

## 第 5 回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和3年8月12日（木）14：00～

場所：場所：四日市商工会議所 3階大会議室

### 1 次第

1. これまでの検討状況
2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案
3. 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 5 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

参考資料：第 5 回中央通り再編関係者調整会議 参考資料

第5回 中央通り再編関係者調整会議  
出席者名簿

資料2

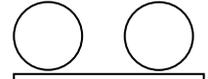
令和3年8月12日(木) 14:00～  
四日市商工会議所3階大会議室

| 区分   | 所 属                                | 氏 名                      | 出 欠      | 現地/WEB | 随 行   |
|--|------------------------------------|--------------------------|----------|--------|---|
| 1<br>2<br>3                                  | 早稲田大学 理工学術院 大学院<br>創造理工学研究所 教授     | アヲヒ 有賀 隆(座長)             | ○        | WEB    |   |
|  | 名城大学理工学部<br>社会基盤デザイン工学科 教授         | マツモト 松本 肇正               | ○        | WEB    |   |
|  | 東京大学 大学院<br>工学系研究科 准教授             | ムラヤマ 村山 顕人               | ○        | WEB    |   |
| 4<br>5<br>6<br>7<br>8<br>9                   | 近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長         | フシ 布施 徳彦                 | ○        | WEB    |   |
|  | 東海旅客鉄道(株) 総合企画本部 企画開発部 担当部長        | キムラ 木村 誠司                | ○        | WEB    |   |
|  | 三重交通(株) バス営業部長                     | タカハシ 高田 和昭               | ○        | 現地     | 四日市営業所長 仲野和<br>東合営業課長 服部孝史<br>※WEB  |
|  | 三岐鉄道(株) 常務取締役 自動車部長                | タカモト 高木 修司               | ○        | 現地     | 運行管理課長<br>伊藤 真郷   |
|  | 三重県タクシー協会 北勢支部長<br>(株)三交タクシー 代表取締役 | ナカノ 中尾 嘉浩                | ○        | 現地     | 三重県タクシー協会<br>会長 末吉利教  |
|  | 三重県バス協会 専務理事                       | アヲキ 青木 周二                | ○        | WEB    |   |
|  | 四日市自治会連合会 会長                       | ナカノ 中村 克義                | ○        | 現地     | 四日市自治会連合会<br>事務局長<br>大濰あずさ  |
|  | 四日市自治会連合会 理事                       | ヤマノ 山路 和良                | ○        | 現地     |   |
|  | (株)近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長             | ハヤシ 遠水 正朝                | ○        | WEB    |   |
| 13<br>14<br>15<br>16<br>17<br>18<br>19<br>20 | 諏訪栄町地区街づくり協議会 会長                   | キタノ 北岡 泰剛                | ○        | 現地     | 代理<br>四日市一番街商店街振興<br>組合 専務理事<br>中村純行  |
|  | 四日市駅西発展会 会長                        | オモキ 唹木 豊弘                | ○        | 現地     |   |
|  | 四日市商工会議所 専務理事                      | スズキ 須藤 康夫                | ○        | 現地     | 商工振興課長<br>水谷 貴宣   |
|  | 四日市観光協会 会長                         | アヲカワ 生川 宣幹               | ○        | WEB    |   |
|  | (株)ディア四日市 代表取締役社長                  | スズキ 鈴木 圭計                | ○        | 現地     |   |
|  | 近鉄グループホールディングス(株) 事業戦略部長           | ヤマモト 山本 寛                | ○        | WEB    |   |
|  | 近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長            | ナカノ 中野 光典                | ○        | WEB    |   |
|  | 株式会社シー・ティー・ワイ<br>取締役 営業本部 営業部長     | アヲキ 翼 眞誠                 | ○        | WEB    | 取締役 ICTソリューション<br>推進室長<br>交通課長<br>ICTソリューション推進室<br>課長 山本龍太郎<br>ICTソリューション推進室<br>リーダー 佐野真規 |
|  | 四日市南警察署 署長                         | ヒロシ 廣田 清志                | ○        | 現地     | 代理<br>交通第一課長<br>川村聡   |
|  | 22                                 | 国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長 | サカエ 長 裕一 | ○      | WEB   |
| 23   | 三重県 県土整備部 理事                       | マツモト 真弓 明光               | ○        | WEB    | 都市政策課 技師<br>東 真奈美   |
| 24   | 四日市市 副市長                           | スズキ 鈴木 英次                | ○        | 現地     |   |
| 25<br>26<br>27<br>28<br>29<br>30             | 三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)             | タカハシ 高橋 康二               | ○        | 現地     | 代理 交通規制課<br>施設担当補佐<br>前川浩希  |
|  | 国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官      | オホタ 太田 裕之                | ○        | WEB    |   |
|  | 国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長           | タケダ 武田 正昭                | ○        | WEB    | 代理 建政部<br>都市整備課 課長補佐<br>梶原 裕二   |
|  | 国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長           | オホシ 大西 尚平                | ○        | WEB    |   |
|  | 国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長           | イシイ 石井 信                 | ○        | WEB    |   |
|  | 国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長                | シロキ 白木 広治                | ○        | WEB    | 代理<br>首席運輸企画専門官<br>鈴木 博行  |
| 事務局  | 四日市市 都市整備部 都市計画課                   | 課長<br>伊藤 準紫              |          |        |   |
|  | 四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課               | 課長<br>村田 孝幸              |          |        |   |
|  | 四日市市 商工農水部 商工課                     | 課長<br>桑 昌洋               |          |        |   |

# 第 5 回中央通り再編関係者調整会議 席次表

令和 3 年 8 月 12 日 (木) 14:00~  
四日市商工会議所 3 階 大会議室

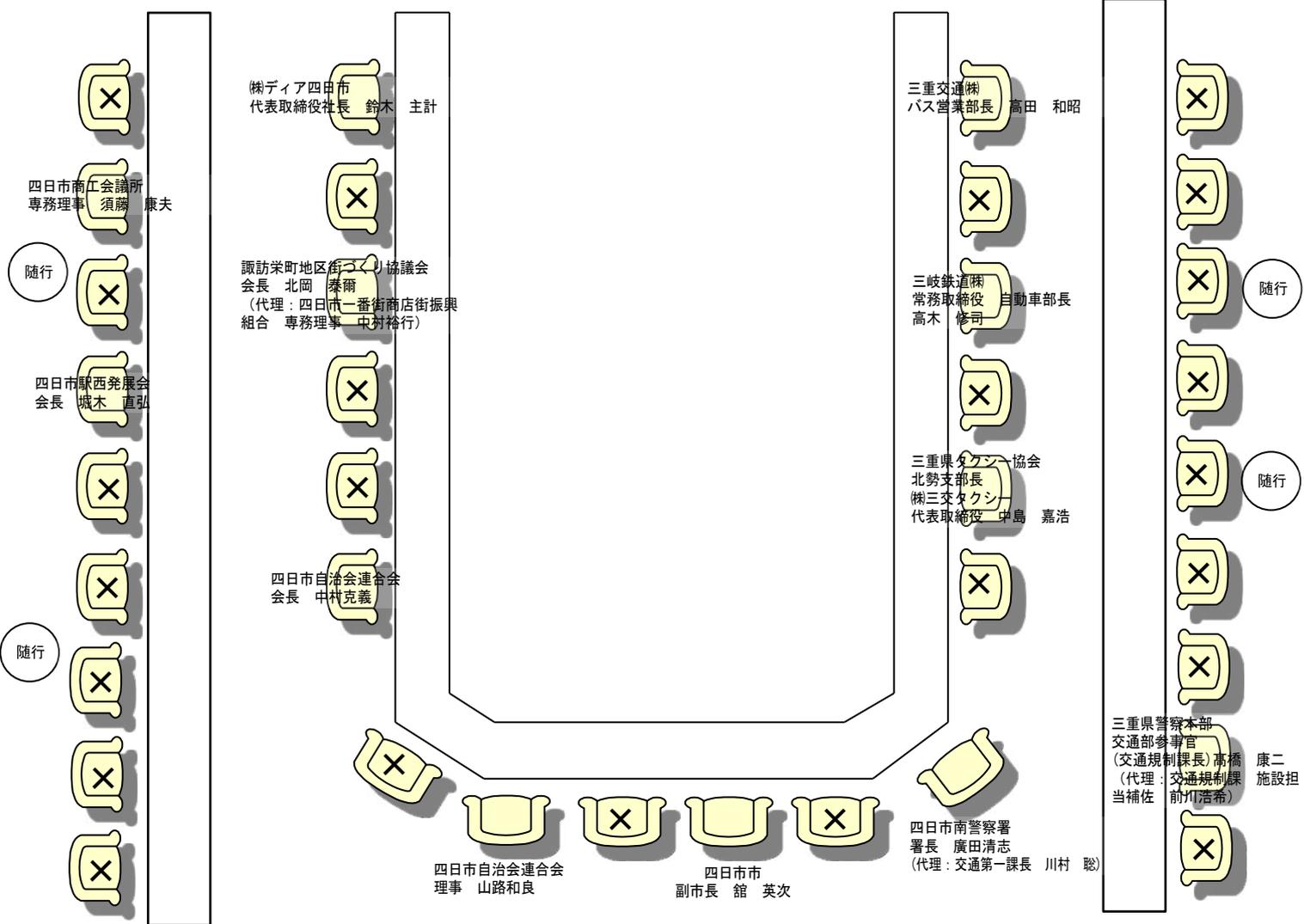
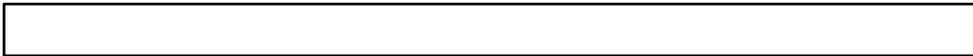
スクリーン



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



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 市街地整備・公園課 副参事  
 四日市市 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室 室長  
 四日市市 都市整備部 都市計画課 副参事・計画 6L  
 四日市市 都市整備部 都市計画課 課長  
 四日市市 都市整備部 部長  
 四日市市 都市整備部 理事  
 四日市市 都市整備部 次長  
 四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課 課長  
 四日市市 商工農水部 商工課 課長

関係者

出入口

関係者  
関係者  
関係者  
関係者  
関係者

※WEB 参加者については、【資料 2 : 出席者名簿】を参照

# 第5回 中央通り再編関係者調整会議

1. これまでの検討状況.....P. 2
2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案.....P. 6
3. 今後の進め方.....P. 22

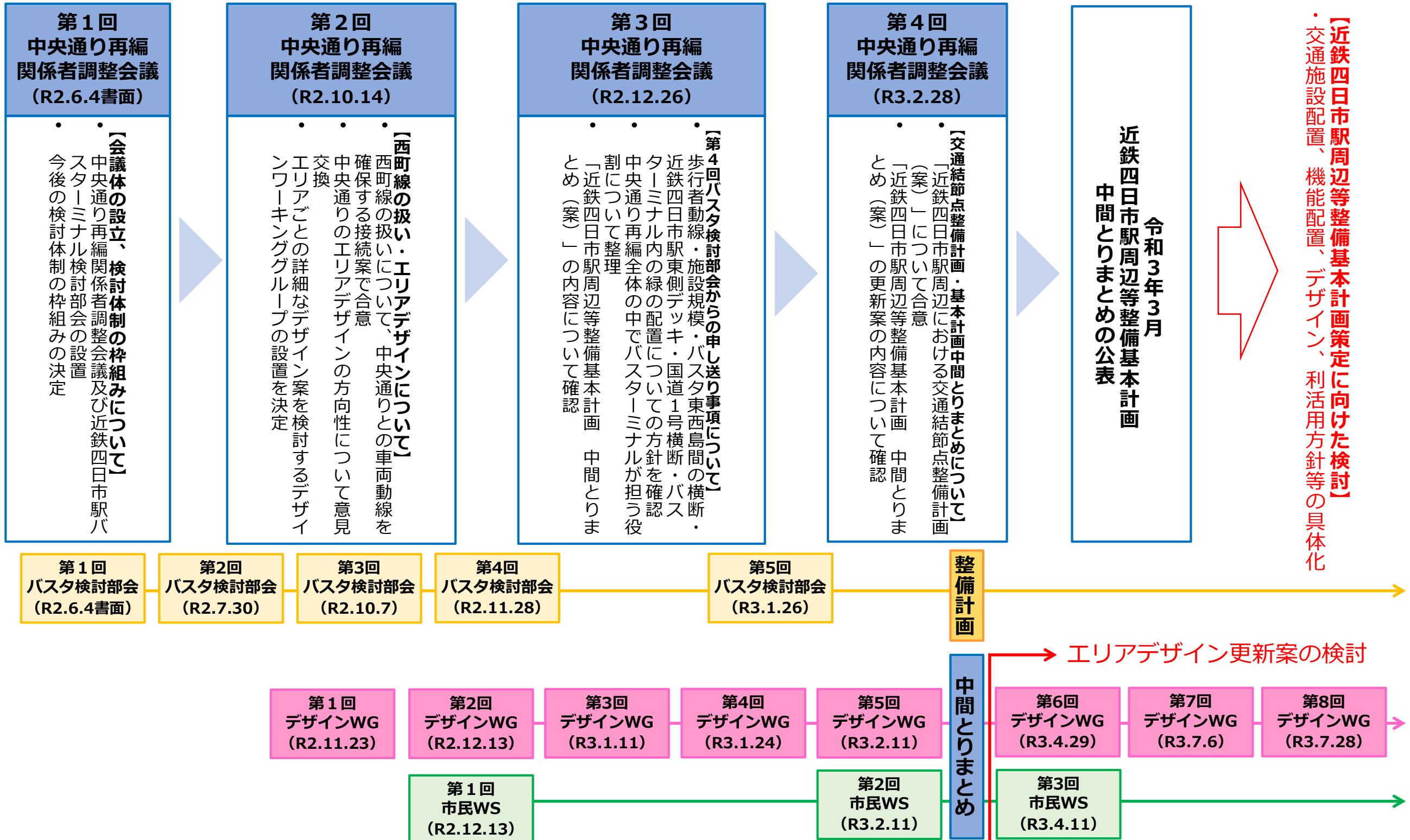
令和3年8月12日

## 1. これまでの検討状況

|                      |          |   |
|----------------------|----------|---|
| 1-1. 検討経緯            | ..... P. | 3 |
| 1-2. 第3回市民ワークショップの報告 | ..... P. | 4 |
| 1-3. 関係者との協議状況       | ..... P. | 5 |

# 1-1. 検討経緯

- ・ 令和2年6月に中央通り再編関係者調整会議を設置し、これまでに会議を4回開催し検討を進めてきた
- ・ 令和3年2月28日に第4回中央通り再編関係者調整会議を開催し、近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ（更新案）について議論が行われ、そこでの意見を踏まえ、令和3年3月に「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」を公表



# 1-2. 第3回市民ワークショップの報告

- ・ 第3回市民WSが開催され、中央通りにできる広場の空間イメージとレイアウトについて意見交換等が行われた
- ・ ガーデンエリア（国道1号～JR四日市駅区間）について議論され、第1回、第2回を含め、エリアデザインへの反映を行う

## 第3回市民WSの概要

開催日 : 令和3年4月11日(日) 13:30~17:00 (3.5時間)  
 開催場所 : 四日市市文化会館第一展示室  
 参加人数 : 30名 (7,8人×4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3回市民WSのプログラム

| 時間          |     | プログラム                           |
|-------------|-----|---------------------------------|
| 13:30~13:35 | 5分  | 開会の挨拶・開催主旨説明                    |
| 13:35~13:50 | 15分 | 前回までの市民ワークショップの振り返り             |
| 13:50~14:00 | 10分 | 第3回市民ワークショップの内容説明               |
| 14:00~14:35 | 35分 | グループワーク①<br>「将来の広場空間イメージを考えよう！」 |
| 14:35~14:55 | 20分 | 中間発表                            |
| 14:55~15:10 | 15分 | 休憩                              |
| 15:10~16:15 | 65分 | グループワーク②<br>「広場のレイアウトを考えよう！」    |
| 16:15~16:20 | 5分  | 結果とりまとめ                         |
| 16:20~16:50 | 30分 | 発表・意見交換・有識者・市コメント               |
| 16:50~16:55 | 5分  | 記念撮影                            |
| 16:55~17:00 | 5分  | 閉会の挨拶                           |

## 第3回市民WSの結果（各グループから出たエリアに対する主な意見）

### グループA（国道1号～三滝通り）

- 【選んだデザインパーツ・主な意見】
- ＜四日市市役所東＞
    - ・ 大屋根⇒イベントゾーン
  - ＜四日市市役所正面＞
    - ・ 足湯
    - ・ 萬古焼の体験場/ 茶室/ 茶畑
  - ＜国道1号東＞
    - ・ 展示（山車/ 萬古焼タイル/ アート）
    - ・ スポーツ/ 健康遊具
  - ＜その他＞
    - ・ 水路/ 案内板⇒港を想起させるしくみ

### グループB（国道1号～三滝通り）

- 【選んだデザインパーツ・主な意見】
- ＜四日市市役所東＞
    - ・ 芝生/ 仮設ステージ
  - ＜四日市市役所正面＞
    - ・ オープンカフェ/ 市民農園⇒連動
  - ＜国道1号東＞
    - ・ 市民花壇⇒コンテストを開く
    - ・ 花見/ キッチンカー/ アンテナショップ
  - ＜その他＞
    - ・ ベンチ⇒伐採したクスノキでつくる

### グループC（三滝通り～JR四日市駅）

- 【選んだデザインパーツ・主な意見】
- ＜三滝通り東＞
    - ・ 子どもの遊び場
    - ・ オープンカフェ
  - ＜中央の広場＞
    - ・ 芝生/ 市民花壇
    - ・ キッチンカー/ マルシェ/ ヨガ
  - ＜JR 四日市駅西＞
    - ・ ビアガーデン
    - ・ 大屋根/ 水盤

### グループD（三滝通り～JR四日市駅）

- 【必要なモノ・主な意見】
- ＜三滝通り東＞
    - ・ バスケットコート/ スケートボード場/ クライミングウォール
  - ＜中央の広場＞
    - ・ ジャズフェス
  - ＜子どもの遊び場＞
    - ・ 子どもの遊び場
  - ＜市民農園/ 市民花壇＞
    - ・ 市民農園/ 市民花壇
  - ＜JR 四日市駅西＞
    - ・ 芝生
    - ・ キッチンカー

## 第3回市民WSの風景



## 1-3. 関係者との協議状況

表 三重県警察本部との協議状況

| 見出し                    | 意見 |  | 対応   | 備考 |
|------------------------|----|--|--|----|
|                        | 連番 | 内容   | 対応方針   |    |
| 西町線における横断歩道の整備について     | 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>横断歩道を現計画位置から北側に移動させることは、交差点が大きくなるため認められない</li> <li>横断歩道を10mに拡幅することは、10m幅の根拠が整理されれば可能</li> <li>現計画位置に加え、北側にも横断歩道を設置する案については、横断歩道の間隔が基準以上（市街地でおおむね100m以上）となる必要がある</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○現計画位置に加え、北側にも歩行者の横断動線を確保</li> <li>○横断位置や横断指導線とするか等について今後検討予定</li> </ul>                  |    |
| 近鉄四日市駅西広場前への停車帯設置について  | 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>駅西広場の西側道路において、停車帯（ベイ式）の設置は不可</li> </ul>   | ○今後検討の上、再度協議予定   |    |
| 近鉄湯の山線高架下へのバスプール設置について | 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>一般車が駐停車しないよう、バスプールと車道との間に柵を設けるなどの構造分離を行い、道路交通法の規制区域からの除外が必要</li> <li>交通規制の面では、駐車禁止から「バスを除く」ことも考えられる</li> </ul>  | ○今後検討の上、再度協議予定   |    |
| JR四日市駅の駅前広場整備について      | 4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>JR四日市駅前広場内及び南北の取付道路について、道路交通法の規制区域を明確にしてほしい</li> </ul>  | ○今後検討の上、再度協議予定   |    |
| 自転車道の整備について            | 5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>電動キックボードなどの次世代小型モビリティは、将来的に歩道内の走行は認められない見込み（車道又は自転車道の走行）</li> <li>中央通りの南側に双方向の自転車道を整備すると、北側の自転車はアクセスが制限される</li> <li>南側歩道部と北側歩道部を別路線として扱うことは、警察庁の方針として認められない</li> <li>交差点形状について、自転車道上の歩行者横断歩道と自転車の停止線位置の整理が必要</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○沿道アクセスを考慮し、中央通り北側歩道部に自転車動線を可能な限り連続的に確保する方針</li> <li>○北側部分の自転車動線については、関係者間で協議中</li> </ul> |    |

表 消防本部との協議状況

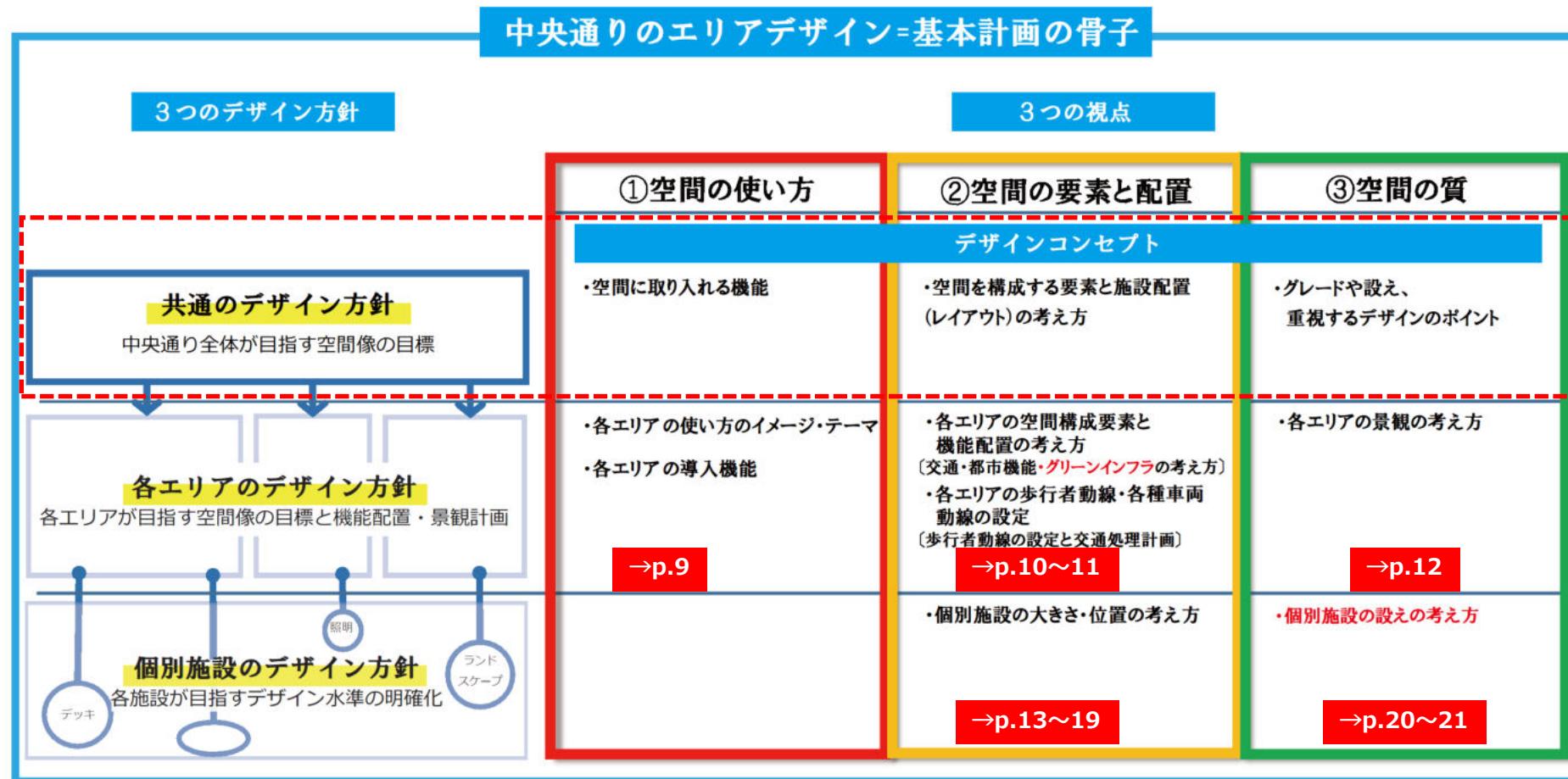
| 見出し                            | 意見 |  | 対応                                       | 備考 |
|--------------------------------|----|--|--|----|
|                                | 連番 | 内容   | 対応方針                                     |    |
| 緊急車両の進入方向や消防活動スペースについて         | 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>中央通り沿道の緊急車両の進入方向や消防活動スペースについて、現状4階建て以上の建物を対象に梯子車がアクセス可能としてほしい</li> <li>中央通り側から商店街エリアへアクセスするための消防車両動線を確保してほしい</li> </ul> | ○商店街エリアへの乗入れ部は、梯子車に対応した耐圧構造とする           |    |
| バスターミナル内への消防車両の進入とバスタ内施設規模について | 2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>アーケードの柱に附帯した放水口へアクセスできるように、ターミナル内への消防車両の進入が必要となる</li> <li>バスタ内の施設規模は、コンテナ程度の施設であれば消防活動上問題ない</li> </ul>                  | ○火災時には、バスターミナル内へのバス・タクシーの進入を制限するなどの検討が必要 |    |
| 中央通りの中央分離帯の影響について              | 3  | <ul style="list-style-type: none"> <li>中央通り南側へのアクセスについて、中央分離帯の新設による影響を確認したい</li> </ul>   | ○現計画で問題ないことを確認済                          |    |

## 2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| 2-1. 中央通りのエリアデザインの考え方      | P. 7  |
| 2-2. 共通のデザイン方針             | P. 8  |
| 2-3. 各エリアにおける空間テーマと導入機能例   | P. 9  |
| 2-4. グリーンインフラの配置イメージ       | P. 10 |
| 2-5. 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ | P. 11 |
| 2-6. 各エリアにおける景観づくりのポイント    | P. 12 |
| 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ        | P. 13 |
| 2-8. 個別施設の設えの考え方           | P. 20 |

## 2-1. 中央通りのエリアデザインの考え方

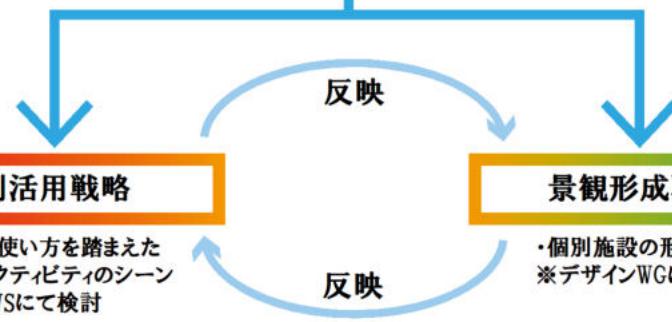
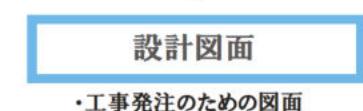
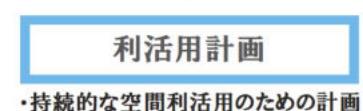
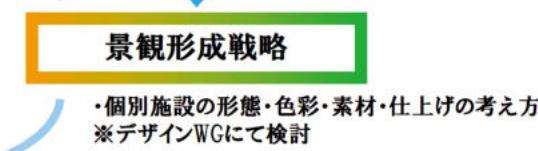
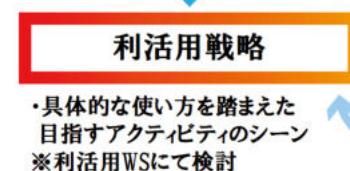
- ・中央通りのエリアデザインの構成について、下記のように更新を行う（赤字部分）
- ・デザインコンセプトを、対外的に発信できるエリアデザインの考え方を端的に表現する文章として設定
- ・基本計画を実現するための戦略として、利活用戦略と景観形成戦略を今後検討



→p.8

**基本計画を実現するための2つの戦略**

関係者調整等合意形成や社会実験等により、適宜ブラッシュアップしていく基本計画を実現するための戦略



|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

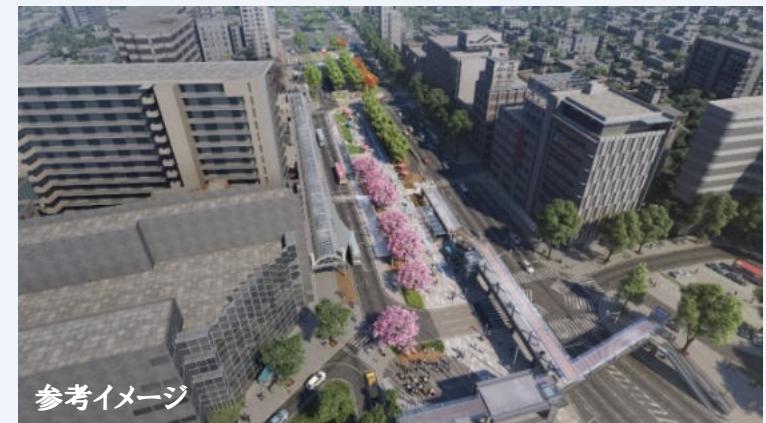
## 2-2. 共通のデザイン方針

### 「デザインコンセプト」 (例)

山を望み港を感じる「ニワミチよっかいち」 -ともに育み、出会いにあふれ、歩きたくなる中央通り-

#### ①空間の使い方

- 空間に取り入れる機能



参考イメージ

#### 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、カフェや屋上等)
- 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



参考イメージ

#### 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)
- バリアフリー化され、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、賑わいを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



参考イメージ

#### 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。

# 2-3. 各エリアにおける空間テーマと導入機能例

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りの「各エリアにおける空間テーマと導入機能例」について下記に示す



交通⇄まち

ゲートエリア

緑⇄生活 ガーデンエリア

駅・まち⇄みなと ハーバーエリア

各エリアにおける空間テーマ

四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間

四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間

みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

各エリアにおける導入機能例

- ・豊かで多様な緑  
; 宿根草等変化にとんだ地被、花々  
; 季節感を感じる植栽  
; 起伏のある緑
- ・緑と触れ合える休息空間
- ・鈴鹿山脈へのビュースポット
- ・バスアクセス機能
- ・グリーンインフラ (レインガーデン等)

- ・新技術を導入した交通機能 (バスタ等)
- ・まちとつながる歩行者デッキ  
; 駅とバスタ・駅と駅をつなぐデッキ、鶉の森公園へ続くデッキ、バスタをつなぐデッキ
- ・四日市の顔となる円形デッキ
- ・緑のおもてなし空間  
; バスシェルターの緑化・「小さいニワ」のある乗換空間 (バスタ)、芝生広場 (駅西広場)、文化情報発信拠点 (東海道歩行者広場)、緑の待ち合わせ空間 (駅東広場)

- ・アーバンスポーツ広場  
; スケボー・ボルダリング等アーバンスポーツを楽しむことができる広場  
; 都市的な賑わいを演出する広場  
; 商工会議所でのイベントとも連携した賑わいを展開する広場
- ・大規模イベント広場  
; 祭り、大型イベントを実施できるハードペープ中心のイベント広場。防災拠点として も機能する広場
- ・伝統文化・工芸等を発信する広場  
; お茶の体験や陶芸などの屋内イベントも可能な施設を持つ広場
- ・多世代が過ごすことができる広場  
; 日常的にはワーカークランチ利用や子供の遊び場として利用可能な広場
- ・市民で育んでいく広場 (市民活動広場)  
; 市民農園、エディブルガーデンなど市民自ら育む広場  
; 子供の遊び場・教育の場としても使うことができる広場
- ・グリーンインフラ (レインガーデン等)

- ・みなとの魅力を感じる広場 (JR四日市駅前)  
; みなとのイベントとの連携や港の魅力を発信することができる広場

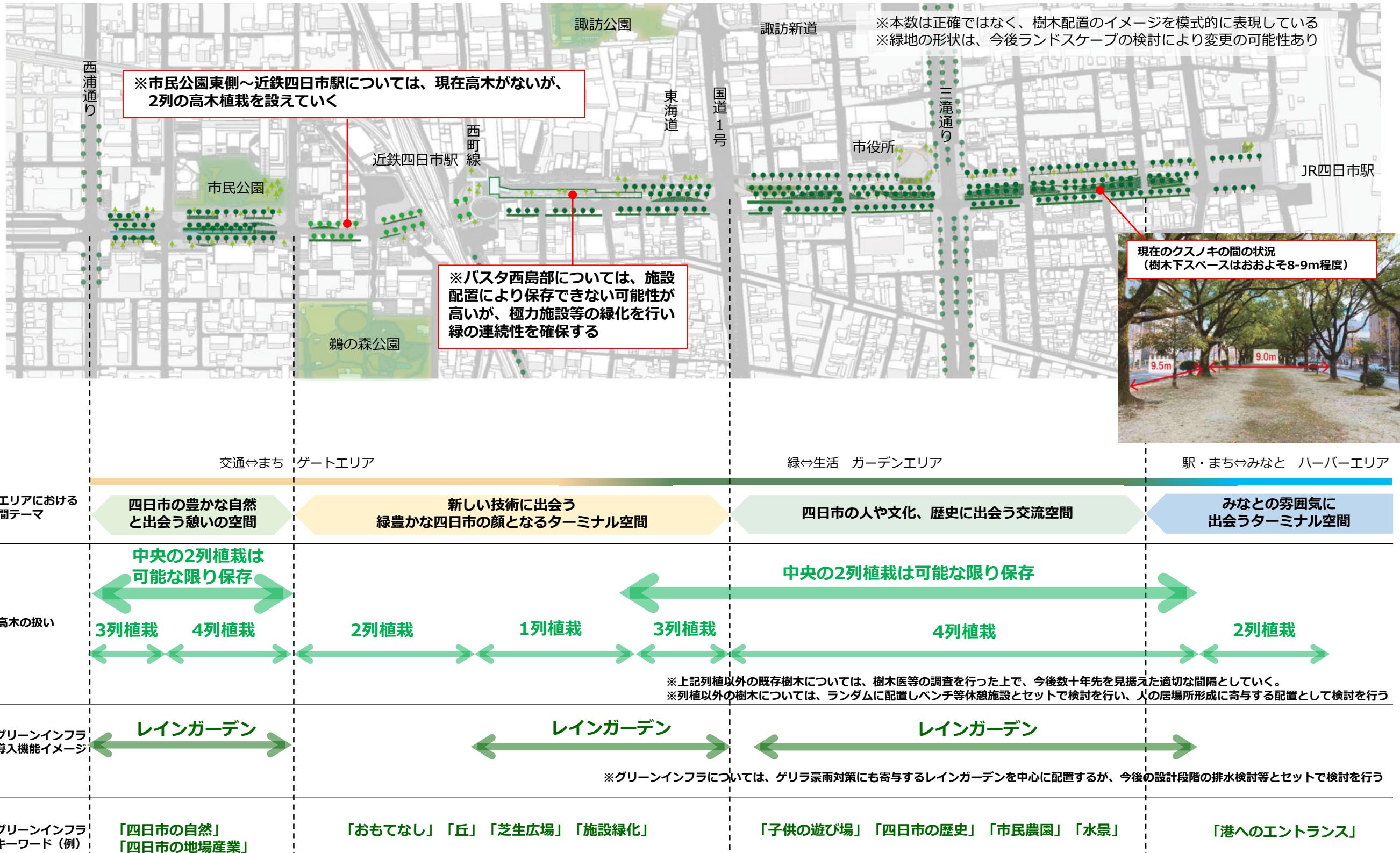
空間イメージ



|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

## 2-4. グリーンインフラの配置イメージ

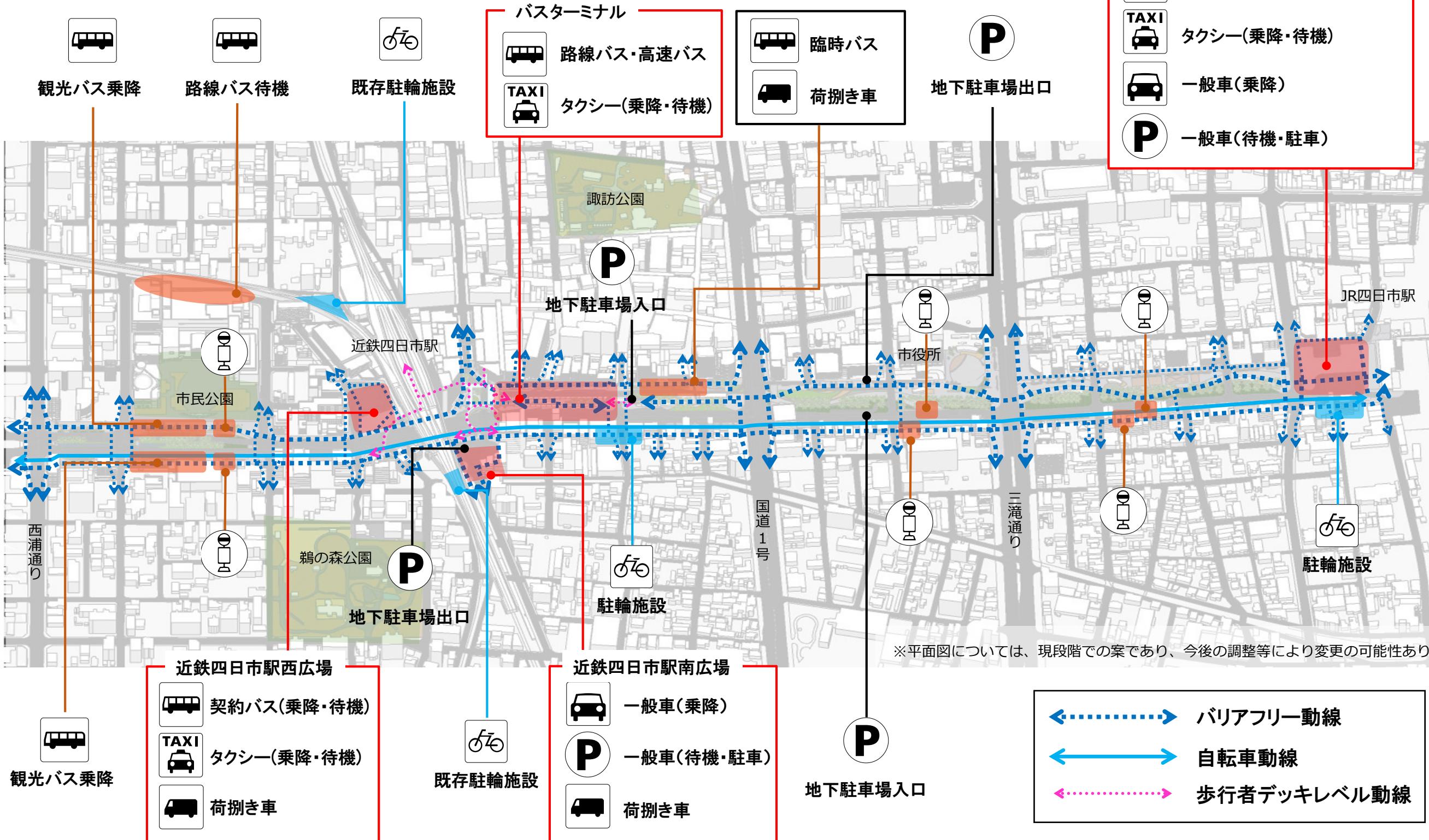
- デザインWGでは、中央通りの既存樹木（クスノキ）の取り扱いを含めた、緑のデザイン方針について議論された
- 以下に、基盤施設としての「グリーンインフラの配置イメージ」を示す



# 2-5. 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

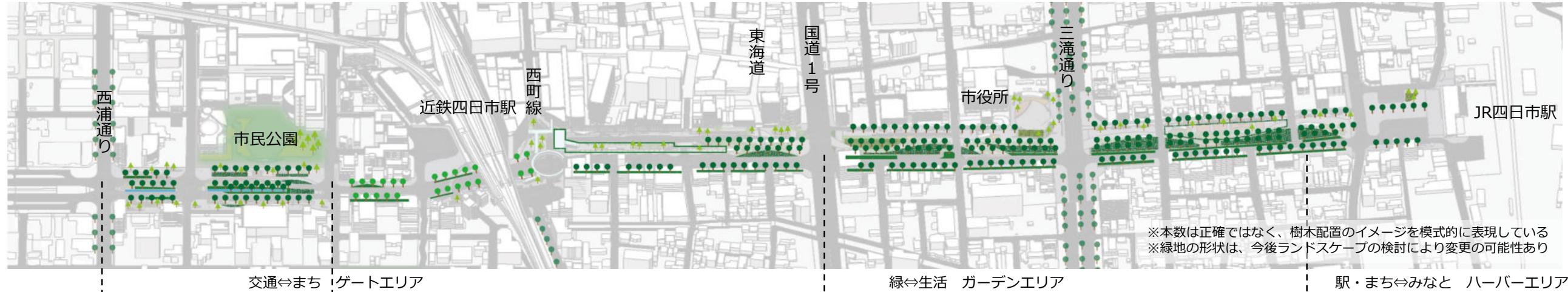
- 中央通り全線における「各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ」について以下に示す
- 北側部分の自転車動線については、関係者間で協議中



# 2-6. 各エリアにおける 景観づくりのポイント

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りの「各エリアにおける景観づくりのポイント」について下記に示す



各エリアにおける  
空間テーマ

各エリアにおける  
景観づくりのポイント

参考イメージ

### 四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

### 新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間

### 四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間

### みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

- ① 鈴鹿山脈への眺望を活かす
  - ・ 樹木以外極力目線以上の高さの地物は設けない
  - ・ 市民公園南東角部分、中央通りの北側歩道部は西側への視線の抜けを重視する
- ② 多様な緑の見え方を演出する 動線計画と連動した緑の配置・起伏等の形状
- ③ 山並みと呼応する曲線を取り入れた緑地および舗装の切り替えライン
- ④ 石材および木材など自然素材を活かした地物のデザイン

- ① 円形デッキを象徴的なデザインとする
  - ・ 円形デッキ以外は極力軽く、周辺環境に溶け込んでいくデザインとする
- ② 限られたスペースにおいて可能な限り多様な緑の設えを取り入れる
- ③ 都市的なイメージを演出する洗練された形態の地物、照明計画

- ① 回遊性を促す変化にとんだシークエンスを演出
- ② 市役所前は三滝通り東側よりもフォーマルな空間とし、三滝通り東側は、市民が親しみやすい形態・色彩・素材とする
- ③ 大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ
  - ・ 空間を細分化しすぎず、大きな空間を活かしたおおらかな舗装の切り替えや地物の配置とする

- ① 中央通りとの緑の連続性を感じるランドスケープ
- ② 市民が使いやすい作りこまない空間
- ③ 港を感じる意匠がある施設を整備する等みなとの雰囲気とのつながりを演出したデザイン



鈴鹿山脈へ眺望（現況）



シンボルとなる円形歩道橋（新横浜）



多様な植栽のイメージ



おおらかなランドスケープのイメージ



作りこまない使いやすい広場（姫路）

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

## 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

・ 個別施設のレイアウトイメージについて、空間の使い方に大きく関わる「舗装の考え方、広場・滞留空間の配置の考え方」を示す

### ■ 舗装の考え方

歩行者のための通行・滞留空間（ハードペーブ）、緑を設える空間（ソフトペーブ）の2種類に分類し、それぞれ下記の考え方で具体的なレイアウトを検討していく

> ハードペーブ（ブロック舗装、コンクリート舗装、土舗装、石舗装等）にする箇所；歩行者のための通行・滞留空間

- ・ 歩行者動線部（バリアフリーを考慮し、全線幅員3.5m確保）
- ・ 広場において、車両乗り入れが想定される部分 ※災害時など一時的に乗り入れが想定される部分は除く
- ・ 車両乗り入れ部分
- ・ 消防車乗り入れ部分
- ・ 歩行者の休息・利活用空間部分（地先の利活用リザーブ空間含む）

> ソフトペーブ（地被植栽、芝、花壇、市民農園、レインガーデン等）；緑を設える空間

- ・ 緑豊かな空間を演出する地被部分

### ■ 広場・滞留空間の配置の考え方

歩行者拠点広場、歩行者が休憩できる滞留空間等、広場・滞留空間の配置について、下記の考え方で具体的なレイアウト検討を検討していく

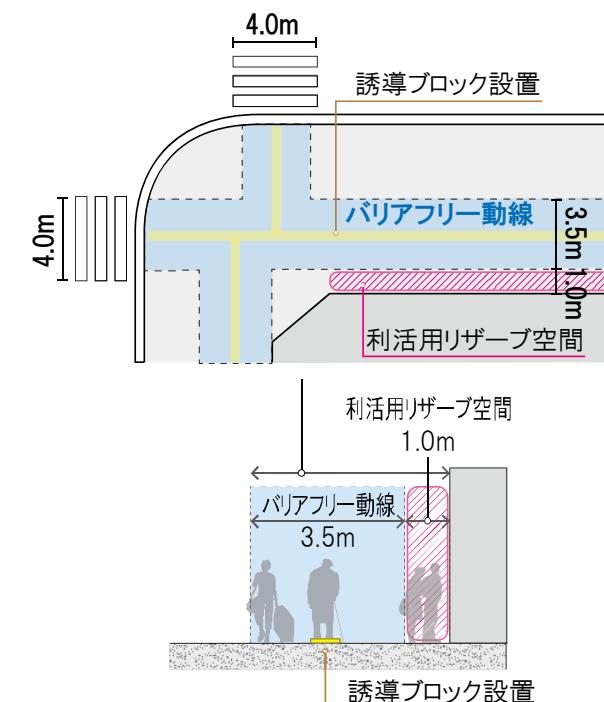
> 歩行者拠点広場

- ・ 徒歩2分程度の間隔（150mごと）に設ける
- ・ 利活用可能な広場となるように、一定の面積を確保する
- ・ イベント利用や子供の遊び場、アーバンスポーツ等目的を持った利用が可能な空間

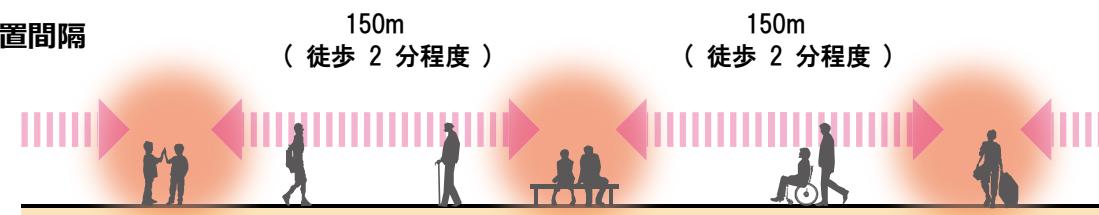
> 滞留空間

- ・ 歩行者動線際に歩行者が滞留可能な滞留空間を設ける
- ・ 信号待ち、バス・タクシー待ち等の利用シーンを想定した場所に設ける
- ・ 緑陰など居心地の良い場所に極力配置する
- ・ 2~4箇所/街区程度の密度で配置を行う

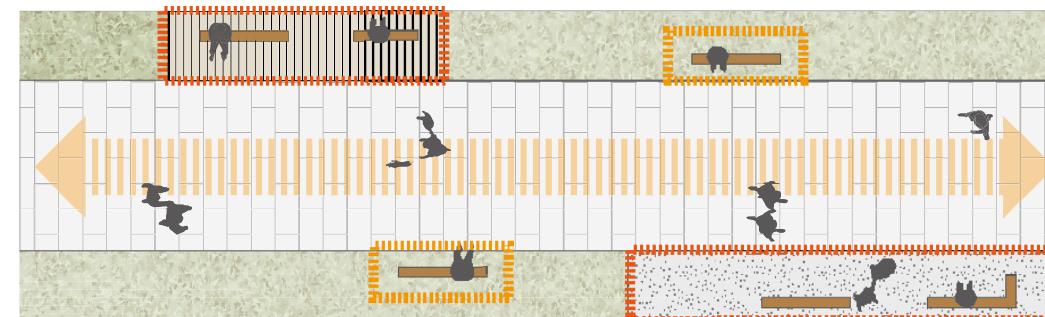
### ● バリアフリー動線のイメージ



### ● 歩行者拠点広場の配置間隔



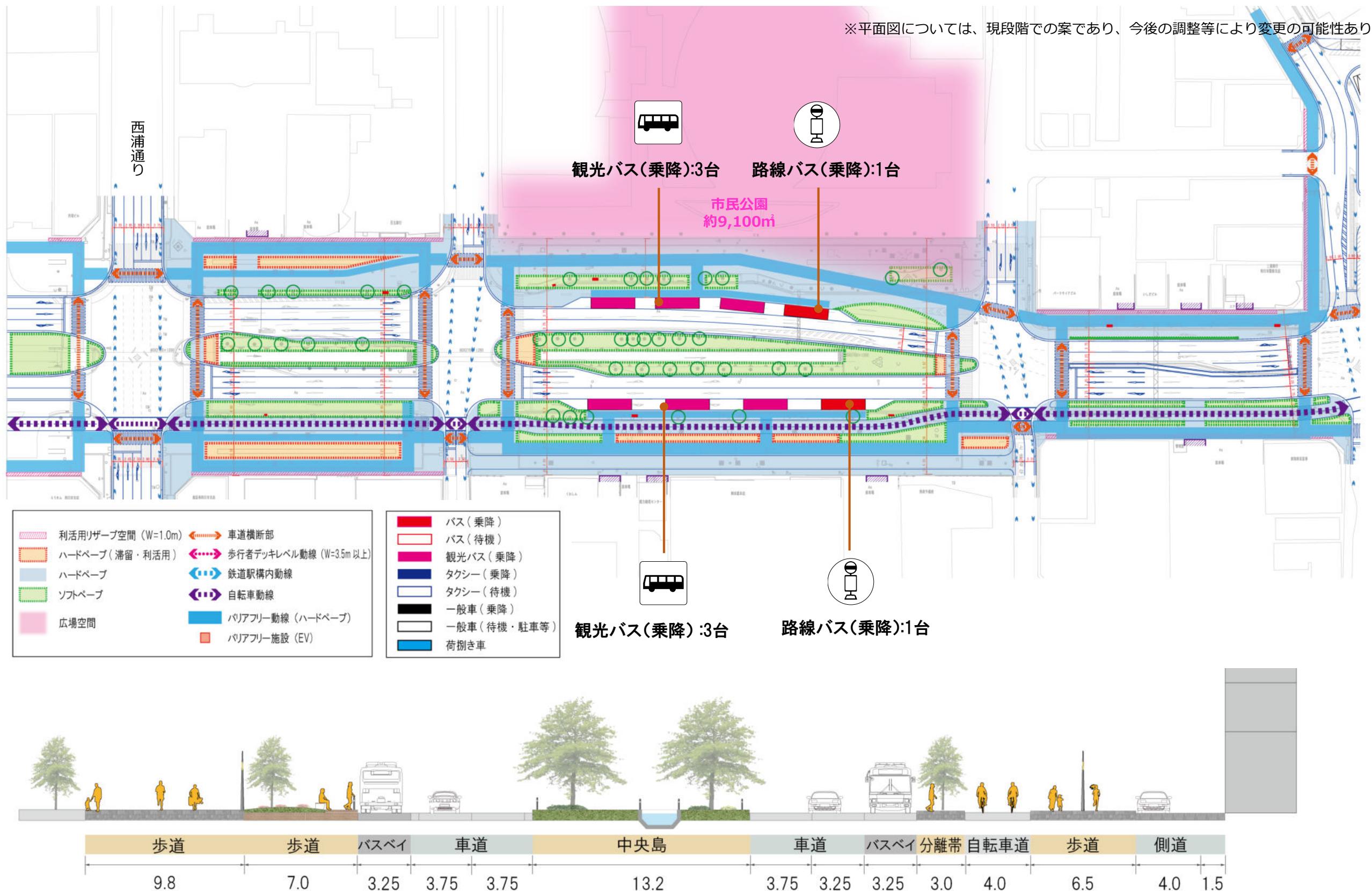
### ● 滞留空間の配置



|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

## 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

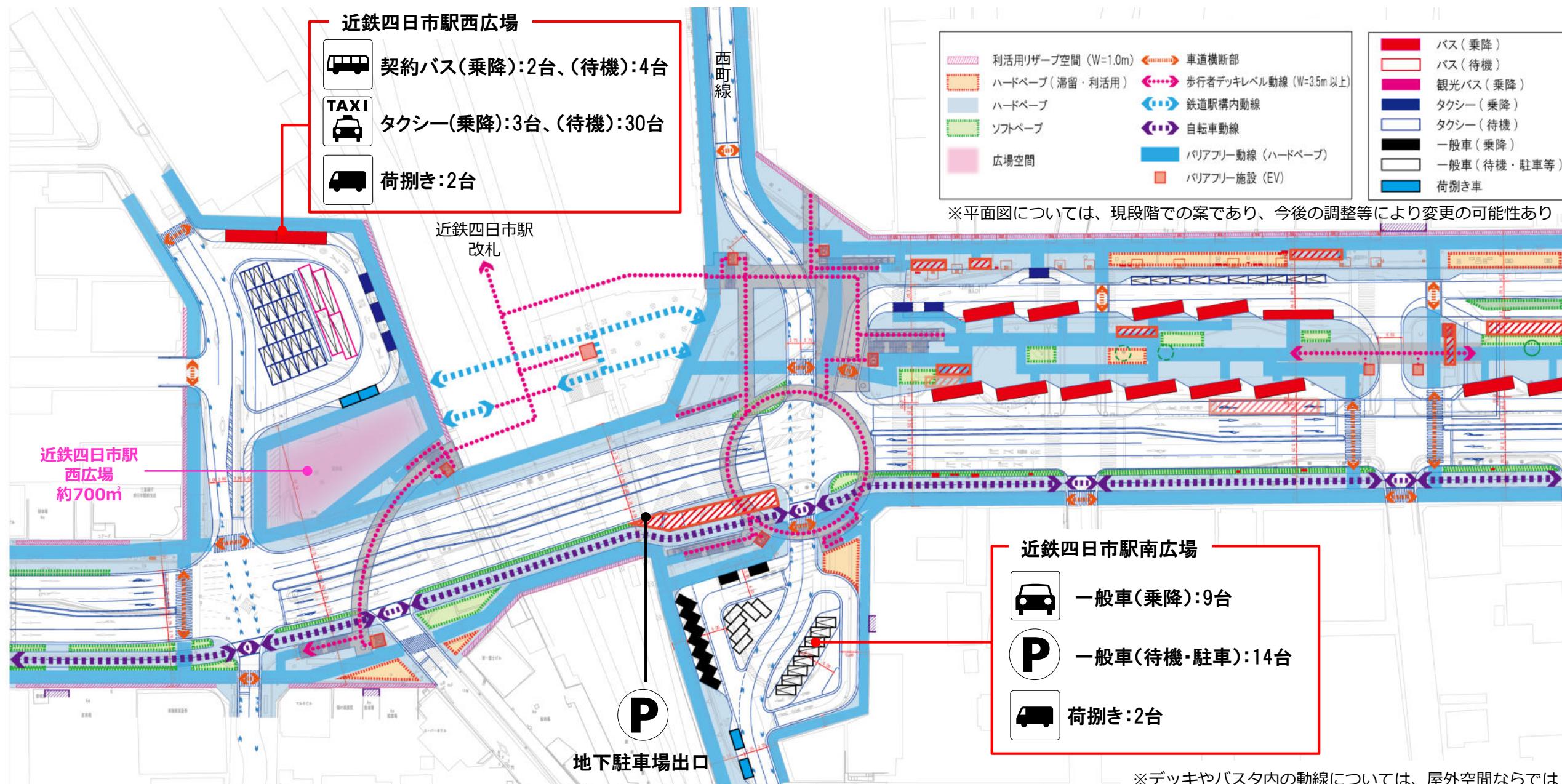
- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（西浦通り～近鉄四日市駅）



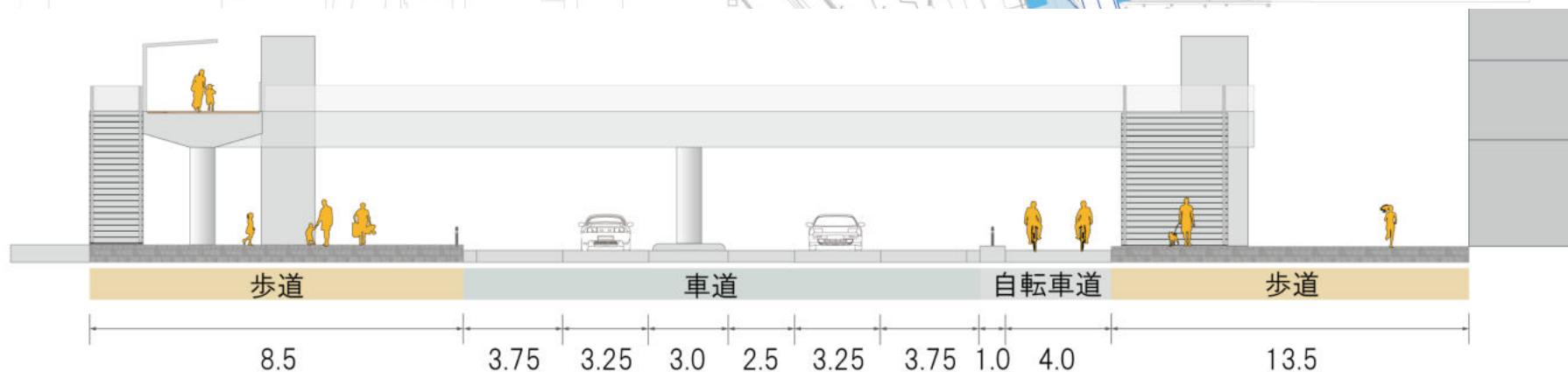
## 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（近鉄四日市駅周辺）



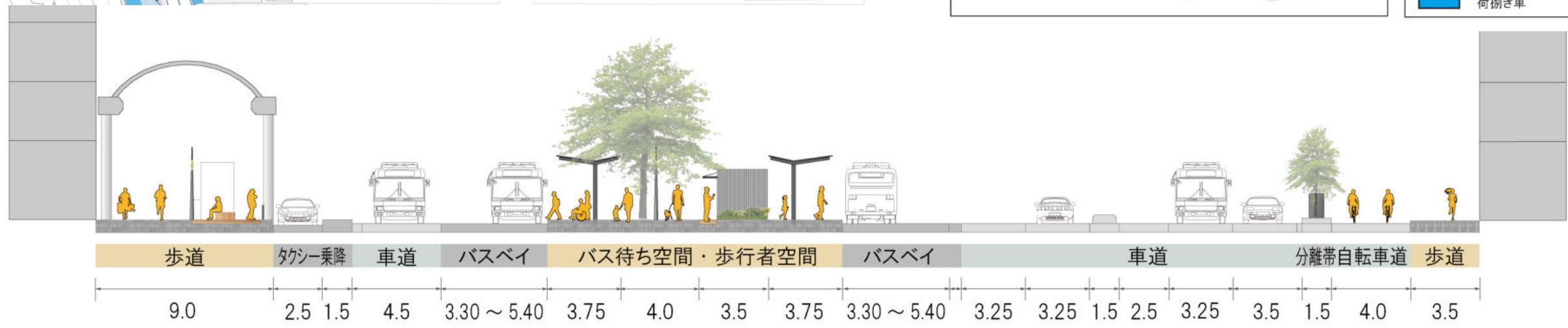
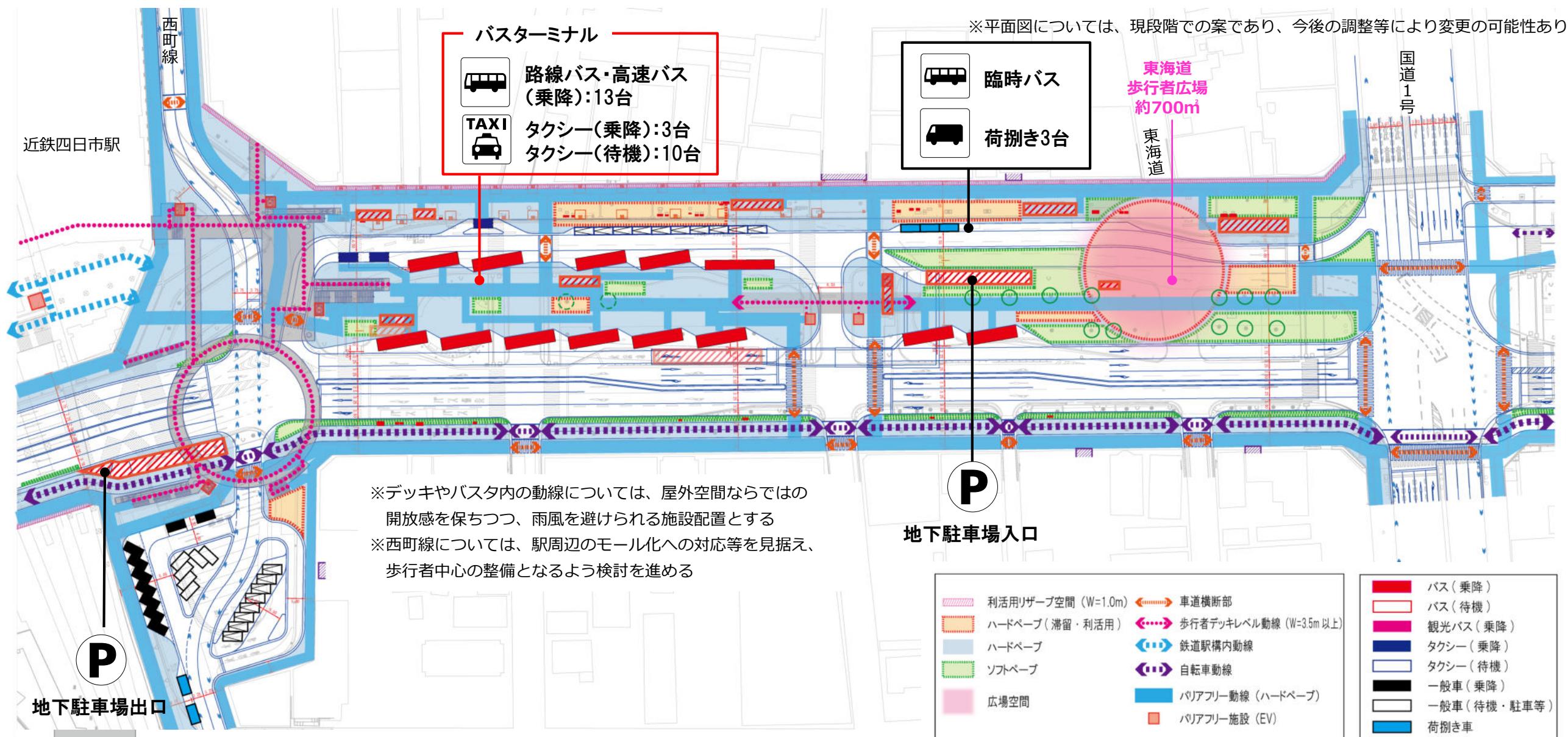
※デッキやバスタ内の動線については、屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる施設配置とする  
 ※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、歩行者中心の整備となるよう検討を進める



# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（近鉄四日市駅～国道1号）

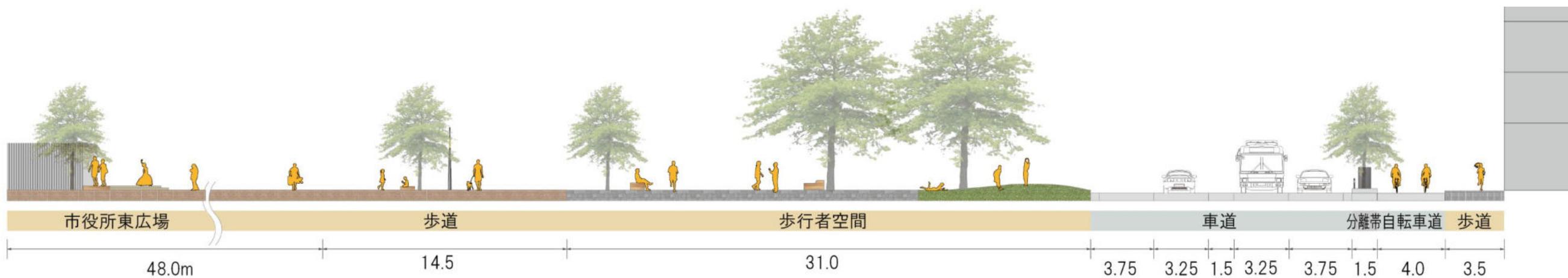
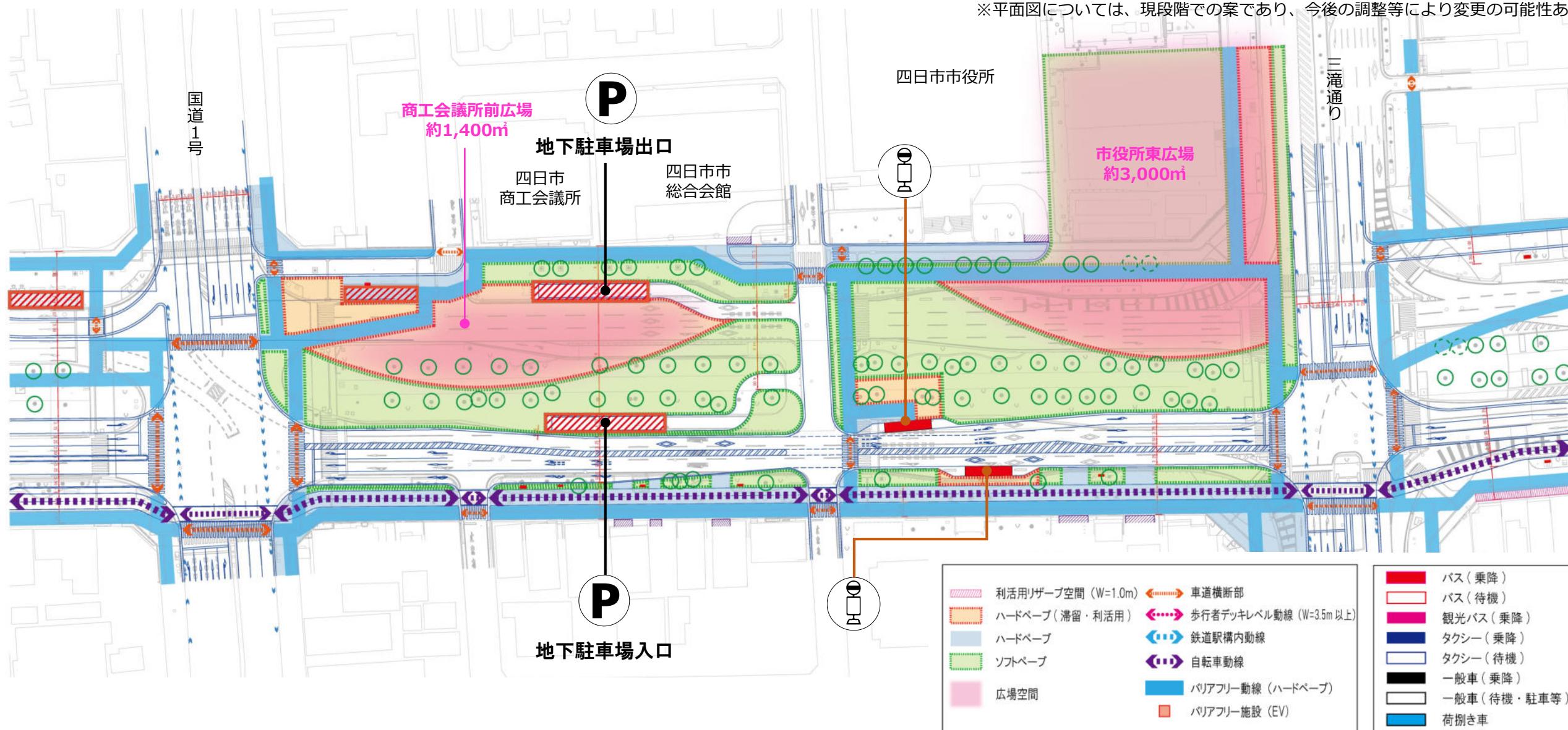


|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   | ■   | ■     | ■ |
| 各エリア | ■   | ■     | ■ |
| 個別施設 | ■   | ■     | ■ |

## 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（国道1号～三滝通り）

※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

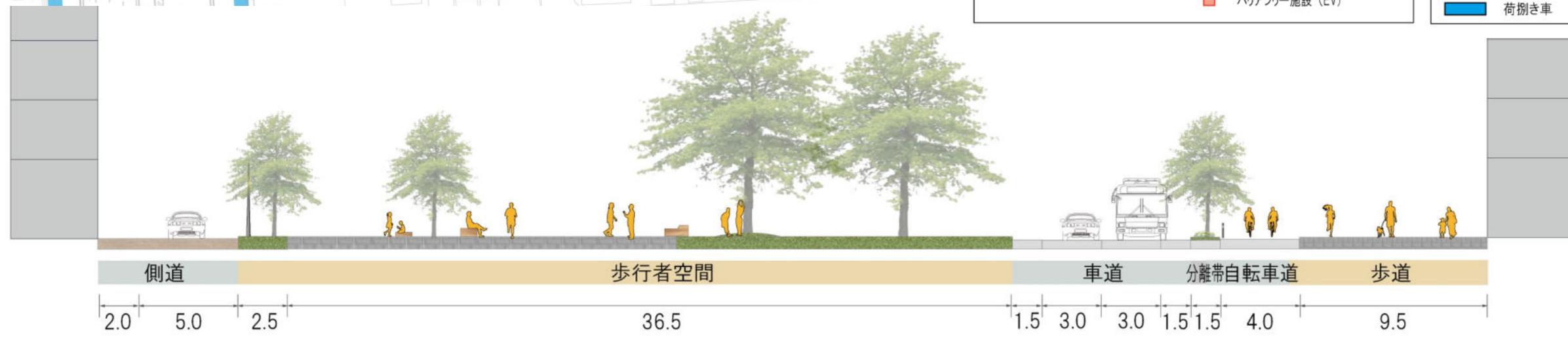
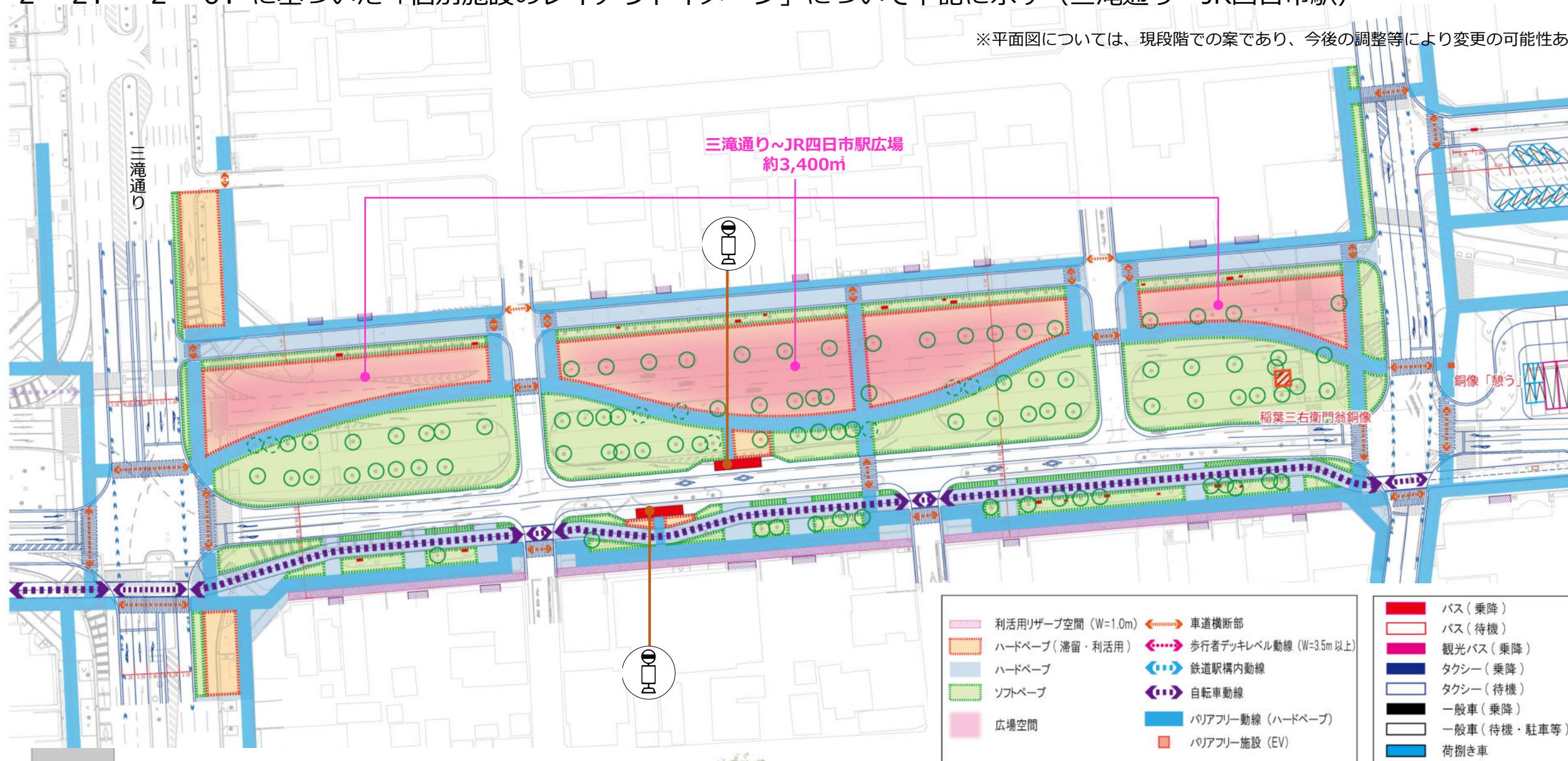


# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

・ 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（三滝通り～JR四日市駅）

※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

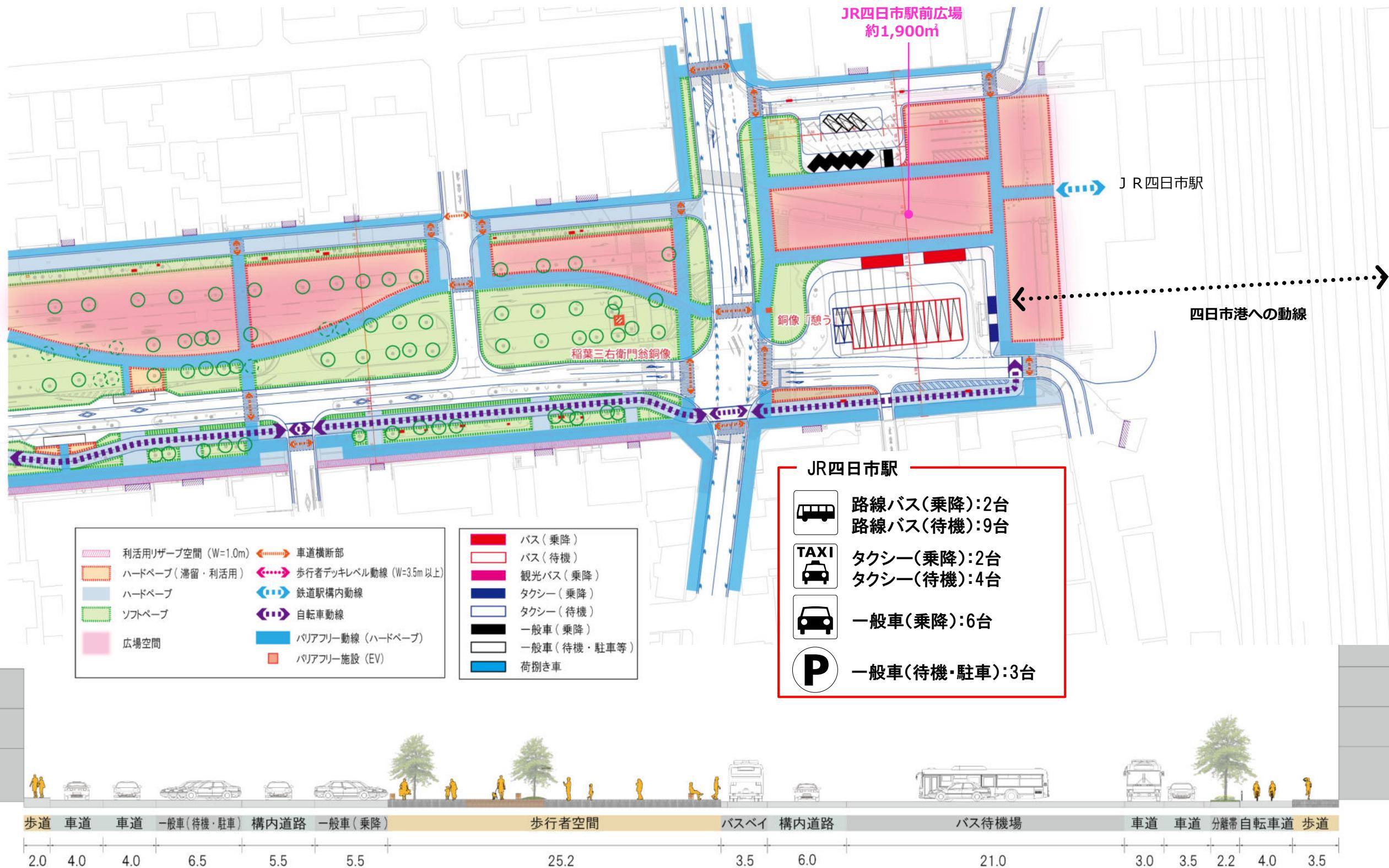


# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す (JR四日市駅周辺)

※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



|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

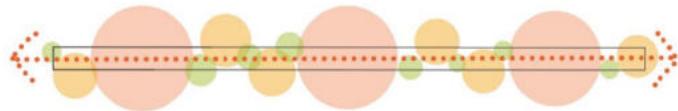
## 2-8. 個別施設の設えの考え方

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りにおける「個別施設の設えの考え方」について下記に示す

### 1) ランドフォーム（舗装・起伏）

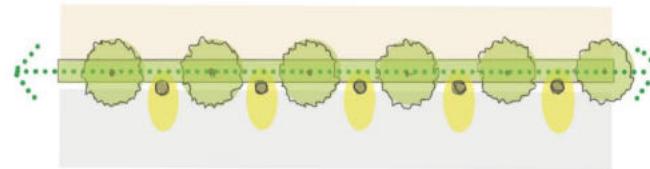
#### ① 広場空間・滞留空間・歩行者動線の考え方

- 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
- 動線際には中規模の滞留空間、小規模の滞留空間を配置
- メイン歩行者動線は、基本建物際をメイン動線とするが、横断歩道との連続性に留意し、最低幅員3.5mは確保する



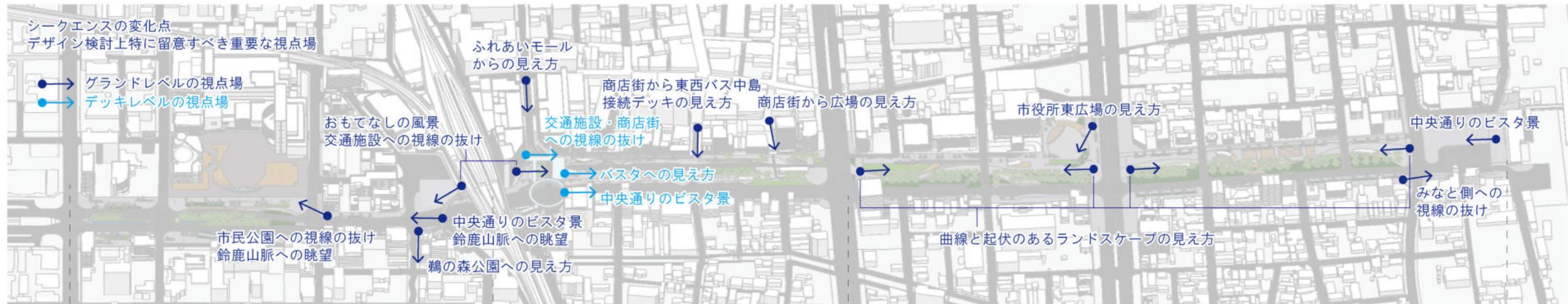
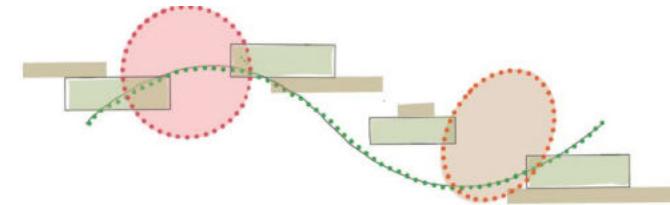
#### ② 軸性のデザインの考え方

- 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）
- 車道照明は全線デザインを統一（光の連続性）



#### ③ ランドスケープの骨格の考え方

- 対象地全体を視覚的に一体感を演出するため流れの曲線でつなぎ、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
- 中規模及び小規模の滞留空間や植栽帯などの他の要素は、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



### 2) 歩行者デッキ

#### ① シンボルデッキ



円弧デッキ・円形デッキはデザインを統一する方向とし、シンボルとして緑化せずに緑に対して対比的に見せる（おもてなしのゲートとしてのデザイン）

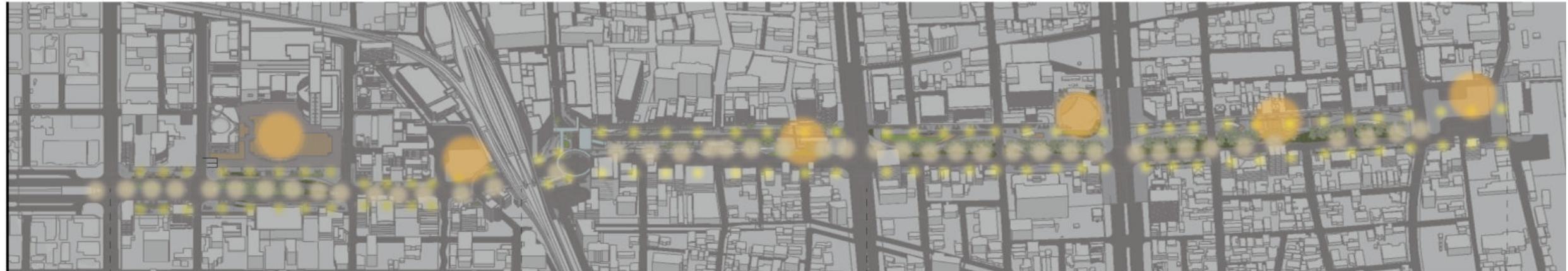
#### ② 歩行者デッキ



|      | 使い方 | 要素と配置 | 質 |
|------|-----|-------|---|
| 共通   |     |       |   |
| 各エリア |     |       |   |
| 個別施設 |     |       |   |

## 2-8. 個別施設の設えの考え方

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りにおける「個別施設の設えの考え方」について下記に示す



### 3) 構造物 (大規模)

#### ① 広場照明

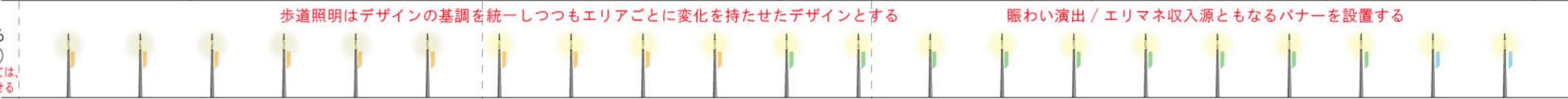
主要広場にランドマークとなる照明を配置  
4000K( 昼白色 )



隣接する歩行者拠点の広場照明への見通しを確保し  
ランドマークとしての機能を持たせる

#### ② 歩道照明

夜の連続性を表現する照明 3000K( 電球色 )  
スマートポール等の機能については、照明ポール等の構造物に付帯させることを想定

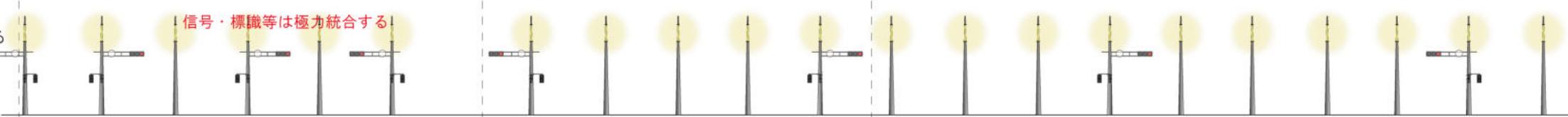


歩道照明はデザインの基調を統一しつつもエリアごとに変化を持たせたデザインとする

賑わい演出 / エリマネ収入源ともなるバナーを設置する

#### ③ 車道照明

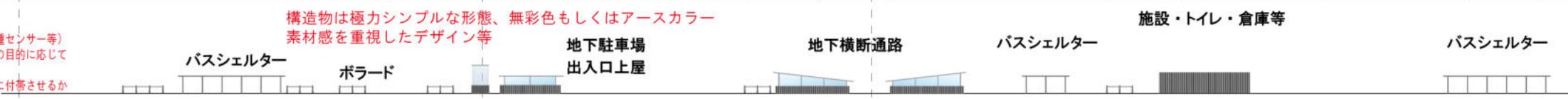
夜の連続性を表現する照明 3000K( 電球色 )



信号・標識等は極力統合する

#### ④ その他構造物

※スマート化に資する機能(各種センサー等)については、各センシングの目的に応じて設置箇所が異なってくるため、歩道照明だけでなくどの地物に付帯させるかについては今後検討



構造物は極力シンプルな形態、無彩色もしくはアースカラー  
素材感を重視したデザイン等

施設・トイレ・倉庫等

### 4) 構造物 (小規模)

#### ① モニュメント

茶のモニュメント

新規モニュメント

稲葉三右衛門翁銅像



#### ② サイン・案内板

デジタルサイネージ含む

誘導サイン

案内サイン

周辺と調和しつつもわかりやすいサイン

拠点サイン(デジタルサイネージ含む)

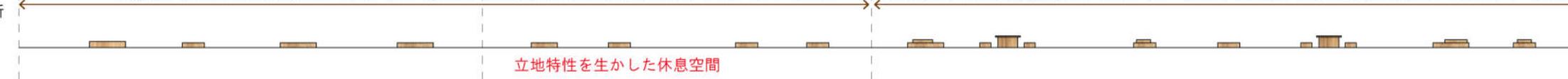


#### ③ ストリートファニチャー

ベンチには人の居場所を明るくする景観照明を配置

広場部分; 主として固定的なストリートファニチャーを配置、道路部分; 主として固定的なストリートファニチャーを配置

広場部分; 主として可変的なストリートファニチャーを配置、道路部分; 主として固定的なストリートファニチャーを配置



立地特性を生かした休息空間

図

地

図

地

### 3. 今後の進め方

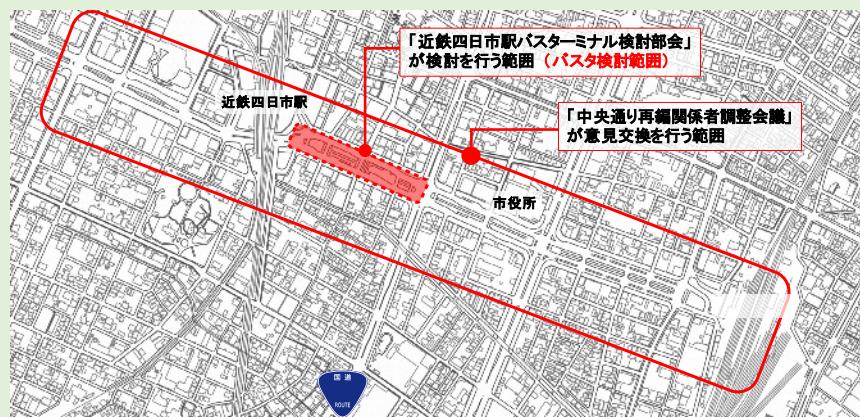
- 3-1. 会議体制と今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 23
- 3-2. 管理運営のエリア区分・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 24
- 3-3. スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 25

## 3-1. 会議体制と今後の進め方

- 中央通り再編に伴い創出されるオープンスペースについて、官民連携による持続的な利活用・賑わいづくりを行っていくため、デザインWG内に利活用WSを設置し、検討を進める
- 中央通りの再編に合わせた中心市街地のスマートシティ化を推進するため、四日市スマートリージョン・コア推進協議会を設置し、相互連携により検討を進める

### ●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「**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「**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、市民及び行政等が、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。



### 中央通り再編関係者調整会議

### 四日市市都市再生協議会

### ●目的

都市再生整備計画の作成や実施に必要な協議を行うため、市町村ごとに設置することができる法定協議会。

市や公的主体、事業実施主体となる民間事業者等で構成され、基本計画に基づく実施計画の策定・協議・実施を行う会議体として、国の支援を得ながら事業を進めるために、以下の役割を担う。

- 「**四日市交通ターミナル戦略**」（R3.3月策定）
  - 「四日市交通ターミナル戦略」に位置付けられた**事業の実施**
  - 「**四日市市都市再生整備計画**」（R3.3月策定）
- に関し、必要な協議を行う。

連携

連携

### デザインワーキンググループ

### ●目的

エリアデザイン方針、及び個別施設のデザイン（形態・色彩・素材等）の検討を目的とする。

### 市民ワークショップ

### ●目的

デザイン検討に、市民の方々の意見を反映することを目的とする。

### 利活用ワークショップ

### ●目的

関係者意見を取り入れながら、利活用戦略や利活用計画の検討を行うことを目的とする。

### 検討事項

- ①利活用戦略（各オープンスペースの使い方を目指すアクティビティイメージ等）
- ②利活用計画の検討（利活用の区域、各オープンスペースの具体的な使い方等）
- ③利活用スキーム検討（P-PFI等の制度）
- ④利活用体制（エリアマネジメント組織のあり方、位置づけ）
- ⑤利活用ルール

### 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（H30.12月策定）を踏まえ、「**近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画**」の策定を行い、計画の具体化を図り、バスターミナルの施設及び運営について検討することを目的とする。

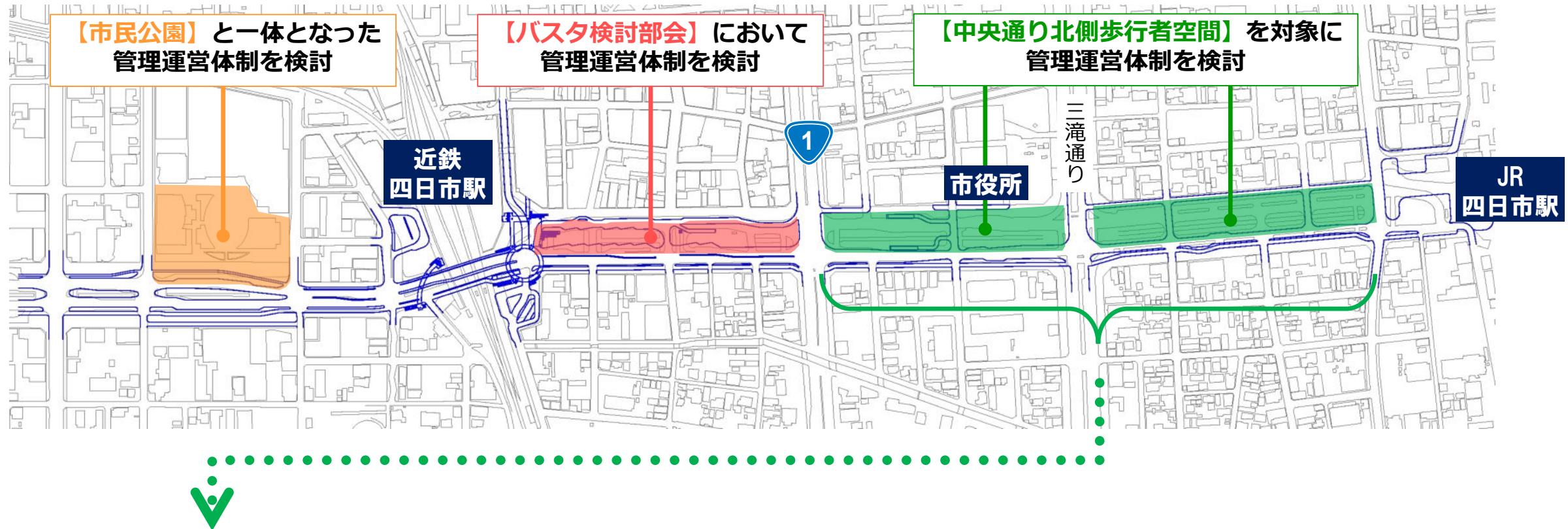
### 四日市スマートリージョン・コア推進協議会

### ●目的

スマートシティ化に向けた「（仮称）四日市スマートリージョン・コア実行計画」の策定や事業の推進に向け、公民学が一体となって、相互に連携・協力し、地域の抱える様々な課題を解決するために、IoTやAIを含むICT等の先端技術を活用し、都市の機能と魅力を高め、活力あふれる都市を実現することを目的とする。

## 3-2. 管理運営のエリア区分

### 【管理運営のエリア区分】



#### 利活用WSでの検討

- ・ 国道1号～JR四日市駅区間の歩行者空間の活用方針
- ・ 賑わい創出のための管理運営体制
- ・ 空間活用への参加意欲の確認・キープレイヤーの掘り起こし
- ・ 来年度利活用社会実験に向けた検討・準備

#### 利活用WSのメンバー（案）

- ・ 有識者、利活用の担い手候補
- ・ 事務局（四日市市）

#### 利活用社会実験での検証

- ・ 空間利用に伴う効果の検証
- ・ 空間レイアウト・設計への反映
- ・ 管理運営の方策についての検証（運営方法の試行など）

### 3-3. スケジュール

・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

|                              | 令和3年度<br>(2021) |   |   |     |     |     |                               |      |     |      |      |     | 令和4年度<br>(2022) | 令和5年度<br>(2023) | 令和6年度<br>(2024) | 令和7年度<br>(2025) | 令和8年度<br>(2026) | 令和9年度<br>(2027) |
|------------------------------|-----------------|---|---|-----|-----|-----|-------------------------------|------|-----|------|------|-----|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                              | 4               | 5 | 6 | 7   | 8   | 9   | 10                            | 11   | 12  | 1    | 2    | 3   |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 設計・工事                        | 設計              |   |   |     |     |     |                               |      |     |      |      |     | 工事              |                 |                 |                 |                 |                 |
| 中央通り再編<br>関係者調整会議            |                 |   |   |     | 第5回 |     | 第6回                           |      | 第7回 |      | 第8回  |     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 近鉄四日市駅<br>バスターミナル<br>検討部会    |                 |   |   |     |     | 第6回 | 継続実施                          |      |     |      |      |     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| デザイン<br>ワーキング<br>グループ        | 第6回             |   |   | 第7回 | 第8回 |     | 第9回                           | 第10回 |     | 第11回 | 第12回 |     | 第13回            | 第14回            |                 |                 |                 |                 |
| 利活用<br>ワークショップ               |                 |   |   |     |     |     | 第1回                           | 第2回  |     | 第3回  |      |     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 市民<br>ワークショップ                |                 |   |   |     |     |     | ファイ<br>ナル<br>ワ<br>ー<br>ク<br>ス |      |     |      |      |     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 四日市スマート<br>リージョン・コア<br>推進協議会 |                 |   |   |     | 第1回 |     |                               | 第2回  |     |      |      | 第3回 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 四日市市<br>都市再生協議会              |                 |   |   |     |     |     |                               |      |     |      |      | 第2回 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |

リニア開業（東京・名古屋間）

# 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画

## 中間とりまとめ

令和3年3月

## 目次

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| 1. はじめに .....                     | P. 3  |
| 2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の方向性 .....      | P. 4  |
| 3. 中央通りのエリアデザイン .....             | P. 5  |
| 4. 共通のデザイン方針 .....                | P. 6  |
| 5. 各エリアのデザインを考える前提条件 .....        | P. 7  |
| 6. 各エリアのデザイン方針 .....              | P. 8  |
| 7. 整備のイメージと目指す効果                  |       |
| ① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ ..... | P. 9  |
| ② 全体レイアウトや導入機能のイメージ .....         | P. 10 |
| ③ 整備方針 .....                      | P. 11 |
| ④ 目指す効果 .....                     | P. 12 |
| 8. バスターミナルの整備に係る事項                |       |
| ① 基本目標 .....                      | P. 13 |
| ② 施設配置方針 .....                    | P. 14 |
| ③ 必要機能 .....                      | P. 15 |
| ④ 動線計画 .....                      | P. 16 |
| ⑤ デザインと機能配置「施設最小案」 .....          | P. 17 |
| ⑥ デザインと機能配置「施設最大案」 .....          | P. 18 |
| ⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」 .....      | P. 19 |
| 9. 事業区分 .....                     | P. 20 |
| 10. 今後の進め方 .....                  | P. 21 |

## 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「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「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、「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、「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」、「整備のイメージと目指す効果」、「バスターミナルの整備に係る事項」、「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基本構想の方向性

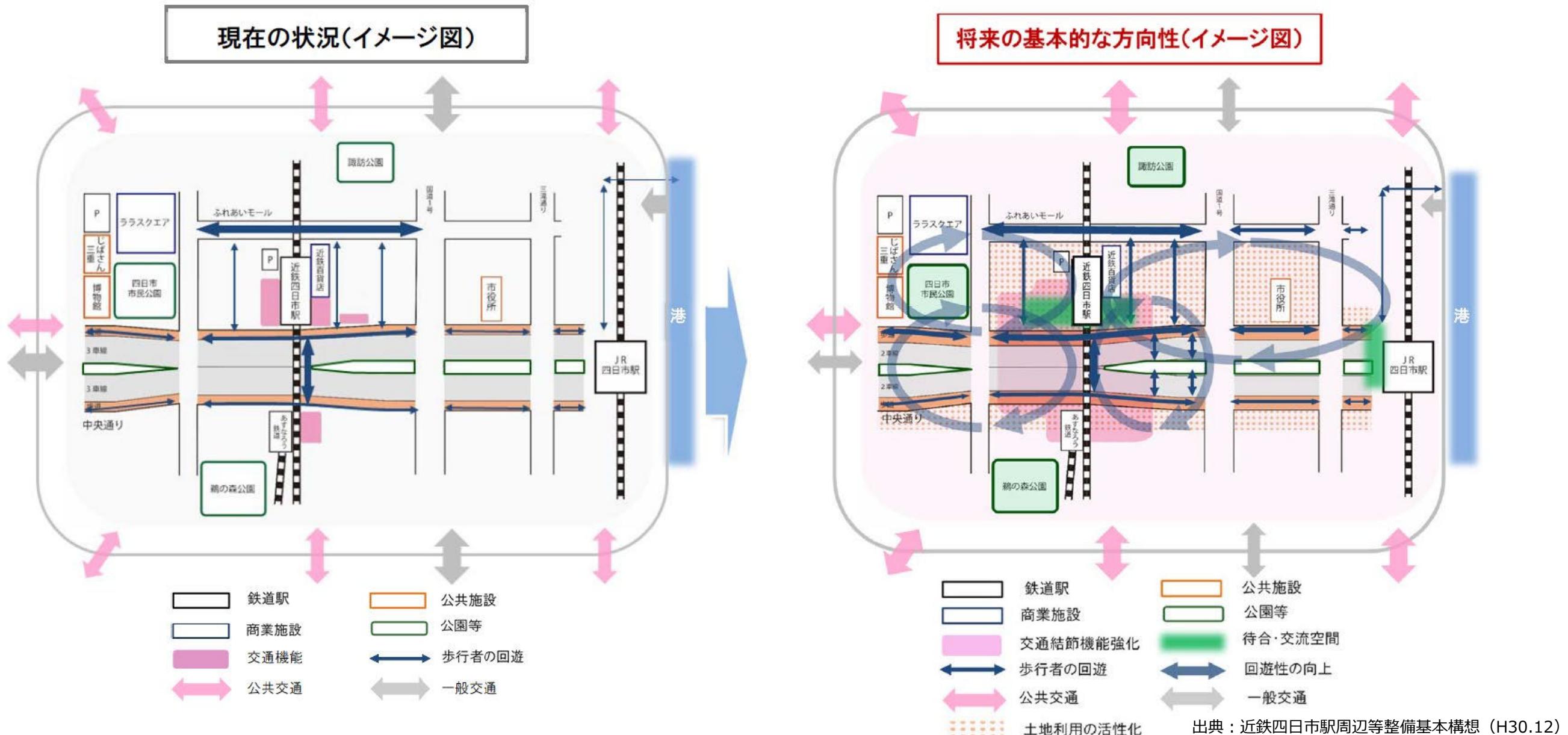
### <検討の視点>

**【視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】** ●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。  
 「顔・賑わいづくり」 ●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。  
 「交通機能強化」 ●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】** ●橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。  
 「空間の魅力向上」 ●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。

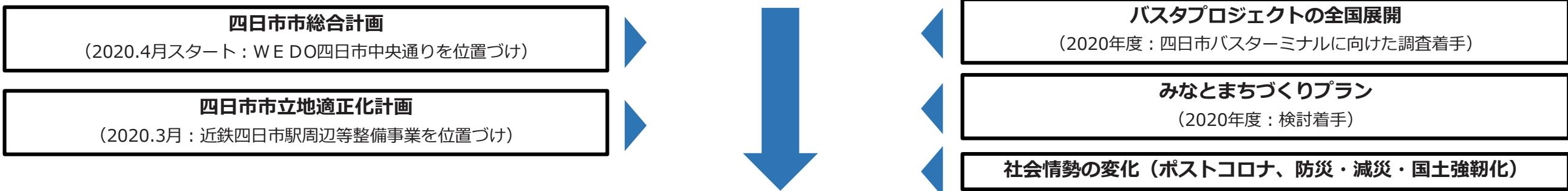
### <駅周辺整備の基本的な方向性イメージ>



### 3. 中央通りのエリアデザイン

- ・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

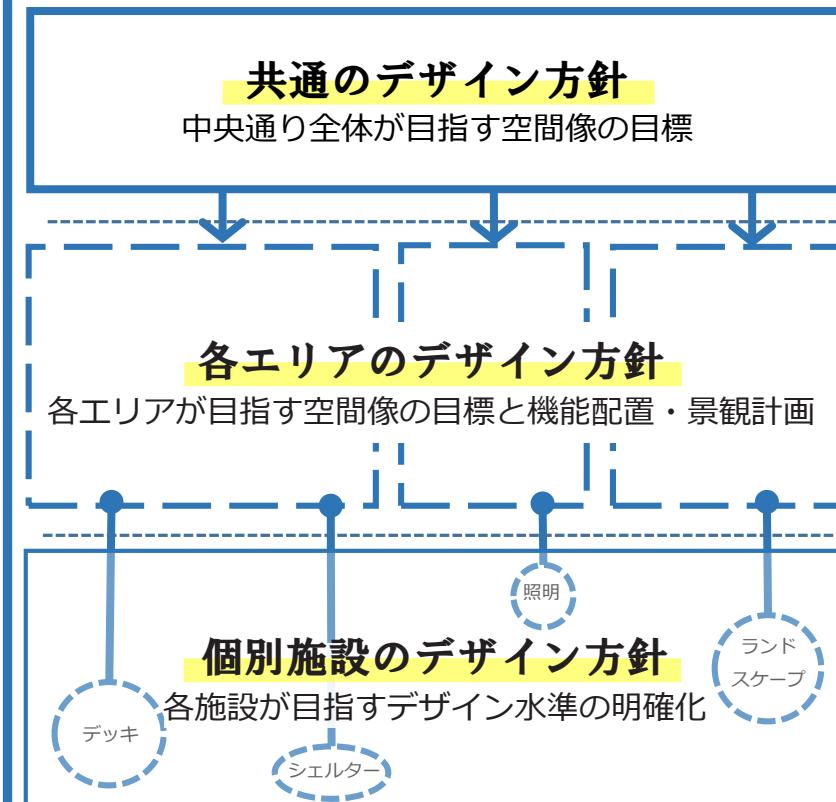
## 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (2018.12月策定)



## 中央通りのエリアデザイン = 基本計画の骨子

< 3つの視点 >

### < 3つのデザイン方針 >



### 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

## 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）
- ・バリアフリー化され、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、賑わいを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. 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

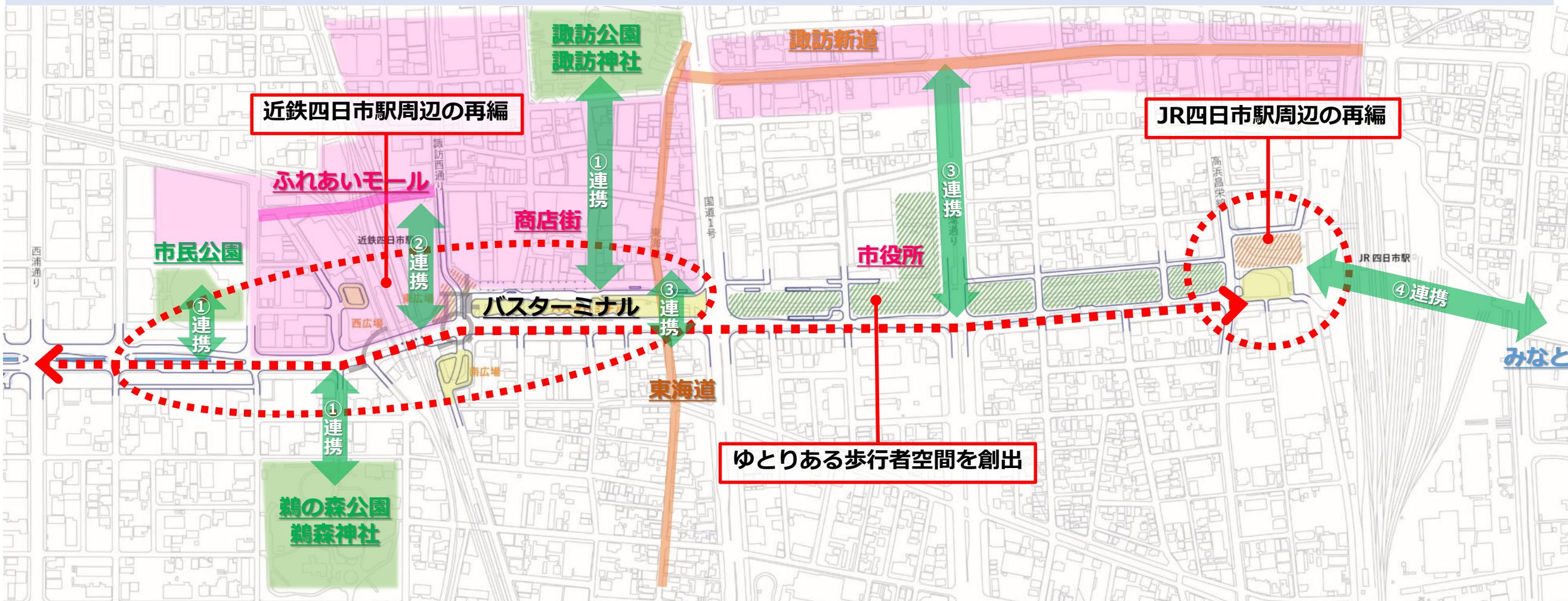
### <前提条件>

- 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（バスター導入）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）>

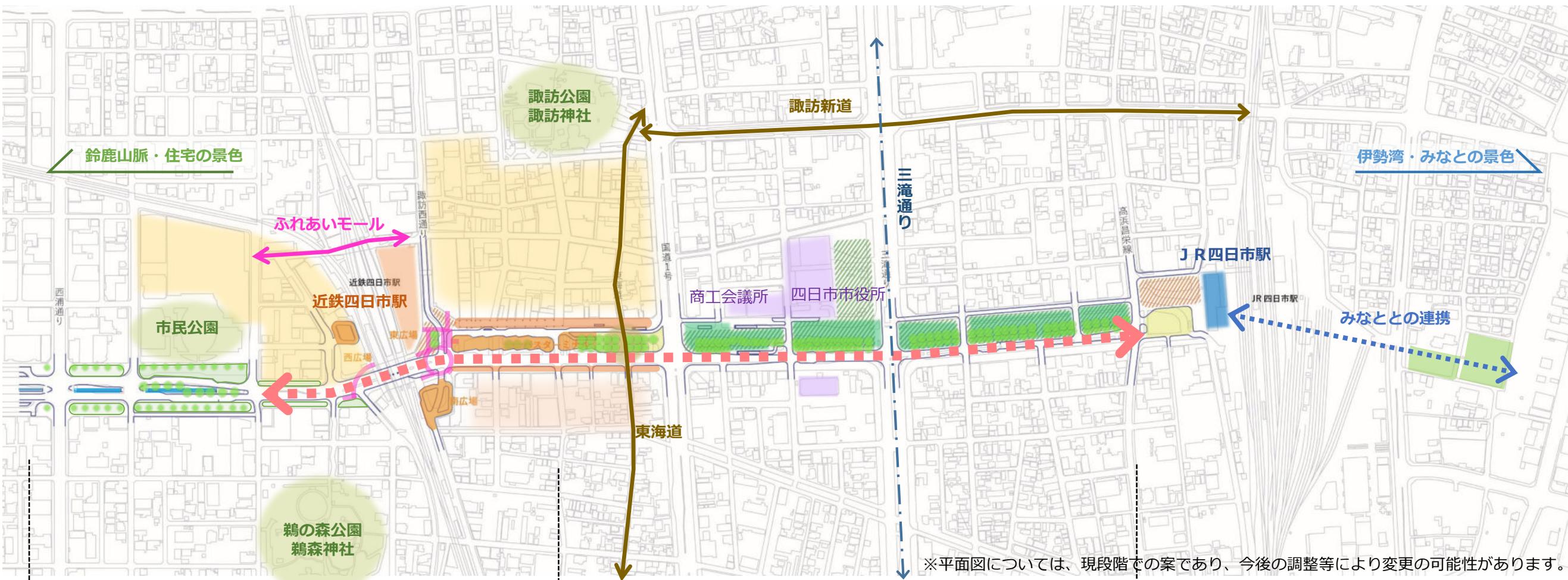
- ① 諏訪公園・鶉の森公園・市民公園
- ② ふれあいモール
- ③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
- ④ 四日市港
- ⑤ 沿道の土地利用

【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】



※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



※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。

## 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：パーセル劇場前広場、スイス

## 駅・まち⇔みなと ハーバーエリア

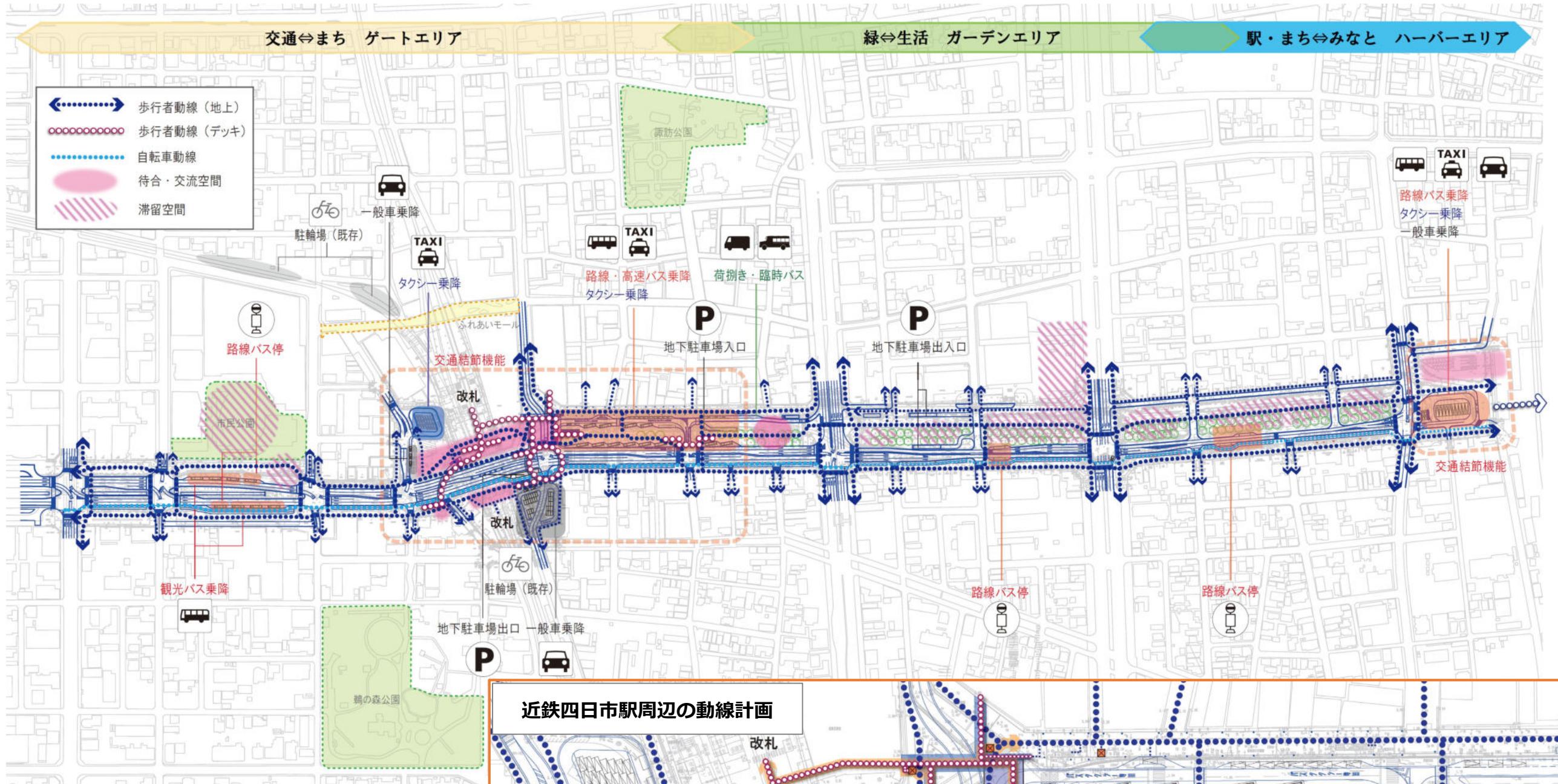
- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととのつながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



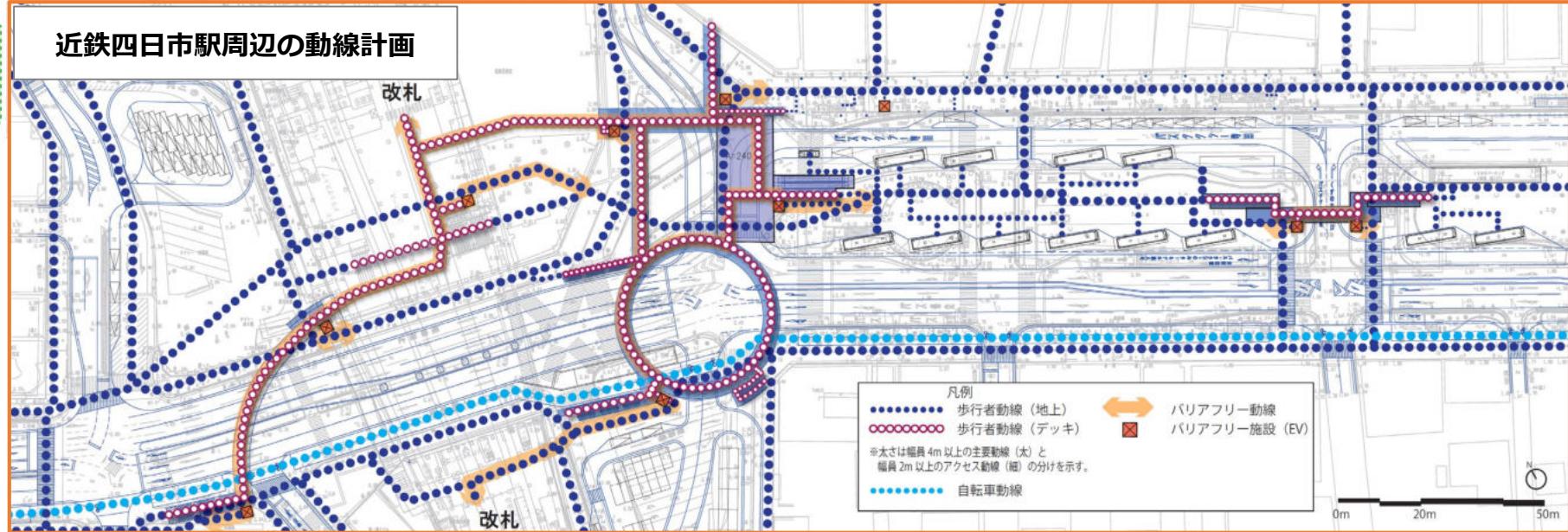
みなとと結ぶ市民活動拠点  
事例：延岡駅  
※エィンクロスHP(<https://encross-nobeoka.jp/>)より

# 7. 整備のイメージと目指す効果

## ① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ



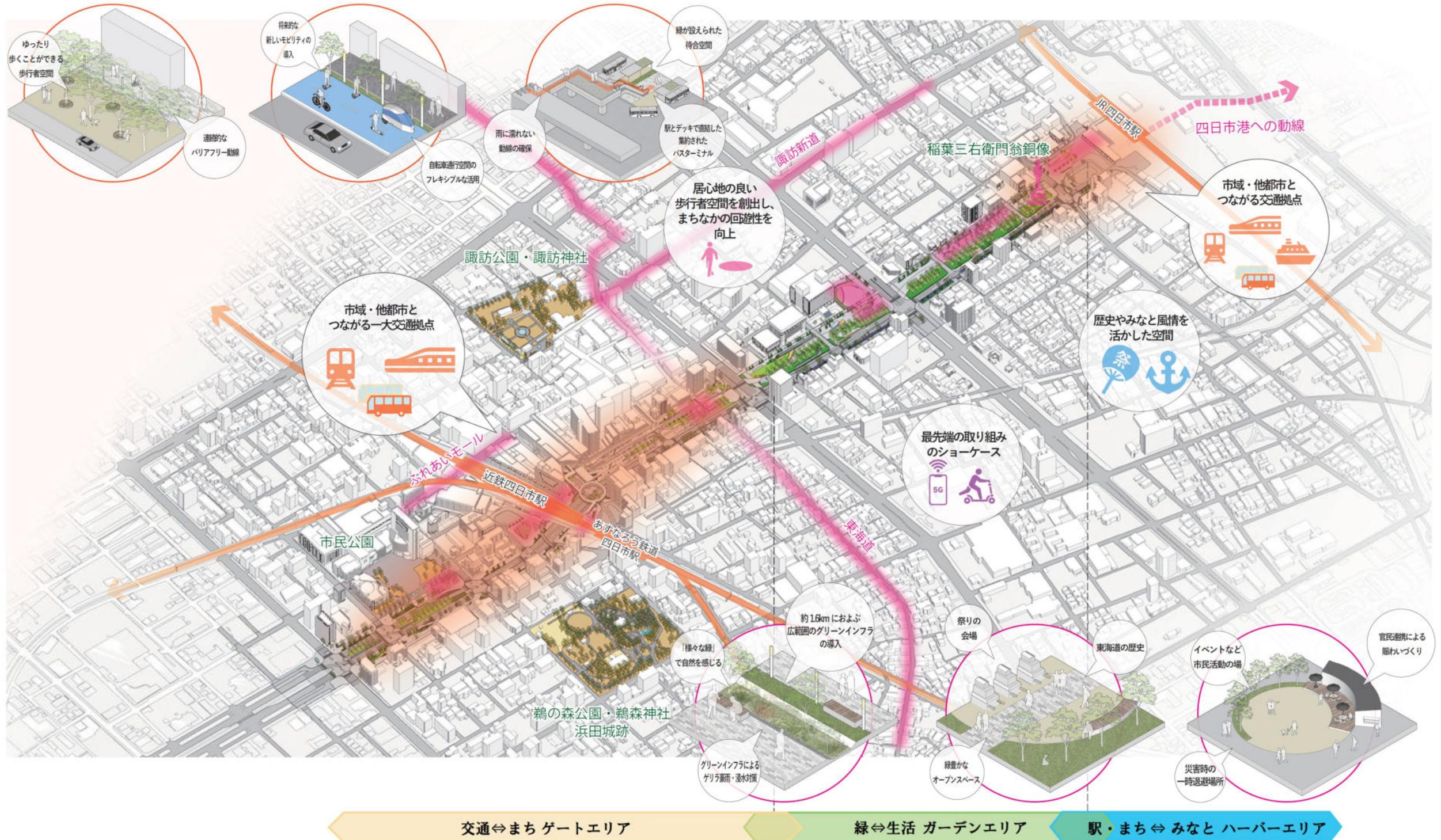
- 今後の調整事項**
- ・各交通機能の台数
  - ・バス・タクシー待機場配置計画
  - ・駐輪施設配置計画



# 7. 整備のイメージと目指す効果

## ② 全体レイアウトや導入機能のイメージ

<全体レイアウトや導入機能のイメージ>



# 7. 整備のイメージと目指す効果

## ③ 整備方針

<整備方針> ; 共通のデザイン方針（基本計画の骨子）を整理

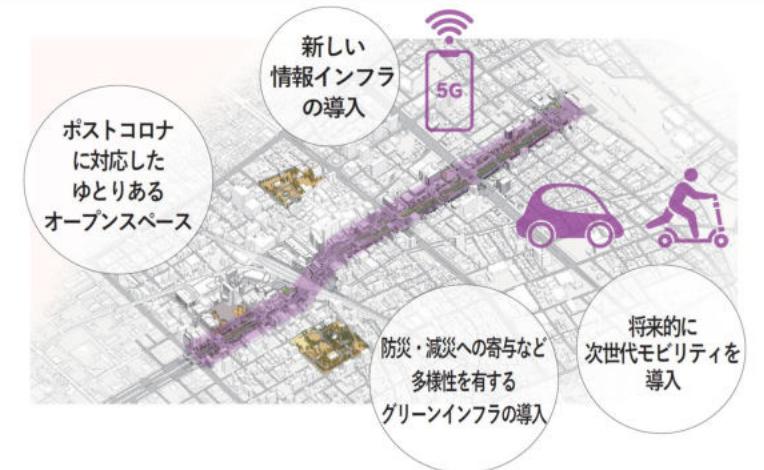
居心地が良く歩きたくなる空間づくり



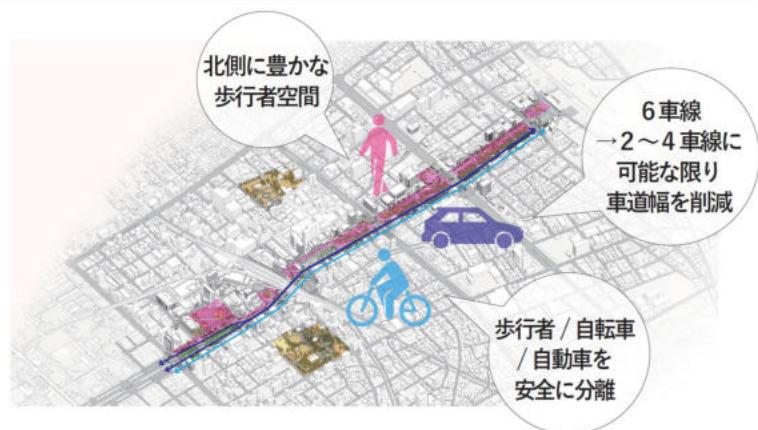
市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり



最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり



歩行者を中心とした交通施設の配置



人が集い、賑わいを生み出す施設の配置



緑あふれる施設配置

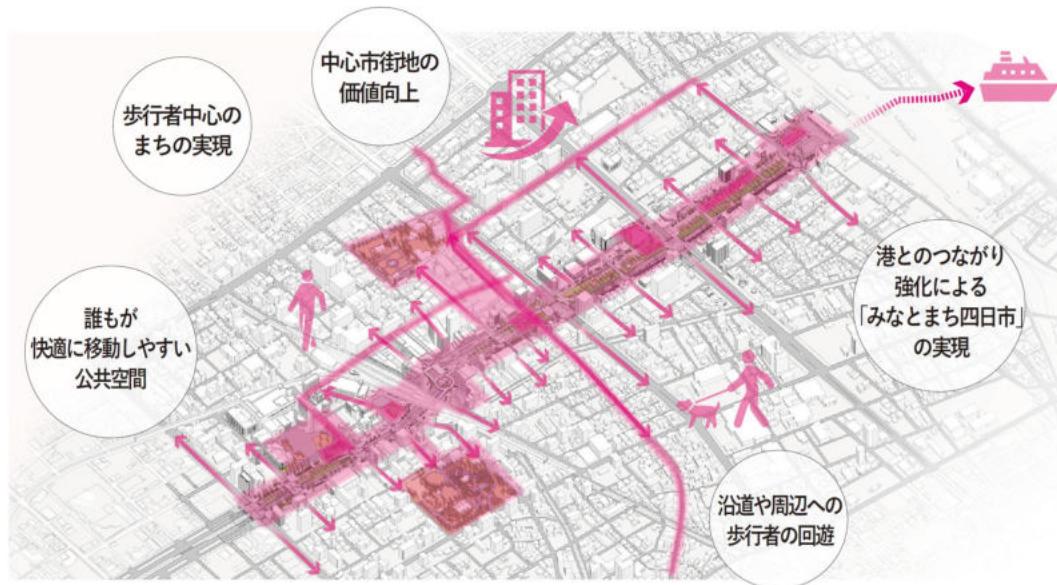


# 7. 整備のイメージと目指す効果

## ④ 目指す効果

### <目指す効果>

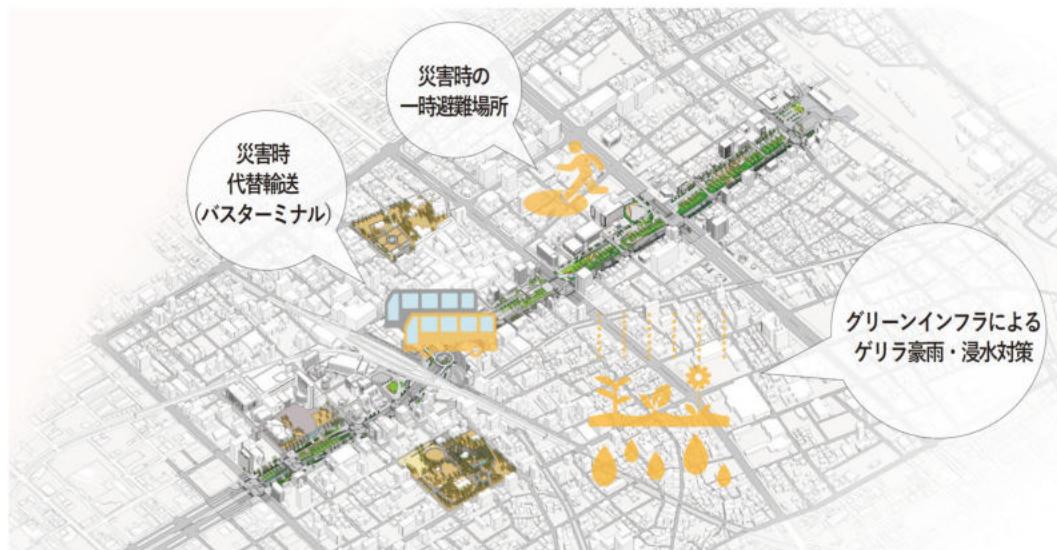
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



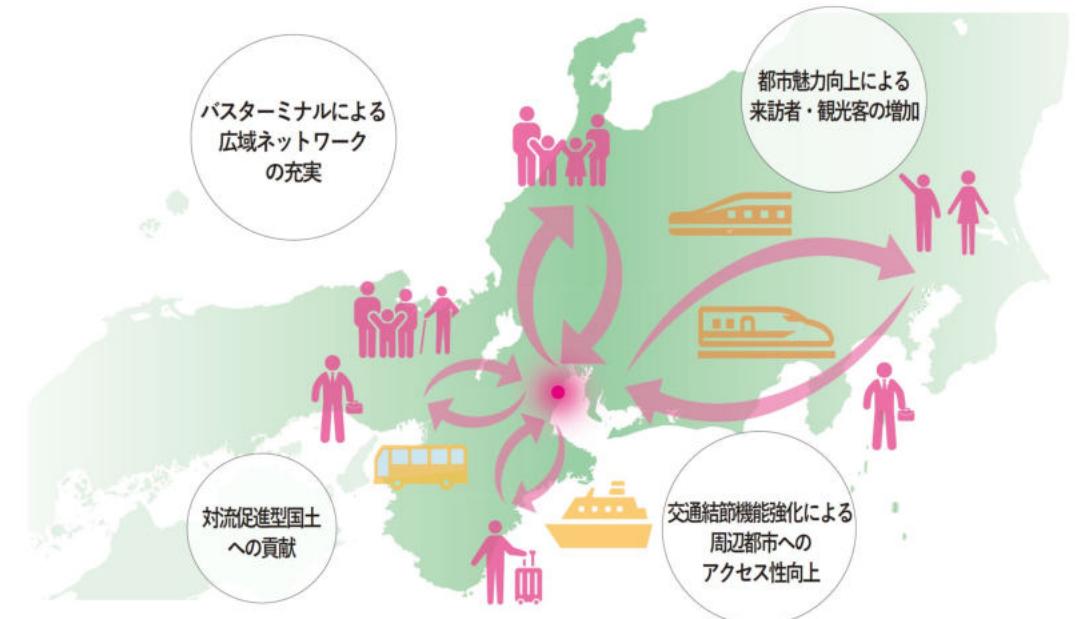
都市の魅力・暮らしの質向上による東海地域をリードする、産業・交流拠点都市の実現



防災機能の向上による安心・安全都市の実現



広域連携強化による交流人口の増加



# 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ① 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た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。
  - ◆四日市を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。

#### 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

# 8. バスターミナルの整備に係る事項

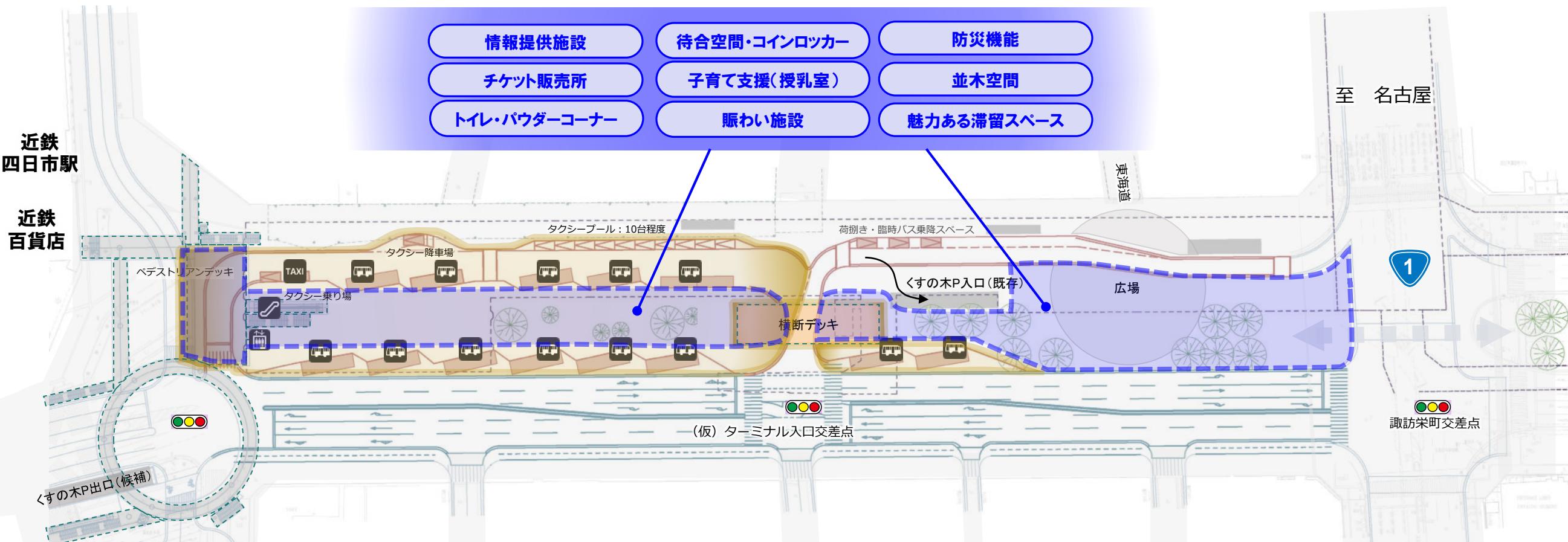
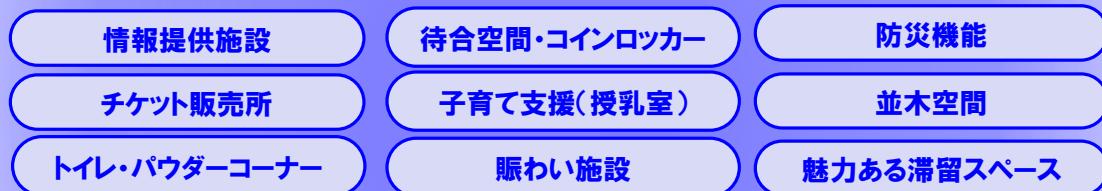
## ② 施設配置方針

### 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。

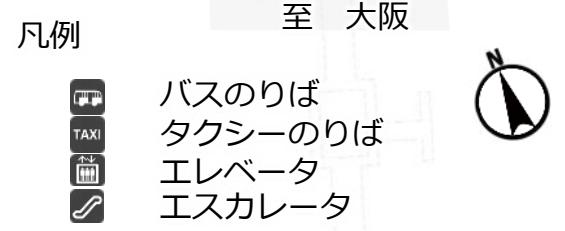
### 各機能の配置の考え方

- ◆ 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 |



**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

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

### ③ 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））。
- ◆ バスターミナルとして必要と考えられる機能は下表のとおり。この内、建物内に収容する施設の最低限の規模（赤文字を想定、廊下、エントランス等を除く。）は、**300㎡程度**と想定される。
- ◆ **賑わい施設については別途検討が必要**となる。
- ◆ 詳細については、サービスレベルに応じた精査が必要。

| 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。<br>（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<br>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   | 駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要                             |
|           | 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   |   |
|           | 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  | 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   | 女性用トイレの個室数の半数程度とする。<br>（サービスエリアの基準 2.2㎡/人）            |
|           | 観光案内等         | 約 25㎡程度   | 事例より設定  |
|           | 賑わい施設（民間収益施設） | 約3~380㎡<br>（最小値（例）：駅売店）<br>（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<br>※要検討<br>※防災施設との兼用を検討          |

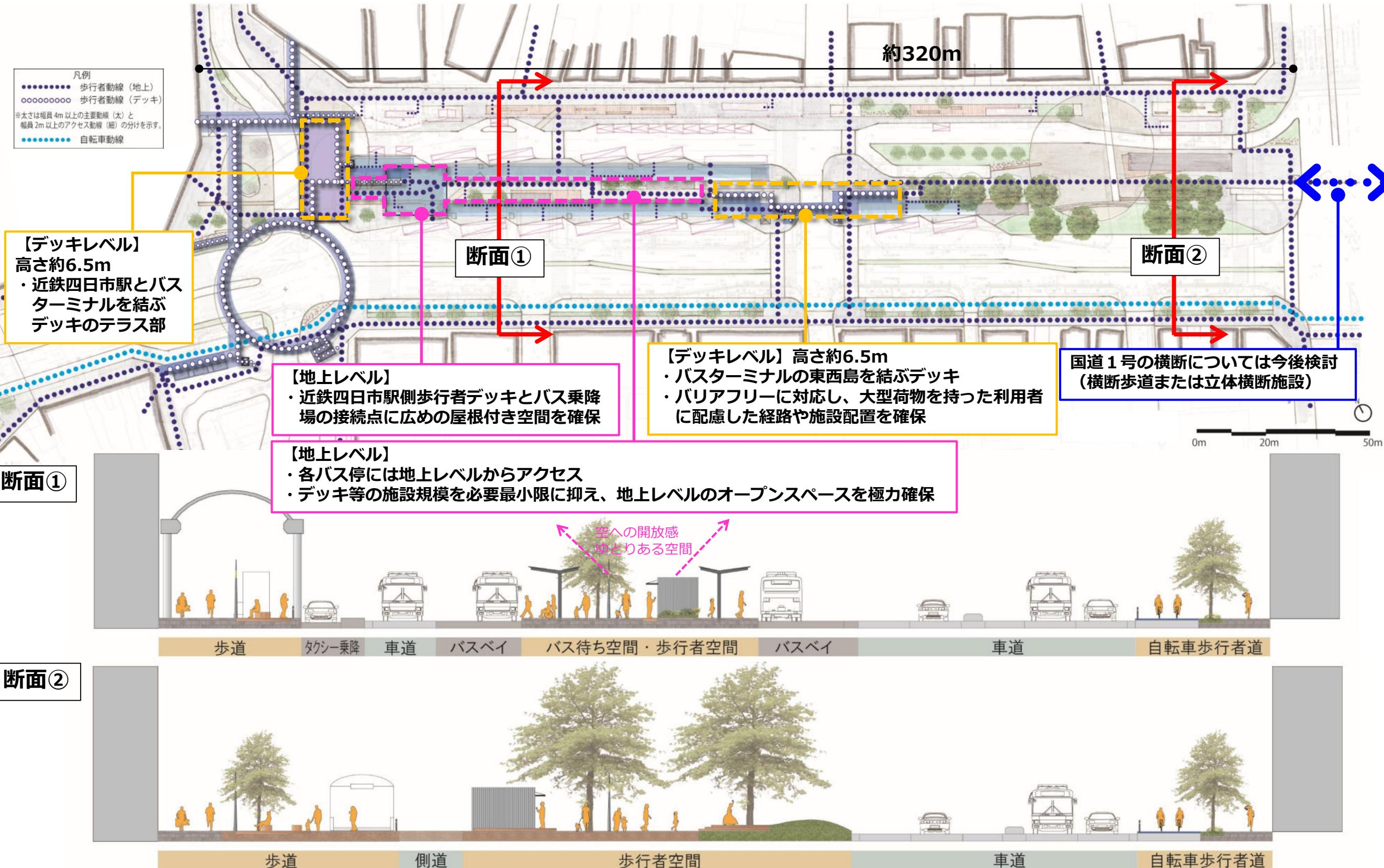


※規模等については、現段階の案であり今後の調整等により変更の可能性があります。

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修正

# 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ④ 動線計画

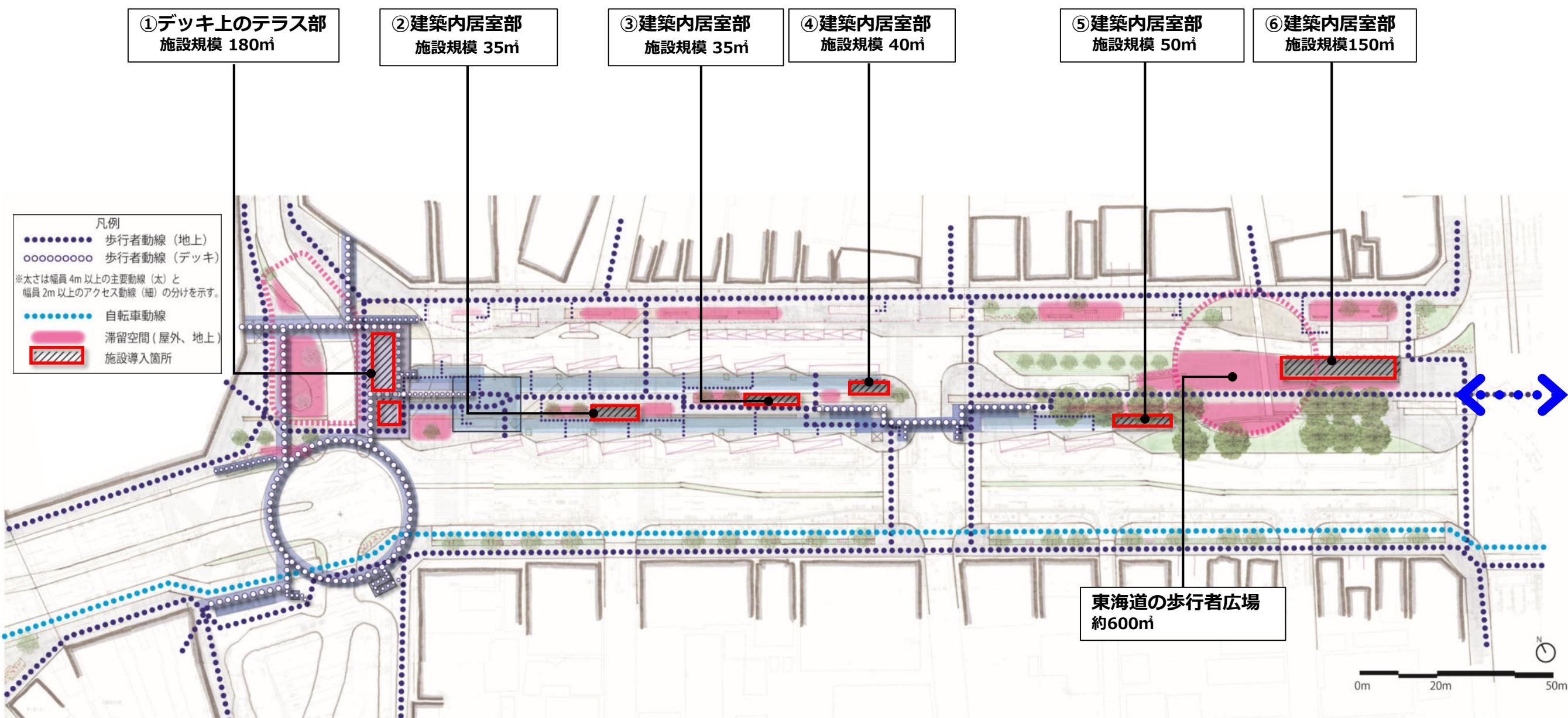


※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

### ⑤ デザインと機能配置「施設最小案」

- ・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張した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入
- ・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
- ・490㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と、**賑わい施設に190㎡程度の施設導入が可能**
- ・施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する

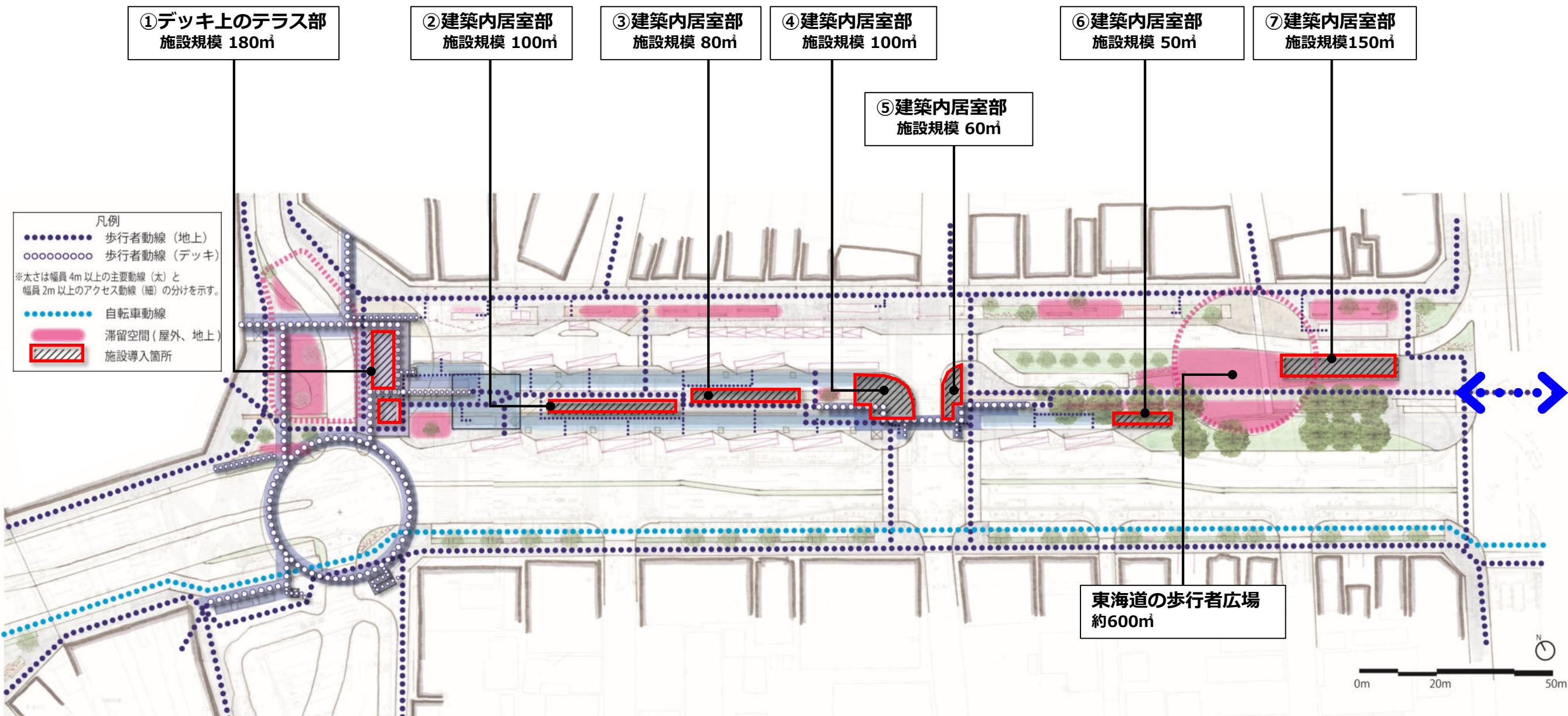


※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません  
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

# 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ⑥ デザインと機能配置「施設最大案」

- ・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張した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入
- ・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
- ・720㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と、**賑わい施設に420㎡程度の施設導入が可能**
- ・施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する



※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

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

### ⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」

| 項目                         | 決定事項   | その他検討を要する事項   |
|----------------------------|--|---|
| <b>●バスターミナル導入機能</b>        |  |   |
| 施設配置                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○バスターミナルに最低限必要な施設規模は確保した上で、「施設最小案」～「施設最大案」の範囲で「賑わい施設」などのスペースを確保する</li> <li>○必要機能を収容するスペースとして、近鉄四日市駅直近のデッキテラス部と、東西島横断デッキに付帯した合築を基本に検討する</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○待合・券売機能等、導入機能の配置については、交通事業者など関係者の意見を踏まえて検討する</li> </ul>                             |
| 緑の配置                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○施設自体の壁面や屋上緑化等も検討する</li> </ul>   |
| バスターミナル内の防災機能              | <ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の代替輸送や帰宅困難者等の一時滞在、災害情報等の情報提供、一時滞在中に必要な非常用物資の備蓄、非常用発電機等の設置によるライフラインの確保等、防災機能の強化を図る</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○防災施設と賑わい施設との兼用について、施設規模と併せて検討する</li> <li>○中央通り再編全体の中で、バスターミナルが担える役割を整理する</li> </ul> |
| <b>●バスターミナルと関連して導入する機能</b> |  |   |
| 荷捌きスペース・臨時バス乗降スペース         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○荷捌きスペースを配置し、臨時バスの乗降スペースとしても活用できるような運用を行う</li> </ul>  |   |
| <b>●歩行者等の動線</b>            |  |   |
| 近鉄四日市駅～バスターミナルの歩行者動線       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○近鉄四日市駅～バスターミナル区間に加え、浜田地区からの歩行者動線を確保するため、円形デッキをベースとし、さらに、遠回りに感じないようなデザイン（楕円形の検討など）を行う</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○近鉄四日市駅から商店街側歩道への地上動線の強化を検討する</li> </ul>   |
| バスターミナル内の歩行者動線             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○地上レベルを基本とし、東西島間はバリアフリーに配慮したデッキによる立体横断とする</li> <li>○屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる歩行者動線・滞留空間を確保する</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○国道1号の横断について、横断歩道や立体横断等の検討を進める</li> </ul>  |
| その他（バスターミナル外）              |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ターミナル周辺の自転車動線や、現況の駐輪場の配置などを踏まえ、自転車利用環境の向上を図る</li> </ul>                             |

# 9. 事業区分

・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



# 10. 今後の進め方

- ・関係者等と調整を図りながら、段階的に事業を推進していきます

|            | 令和2年度<br>(2020) | 中期ステップ | 長期ステップ |
|------------|-----------------|--------|--------|
| 近鉄四日市駅周辺整備 |                 |        |        |
| バスターミナル    |                 |        |        |

# 第5回 中央通り再編関係者調整会議

## 【参考資料】

1. 第4回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応……………P. 2
2. バリアフリー動線計画案……………P. 5
3. 第6回～第8回デザインワーキンググループの報告……………P. 12

令和3年8月12日

## 1. 第4回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表 第4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3回中央通り再編関係者調整会議の振り返り       |    |  |  |             |
| (2) 第5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) 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 |    |  |  |             |
| バス待合について                        | 1  | バス待ち空間については、ゆとりある空間としてほしい<br>バス待ち空間と緑のバランスが重要では              | ○中間とりまとめp.7にて「ゆとりある歩行者空間」について記載済<br>○待合空間の設え等については、今後バスタ検討部会と連携しながら検討予定  | バスタ検討部会と要調整 |
| 周辺との連携について                      | 2  | JR四日市駅周辺の再編に伴い、みなととの連携を考慮すべき                                 | ○中間とりまとめp.7,8,9,10,11,12にて連携について記載済<br>○エリアデザインの更新検討の中で、さらに下記について記載<br>・デザインコンセプト(案)に反映 (→資料4. p.8)<br>・エリアテーマの特徴に反映 (→資料4. p.9)         |             |
|                                 | 3  | 中央通りと周辺施設・沿道との連携、バスタと商店街の連携に配慮すべき                            | ○中間とりまとめp.7にて連携について記載済<br>○エリアデザインの更新検討の中で、さらに下記について記載<br>・エリア全体の回遊性向上を狙う滞留空間や広場空間の配置の考え方を具体化 (→資料4. p.13)<br>○周辺沿道と連携した各広場の機能については、今後検討 | バスタ検討部会と要調整 |
|                                 | 4  | 道路空間と民間開発の相乗効果を期待できるような計画としてほしい                              | ○バスタのコンセッションをはじめとする官民連携手法について今後検討 (→資料4. p.24)   | バスタ検討部会と要調整 |
| 歩行者動線について                       | 5  | 各駐車場からの歩行者動線の検討が必要   | ○個別施設のレイアウトイメージおよびその前提となるバリアフリー動線計画案に反映<br>(→資料4. p.13~19、参考資料1. p.5~11)   | バスタ検討部会と要調整 |
|                                 | 6  | 地上レベルの歩行者動線が充実する必要がある<br>JR四日市駅側の空間に関し、近鉄四日市駅周辺の歩行者動線との連携に期待 | ○中央通り中央部の歩行者動線の追加、バス停の追加、滞留空間および広場空間の創出により近鉄四日市駅とJR四日市駅の連携を強化 (→資料4. p.13~19)  | バスタ検討部会と要調整 |
|                                 | 7  | バスタと駅、駅東西の回遊性向上に向けた検討が必要                                     | ○近鉄四日市駅構内の動線に配慮した上で、地上レベルおよびデッキレベルの動線のつながりを計画案に記載 (→資料4. p.13~19、参考資料1. p.5~11)  | バスタ検討部会と要調整 |
|                                 | 8  | デッキと百貨店の接続、西町線の地上レベル動線の強化等商店街と百貨店の動線が課題                      | ○旧スターアイランド前に縦動線(階段、ESC等)を計画し、デッキレベルでのつながりを強化し、さらに西町線の北側に横断指導線を設置し、百貨店と商店街側の動線のつながりを強化 (→資料4. p.15、参考資料1. p.7)                            |             |
|                                 | 9  | 自転車動線の南側集約に懸念、北側にも必要   | ○可能な範囲にて北側に自転車動線を確保することを検討中  |             |
|                                 | 10 | くすの木パーキングの車路移設の接続部を提示されたい<br>くすの木パーキングへの歩行者のバリアフリー動線を追加して欲しい | ○車路移設の接続部検討については、個別に検討を進める予定<br>○くすの木パーキングへの個別施設のレイアウトイメージに追記 (→資料4. p.16)   |             |
| 交通計画について                        | 11 | 規制速度について見直しが必要か検討  | ○現在の交通量を踏まえて、中央通りについては、計画の規制速度40km/hとする方針  |             |
|                                 | 12 | 西町線において、将来的な車両交通の見通しについて、議論が必要であったのではないかと                    | ○西町線の将来運用方法については、運用方法を踏まえて今後検討<br>○イベント時、歩道と車道を一体的に活用を行っていくことが可能な構造として今後検討予定   |             |

## 1. 第4回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表 第4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  |             |
| (2) 第5回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告<br>(3) 中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告<br>(4) 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 |  |   |   |             |
| 交通施設の配置<br>について   | 13   | タクシー待機台数を増やすことはできないか  | ○近鉄四日市駅西側広場にタクシー待機を拡充。バスタ内と合わせて合計40台分確保する<br>(→資料4. p.15,16)  |             |
|   | 14   | 駅南側への荷捌き施設の検討が必要  | ○2台分の荷捌き施設を追加 (→資料4. p.15)  |             |
|   | 15   | 新モビリティを見据えた整備とすべき   | ○新モビリティの通行空間として南側の自転車通行空間を想定し、通常の自転車道よりも余裕のある幅員4mとする計画<br>(→資料4. p.13~19)   | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 16   | 接続バス対応について検討していきたい  | ○バスタ内部については接続バス対応のバースを1台確保<br>○バスタについては、接続バスの軌跡に対応した線形として計画している   |             |
| 緑のデザイン<br>について  | 17   | 今あるグリーンベルトを活かした計画としてほしい   | ○グリーンインフラの配置イメージにて連続的に緑がつながる計画として記載 (→資料4. p.10)  | バスタ検討部会と要調整 |
| 国道1号以東の<br>使い方、導入機能<br>について   | 18   | 中央通り再編事業は周辺の活性化の役割を持っており、周辺との連携や整備効果の波及が課題<br>国道1号以東の検討においても、目的、機能、役割を今後議論していく必要がある | ○利活用WSにて今後検討を行っていく予定<br>(→資料4. p.23)  |             |
|   | 19   | 三滝通り~JR四日市駅側への波及について議論してほしい   |   |             |
| 個別施設の計画<br>について   | 20   | バスタにおいて、屋根付きの待合空間に引き続き配慮していただきたい  | ○待合空間の設え等については、今後バスタ検討部会と連携しながら検討予定   | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 21   | バスタ入口部の幅を広くした方がいい   | ○軌跡検討を行った上で、通常の車線よりも1.5m程度広い幅員4.5mとして計画   |             |
|   | 22   | バスタにおいて、利用者の利便性確保が必要  | ○動線計画においては、EV・ESCを設置し、利便性向上を図る<br>○待合空間の設え等については、今後バスタ検討部会と連携しながら検討予定   | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 23   | 交通事故防止に配慮した計画としていきたい  | ○設計において今後検討・協議予定  |             |
|   | 24   | バスタにおいて、三重県の玄関口として、情報基盤整備を行いたい  | ○スマートシティ連絡協議会にて検討予定   | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 25   | バリアフリーを踏まえた利用者にわかりやすいサイン整備・施設配置が必要  | ○利用者利便性向上・回遊性向上を狙いサイン整備は行う予定<br>計画案については、各広場の使い方等が明確になってきた後にデザインWGにて検討予定<br>○施設配置については、見通しに配慮したレイアウトとして今後計画案を精査予定<br>○バリアフリー対応サインについても、今後検討予定 |             |
|   | 26   | 構内の自由通路化に向けた検討が必要であれば今後検討   | ○今後検討   |             |
| 27  | 防災・減災に寄与するグリーンインフラの整備について、具体的なイメージが分かりにくい<br>ため、検討されたい | ○グリーンインフラの配置イメージについて、設えの例示を記載 (→資料4. p.10)<br>○具体的な設えについては、今後デザインWGにて検討予定           |   |             |

## 1. 第4回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表 第4回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

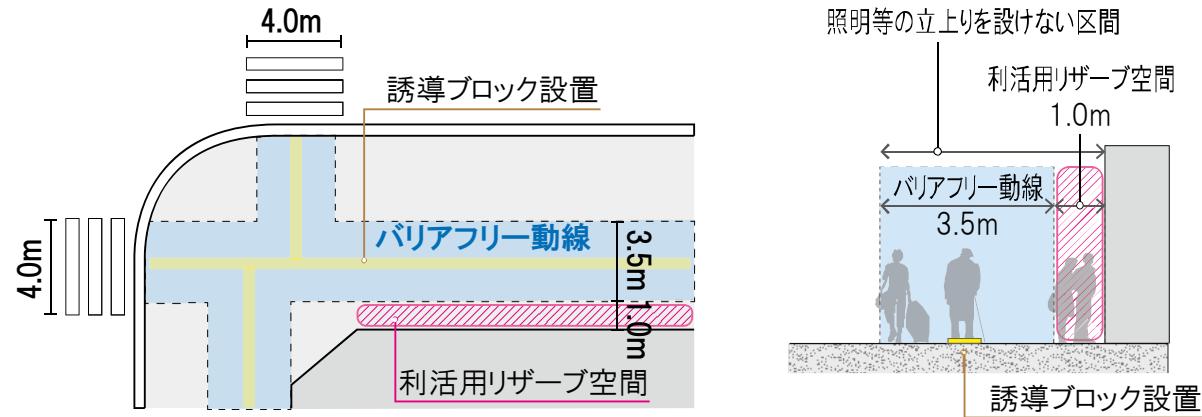
| 見出し   | 意見                        |   | 対応<br>対応方針  | 備考          |
|---|---------------------------|---|---|-------------|
|   | 連番                        | 内容  |   |             |
| (2) 第5回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告<br>(3) 中央通りのエリアデザインに関する検討状況の報告<br>(4) 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の中間とりまとめについて |                           |   |   |             |
| 管理・運営<br>について   | 28                        | バスタ運営管理の一元化が必要  | ○バスタについては、コンセッション制度を活用した運営管理<br>を目指してバスタ検討部会にて検討予定<br>○バスタ以外の部分については、利活用WSにて今後検討を<br>行っていく予定 (→資料4. p.24) | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 29                        | バスタ導入施設は常設、イベント運用などフレキシブルな計画が必要   |   | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 30                        | 災害時の情報発信、暮らしの安全に活かす取り組みが必要  |   | バスタ検討部会と要調整 |
|   | 31                        | 周辺事業者とのコラボレーションが課題  |   | バスタ検討部会と要調整 |
| (5) 今後の進め方  |                           |   |   |             |
| 検討の進め方<br>について  | 32                        | 「クリアリングハウス」(計画の内容を市民に公開し続けて行けるような拠点的な場)を<br>中央通りにつくるべき  | ○市民周知・情報発信方法について、今後検討予定   |             |
|   | 33                        | 各関係主体との協議の結果出来た計画であることが伝わるよう、市民周知・説明方法を検<br>討すべき  |   |             |
|   | 34                        | 多くの人を巻き込みながら、近隣の人達が盛り上がるように進めて欲しい<br>人と公共交通中心の目指すべき姿の実現に向け、検討すべき  |   |             |
|   | 35                        | 魅力的な「滞留」や「交流」が生まれるような「デザイン」を実現していくために計画を<br>バージョンアップさせることを想定するような推進モニタリング会議が必要<br>周辺の市街地の中に埋め込まれている魅力的な中央通り、周辺と一体となって空間的にも、<br>活動・運営の仕方においても、連携が図れるよう、この計画が端緒になればよい | ○基本計画策定後の関係者調整等の方法についても今後検討予<br>定   |             |
|   | 36                        | 今後の具体的な設計フェーズでも各関係主体の協力が必要<br>特に公共交通を優先したまちづくりを進めて欲しい   |   |             |
|   | 37                        | 空間の使い方や運営については、バスタ以外は、市民WSを踏まえて今後議論が必要<br>(→資料4. p.23)  | ○利活用WSにて今後検討を行っていく予定<br>(→資料4. p.23)  |             |
|   | 38                        | 歩行者中心の道路へ、価値の転換を図ることが重要であり、市民への周知において、強く<br>メッセージを出すべき  | ○エリアデザインにおける「デザインコンセプト」を対外的な<br>メッセージとして位置づけ、歩行者優先の考え方を反映した<br>文とする (→資料4. p.8)                           |             |
|   | 39                        | 公共交通利用者の意見を聞けるとよい   | ○今後検討   |             |
|   | 40                        | 防災施設の検討の深度化が必要  | ○今後検討   |             |
| 41  | 公共交通利用啓発など、ソフト面の取組みを検討すべき | ○今後検討   |   |             |

## 2. バリアフリー動線計画案

・ 中央通りの「バリアフリー動線の考え方」について、以下に示す

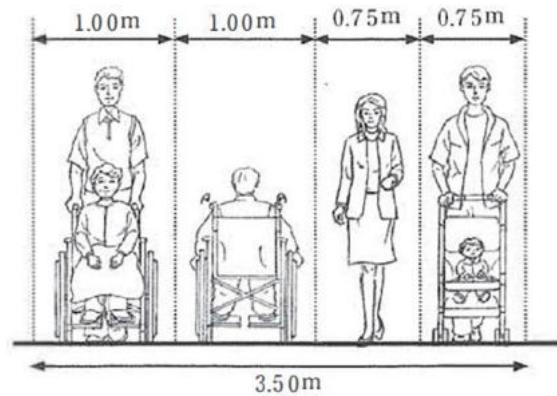
■ 歩行者動線…中央通り全線に渡って連続的な歩行者動線と、EV等バリアフリー施設およびバス・タクシーバス・駐車場出入口等交通施設へのアクセスを確保

- ・ バリアフリー動線：3.5m（道路の移動等円滑化整備ガイドラインに準拠）
- ・ 利活用リザーブ空間：1.0m（将来的に沿道の利活用を行うことができる範囲としてのリザーブ空間）



### ■ バリアフリー動線の要件整理

- (1) 幅員…3.5m（道路の移動等円滑化整備ガイドラインに準拠） (2) 照度…誘導ブロックを中心に3.5mの範囲で平均路面照度10lx以上確保



国土国土技術研究センター 『増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン』(H23)

表 歩行者に対する道路照明基準

| 夜間の歩行者交通量 | 地域   | 照度 (lx) |       |
|-----------|------|---------|-------|
|           |      | 水平面照度   | 鉛直面照度 |
| 交通量の多い道路  | 住宅地域 | 5       | 1     |
|           | 商業地域 | 20      | 4     |
| 交通量の少ない道路 | 住宅地域 | 3       | 0.5   |
|           | 商業地域 | 10      | 2     |

### (3) 誘導ブロック設置

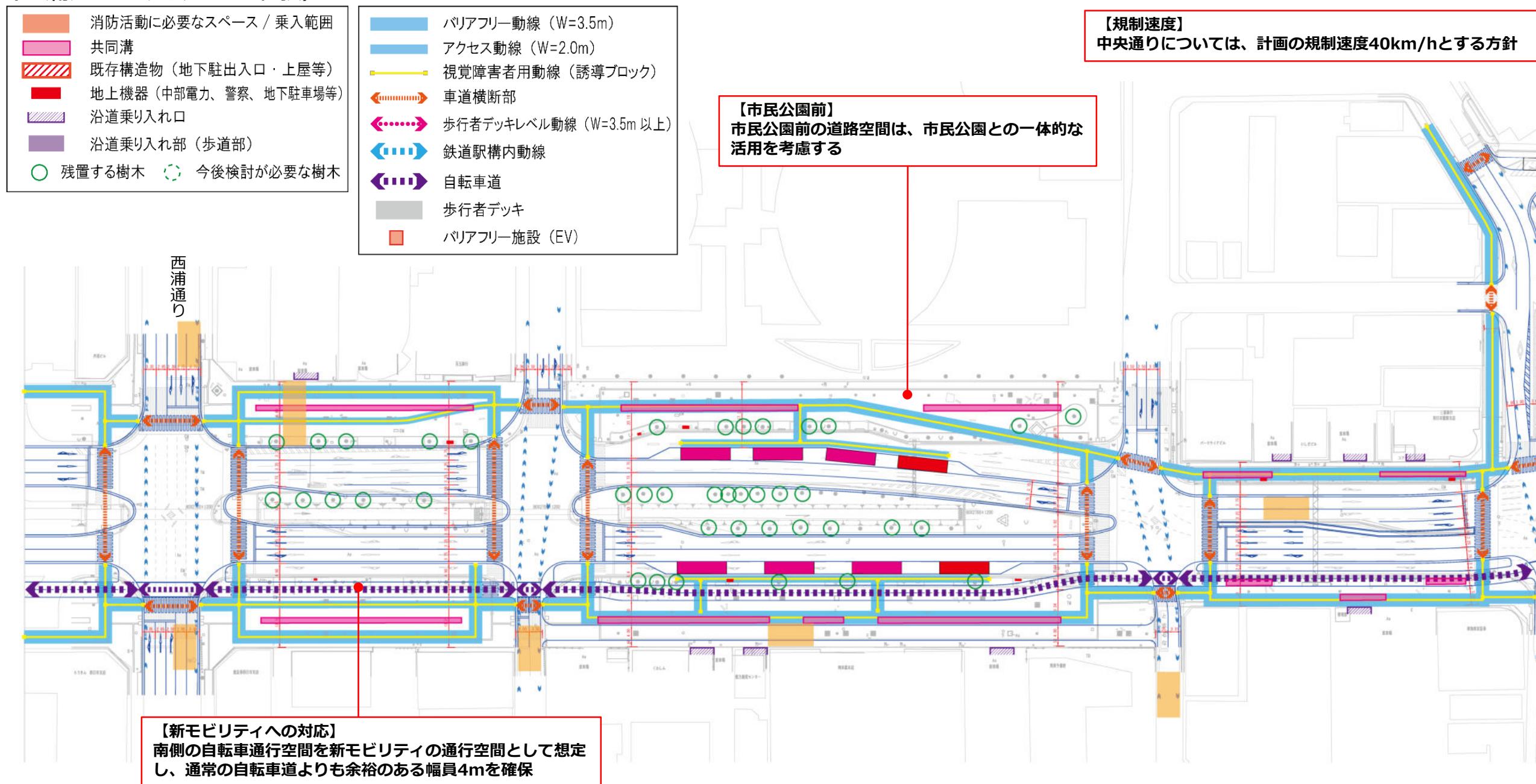
- ①形状・寸法…JIS-T-9251に準拠して決定
- ②色彩…設置面との輝度比や明度差が確保できる色とする  
(道路の移動等円滑化整備ガイドライン, H23.11, p253-272)

### (4) 縦横断勾配

- ①縦断勾配…5%以下とする（やむを得ない場合、最大8%以下）
- ②横断勾配…1%以下とする（やむを得ない場合、最大2%以下）  
(道路の移動等円滑化整備ガイドライン, H23.11, p57)

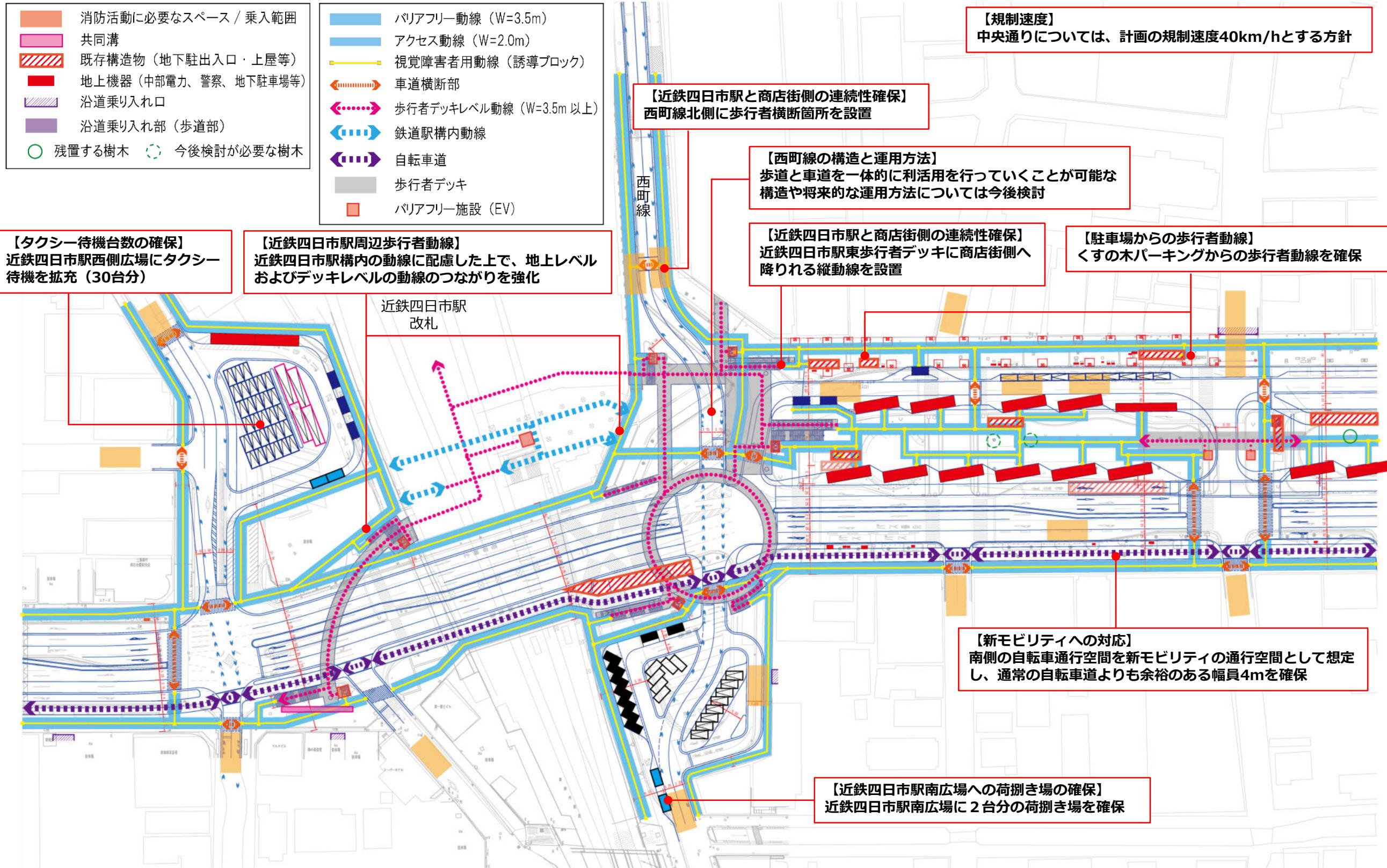
## 2. バリアフリー動線計画案

- 中央通りのバリアフリー動線の考え方と消防活動スペース等を踏まえた、「バリアフリー動線計画案」を以下に示す  
(西浦通り～近鉄四日市駅)



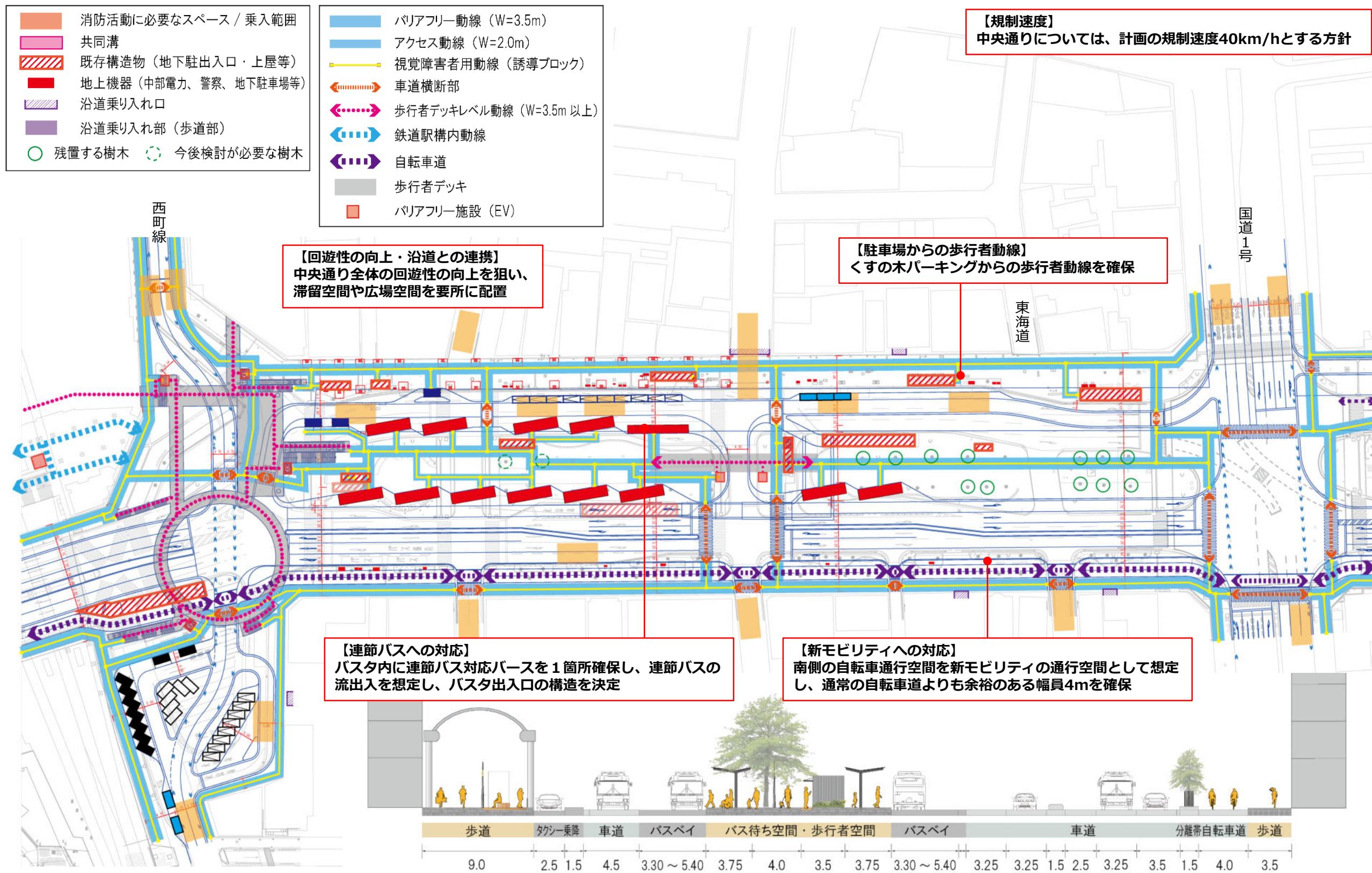
## 2. バリアフリー動線計画案

- 中央通りのバリアフリー動線の考え方と消防活動スペース等を踏まえた、「バリアフリー動線計画案」を以下に示す  
(近鉄四日市駅周辺)



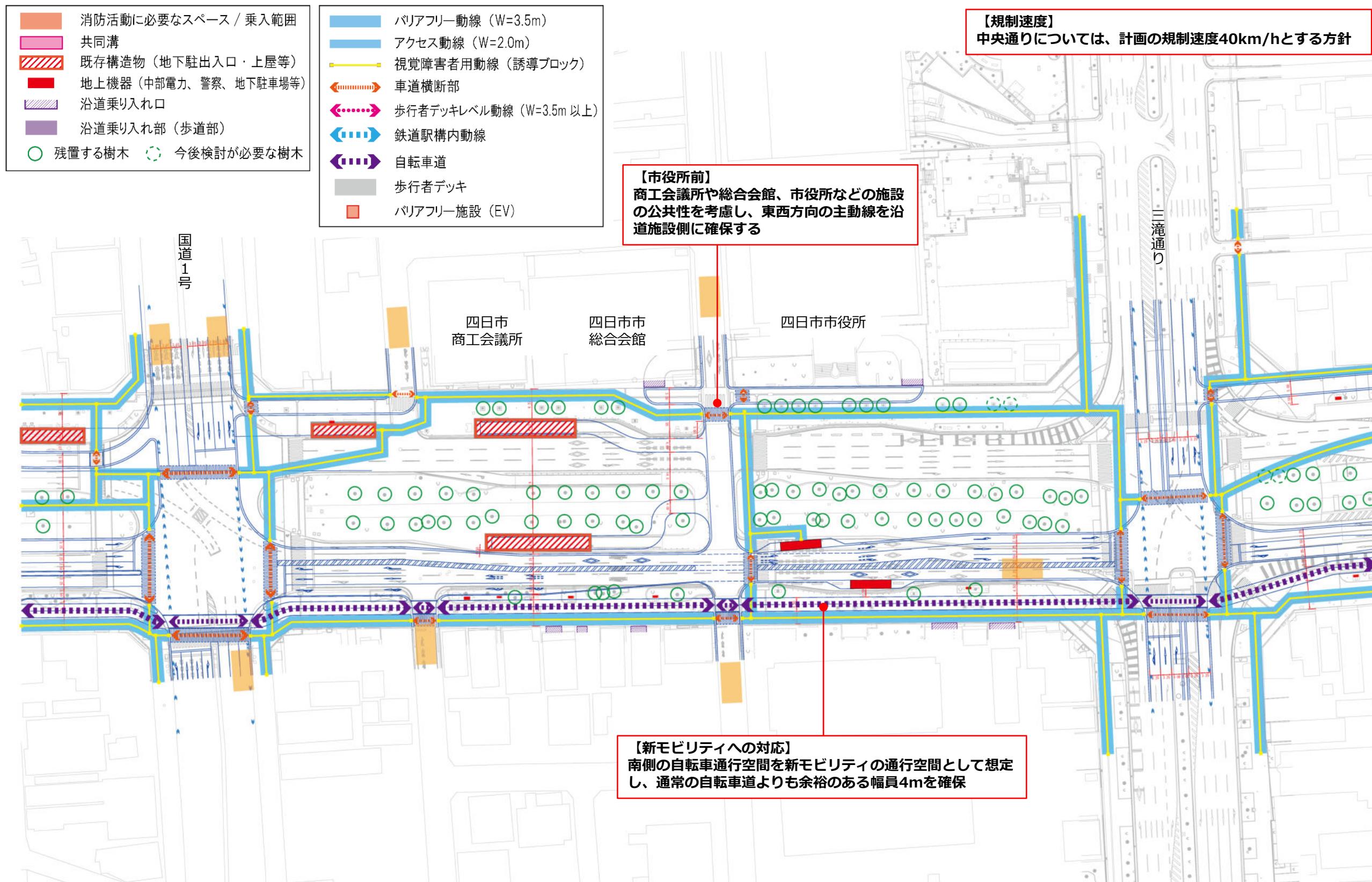
## 2. バリアフリー動線計画案

- 中央通りのバリアフリー動線の考え方と消防活動スペース等を踏まえた、「バリアフリー動線計画案」を以下に示す  
(近鉄四日市駅～国道1号)



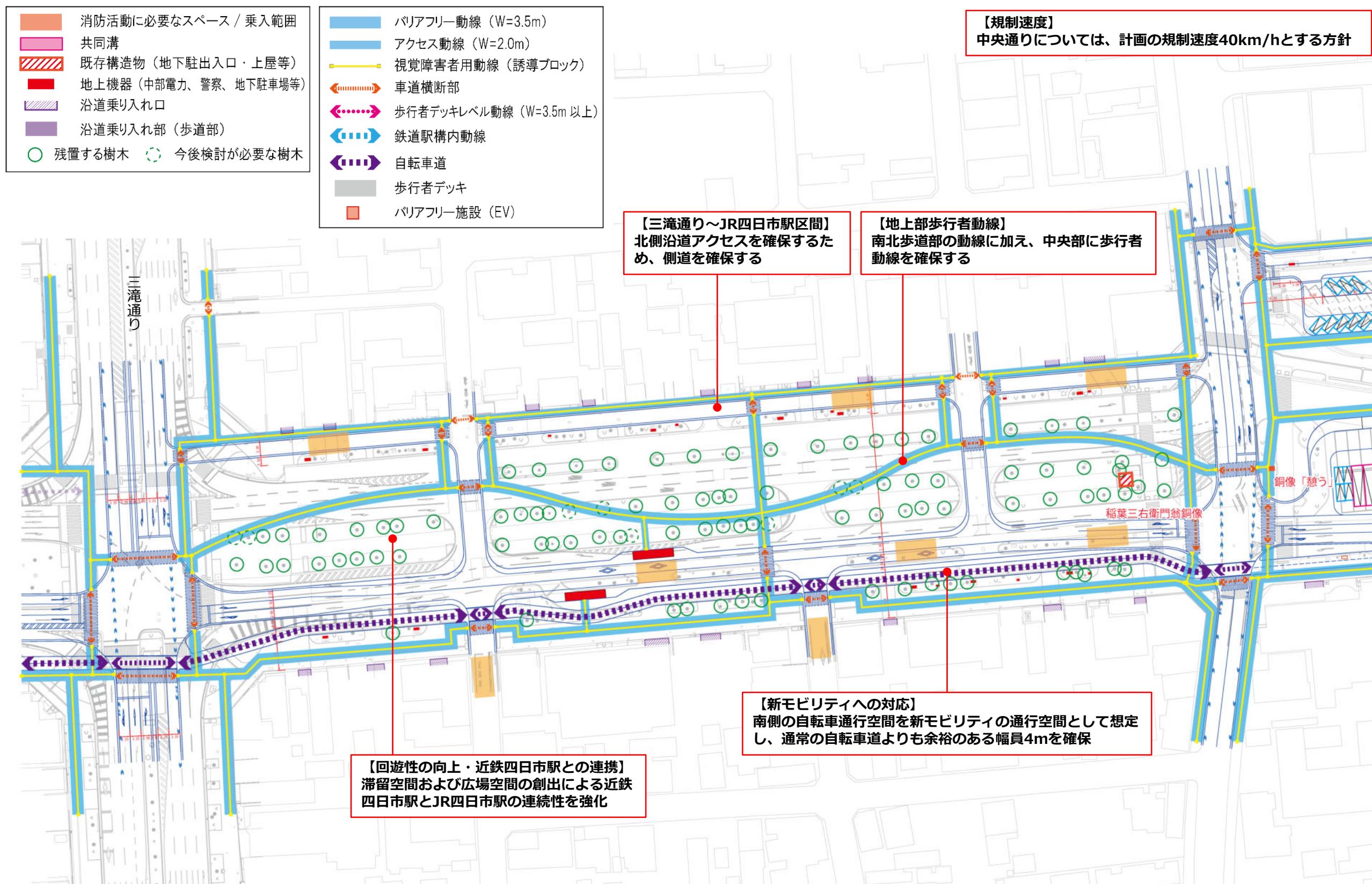
## 2. バリアフリー動線計画案

- 中央通りのバリアフリー動線の考え方と消防活動スペース等を踏まえた、「バリアフリー動線計画案」を以下に示す  
(国道1号～三滝通り)



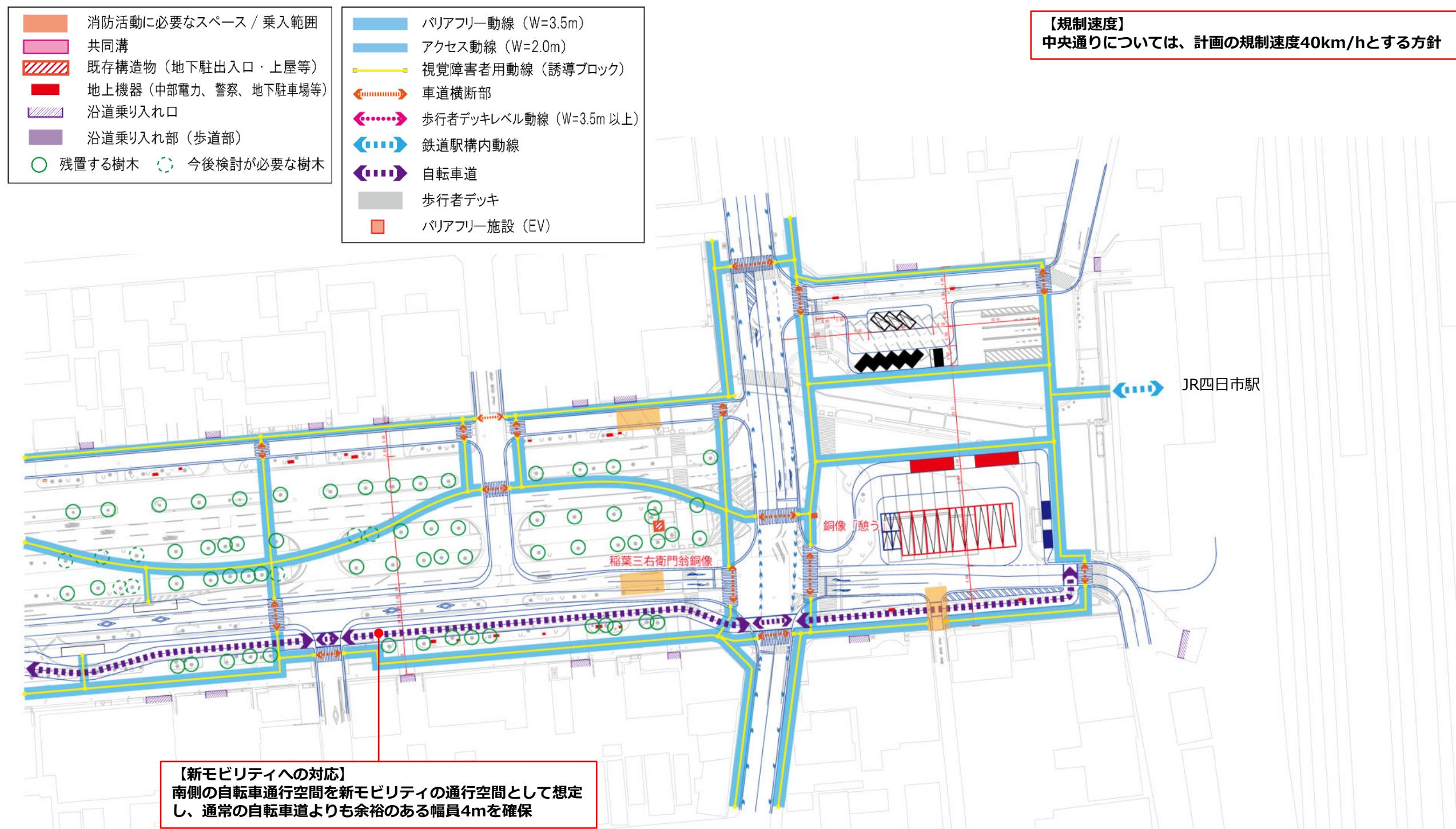
## 2. バリアフリー動線計画案

- 中央通りのバリアフリー動線の考え方と消防活動スペース等を踏まえた、「バリアフリー動線計画案」を以下に示す  
(三滝通り～JR四日市駅)



## 2. バリアフリー動線計画案

- 中央通りのバリアフリー動線の考え方と消防活動スペース等を踏まえた、「バリアフリー動線計画案」を以下に示す (JR四日市駅周辺)



### 3. 第6回～第8回デザインワーキンググループの報告

- ・ 中間とりまとめ公表後、デザインWGが3回開催され、中央通りエリアデザインの考え方、デザインコンセプト、個別のデザイン等、基本計画に向けた具体的な整備方針や考え方について議論を行った
- ・ 第6回デザインWG（令和3年4月29日）および第7回デザインWG（令和3年7月6日）の検討結果および意見概要について下記に示す
- ・ また、本調整会議にて提示する内容について赤字にて示す

表 第6回、第7回デザインWGの結果まとめ

| 検討項目                          | 検討結果および意見概要   |
|-------------------------------|---|
| <b>第6回デザインWG（令和3年4月29日開催）</b> |   |
| 中央通りのエリアデザインについて              | <b>1. デザインコンセプト</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ デザインコンセプトの位置づけの整理が必要</li> <li>・ アクティビティ(活動) との関係性を考慮すること</li> </ul> <b>2. 個別施設のデザイン方針</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ シークエンス（連続的な景観）の変化点等に留意すること</li> <li>・ 最先端技術を取り入れたデザインの在り方について検討が必要</li> </ul>   |
| 先行整備区間（西浦通り～近鉄四日市駅）のデザイン案について | <b>1. 近鉄四日市駅西デッキ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円弧状のデザインとし、半屋根付きの構造で検討を進める</li> <li>・ 駅東デッキとデザインの方向性が合うように検討を進める</li> </ul> <b>2. 市民公園デザイン案</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民公園と前面歩道部が一体の広場となるよう整備を検討</li> </ul>  |
| <b>第7回デザインWG（令和3年7月6日開催）</b>  |   |
| 中央通りのエリアデザインについて              | <b>1. デザインコンセプトと戦略の位置付け</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基本計画とりまとめを見据えて、エリアデザインの構成について整理が必要</li> </ul> <b>2. 個別施設のデザイン方針</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ エリアごとの特徴の整理が必要</li> <li>・ 利用シーンを想定した地面の仕上げ（舗装or芝生等）や、高低差について検討が必要</li> </ul> <b>3. 緑のデザイン方針</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道1号～JR四日市駅までのクスノキ2列については、可能な限り残置</li> </ul>   |
| 全線の機能配置について                   | <b>1. 交通施設配置について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係各所と協議を行い、交通施設のバース数等の諸元の検討を進める<br/>→ (資料4. p.13～19)</li> </ul> <b>2. 広場機能配置について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市役所周辺の広場については、防災時の利用などを想定した比較的フォーマルな空間が良い</li> <li>・ 商工会議所前の広場については、経済活動のコアとなり都市の賑わいがにじみ出るような空間が良い</li> <li>・ アーバンスポーツのエリアは、商工会議所前の地下駐車場出入口付近にて小～中規模程度にて検討を進める</li> </ul> <b>3. バリアフリー動線・滞留空間の考え方について</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車動線検討と合わせて検討</li> <li>・ 市民公園前は極力車道側にバリアフリー動線を通し、歩道部と市民公園を一体的に活用できるように検討</li> </ul> |

### 3. 第6回～第8回デザインワーキンググループの報告

- ・ 下記に、第8回デザインWG（令和3年7月28日）の検討結果および意見概要について下記に示す
- ・ また、本調整会議にて提示する内容について赤字にて示す

表 第8回デザインWGの結果まとめ

| 検討項目                          | 検討結果および意見概要   |
|-------------------------------|---|
| <b>第8回デザインWG（令和3年7月28日開催）</b> |   |
| 中央通りのエリアデザインについて              | <p><b>1. デザインコンセプトとエリアデザインの構成</b><br/>           ・基本計画中間とりまとめに記載しているエリアデザインの考え方のブラッシュアップを行った<br/>           →（資料4. p.7,8）</p> <p><b>2. 各エリアにおける空間テーマと導入機能例</b><br/>           ・市民WS結果を踏まえた、各エリアにおける空間テーマと導入機能例を整理<br/>           →（資料4. p.9）</p> <p><b>3. 各エリアのデザイン方針について（グリーンインフラの配置イメージ）</b><br/>           ・クスノキの方針、特徴的な緑の設えイメージを整理<br/>           →（資料4. p.10）</p>  |
| 全線の機能配置について                   | <p><b>1. バリアフリー動線について</b><br/>           ・自転車動線の考え方、ランドスケープの考え方（舗装等）と合わせて検討を行う<br/>           ・近鉄四日市駅東側～国道1号については、歩道幅員も限られているため、自転車動線を設けず「押し歩き」区間とする<br/>           →（資料4. p.13～19、参考資料 p.5～11）<br/>           ※北側自転車動線については、引き続き検討、調整予定</p> <p><b>2. バリアフリー動線等を踏まえた舗装計画案について</b><br/>           ・各広場の使い方、ランドスケープの考え方と合わせ、今後継続して検討<br/>           →（資料4. p.13～19）</p> <p><b>3. 広場機能配置案</b><br/>           ・東海道歩行者広場については、可能な限り大きな面積を確保できるように検討<br/>           →（資料4. p.13～19）</p> |