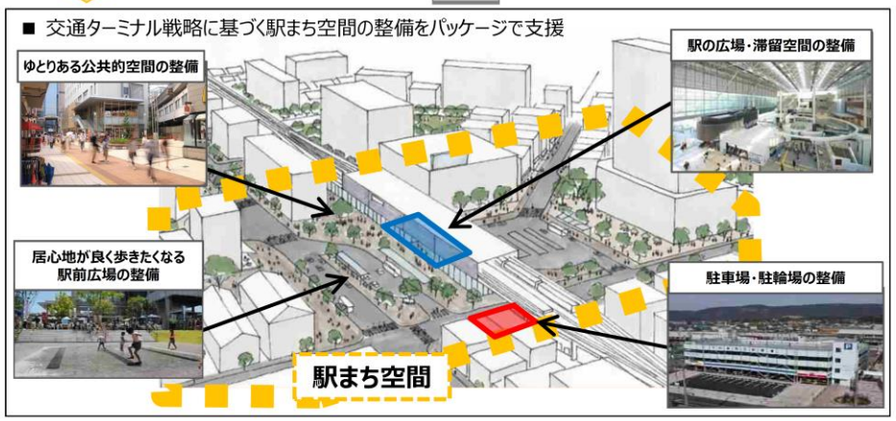
法定化を見据えた任意協議会の立ち上げ

法定協議会の設立・交通ターミナル戦略※の策定
※拠点駅及びその周辺において地域の関係者が施設整備等を進めるために策定する計画

段階（整備）

法定協議会による整備

■ 交通ターミナル戦略に基づく駅まち空間の整備をパッケージで支援



出典：国土交通省　都市局

・民間事業者等との連携により、近鉄四日市駅・ＪＲ四日市駅を中心に、中央通り周辺で一体的な空間の活用、機能の連携を図るため、『まちなかウォーカブル推進事業』や『都市・地域交通戦略推進事業』といった国による支援を活用

⇒ （仮称）四日市市都市再生整備計画や（仮称）四日市市交通ターミナル戦略の策定及び今後の事業実施に向けて、『四日市市都市再生協議会』を設立

資料５　

近鉄四日市駅周辺等整備基本計画
中間とりまとめ（案）

１．はじめに ・・P.　２

２．近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　３

３．中央通りのエリアデザインについて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　４

４．共通のデザイン方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　５

５．各エリアのデザインを考える前提条件 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　６

６．各エリアのデザイン方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　７

７．バスターミナルの基本目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　８

８．バスターミナルの施設配置方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.　９

９．バスターミナル周辺の動線計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 10

10．バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」・・・・・・・・P. 11

11．バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」・・・・・・・・P. 12

12．事業区分・・P. 13

令和２年12月26日

1．はじめに

四日市市は、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、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る。

さらに、新名神高速道路をはじめとした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、スーパー・メガリージョン形成の中で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る。

そこで、四日市市では、リニア時代に相応しいゲートウェイとして、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成するために、近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場や中央通りの歩行空間等の整備からなる近鉄四日市駅周辺等整備事業に取り組んでいる。

この近鉄四日市駅周辺等整備事業を推進していくために、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し、「中央通り再編関係者調整会議」を設置し、検討を進めている。

これまでに、「（仮称）近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（バスターミナル整備計画）」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『西町線の扱い』、「（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』等について意見交換を行ってきたところであり、それらを踏まえ、中央通りのエリアデザインにおける「共通のデザイン方針」、「各エリアのデザイン方針」や、バスターミナルの整備に係る「基本目標」、「施設配置方針」、「バスターミナル周辺の動線計画」、『事業区分』等について、この度、中間とりまとめを行うものである。

2．近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

＜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」

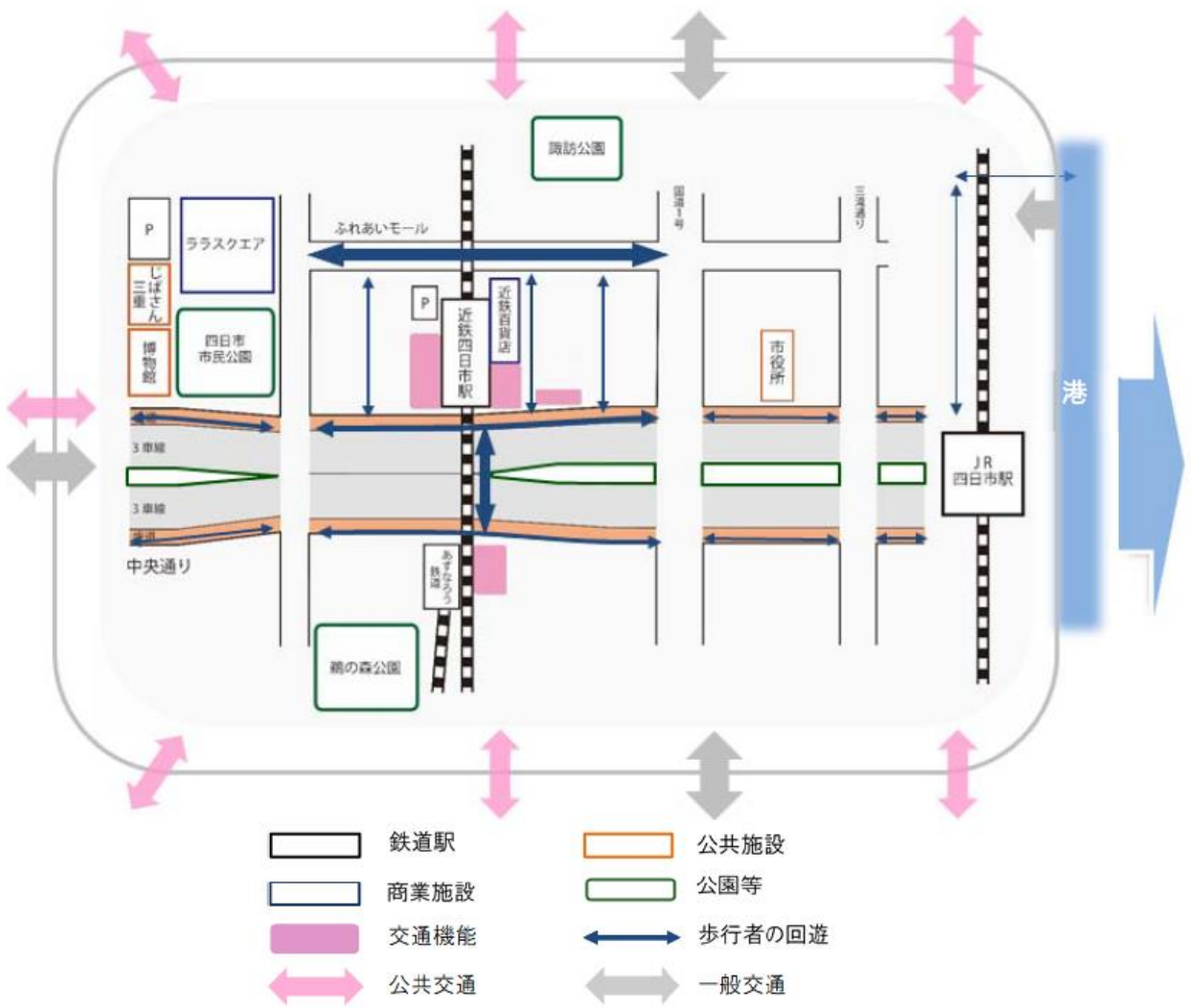
- 交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化や乗継利便性・快適性の改善・向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。
- 回遊性の向上や中心市街地の活性化など、まちづくりと連携した交通機能の配置を行う。

【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」

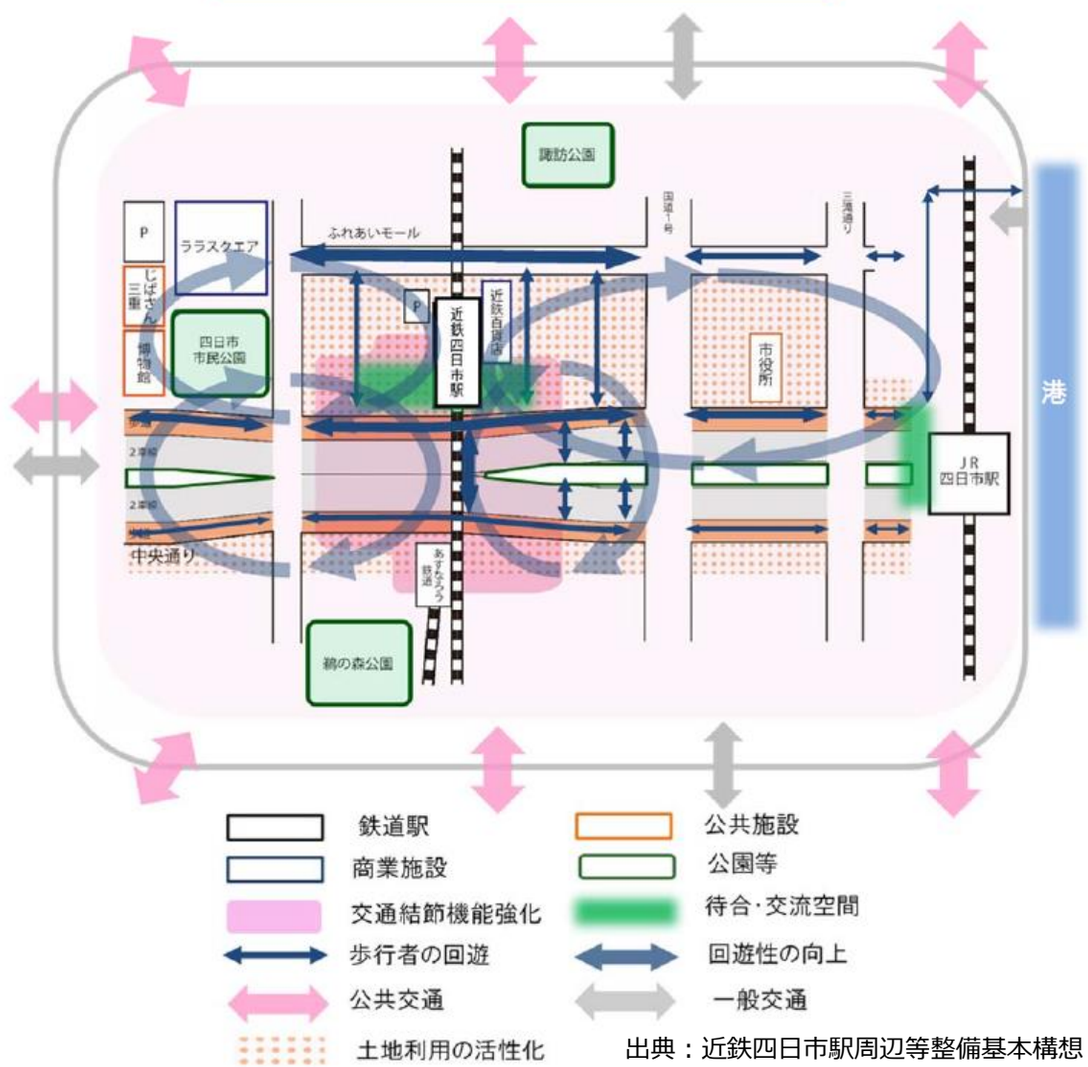
- 楠の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

＜駅周辺整備の基本的な方向性イメージ＞

現在の状況（イメージ図）



将来の基本的な方向性（イメージ図）



出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）

3．中央通りのエリアデザインについて

・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）

四日市市総合計画
（2020.4月スタート：ＷＥＤＯ四日市中央通りを位置づけ）

四日市市立地適正化計画
（2020.3月：近鉄四日市駅周辺等整備事業を位置づけ）

バスタプロジェクトの全国展開
（2020年度：四日市バスターミナルに向けた調査着手）

みなとまちづくりプラン
（2020年度：検討着手）

社会情勢の変化（ポストコロナ、防災・減災・国土強靭化）

中央通りのエリアデザイン＝基本計画の骨子

＜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

デッキ　シェルター　照明　ランドスケープ

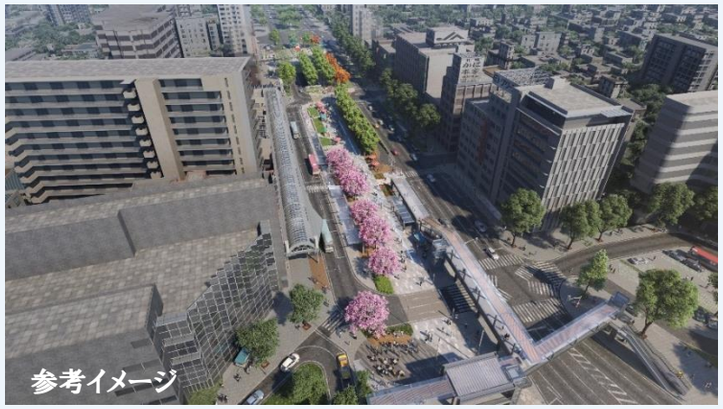
＜３つの視点＞

①空間の使い方	②空間の要素と配置	③空間の質
・空間に取り入れる機能	・空間を構成する要素と施設配置（レイアウト）の考え方	・グレードや設え、重視するデザインのポイント
・各エリアの使い方のイメージ・テーマ ・各エリアの導入機能	・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〕	・各エリアの景観の考え方
	・個別施設の大きさ・位置の考え方	・個別施設の形態、色彩、素材、仕上げの考え方

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）
・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
・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

※参考イメージについては、実際の整備内容を示すものではなく、イメージとして使用しています。

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

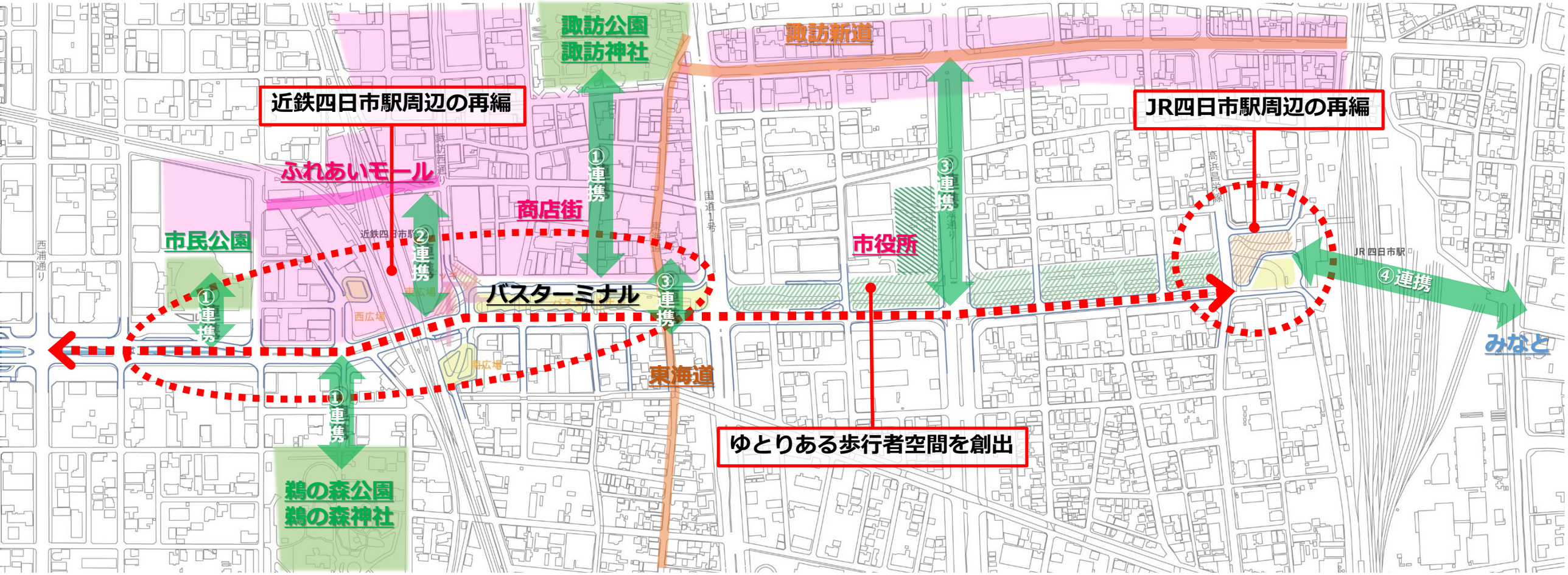
・「近鉄四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化（バスタ導入）や、都市機能を誘導

・「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）＞

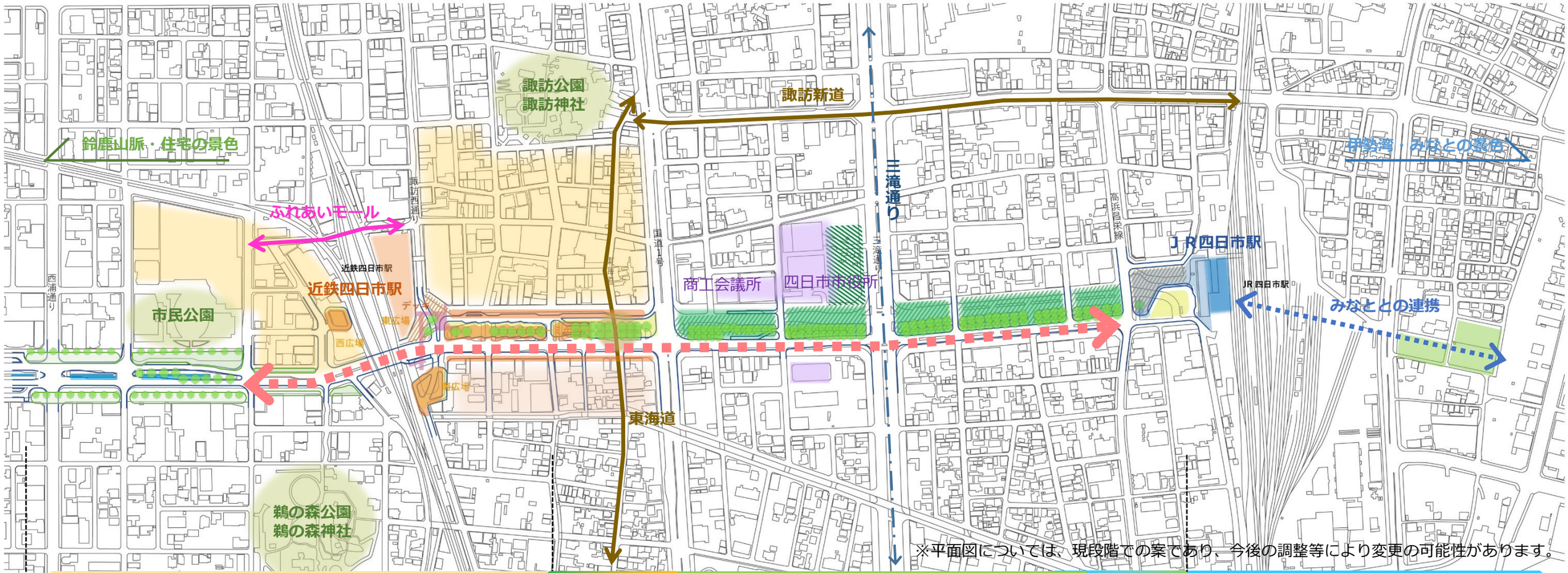
① 諏訪公園・鵜の森公園・市民公園
② ふれあいモール
③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
④ 四日市港
⑤ 沿道の土地利用

【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】



※平面図については、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。

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、デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- 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、カフェや屋台等）
- 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、鵜の森公園、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；バーゼル劇場前広場、スイス

駅・まち⇔みなと　ハーバーエリア

- 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

7．バスターミナルの基本目標

◆　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、四日市バスターミナルの基本目標を設定。

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。
◆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。
◆四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を観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。

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。

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。

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。

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

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

四日市バスターミナルの基本目標

- **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**

出典：第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

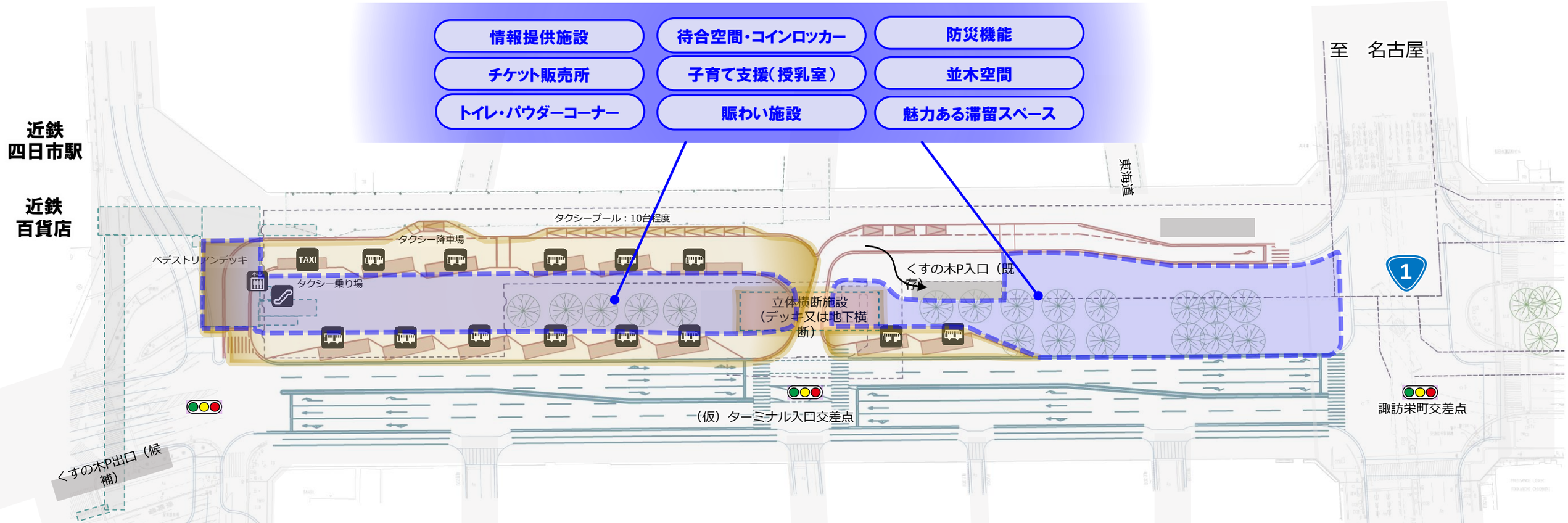
8．バスターミナルの施設配置方針

バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー。
- ◆ 車両動線および歩行者空間の利便性・快適性のバランスを考慮の上、バース・待合広場を配置。

各機能の配置の考え方

- ◆ 屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める。
- ◆ 各島に待合・券売の基本機能と賑わい施設を配置。
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する。
- ◆ 東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入。



検討を進める上での視点

重要な視点
景観への配慮から平面上に低層階での施設配置
基本目標に則り必要な機能を十分に確保
余裕のある配置に配慮するためには、必要に応じターミナル機能や防災機能等を優先
魅力的な賑わい機能の導入により、ターミナルの維持管理・運営に必要な収益性を確保

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

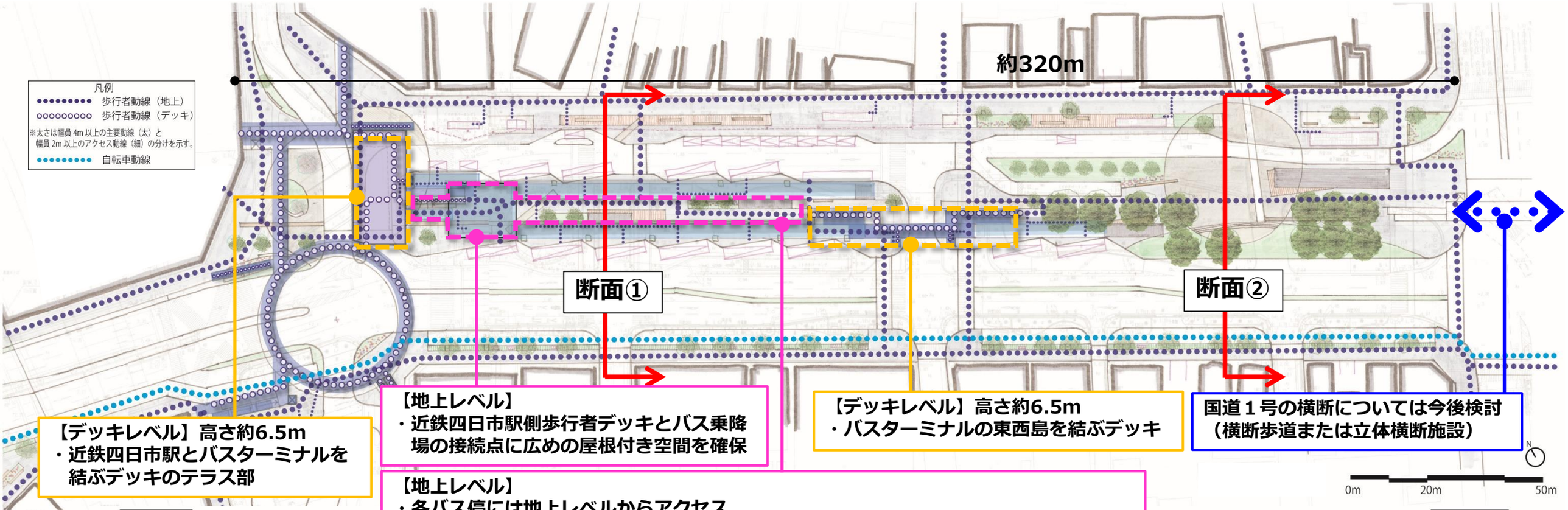
特定車両停留施設区域設定エリア（案）

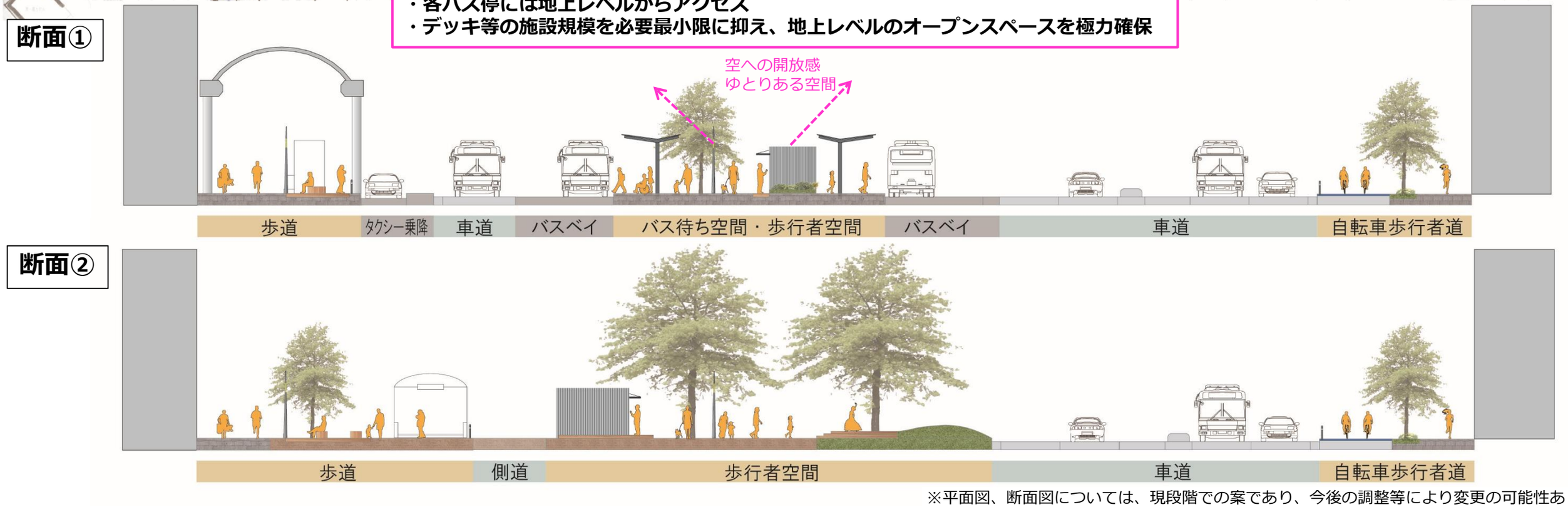
※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

出典：第４近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

9．バスターミナル周辺の動線計画

・デザインＷＧで議論された、バスターミナル周辺の動線計画について下記に示す

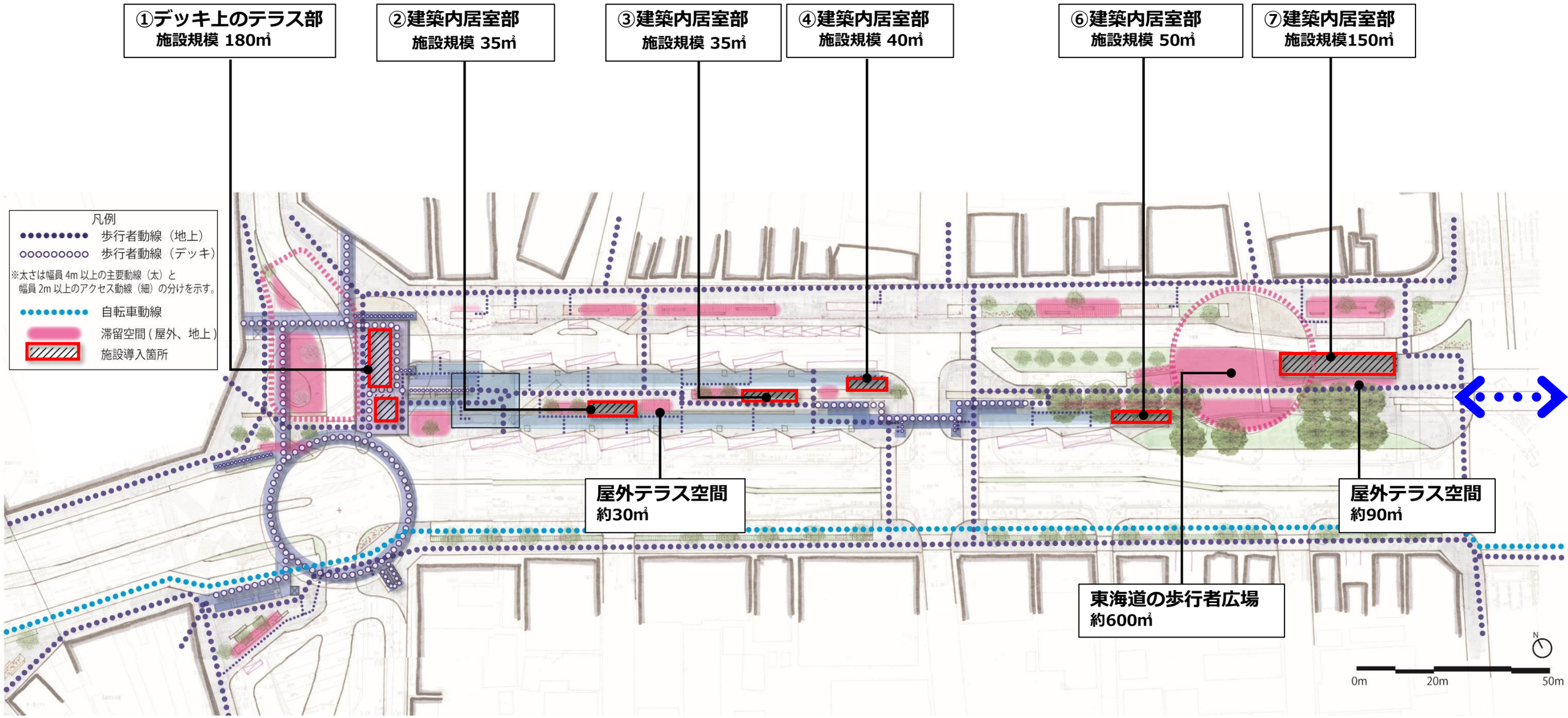




※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

１０．バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」

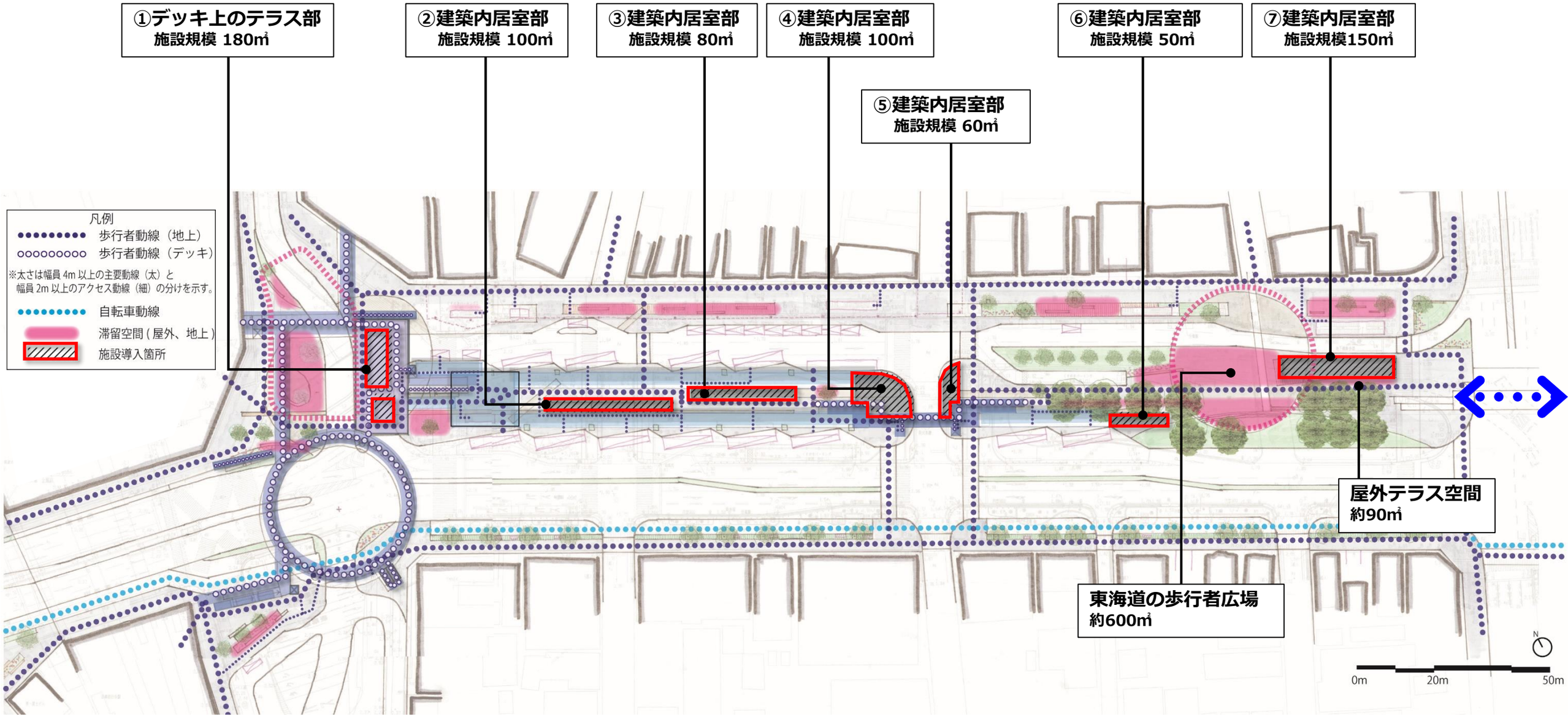
・デザインＷＧで議論された、バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」について下記に示す
・近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入
・バスターミナルで最低限必要な施設規模約300㎡に対して、**490㎡程度**の施設スペースを確保可能
・**動線計画を踏まえ、バスターミナル内の施設スペースを必要最小限とすることで、滞留スペースを可能な限り広く確保した案**



※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
※今後の調整等により変更の可能性があります

１１．バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

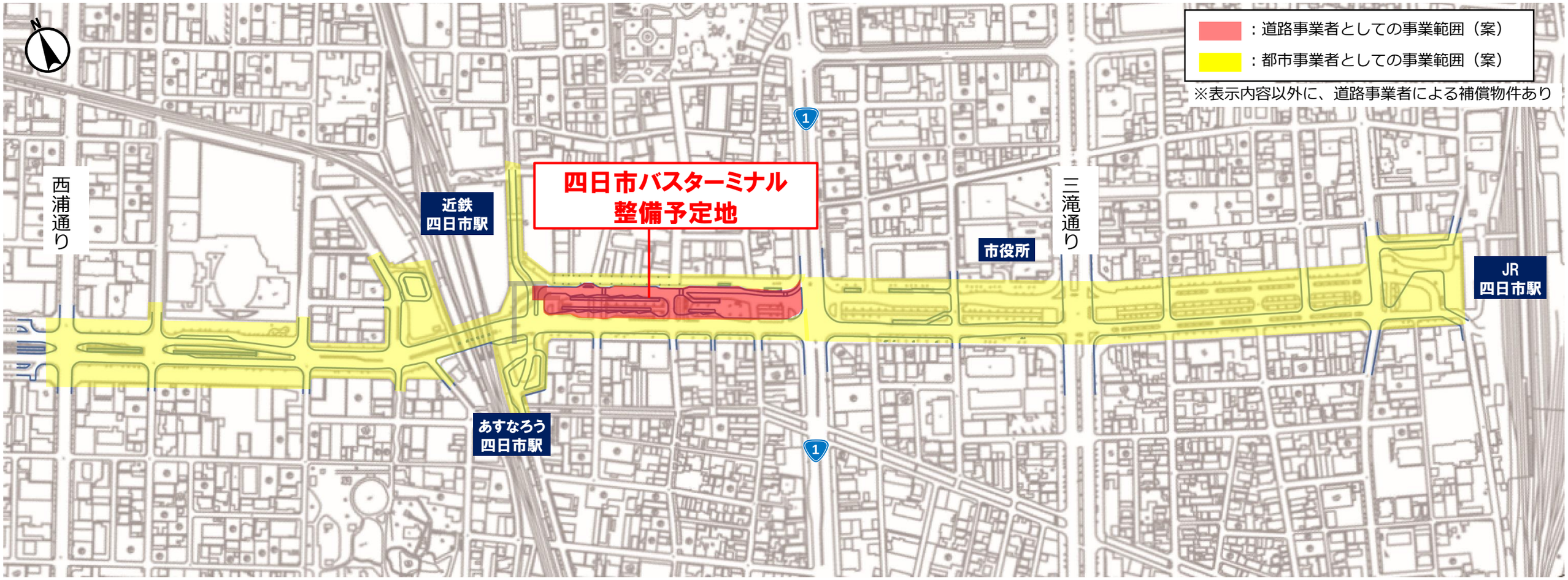
・デザインＷＧで議論された、バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」について下記に示す
・近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入する
・バスターミナルで最低限必要な施設規模約300㎡に対して、**720㎡程度**の施設スペースを確保可能
・**動線計画を踏まえ、バスターミナル西島を中心に、施設スペースを可能な限り広く確保した案**



※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
※今後の調整等により変更の可能性があります

１２．事業区分

・第４回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会で示された事業区分（四日市バスターミナル整備予定地）を基に、西浦通りからＪＲ四日市駅までの中央通り周辺における、道路事業と都市事業の事業区分を示す



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり