

第 6 回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和3年10月17日（日）14：00～

場所：四日市商工会議所 3階大会議室

1 次第

1. 第 6 回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
2. 第 5 回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
3. 中央通りのエリアデザイン等の更新案
4. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）
5. 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 6 回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

資料 5：第 6 回中央通り再編関係者調整会議資料

第6回 中央通り再編関係者調整会議
出席者名簿

資料2

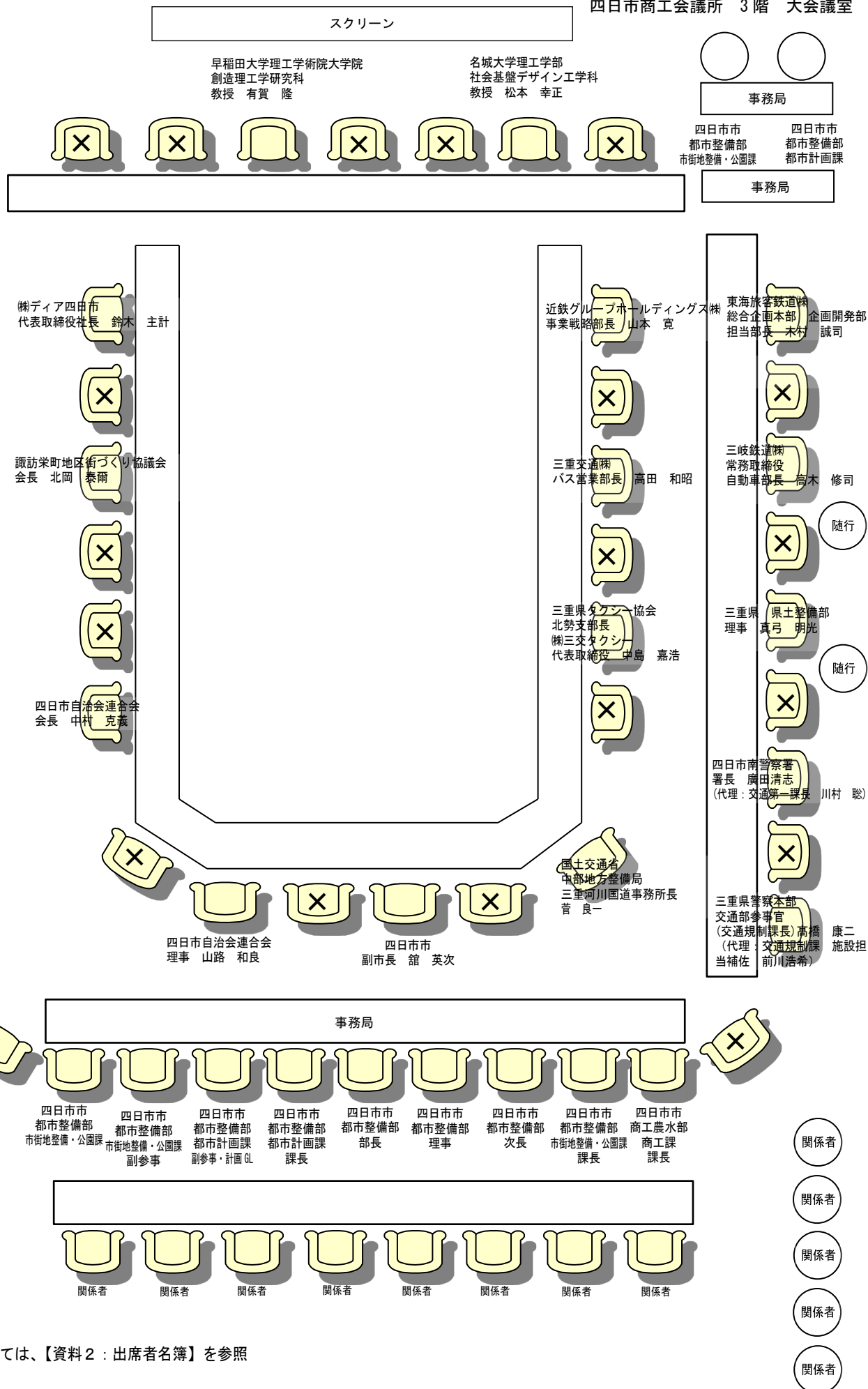
令和3年10月17日(日) 14:00～
四日市商工会議所3階大会議室

	区分	所 属	氏 名	出欠	現地/WEB	随 行
1	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	アリゲ 隆 (座長)	○	現地	
2		名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	アサヒ 松本 幸正	○	現地	
3		東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	ムラヤマ 顕人	○	WEB	
4	交通 関係者	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長	フセ 市施 トク彦	代理 施設部工務課 主査 神尾 守人	WEB	
5		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	○	現地	
6		三重交通(株) バス営業部長	タカダ 高田 和昭	○	現地	四日市営業所長 仲範和 乗合営業課長 阪部孝史 ※WEB
7		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	
8		三重県タクシー協会 北勢支部長 (株)三交タクシー 代表取締役	ナカシマ 中島 嘉浩	○	現地	
9		三重県バス協会 専務理事	アサキ 青木 周二	○	WEB	
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	ナカムラ 中村 克義	○	現地	
11		四日市自治会連合会 理事	ヤマジ 山路 和良	○	現地	
12		(株)近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	ハヤシ 速水 正明	○	現地	
13		諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	キタガキ 北岡 泰嗣	○	現地	
14		四日市駅西発展会 会長	タケモト 聰 直弘	○	現地	
15		四日市商工会議所 専務理事	スドウ 須藤 康夫	○	現地	
16		四日市観光協会 会長	ナカノ 生川 ノ 宜幹	代理 副会長 佐野 貴信	WEB	
17		(株)ディア四日市 代表取締役社長	スズキ 鈴木 圭計	○	現地	
18		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 ヒロシ 寛	○	現地	
19		近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	ナカノ 中野 ミツノ 光典	○	WEB	
20	株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 営業部長	コウロキ 興格 タカヒサ 貴尚	○	現地	ICTソリューション推進 室 課長 山本龍太郎	
21	行政	四日市南警察署 署長	ヒロタ 廣田 キョウシ 清志	代理 交通第一課長 川村聡	現地	
22		国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	ミナミ 菅 リョウイチ 良一	○	現地	計画課 課長 村松 道康 調査係長 大川 武巳 ※WEB
23		三重県 県土整備部 理事	マユミ 真弓 アサキツ 明光	○	現地	都市政策課 主幹兼係長 谷口 嘉範
24		四日市市 副市長	タケ 館 エイジ 英次	○	現地	
25	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)	タカハシ 高橋 コウジ 康二	代理 交通規制課 施設担当補佐 前川浩希	現地	
26		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	オオタ 太田 ヒロユキ 裕之	○	WEB	
27		国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	タケ 武田 マサアキ 正昭	○	WEB	
28		国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	オオサキ 大西 ショウヘイ 青平	代理 道路部 道路計画課 課長補佐 杉崎 光広	WEB	
29		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 マコト 信	欠席		
30		国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	シラキ 白木 コウジ 広治	代理 首席運輸企画専門官 鈴木 博行	現地	
事務局		四日市市 都市整備部 都市計画課	課長 伊藤 準紫			
		四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課	課長 村田 孝幸			
		四日市市 商工農水部 商工課	課長 栗 昌洋			

第6回中央通り再編関係者調整会議 席次表

令和3年10月17日(日) 14:00~

四日市商工会議所 3階 大会議室



※WEB 参加者については、【資料 2：出席者名簿】を参照

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第6回検討部会資料

令和3年9月20日

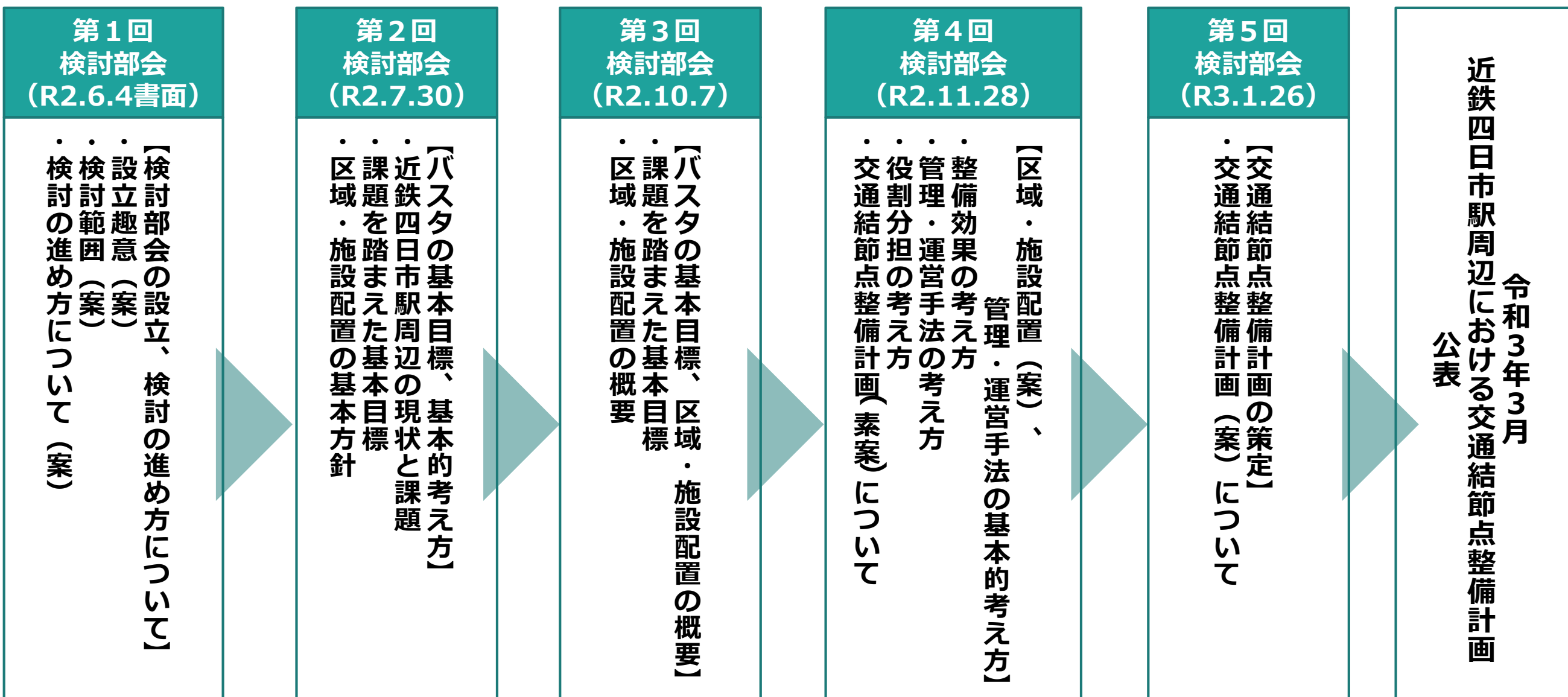
目次

1. これまでの経緯	02	4. 賑わい機能	25
(1) バスタ検討部会の検討経緯	02	5. 運営手法	26
(2) 四日市バスタの基本目標	03	(1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・	
(3) 四日市バスタの施設配置方針	05	事業範囲の抽出	26
(4) 管理・運営手法の考え方	10	6. 今後の進め方について	30
2. 今年度の検討内容	11		
(1) 検討の流れ	11		
(2) サウンディング調査概要	12		
3. ターミナル機能	14		
(1) 四日市バスターミナルの基本機能	14		
(2) スマートバスタ	16		
(3) 情報提供	17		
(4) 防災機能	20		

1. これまでの経緯

(1) バスタ検討部会の検討経緯

- ◆ 令和2年6月から、5回の「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を開催し検討を推進。
- ◆ 令和3年3月に、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定。



検討委員会の構成

- 学識者 : 松本幸正教授(名城大学) 【部会長】
有賀隆教授(早稲田大学)
- 交通関係者 : 近鉄グループホールディングス(株)、近畿日本鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、
三重県タクシー協会、三重県バス協会、(株)ディア四日市
- 行政 : 四日市南警察署、三重県警察本部、国土交通省中部地方整備局建政部、
国土交通省中部地方整備局道路部、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、
国土交通省中部運輸局交通政策部、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、
三重県県土整備部(道路整備)、三重県県土整備部(都市政策)、四日市市

1. これまでの経緯

(2)四日市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

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

防災機能の強化

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

新たなモビリティや交通サービスとの連携

1. これまでの経緯

(2)四日市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が目指す都市空間デザインとの調和を図る基本目標の設定。

四日市バスタ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

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

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

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

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

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

防災機能の強化

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

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

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

新たなモビリティや交通サービスとの連携

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

1. これまでの経緯

(3)四日市バスターミナルの施設配置方針 ～ターミナルの配置方針～

1)ターミナルの計画方針

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

2)ターミナルの基本条件

①整備エリア

- ◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に則り、近鉄四日市駅東側の中央通りに設定。

②法的規制

- ◆ バスターミナル区域は道路法の「特定車両停留施設」に指定。

③車両動線

- ◆ バスターミナル区域はバス・タクシーのみ入構可能。
- ◆ ターミナル内の車路を左回りの一方通行にすることで、待合広場を1箇所を集約させ、効率的な施設配置を図る。
- ◆ 国道1号方面からは、中央の交差点を右折して進入。
- ◆ 中央通り西側からは、中央の交差点を左折して進入。

④歩行者動線

- ◆ 近鉄四日市駅から歩行者デッキで直結
- ◆ 駅周辺の回遊性を持たせるため、横断施設を設置

3)計画諸元

- ◆ 近鉄四日市駅前を発着するバスの便数は、**発車446台/日、到着432台/日**。

表 ターミナル計画諸元

箇所	項目	内容
周辺道路 諸元	国道1号	交通量 : 約 27,300台/日 (H27センサス) 道路種別 : 第4種第1級 設計速度 : 60km/h (規制速度 : 50km/h) 車線数 : 6
	中央通り (市道)	交通量 : 約 21,000台/日 (H28交通量調査より推定) 道路種別 : 第4種第1級 設計速度 : 40km/h (規制速度 : 40km/h) 車線数 : 4
ターミナル 諸元	バス 路線数	路線バス : 24路線 スクールバス : 3路線 その他、高速バス、契約バスが発着
	バス便数	路線バス : 発車446台/日、到着432台/日 (2020.7時刻表) 高速バス : 発車40台/日、到着39台/日 (2019.7時刻表)
	バース数	バス : 13バース (必要数11 + 予備2) バスサービス時間 : 10分 タクシープール : 10台程度
	車路幅員	4.0m (バス発着時の車両軌跡により必要な幅員を設定)
	信号制御	あり (入口・出口)
	横断歩道	あり (歩行者動線ネットワークを勘案して配置)
	面積	約 7,000m ²

※機能・施設・規模算定は現段階での検討案

1. これまでの経緯

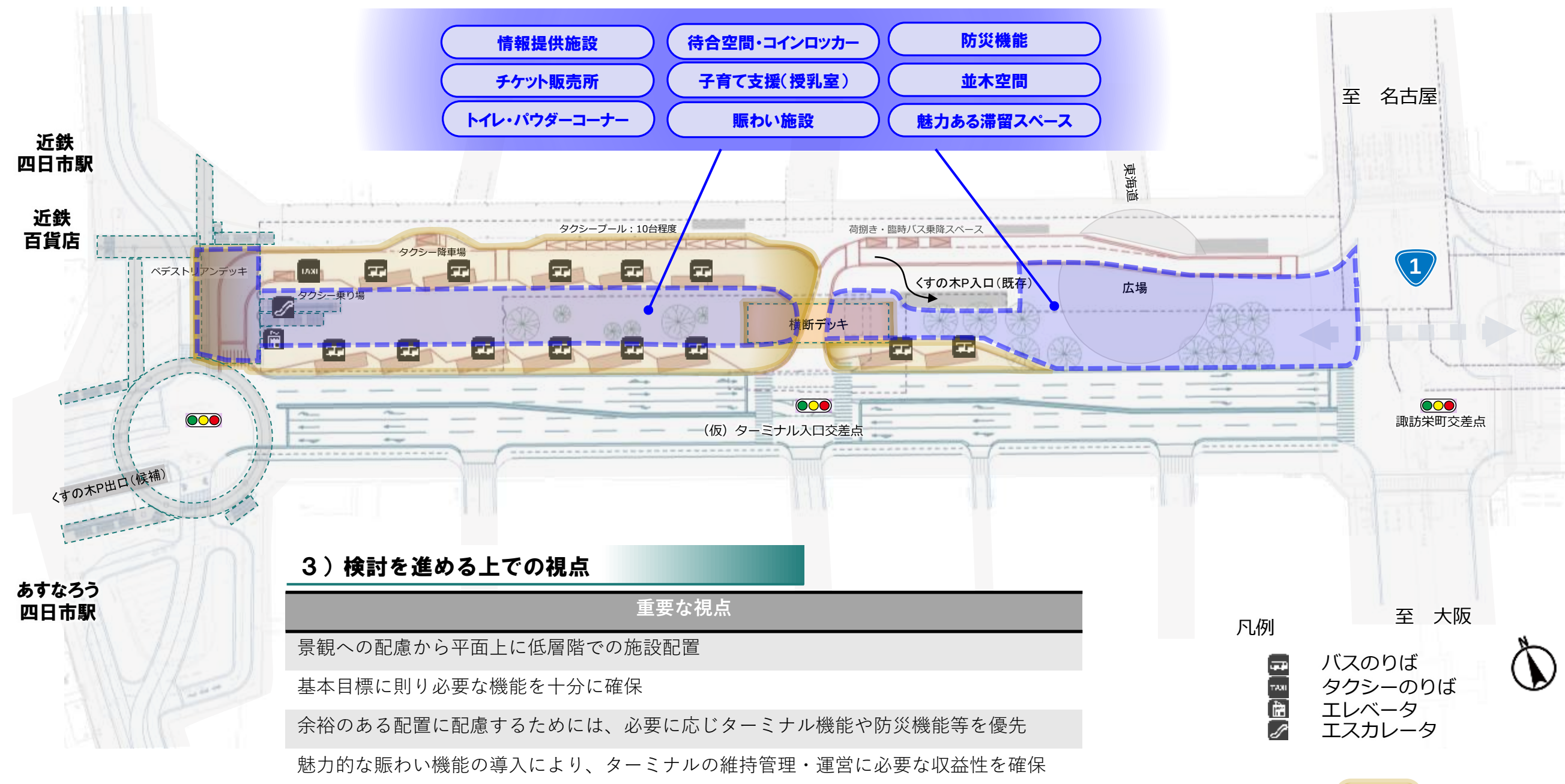
(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

1) 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。

2) 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。



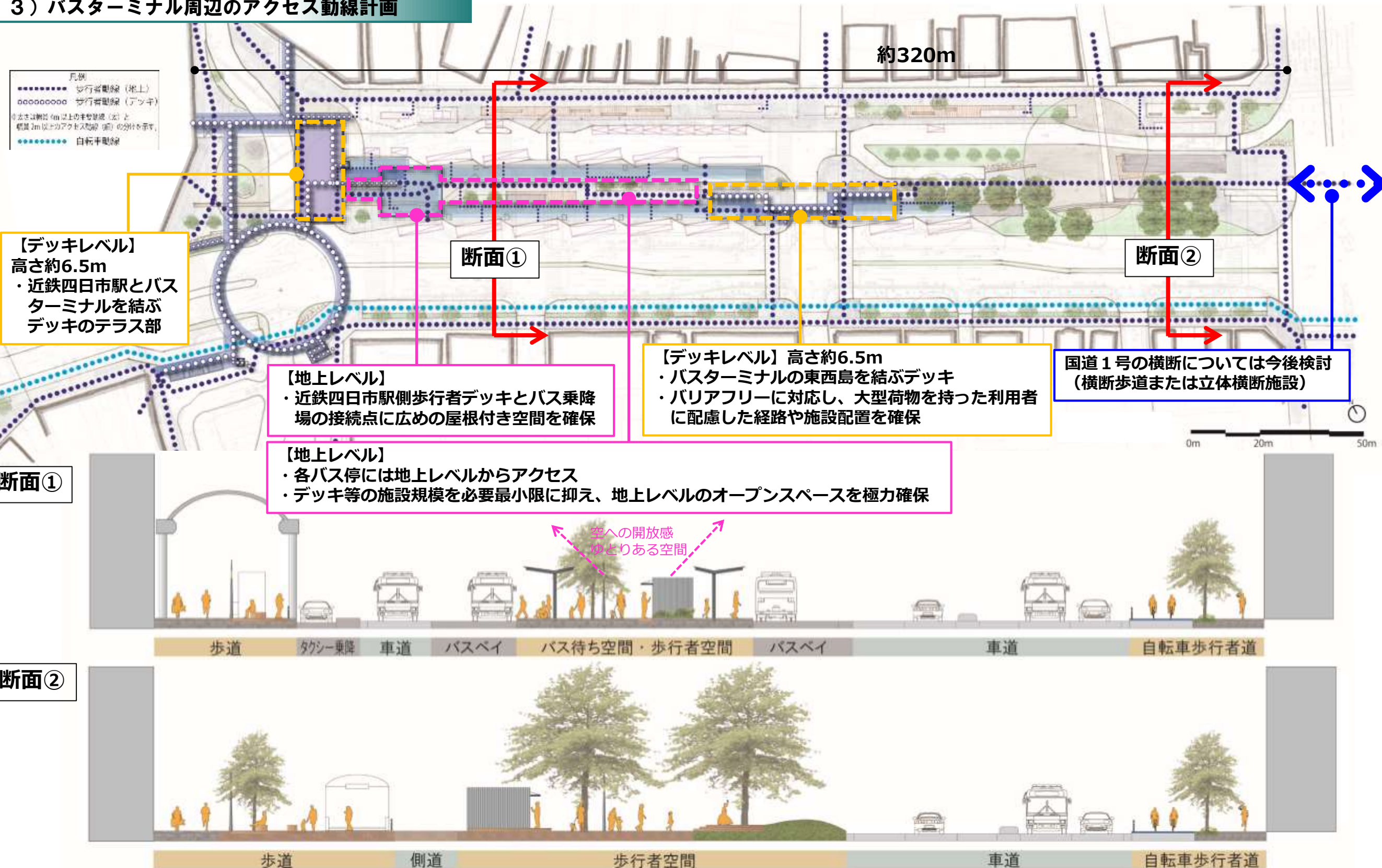
※平面図、断面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

※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

1. これまでの経緯

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

3) バスターミナル周辺のアクセス動線計画



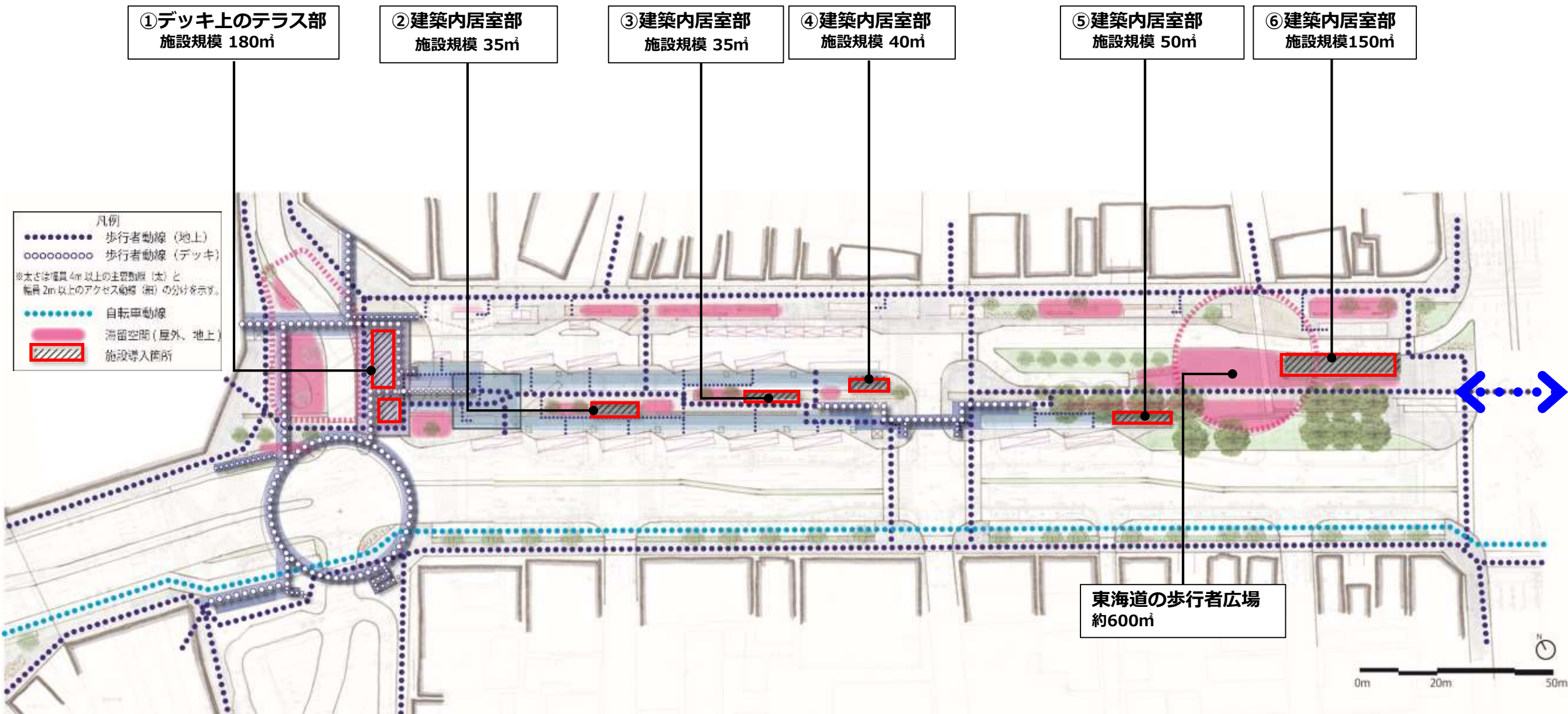
※平面図、断面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

1. これまでの経緯

(3)四日市バスターミナルの施設配置方針

4) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」

- ◆ 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。



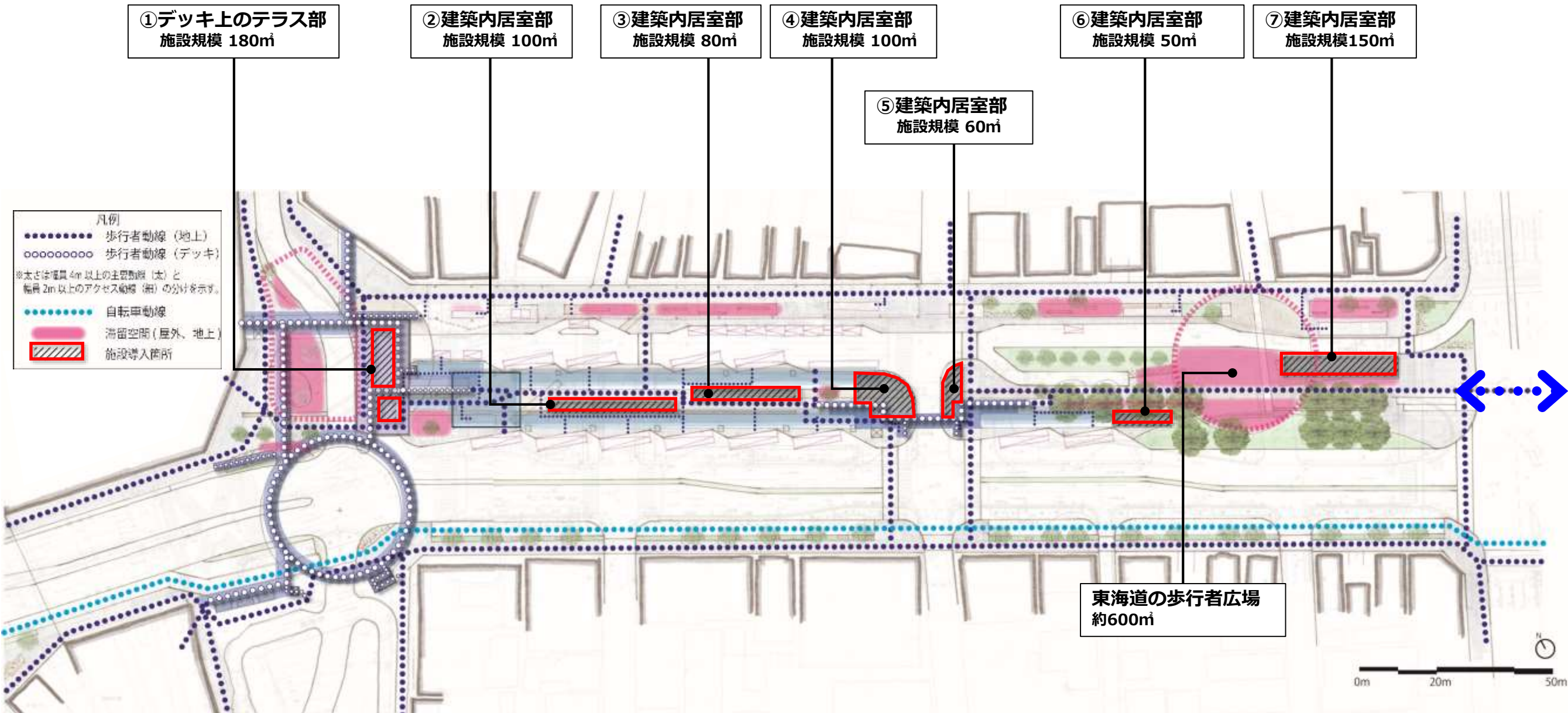
※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

1. これまでの経緯

(3)四日市バスターミナルの施設配置方針

4) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

- ◆ 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。
- ◆ 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。

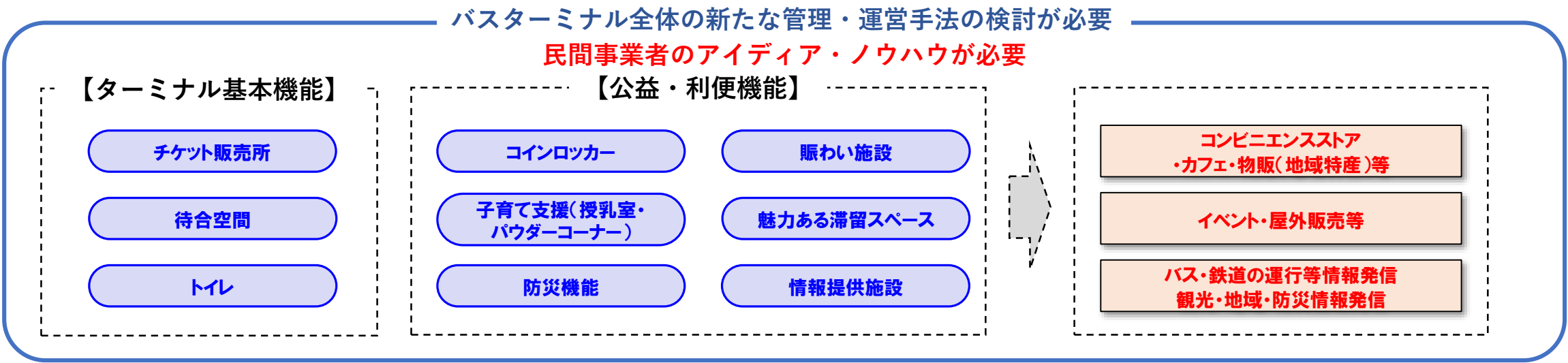


※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

1. これまでの経緯

(4)管理・運営手法の考え方

- ◆ 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
【ターミナル会社】 道路管理者 ← 兼用工作物協定 → 民間事業者 占有許可 ↓ ↑ 占有料 テナント 利用契約 ↓ ↑ 利用料金 バス事業者等	【ターミナル会社】 道路管理者 ← コンセッション契約 → 民間事業者 占有許可とみなされる テナント 多様な収入 テナント契約 テナント料 利用契約 ↓ ↑ 利用料金 バス事業者等
- 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）は占有で実施されるため、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）により占有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。

- 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）は占有で実施されるため、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。

2. 今年度の検討内容

(2) サウンディング調査概要

1. 目的

- ◆ 民間事業者へのマーケットサウンディング調査により事業内容・事業範囲や事業方式・事業条件等を調査し、官民役割分担や事業方式の参考とする。
- ◆ 過年度検討したバスターミナル整備計画をもとに、事業内容・事業範囲・事業方式は限定せずに自由な意見を求める。
- ◆ 得られた意見をもとに、事業内容・事業方式・事業範囲を抽出し、今後詳細な条件検討に向けた基礎的な条件を絞り込む。

2. 調査の概要

(1) 調査対象・調査方法

- ◆ 調査の効率性・確実性を確保した指名型調査及び、多様な意見収集と公平性・透明性の確保のため公募型調査を実施。併せて関連する業界団体を通じた周知を行った。

調査方法	対象数	概 要
指名型	40社	本事業への関与が期待される 交通事業者 、官民連携事業経験のある 商業事業者、建設事業者（大手・中堅・地元）、建物維持管理事業者 を選定。
団体周知型	9 団体	業界団体＊に対して、会員企業への周知を依頼
公募型	—	ホームページ上で資料を公開し、意見・提案を公募

(2) 調査期間 令和3年8月10日～9月1日

(3) 調査内容

調査内容	
①事業内容・事業範囲について ➢ 参画が可能な施設について ・ ターミナル施設（バスターミナル施設,情報提供施設,防災施設）、賑わい施設（物品販売店舗,飲食店,屋外スペース活用）等 ➢ 参画が可能な内容について ・ 「設計・建設」、「運営」、「建物等維持管理」、「施設所有」 ➢ 参画が可能な範囲について	②事業方式について ➢ 参画可能な事業方式（PFI方式,コンセッション方式,管理協定等） ➢ 独立採算について（独立採算・サービス購入型・混合型等） ③事業収支について ➢ 事業収入、年間の運営・維持管理費、初期投資額 ④事業条件について ➢ 参加形態、事業期間 ⑤その他の自由意見について ➢ 利用者数、参画意向等、新たな活用のアイデア

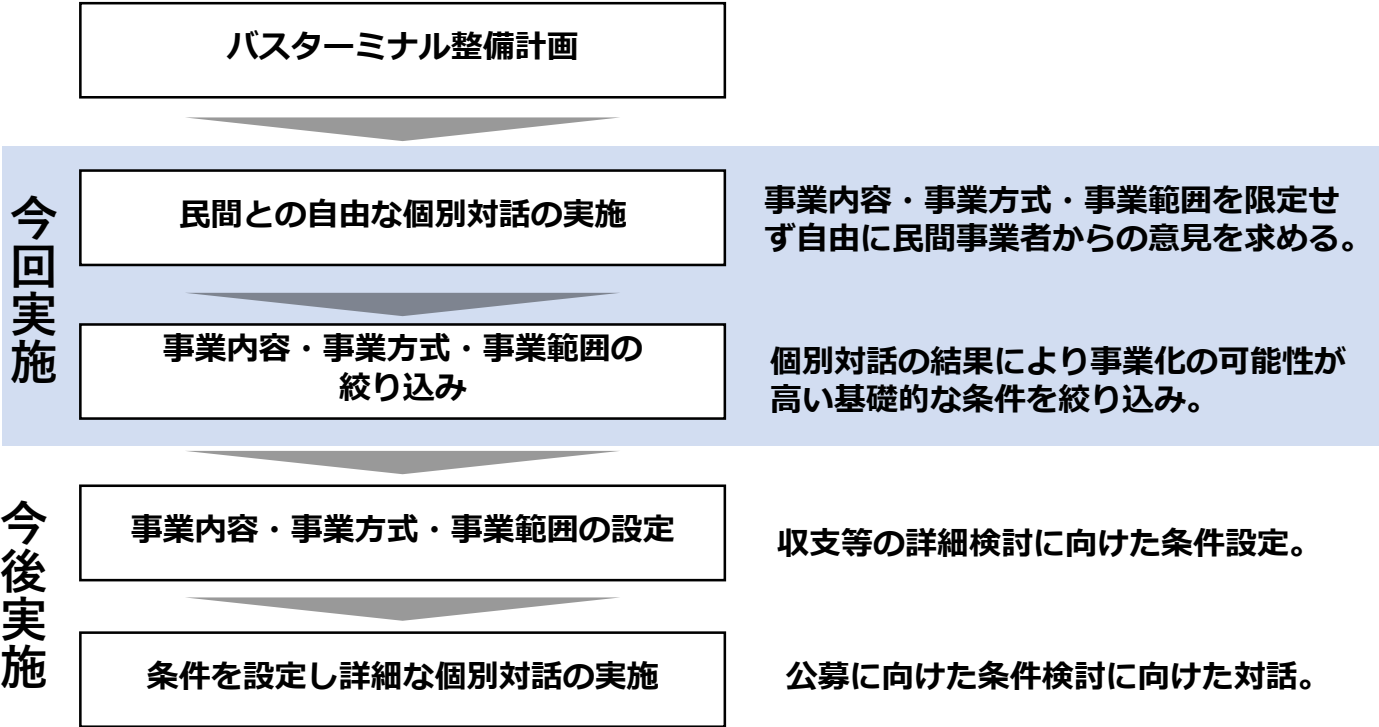


図 検討フロー（基礎的な条件の抽出）

＜*周知に協力いただいた業界団体＞

- ・ (公社)三重県バス協会
- ・ (一社)三重県建設業協会
- ・ 三重県商工会議所連合会
- ・ (一社)不動産協会
- ・ 四日市商工会議所
- ・ (一社)日本建設業連合会中部支部
- ・ 中部経済同友会
- ・ (特非)日本PFI・PPP協会
- ・ (一社)中部経済連合会

2. 今年度の検討内容

(2) サウンディング調査概要

(3) 事業方式の選択

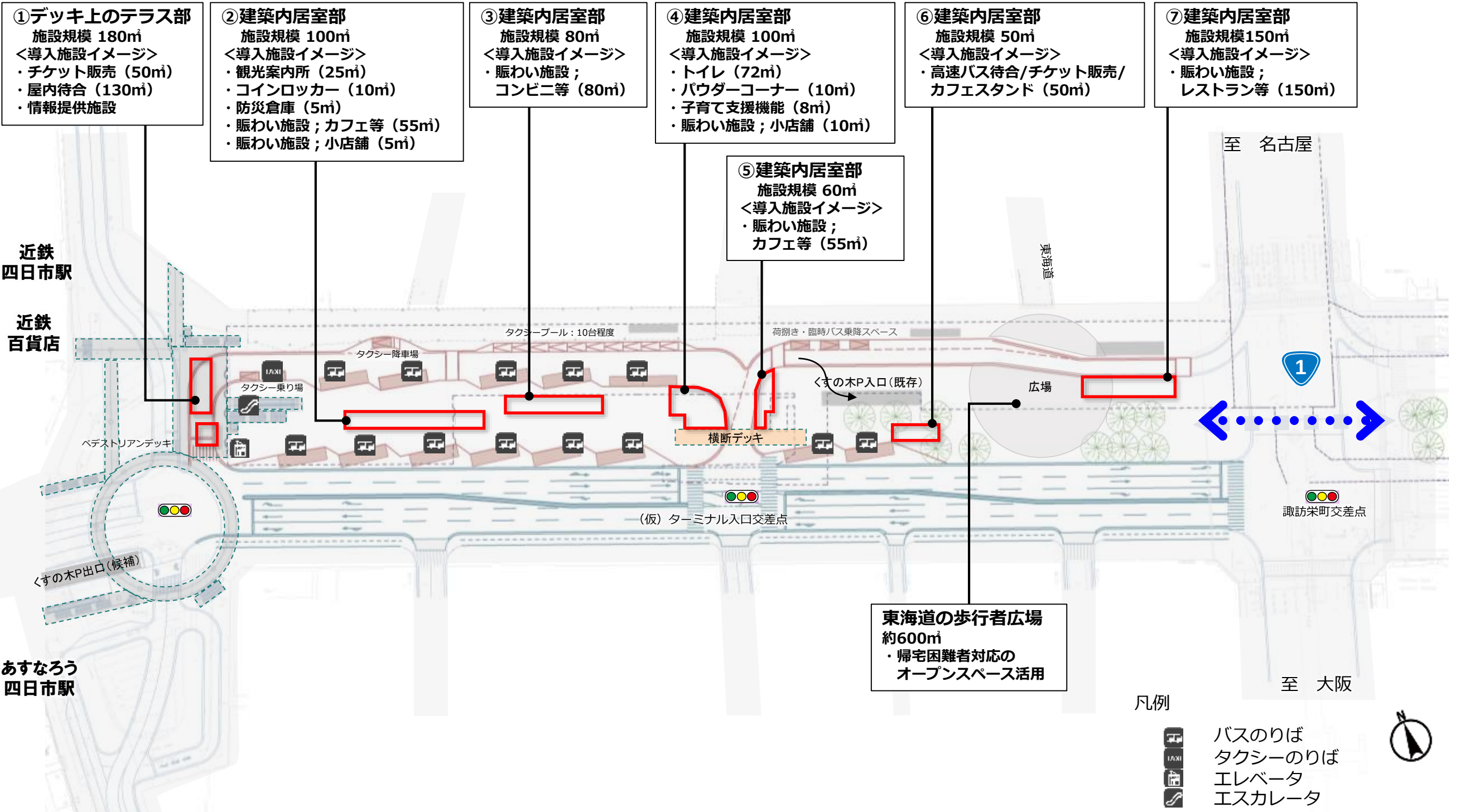
◆ 下記のA~Dの管理・運営のイメージについて、コンセッション・PFI等の具体的な事業方式及を例示し、採算性に関する考え方も含め任意に選択できるようにした。

	管理・運営のイメージ（案）	事業方式（例）	方針・ 基盤整備 (デッキ・車路等)	設計・ 建設	建物所有 (事業期間中)	管理・運営 (バスターミナル)	付帯事業 (賑わい)	
A	デッキ ターミナル運営 賑わい施設 ターミナル施設 ターミナルエリア 複数テナント誘致 賑わい施設 施設検討エリア 賑わい空間（屋外） - 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も活用し区域全体の管理・運営を実施。 - 施設整備から運営まで民間の創意工夫で全体的な運営・建設が可能。但し、建物所有に対し民間の負担あり。	設計・建設を含めた民活導入	PFI(BOT) 又は PFI(BOT) + 民間付帯事業 (賑わい)	公共	民間 【PFI】 (サービス購入型) ※民間付帯事業除く	民間 (ターミナル+賑わい)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
B	デッキ ターミナル運営 賑わい施設 ターミナル施設 ターミナルエリア 賑わい施設 施設検討エリア 賑わい空間（屋外） - 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、その収益も活用し管理・運営を実施。 - 賑わい施設の整備も含め、民間での創意工夫により全体的な運営が可能。		PFI(BTO(ターミナル) +BOT(賑わい)) 又は PFI(BTO(ターミナル)) + 民間付帯事業 (賑わい)	公共	民間 【PFI】 (サービス購入型) ※民間付帯事業除く	民間 (賑わい) 公共 (ターミナル)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
C	デッキ ターミナル運営 賑わい施設 ターミナル施設 ターミナルエリア 賑わい施設 施設検討エリア 賑わい空間（屋外） - 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、その収益も活用し管理・運営を実施。 - 管理・運営事業に特化し、民間での創意工夫によりターミナル全体の運営が可能。		PFI(BTO) 又は PFI(新設 + コンセッション)	公共	民間 【PFI】 (サービス購入型)	公共 (ターミナル+賑わい)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
D	デッキ ターミナル施設 ターミナルエリア 賑わい施設 施設検討エリア 賑わい空間（屋外） - 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。 - 民間事業は限定的だが、小規模でリスクが少ない範囲で参画が可能。施設全体の維持管理はサービス購入型として公共が負担。	管理・運営・維持管理への民活導入	管理協定 業務委託 + 使用許可	公共	公共 【従来型】	公共 (ターミナル+賑わい)	公共 (従来型)	民間 (独立採算)

3. ターミナル機能

(1) 四日市バスターミナルの基本機能

- ◆ 昨年度議論した「施設最大案」をベースに、基本機能の配置案を示す。
- ◆ 次項以降のスマートバスタ・情報提供機能・防災機能・賑わい施設検討を踏まえ、民間意向も参考としたうえで詳細な施設配置・規模を今後検討する。



※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. ターミナル機能

(1)四日市バスターミナルの基本機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（路線バス便数は平日に発車446台/日、到着432台/日が発着）（近鉄四日市駅乗降客数は48,472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。 （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 バス乗降客数からサービスエリア基準等を参考に設定
	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	バス乗降客数からサービスエリア基準等を用い設定
	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  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	女性用トイレの個室数の半数程度とする。 （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㎡ （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、 R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性があります。

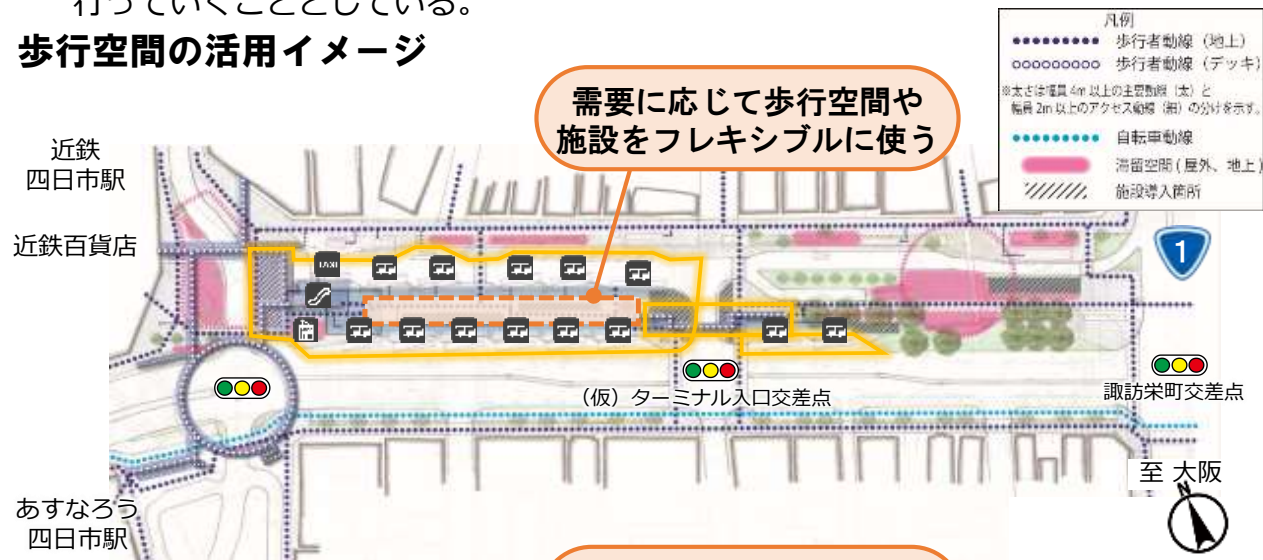
3. ターミナル機能

(2)スマートバスタ(バスターミナルの高出利用)

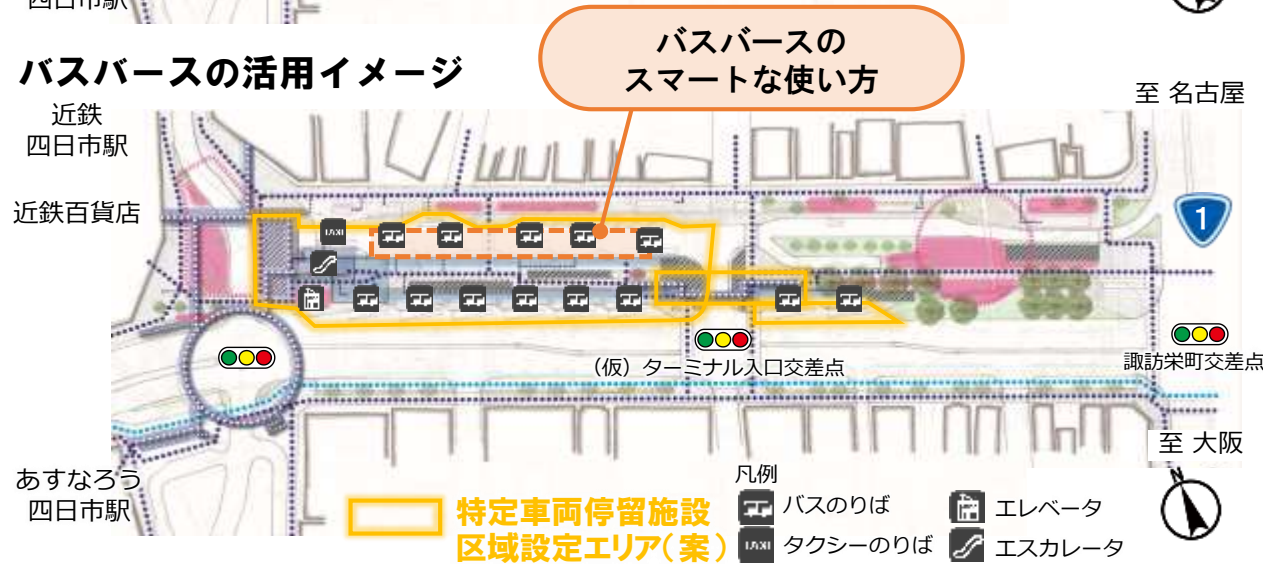
1)整備計画でのバスターミナルの活用イメージ

- ◆ 整備計画では、バスターミナルの歩行空間、バスバースについて高次的に活用を行っていくこととしている。

歩行空間の活用イメージ



バスバースの活用イメージ



ターミナル内の空間をフレキシブルに活用するイメージ



出典：2040、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～
国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP

2)バスターミナル活用に関する民間の主な意見

- ◆ 市場調査の中で民間からは、歩行空間は物販・イベントスペース、情報提供の場としての活用等、バスバースは物販車の停車スペースとしての活用等の意向が挙げられている。

区分	市場調査での主な意見
歩行空間の活用に係る内容	● 物販スペースとして活用 ● 飲食スペース、休憩の場として活用 ● イベントスペースとして活用 ● 観光、自然・文化等の情報提供の場として活用 ● 混雑時間帯以外等に歩行空間を多目的に活用
バスバースの活用に係る内容	● 多様な交通手段の発着場所として活用 ● 物販車の停車スペースとして活用 ● 公共交通の利用方法の周知に繋がるような取組の実施 ● 情報通信技術の高度化に対応した整備 ● 混雑時間帯以外等にバスバースを多目的に活用
その他	● 利用者動向の施設運用への反映 ● 複数の交通手段間の乗換の利便性を向上させる取組の実施

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点（バスターミナル）
運営に関するサウンディング型市場調査

3)今後の検討事項

- ◆ バスターミナルの高出利用に向けて主には以下の事項について検討を進める。
 - ① 季節別、日別、時間帯別等のバスターミナルの利用状況等を踏まえて、歩行空間の高出利用が可能な期間、時間帯等を整理する。
⇒歩行空間は、バスターミナルの運営を担っていただく民間事業者の提案にもとづいて活用するものとし、バスターミナルの運営開始時には、歩行空間の高出利用が可能となるよう参加事業者を募るための公募要件等を検討する。
 - ② バスバースの活用に向けてバスターミナル内に乗入可能な車両の明確化等、活用にあたっての技術的、制度的な課題等を整理する。
⇒バスバースは、バスターミナル運営開始後に課題がクリアされた後、中長期的には民間事業者の提案内容にもとづいて活用するものとし、適切な段階で必要機能を求めることを検討する。
 - ③ バスターミナルの高出利用によって乗入交通事業者、乗降客等の中で特定の者に不便が生じないように配慮する。

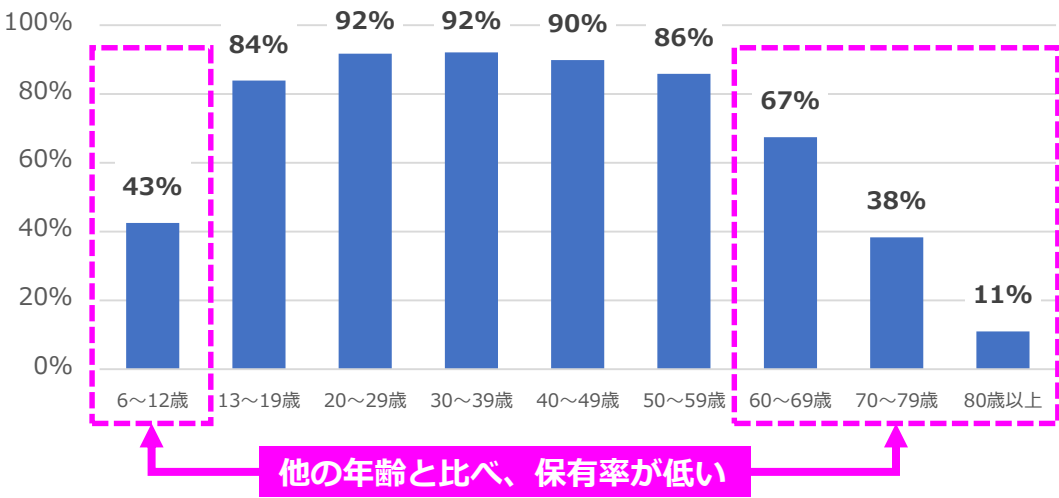
3. ターミナル機能

(3) 情報提供

1) 情報提供施設の目指す姿

- ◆ 高度なデジタルツールであるスマートフォンが普及し、生活インフラとして定着。
- ◆ 近年、情報提供については、動的情報により効率化で、よりパーソナライズされた多くの情報量による情報提供の高度化が進展。
- ◆ 四日市バスターミナルにおける情報提供施設については、中央通り再編関係者調整会議や四日市スマートリージョン・コア推進協議会等と連携を図りながら、デジタルサイネージや電子ペーパー、デジタル案内（AR）等のICT技術を用いた情報提供の活用を目指す。
- ◆ しかし、スマートフォン保有者は、年齢により偏りがあるため、現状デジタルとアナログを両立した情報提供が必要。

＜年齢別スマートフォンの個人保有率＞



出典：令和2年通信利用動向調査（総務省）



アナログ



バス停



案内サイン



エリアマップ



デジタルサイネージや電子ペーパー等によるバス停やエリアマップのイメージ

出典：Corning Incorporated (<https://www.youtube.com/watch?v=f4OwYoykYDU>)



デジタル案内やスマホアプリ（AR）等による多言語の道・まち案内

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（国土交通省）

デジタル

3. ターミナル機能

(3) 情報提供

2) 情報提供内容

- ◆ 情報提供施設については、四日市市のサイン計画や中央通り再編関係者調整会議等と連携を図りながら決定する。
- ◆ 四日市バスターミナルの基本目標を達成するために必要となる情報提供施設は以下の通りである。
- ◆ 時々刻々と変化する動的情報については、デジタルサイネージを用いて情報を発信。

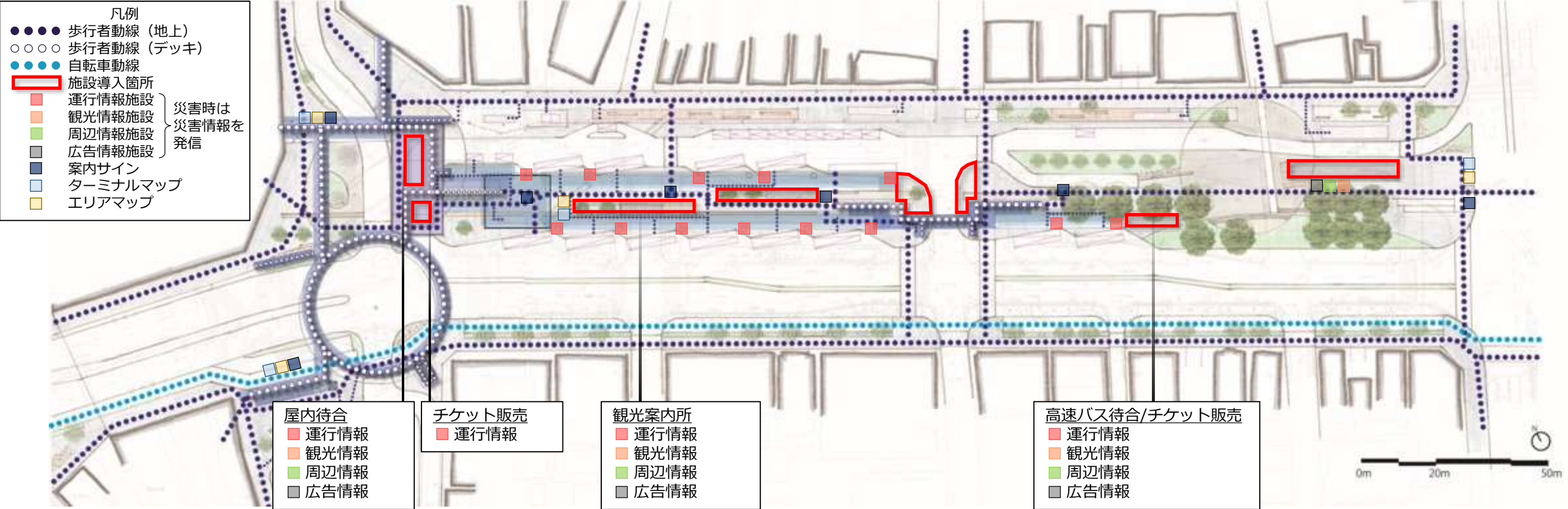
四日市バスターミナルの基本目標		目標達成に必要な 情報提供	情報提供媒体	設置場所	イメージ
バス停の集約・スマート化 による交通結節機能の強化	○乗り場の集約化による公共交通の利用促進 ○北勢地域の一大広域交通拠点化 ○将来的な新モビリティ乗り入れ ○ デジタル化によるスマートバスタの構築	運行情報（多言語化） ・時刻表 [静的情報] ・路線図 [静的情報] ・乗り場地図 [静的情報] ・遅延情報 [動的情報] ・出発時刻情報 [動的情報]	・看板もしくは デジタル表示	・バス停 ・チケット販売所 ・待合空間（屋内）	 三重交通(株)
歩行者の円滑な移動・乗換 を支援する交通拠点の整備	○シームレスな乗換の実現 ○バリアフリーな交通拠点の整備 ○ 分かりやすい案内の充実 ○運行効率に配慮したバス停配置 ○天候等に左右されない快適な待合空間	案内情報（多言語化） ・案内サイン [静的情報] ・ターミナルマップ [静的情報] ・エリアマップ [静的情報]	・看板	・動線の分岐点	 出典：CITY ID (http://www.cityid.com/processes/design/)
並木空間の再編による 魅力あるスペースの創造	○シビックプライドを醸成する絵になる景観 ○歩行者優先の回遊・滞留空間の確保 ○市民活動のフィールドとなる空間の確保				
駅周辺と一体となった 賑わい・歩行空間の創出	○玄関口として高質で魅力的な都心空間 ○「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性 ○楽しい・居心地の良い待合空間の実現 ○ 総合インフォメーション機能の充実 ○空間の高次利用による賑わいの創出	観光情報 [動的情報] 周辺情報 [動的情報] 広告情報 [動的情報]	・デジタルサイネージ	・待合空間（屋内・屋外） ・観光案内所	 出典：Corning Incorporated (https://www.youtube.com/watch?v=f4OwYoykYDU)
防災機能の強化	○帰宅困難者の受入れ拠点として活用 ○防災物資の備蓄機能 ○ 災害発生時の効果的な情報提供機能	災害時の情報（多言語化） ・災害情報 [動的情報] ・交通機関運行情報 [動的情報] ・避難場所への案内 [動的情報] ・周辺防災施設情報の提供 [動的情報] ・代替輸送の案内 [動的情報]	・デジタルサイネージ	・デジタルサイネージを設置した全ての場所	 東京都
新たなモビリティや 交通サービスとの連携	○将来的な新モビリティ導入への対応 ○MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上 ○ ICTなどを用いた高度なサービスの提供	・四日市スマートリージョン・コア推進協議会と連携			

3. ターミナル機能

(3)情報提供

3) 情報提供施設の設置箇所(案)

- 歩行者の動線を考慮し、情報提供施設を以下の通り配置。
- 情報提供施設の配置についても、四日市市のサイン計画や中央通り再編関係者調整会議等と連携を図りながら決定する。



※P12に示す基本機能の配置案より、情報提供施設が必要な施設を抽出

※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
※今後、周辺の案内機能と連携を図りながら、詳細な配置や形状を検討する

情報提供施設		設置の考え方
運行情報	時刻表 [静的情報] 路線図 [静的情報] 乗り場地図 [静的情報] 遅延情報 [動的情報] 出発時刻情報 [動的情報]	バス利用者が集まるバス停に設置 チケット販売所やバスの待合施設、観光案内所等の運行情報が必要な箇所に設置。
	案内サイン [静的情報]	歩行者動線の分岐点に設置
案内情報	ターミナルマップ [静的情報] エリアマップ [静的情報]	東西の入口となる場所（近鉄四日市駅と接続するデッキ部、バスターミナル入口、国道1号交差点付近）に設置
	観光情報 [動的情報] 周辺情報 [動的情報] 広告情報 [動的情報]	人々が集まる場所（広場、待合、観光案内所）に設置

3. ターミナル機能

(4)防災機能

1) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災時の対応について

- ◆四日市市では、被災時に多くの避難者が想定され、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定。
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、屋外の施設であるとともに、公共交通機関の運行を担う場所であるため、施設特性上、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。
- ◆今後、近鉄四日市バスターミナルを指定緊急避難場所として位置付けるかについて、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。

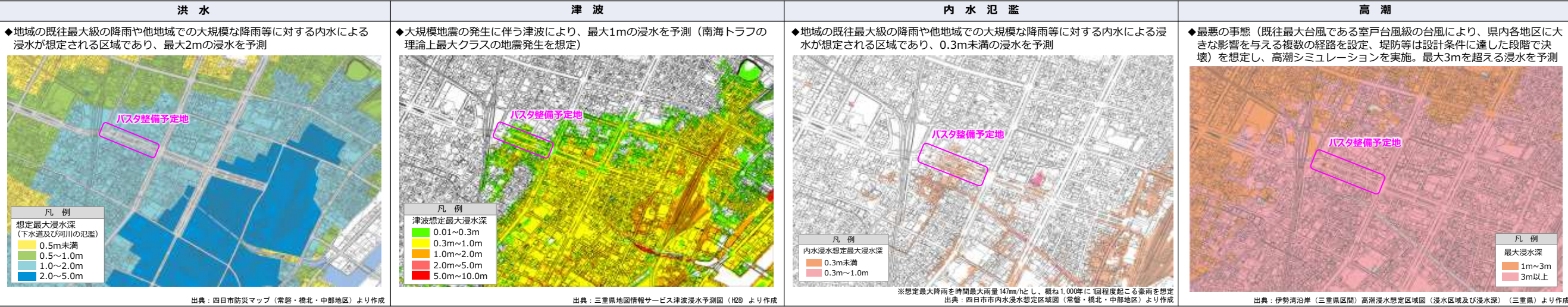
<指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定>

種別	概 要
指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ
緊急避難所（その他の避難場所）	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定

2) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理

- ◆近鉄四日市駅バスターミナルが、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討。
 - ①洪水・津波・内水氾濫・高潮：浸水想定等から施設用地内での滞在は困難。近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への避難誘導
 - ②地震・大規模な火災：指定緊急避難場所と同等の施設として活用（以降、一時緊急避難場所）
 - ③土砂災害：バス等の運行を維持しつつ、災害等の情報を提供（近鉄四日市駅バスターミナルは、上記災害の対象エリア外）

対 応	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル	
	災害種別	指 定 基 準	平地部	デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側 2階相当）
①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	×	△（浸水深2m未満想定）
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×
	内水氾濫	内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	×	×
	高潮	富洲原、富田、羽津、橋北、塩浜、楠地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×
②	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（オープンスペース）	○（オープンスペース）
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース	○（オープンスペース）	○（オープンスペース）
③	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（区域外）	○（区域外）



3. ターミナル機能

(4)防災機能

3) 近鉄四日市駅バスターミナルにて想定する災害と対応方針の整理

◆近鉄四日市駅バスターミナルにおいて想定災害別に対応方針および求められる防災機能を整理。

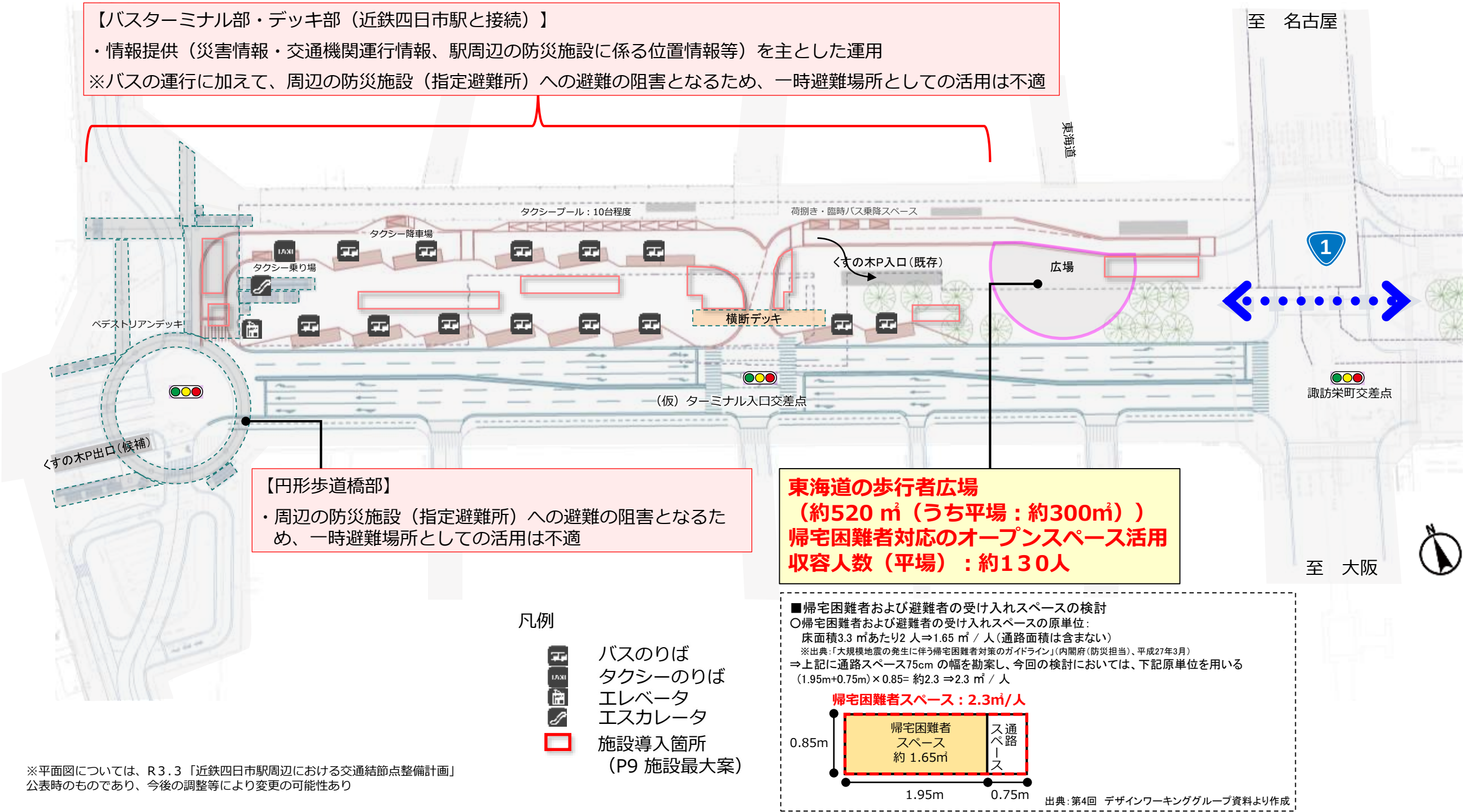
想定する災害	対応方針	求められる防災機能		
①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ※近鉄四日市駅バスターミナルは、浸水区域に含まれる	【発災当日】 ・災害警戒レベルに応じて、バスの運行等を停止 ・災害警戒レベルに応じて、近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への早急な避難誘導を実施	○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、 駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供 することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
		○近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導	退避経路	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
	【発災翌日～数日後を想定】 ・帰宅や周辺避難所等へのバスによるピストン輸送の実施 ※浸水解消後、バス運行が担える状況へ移行した段階で実施（近鉄四日市駅バスターミナルの浸水被害が小さく、道路の交通機能が回復）	○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	鉄道等の代替輸送	・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
		○周辺避難地域の避難所間の人の移動を支援（避難所の収容人数の平準化、自宅近くの避難所への移動などを想定）		※四日市市、交通事業者とも調整を行い、JR 四日市駅駅前広場とも連携した一体的な検討が必要（帰宅困難者の輸送・避難所間の移動や、輸送方面（愛知県方面・津市方面）での機能分担など）
②地震、大規模な火事	【発災当日】 ・災害警戒レベルに応じて、バス等の運行停止を検討 ・施設利用者や周辺の帰宅困難者の一時緊急避難場所	○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、 駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供 することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
		○帰宅困難者等の一時緊急避難場所	退避経路	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
			一時緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復までの待機場所
	【発災翌日～数日後を想定】 ・帰宅や周辺避難所等へのバスによるピストン輸送の実施 ※発災後、バス運行が担える状況へ移行した段階で実施（近鉄四日市駅バスターミナルの被災規模が小さく、発災後の道路啓開が完了）	○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能	備蓄倉庫	・災害時に備えた備蓄品の保管
		○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 ○周辺避難地域の避難所間の人の移動を支援（避難所の収容人数の平準化、自宅近くの避難所への移動などを想定）	鉄道等の代替輸送	・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 ※四日市市、交通事業者とも調整を行い、JR 四日市駅駅前広場とも連携した一体的な検討が必要（帰宅困難者の輸送・避難所間の移動や、輸送方面（愛知県方面・津市方面）での機能分担など）
③土砂災害 ※近鉄四日市駅バスターミナルは、災害対象エリア外	【発災当日】 ・バスの運行を維持しつつ、災害等の情報を提供	○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・災害情報・交通機関運行情報等を提供

3. ターミナル機能

(4)防災機能

3) 一時緊急避難場所としての活用【想定される災害：地震、大規模な火事】

- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、一時緊急避難場所として、約130人程度の受け入れが可能であると試算。
- ◆一時緊急避難場所としての活用に向け、帰宅困難者等の受入れ時間や、受入れ人数を超えた帰宅困難者等に対する周辺の指定緊急避難場所への避難誘導の方法など、三重県・四日市市との調整が必要。



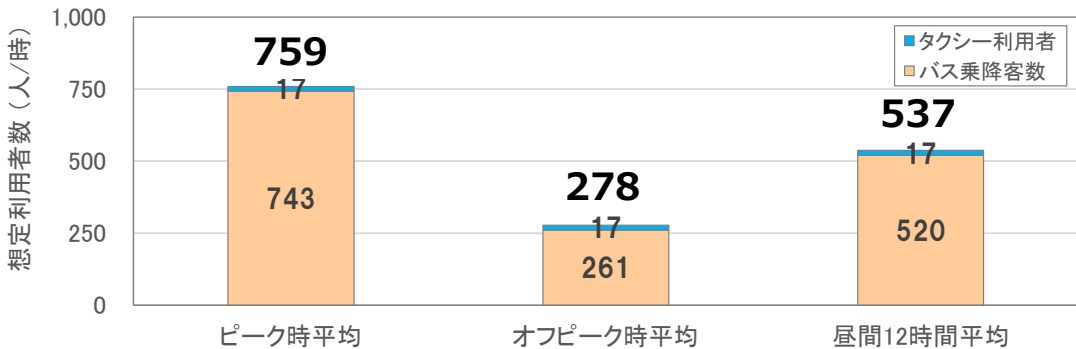
3. ターミナル機能

(4)防災機能

3) 一時緊急避難場所としての活用【想定される災害：地震、大規模な火事】

一時緊急避難場所としての活用における課題

- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、ピーク時には1時間あたり約760人、オフピーク時には1時間あたり約280人のバスおよびタクシー利用者が想定される。さらに、近鉄四日市駅の鉄道利用者や沿線施設の利用者を含めると、一時緊急避難場所としての受け入れ人数(約130人程度)を上回ると想定される。
- ◆そのため、中央通り内のオープンスペースや、周辺の指定緊急避難場所・緊急避難所と連携した帰宅困難者等の受け入れが重要となるため、今後、三重県・四日市市との調整が必要。
- ◆また、受け入れ人数を超過した帰宅困難者等の避難誘導においては、周辺の指定緊急避難場所・緊急避難所の収容状況をリアルタイムで共有できる仕組みを構築し、避難誘導へフィードバックする体制を整えることが重要であり、近鉄四日市駅バスターミナル内外での役割分担を含めた調整が必要。



※ピーク時・オフピーク時は、1時間あたりのバス利用者より設定
ピーク時：7時～9時・16時～20時の平均値、オフピーク時：6時・9時～15時・20時～23時の平均値、昼間12時間：7時～19時の平均値
出典：バス利用者数：三重交通（株）2019年度乗降調査結果（平日）、三岐鉄道（株）2019年度乗降人員データ（平日）
タクシー利用者数：四日市駅前交通実態調査（2014年（平日）：6時～9時、15時～25時）より算出
※高速バスの利用者は含まれていない

<参考事例> 主要鉄道駅周辺の発災時における一時退避に関する事例（名古屋市）



○一時退避場所: 駅内コンコースや周辺施設のオープンスペース等
名古屋駅、金山駅周辺地区において、大規模地震発生時に、建物の安全性が確認されるまでの間、一時的に待機するための場所
(大規模地震発生後から約6時間後までを想定)

○退避施設: 周辺施設の1階ロビーや通路等
名古屋駅、金山駅周辺地区において、大規模地震発生時に、発災から24時間を限度として、行き場のない帰宅困難者を受け入れるための施設
※退避施設は、建物の安全が確認された後、開設。
被災状況や受入状況によっては使用できない場合もある

出典：名古屋市ホームページ 帰宅困難者支援サイトより作成

備蓄品および備蓄倉庫の規模の検討

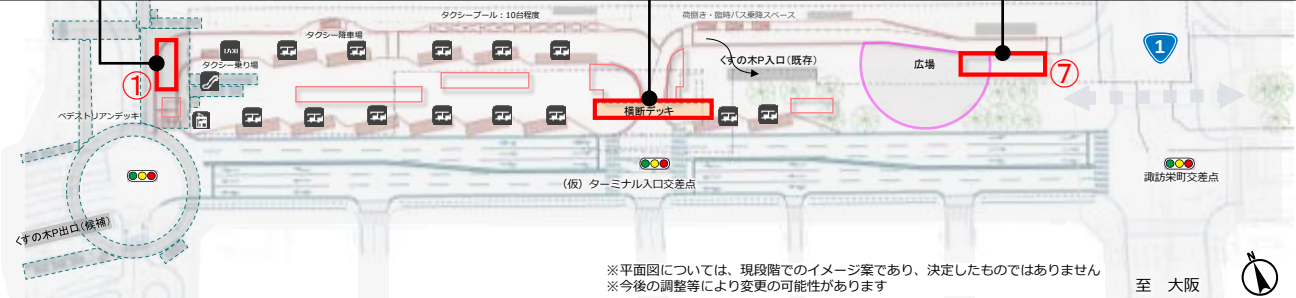
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルでは、指定緊急避難場所として、危険回避または公共交通機関の回復までの一時的(数時間程度)な受け入れを想定。
- ◆周辺の指定緊急避難場所・指定避難所等への避難誘導を円滑に行う必要があるため、避難誘導やバスターミナル機能確保のための必要最低限の資機材を優先的に備蓄。
- ◆被災時のターミナル機能の事業継続の観点や、施設運営者との備蓄場所の調整を行い、備蓄品の内容・備蓄倉庫の規模については今後調整が必要。
- ◆また、近鉄四日市駅バスターミナルおよび中央通り内のオープンスペースは、屋外であるため、帰宅困難者等の受け入れにあたり、雨天時や冬季の防寒対策に向けた資機材の備蓄も必要となるため、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。

<備蓄品および備蓄倉庫の規模(案)>

区分	品名	各個数	保管面積 (必要パレット数)	総保管面積
情報伝達用具	メガホン、拡声器、携帯ラジオ	必要数	1	約9.7㎡
救急用具	救急箱	4		
避難用具	強カライト、標旗・腕章、ロープ	必要数	1	
	カセットボンベ(本数)	96		
	発電機(ガス:カセットボンベ使用)	2	1	
その他	携帯型トイレ	10	1	
	トイレテント	10	1	
	照明セット	1	1	
	コードリール、電源タップ、携帯機器充電器	4	1	
	テント天幕(ワンタッチテント:300×600cm(20名程度収容)を想定)	1	1	
	ブルーシート	2		

※保管面積：各品目をT11型パレット(1,100mm×1,100mm:1.21㎡)上に保管すると想定し、必要な保管面積を試算
出典：地区別防災資機材等基本配備一覧表(四日市市)、災害時の緊急物資等にかかる備蓄・調達の指針(三重県)より同程度の受け入れ人数の施設の配備数などを参考に作成

【備蓄倉庫の設置候補(案)】※四日市市・施設運営者との調整が必要
・平地部：⑦建築内居室部(150㎡)
・デッキ上：①デッキ上のテラス部(180㎡)※最も収益性が見込める立地、横断デッキ ※平地部は浸水区域に該当



<(参考) 自主防災組織等による備蓄・必要な資機材(三重県)>

区分	品名
避難用具	強カライト、標旗・腕章、小型発電器、ロープ
消火用具	消火器、消火器格納庫、バケツ、砂袋(ビニール)、可搬ポンプ
救出及び障害物除去用具	パール、丸太、はしご、のこぎり、斧、なた、ペンチ、大ハンマー、片手ハンマー、もっこ・石み・かご、鉄線ばさみ、一輪車、リヤカー、ロープ、ゴムボート
救急用具	担架・ストレッチャー、救急セット
情報伝達用具	メガホン、拡声器、携帯ラジオ
給食給水用具	窯(かまど付)、鍋、はし・おたま・皿、受水槽、浄水機
その他	テント天幕、ビニールシート

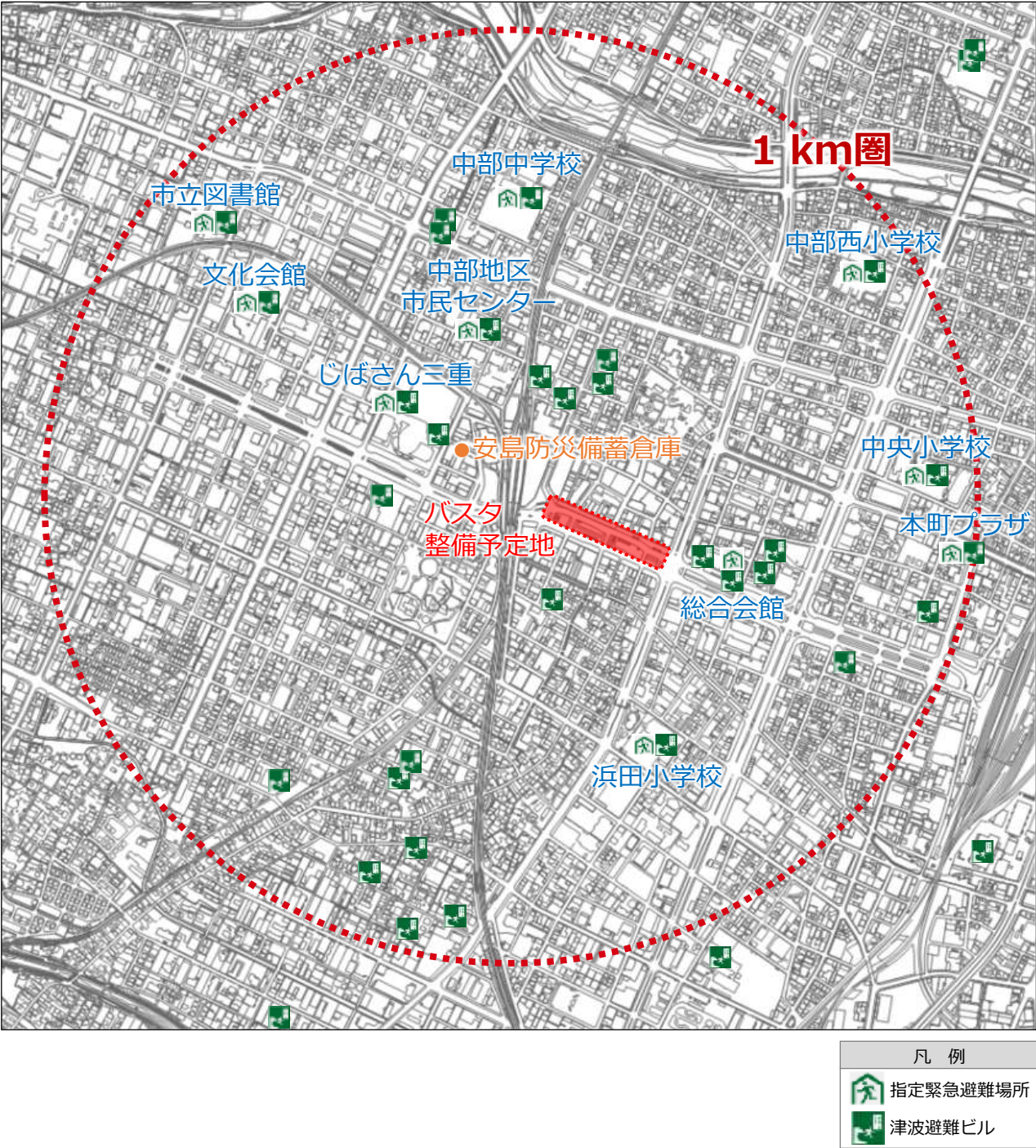
出典：災害時の緊急物資等にかかる備蓄・調達の指針(三重県)より作成

3. ターミナル機能

(4)防災機能

4) 近隣の指定緊急避難所や津波避難ビルへの避難誘導【想定される災害：洪水・津波・内水氾濫・高潮】

◆洪水・津波・内水氾濫・高潮が発生した場合、近鉄四日市駅バスターミナル利用者や周辺の滞在者に向けて近隣の避難誘導を実施。



<指定緊急避難場所（駅1 km圏内）>

施設名	収容人数 (2㎡/人)
中部地区市民センター	31
中部中学校	539
中部西小学校	368
総合会館	168
中央小学校	368
本町プラザ	89
じばさん三重	160
文化会館	298
浜田小学校	368
市立図書館	74
計	2,463

<指定避難所における防災資機材>

- ・ クラッカーorビスケット
- ・ アルファ米
- ・ 毛布
- ・ 紙おむつ（大人用）
- ・ 携帯型トイレ
- ・ トイレテント
- ・ 救急箱
- ・ ハンドマイク
- ・ 汚物収納袋
- ・ ウォータータンク（ 350L ）
- ・ 発電機（ガス）
- ・ カセットボンベ
- ・ 照明セット
- ・ コードリール
- ・ プライベートルーム
- ・ マスク

等

<津波避難ビル（駅1 km圏内）>

*：指定避難所を兼ねる

施設名	収容人数
三重銀行本店	150
商工会議所	400
中部地区市民センター*	300
総合会館*	1,000
四日市市役所	250
市営中央駐車場	800
中部中学校*	2,800
中部西小学校*	1,300
プラトンホテル四日市	300
四日市シティホテルビル	1,500
B. D. 林	36
ブルーリオン	68
プレーザービル	80
本町プラザ*	1,000
中央小学校*	1,900
四日市建設業会館	220
幸町ビル	50
じばさん三重*	400
浜田小学校*	2,300
港中学校	1,600
四日市シティホテルアネックスビル	400
四日市都ホテル	4,800
シャロームビオンR	51
メゾンビーナス	78
名鉄四日市タクシー立体駐車場	150
アールズコート2	44
ダイアパレス四日市駅南	321
ユマニテク短期大学	610
たいすい中央保育園	380
市立図書館*	200
（一財）食品分析開発センター SUNATEC ATセンター	115
計	23,603

出典：四日市市地域防災計画（令和3年7月修正）

4. 賑わい機能

(1)賑わい機能の方向性

1) 中央通り共通のデザイン方針及び四日市バスターミナルの基本目標を踏まえた賑わい機能の整理（案）

- ◆ 中央通り共通のデザイン方針及び四日市バスターミナルの基本目標を踏まえた賑わい施設における必要機能を整理。
- ◆ 「四日市の顔」として、四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間を実現することのできる賑わい空間の創出を目指す。
- ◆ 中央通りのエリアデザインに基づき、景観に配慮した空間の設え・施設のデザインを検討する。

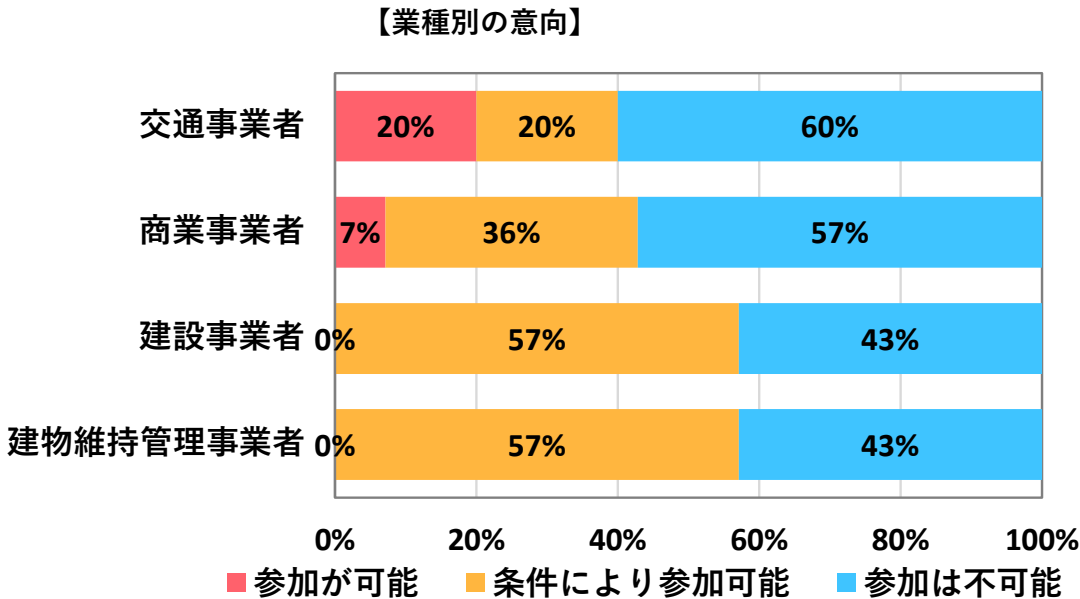
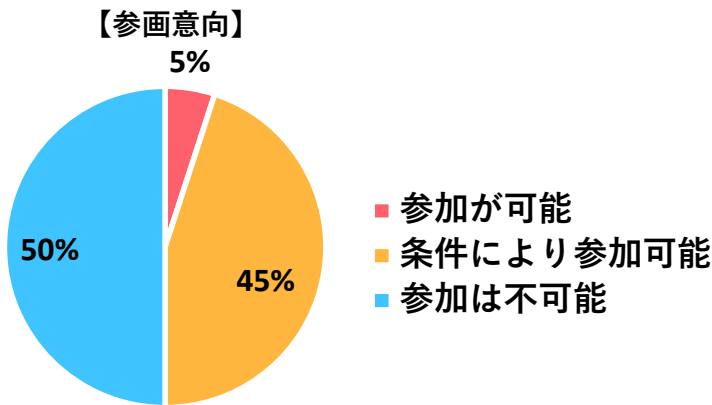
賑わい機能	中央通り共通のデザイン方針			四日市バスターミナルの基本目標	求められる必要機能（案）	イメージ
	①空間の使い方	②空間の要素と配置	③空間の質			
オープン スペース	・ポストコロナで求められるオープンでゆとりのある空間 ・多機能空間としての利用	・都市環境に潤いを与える緑の拡大 ・緑が持つ多様な機能の活用 ・居心地の良いオープンスペース ・周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置	・四日市市の顔・玄関口に相応しい、シビックプライドを育む高質なグレード ・四日市市の名前の由来となった「市（いち）」や、「東海道」の賑わいを感じる設え ・景観の連続性へ配慮した設え ・「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	・緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保 ・シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造 ・市民活動のフィールドとなる空間の確保 ・公共空間の高次利用による賑わいの創出 ・楽しい・居心地の良い待合空間の実現 ・大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受入れ拠点として活用	◆オープンスペース ・緑の居心地の良い滞留空間 ・ベンチ・テーブルの配置 ・帰宅困難者の待機スペース 等	 名古屋市「久屋大通公園」
					◆可変的な使い方 ・オープンカフェ ・マルシェ ・屋台、キッチンカー 等	 バスターマーケット（バスタ新宿）
					◆地域の特色に根差した多様な活用 ・歴史、文化の反映 ・イベント、市民活動（大四日市まつり、四日市JAZZ FESTIVAL 等）	 四日市JAZZ FESTIVAL
施設	・多機能空間としての利用 ・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間 ・デジタル化による利便性の高い交通結節機能 ・情報発信機能	・都市で働き暮らす人のためのスペース	・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 ・景観の連続性へ配慮した設え	・四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現 ・シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造 ・楽しい・居心地の良い待合空間の実現 ・天候等に左右されない快適な待合空間 ・玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実 ・防災物資の備蓄機能	◆飲食施設（カフェ、レストラン等）	 天神バスターミナル
					◆物販施設	 名古屋市「久屋大通」
					◆その他利便施設 ・コワーキングスペース ・福祉サービス（高齢者・子育て支援など） ・情報提供（地域・観光・防災など） ・スマートな活用（建物屋上・バスバースなど） 等	 出典：BAMER https://www.bamer.pt/en/julius-baer

5. 運営手法

(1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

1) 参画意向の動向と事業内容

- ◆ **参画意向の概要**：概ね半数が参加が可能、条件により参加可能と回答。
- ◆ **参加可能**：交通事業者で20 %、商業事業者で7%。
- ◆ **条件により参加可能**：建設事業者、建物維持管理事業者において、「条件により参加可能」と回答した企業が過半数以上。



【業種別 民間事業者の参画の可能性】

業種	可能性
交通事業者	◆ バスターミナルの運営を中心に参画の可能性はある。 ◆ 飲食や物販との連携の可能性はある。
商業事業者	◆ 利便性を高める物販施設を中心に参画の可能性はある。 ◆ 事業規模の面から参画意向が低い状況がある。 ◆ 地域特性を活かした事業アイデアがある。
建設事業者	◆ 設計・建設事業への関心が確認された。 ◆ 建設事業者の参画の可能性は事業規模・企業規模による。 ◆ 官民連携事業に取り組む事業者から設計建設から運営を含め関心があった。
建物維持管理事業者	◆ 建物管理事業への関心が確認された。 ◆ テナント運営への関心について確認された。 ◆ 交通事業との連携の必要性について意見があった。

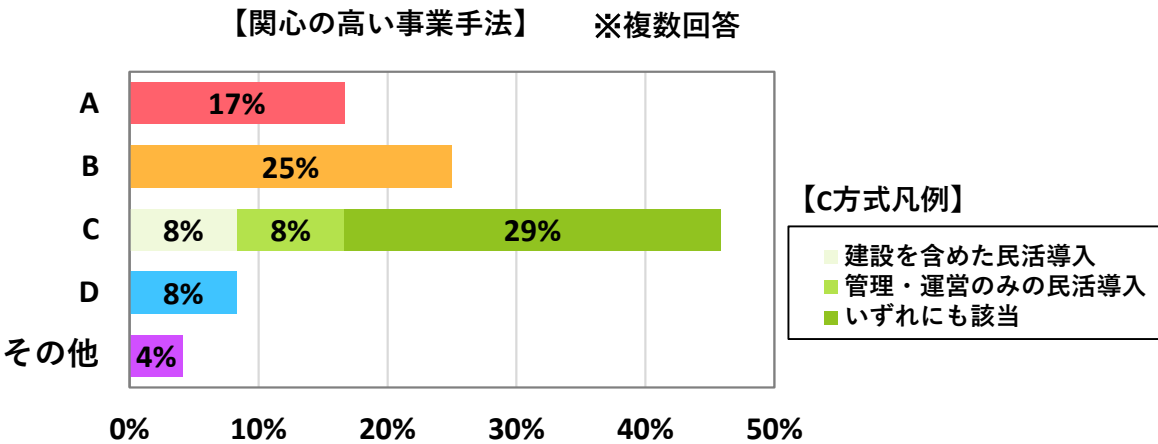
5. 運営手法

(1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

2) 事業方式

① 事業方式

- ◆ 民間で運営を担い施設は公共で所有するC方式への回答が多い。
- ◆ 個別対話においても、C方式が最も関心を持たれている。

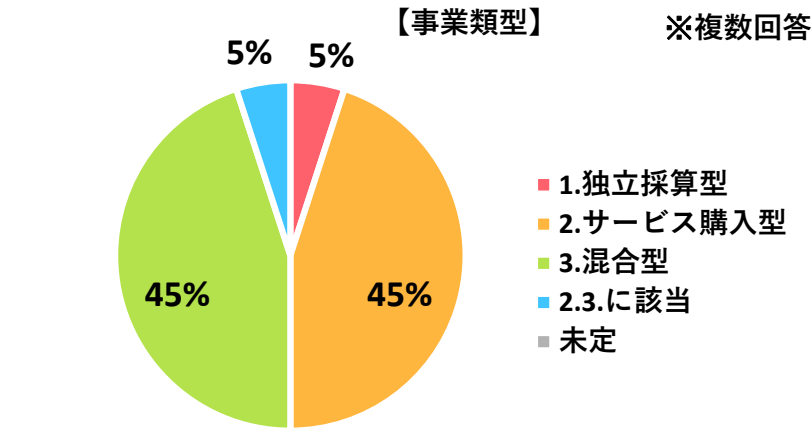


【各事業方式に対する評価】

方式	内容
A方式	回答者の大半がターミナル全体ではなく一部施設を想定した参画意向のため、事業方式として成立しづらい可能性がある。
B方式	一定の民間の裁量により積極的な事業ができる一方で確実な収益性の確保が条件になると捉えていることから、成立の可能性は条件次第となる。
C方式	より公共の役割が大きく、交通ターミナルという公益性の強い特性に合致することから、事業方式として希望事業者が多い。
D方式	希望事業者数が少なく、現時点で事業方式としては他の方式を中心に検討する方が良い。

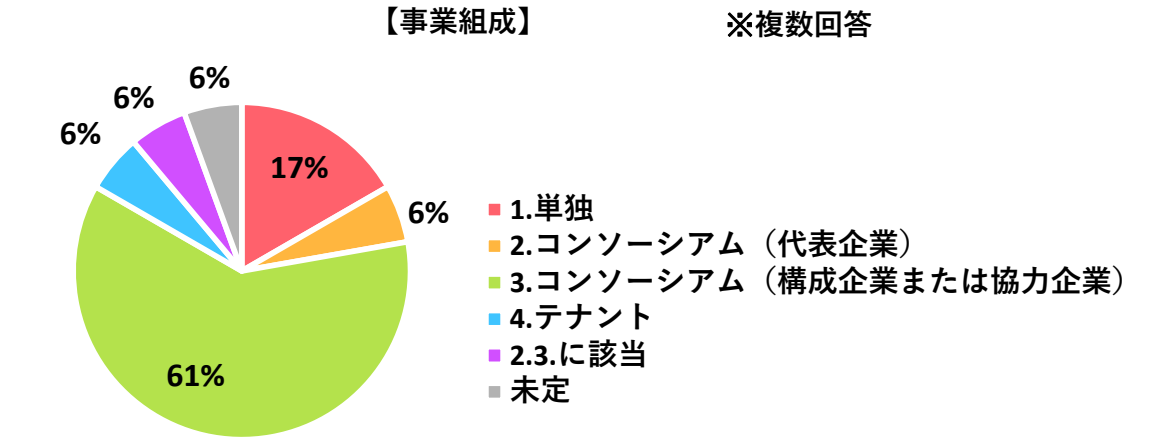
② 事業類型

- ◆ **混合型（官民での負担）**：運営・維持管理費の考え方は、混合型（民間の収益と公共負担の双方で運営費を負担）とサービス購入型（公共負担）が多く、独立採算は少ない。
- ◆ **収益の低さ**：民間収益面積の少なさ、路線バスを中心とした事業の収益性の少なさから、公共の負担も必要という意見が多くみられた。



③ 事業組成

- ◆ **全体を統括できる事業者の少なさ**：参加形態をみると単独や代表企業での参加希望は構成企業又は協力企業より少ない状況であった。
- ◆ **バス事業との連携経験の少なさ**：バス事業との連携経験の少なさから、ターミナル全体の運営を担うことがリスクと捉えられ、各社の得意の分野での参画が志向されやすい。

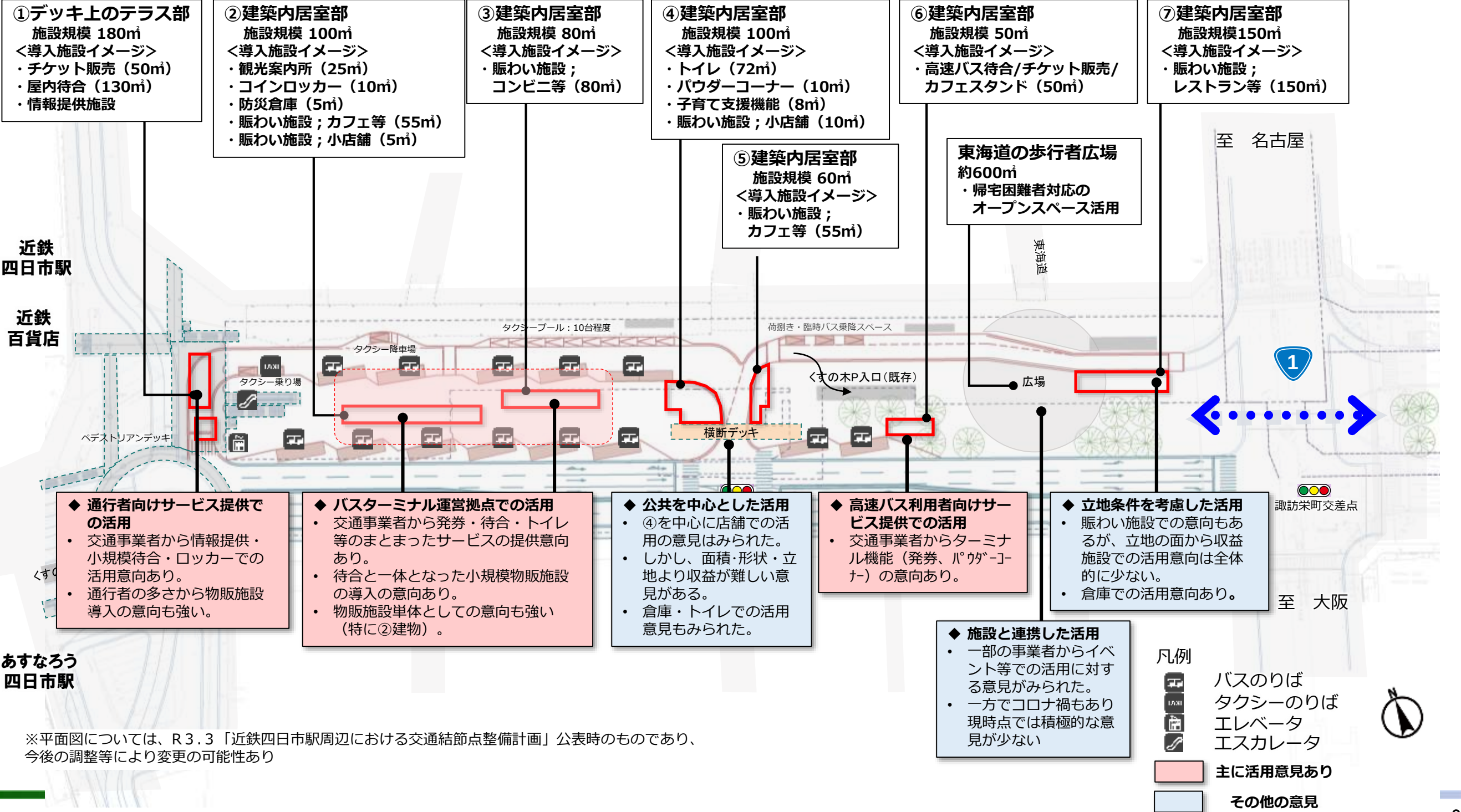


5. 運営手法

(1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

3) 機能配置と事業範囲

- ◆ 民間事業者との個別対話の中で確認された機能配置について下記に整理した。(主体的に運営・管理に関わる意向のある意見のみ抽出し整理した)
- ◆ 通行者が多く見込まれる西島へのターミナル・賑わい機能の配置を意向する意見が多い。東島でも一部で飲食店やイベント広場を意向する意見がみられた。
- ◆ 交通事業者からは②③でのターミナル機能の集約及び⑥の活用について意向があった。商業事業者(テナント)は①~③物販施設設置を意向している。
- ◆ 建設事業者・建物維持管理事業者からは、デッキを含めながら事業範囲が広い方を意向する傾向にある。



5. 運営手法

(1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

4) まとめ

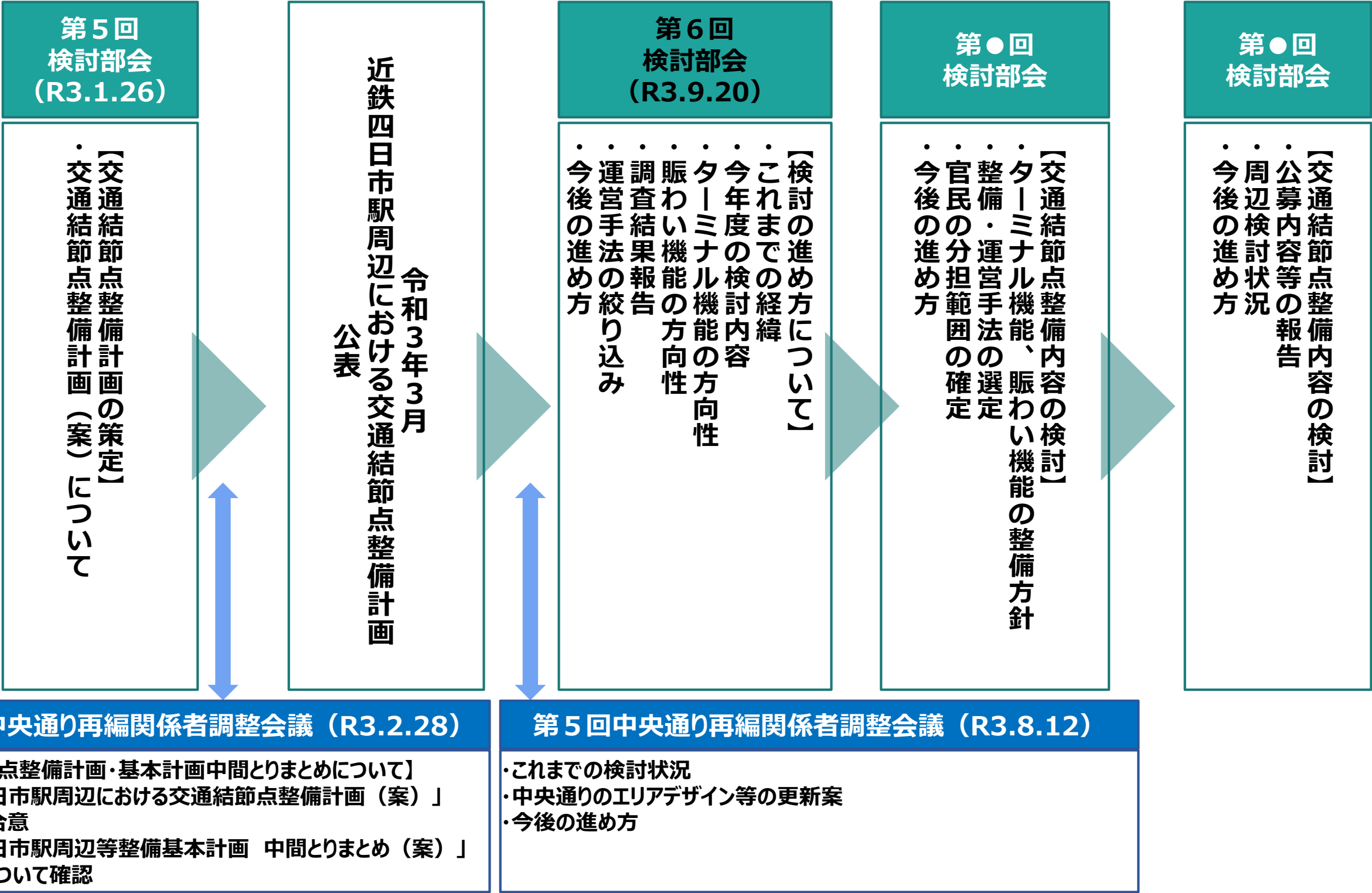
- ◆ 今後の事業手法の選定、条件の設定に向け、下記の方方向性のもと、必要に応じ民間事業者との対話を追加で行いながら、検討を進める。

項目		民間意向	方向性	検討事項
事業内容	主事業	◆ターミナル基本機能・利便機能へ参画意向 ・バスターミナル運営・賑わい施設運営に対する民間事業者の参画意向が確認された。	◆民間によるバスターミナル・賑わい施設運営参画 ・バスターミナル運営及び賑わい施設運営は民間を主で運営・維持管理を検討する。	◆収支検討による事業成立条件の検討 ・特にバスターミナル運営の成立しやすい条件の収支検討を行い、必要に応じ再度個別対話を行う。
	その他	◆限定分野での事業参画 ・小規模かつ収益性が低い印象を持たれており、自社事業に関連した部分のみへの参画など、限定的となる傾向がある。	◆ターミナル全体での官民の事業内容の分担 ・設計・建設、建物維持管理等、バス事業・賑わい施設運営以外の事業内容の分担を引き続き検討する。	◆機能・施設別の官民の事業分担検討 ・官民の事業内容の分担について、機能・施設別に再整理し、必要に応じ個別対話を行う。
事業方式	方式	◆バスターミナル事業への関心の高まり ・バスターミナルの設計・建設、運営・維持管理に対する民活事業への関心がある。	◆参画意向の高い方式を中心に事業方式の設定 ・関心が高い方式を前提に、建設を含むか、運営のみか収支検討等を踏まえ検討する。	◆参画意向の高い方式を基本とした詳細検討 ・事業内容や事業範囲、分担する機能・施設を設定し、民間事業者と再度対話を行う。
	運営費負担	◆収益の低さに対する懸念 ・路線バスを中心としたバスターミナル運営の収益性が懸念されている。	◆官民での運営・維持管理費負担の分担 ・収益性の低さから、施設全体の運営・維持管理を一部公共で負担する必要性もあり収支を含め検討する。	◆収支検討による負担範囲の検討 ・運営・維持管理の収支検討を実施し、公共での負担範囲を検討する。
	組成	◆バスターミナル運営事業との連携経験の少なさ ・バスターミナル全体の運営を包括して担う意向のある事業者が限定されている。	◆バスターミナル運営を含むコンソーシアム形成 ・バスターミナル運営を含むコンソーシアム形成の可能性について検討する。	◆コンソーシアム形成の可能性の検討 ・コンソーシアム形成パターンと成立条件を検討し、民間事業者と再度対話を行う。
事業範囲（役割）	民間主体	◆民間事業者による運営範囲 ・バスターミナル運営・賑わい施設運営が可能な事業者が確認された。	◆民間によるバス事業・賑わい施設の運営 ・バスターミナル運営・賑わい施設運営・維持管理は民間主体の運営を基本に検討する。施設整備は公共を基本に分担を検討する。	◆事業内容・事業方式を踏まえた事業範囲の検討 ・公共と民間の事業範囲（役割分担）の区分を事業内容から明確にし、整備範囲を明確にする。 ・エリア全体でのデザインコンセプトに合致する設計・建設時のデザイン協議の方法を検討する。
	公共主体	◆公共の運営・維持管理範囲 ・収益施設が限定されるため、公益機能（防災等）、屋外スペース、基盤施設（デッキ・車路等）の運営・維持管理を公共側に求める民間意向がある。	◆公共による公益機能の設計・建設、運営・維持管理 ・公益性の高い機能、基盤施設を中心に、公共での設計・建設、運営・維持管理を基本に分担を検討する。	
	連携	◆官民連携での施設整備 ・基盤施設上でも収益施設導入の意向があった（駅に連続したデッキ上）。	◆官民連携による設計・建設、運営・維持管理 ・基盤施設上で収益施設として部分的に活用する施設と基盤施設の整備は、官民で連携した対応を基本に検討する。	

6. 今後の進め方について

「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方について

- ◆ 検討部会の意見交換を経て計画の具体化を図り、令和3年3月に「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定・公表。
- ◆ 今回、第6回検討部会では、令和2年度の議論を踏まえ、ターミナル機能・賑わい機能・運営手法などについて意見交換。
- ◆ 本日の意見を踏まえ、次回、引き続きターミナル機能・賑わい機能の整備方針、整備・運営手法などについて確認。



第6回 中央通り再編関係者調整会議

- 1. 第5回中央通り再編関係者調整会議の振り返り.....P. 2
- 2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案.....P. 6
- 3. 近鉄四日市周辺等整備基本計画の目次（案）.....P. 30
- 4. 今後の進め方.....P. 32

令和3年10月17日

1. 第5回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

1－1. 第5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 P. 5

1-1. 第5回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表 第5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) 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					
歩行者 動線計画	1	・ 共通のデザイン方針に書かれている歩行者最優先の交通モードを配置するという原則に沿って動線計画・施設配置を検討してほしい	○北側歩道部において、アーケード区間は歩行者優先とし、バスタ東島部分についても歩行者空間を拡大する修正を実施 ⇒P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照		
	2	・ 交通弱者である歩行者と自転車が遠回りせずに、浜田地区側から商店街側へ横断できるようにしてほしい	○南北の自転車横断も考慮し、バスタ東島の西端に設置する横断歩道及び横断指導線の幅員を5.5mに変更 ⇒P.13 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照		
	3	・ 西町線の横断については、商店街への流れをつくっていくための横断指導線、横断歩道の位置について今後協議	○県警本部との協議により、基本計画としては現在の位置にて決定 ⇒P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照		
	4	・ 近鉄四日市駅から駅東デッキへ百貨店を経由してバリアフリー動線が設定されているが、百貨店と鉄道の営業時間外の扱いについて、決めていく必要がある	○デッキ接続協議と合わせて今後検討、調整		
自転車動線計画	5	・ 中央通り北側の自転車動線を、歩行者との交錯がないようにしてほしい ・ 昨今増加しているUberEatsや出前館等の配送自転車について、商店街内の走行や駐輪場所も考慮した上で検討してほしい ・ アーケード区間の歩道部においては、歩行者を最優先にし、自転車は押して歩く対応が良い	○北側歩道部には基本的に自転車動線を確保し、歩車分離を行う ○歩行者優先の考え方のもと、物理的制約も大きいことからアーケード区間については、押し歩き区間とする ○駐輪場所については、自転車道端部付近に設置し、広場ごとに小規模な駐輪施設を設置する方針 ⇒P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照		
自動車動線計画	6	・ バスタ内から流出するタクシーの西町線へのアクセスや、ターミナル出口部の車線数を検討してほしい	○バスタ出口から西町線へアクセス可能な線形となるよう検討済み ○ターミナル出口については、デッキ・地下施設等の物理的条件を踏まえた構造のもと、ピーク時間帯の交通シミュレーションを実施し、交通に支障がないことを確認した上で、1車線として決定		
	7	・ 駅西側の近鉄パーキングから中央通りに抜ける道が、送迎車を含め渋滞が起きないように配慮してほしい	○静的解析上問題ないことを確認済、今後継続検討		
	8	・ 現在西広場で行われている一般車乗降が全て南広場に移転することになるので、周知の徹底が必要	○積極的に周知を行っていく方針にて今後検討		
	9	・ 側道の自動車動線について、位置づけを整理し、通過交通が通り抜けやすい物理的な安全対策が必要	○物理的な安全対策を含め、側道の安全対策について今後検討、調整		
	10	・ 総合会館前の交差点において、中央通りを西進し、くすの木パーキング入口へ向かう車線に右折レーンを作してほしい	○右折レーンを追加、修正済 ⇒P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照		
	11	・ 現状の荷捌き状況から考えると、バスタ東島の北側側道部に整備予定の荷捌き駐車場については、現計画よりも多くの台数確保が必要	○荷捌き台数調査結果に基づき、近鉄四日市駅～国道1号の北側歩道沿道のピーク時荷捌き台数（10時）6台分は、周辺地域と一体的にスペースの確保を検討する必要があり、臨時バスバースの運用とあわせて今後調整 ⇒P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照	※バスタ部会と要調整	

1－1．第5回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表 第5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) 中央通りのエリアデザイン等の更新案					
空間テーマと 導入機能例	12	・JR四日市駅前広場の機能・施設配置について、JRと市で継続して検討していきたい 交通広場の形状について、市・JR・バス事業者で調整していきたい		○今後検討	
	13	・スケートボードが流行しており、アーバンスポーツ広場の必要性は高いと思われるので、ぜひ実現してほしい ・国道1号より東側にアーバンスポーツ広場機能が配置されているが、近鉄四日市駅の西側にも同様に、賑わいを創出するような機能を配置してほしい		○賑わいを創出する機能の導入を視野に、配置・デザインを継続検討	
	14	・中央通り全体の色調・材質の統一感を検討してほしい		○デザインWGにて検討を実施 今後、具体的なデザイン検討に合わせて精査し、継続検討 ⇒P.26～ 個別施設の設えの考え方 に記載	
	15	・施設の数が少なくても、確実に利用される施設を検討してほしい ・ガーデンエリアは緑が多い方が良いため、使い勝手との両立で検討が必要		○意見内容を踏まえ、利活用計画について利活用WSにて市民意見を反映しながら継続検討	
	16	・クスノキに群がるムクドリ対策について、他都市の事例等を踏まえた検討が必要		○継続検討	
	17	・四日市独特のイメージの観光案内所を設けてほしい		○今後検討	※バスタ部会と要調整
	18	・緑を活用した夏の心地よい空間形成を検討してほしい ・使い勝手と「微気候」を緑でコントロールするのが重要		○今後、デザインWGにて継続検討	
個別施設の レイアウト イメージ	19	・JR四日市駅前広場における中央通り全体の連続性から使い方や配置について、市と協議が必要 ・交通機能配置や形状は、今後も協議が必要		○今後継続検討、調整	
その他	20	・お年寄りから若者までが中心市街地へ集まれる手法を考えていく必要がある		○今後検討	
(3) 今後の進め方					

1－2．関係者との協議状況

表 三重県警本部との協議

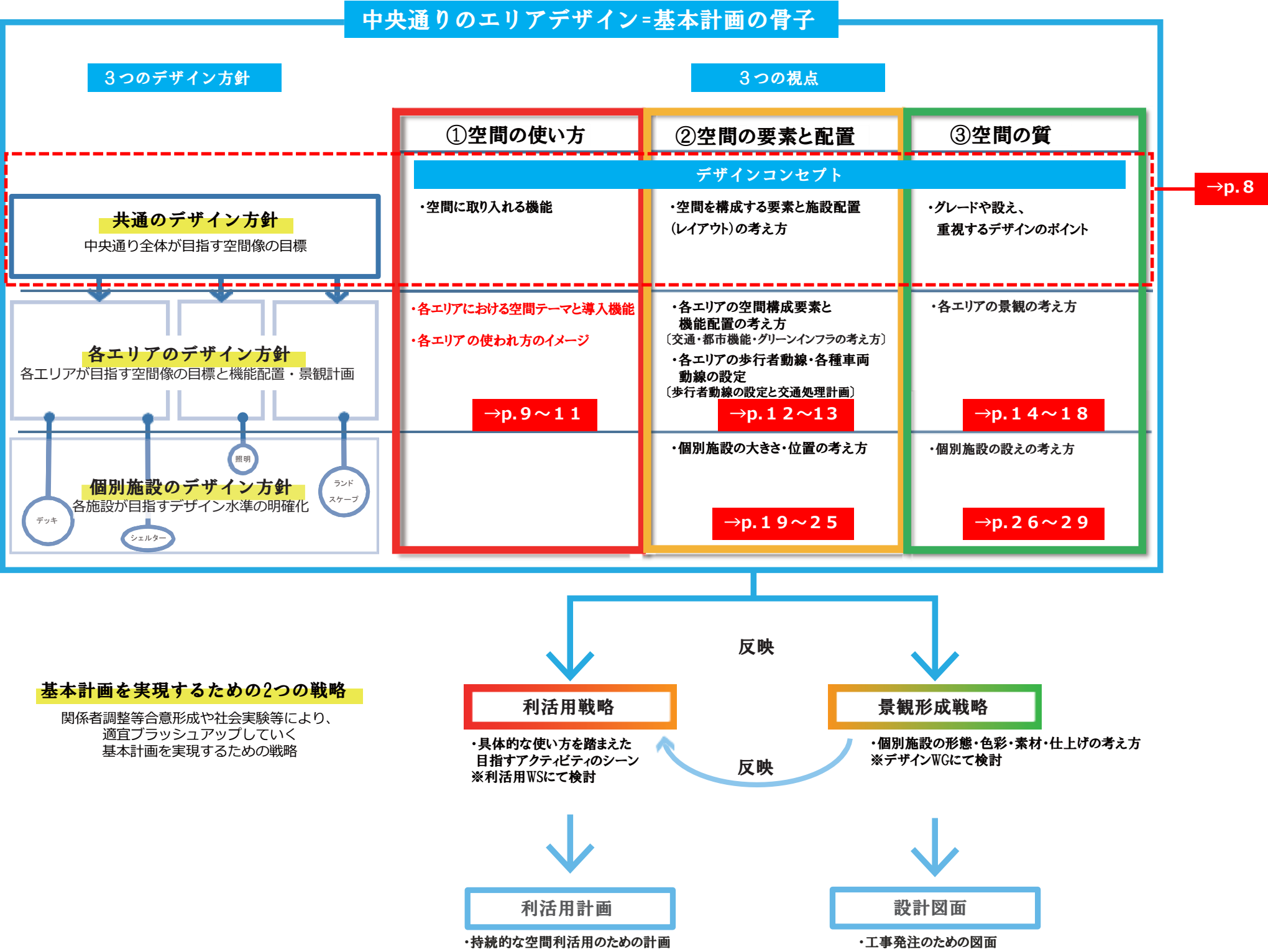
見出し		意見		対応	備考
		連番	内容	対応方針	
自転車動線計画について					
	自転車道整備	1	・自転車道整備形態自体は反対しないが、シンプルな形態でルールが市民に正しく伝わるようにしてほしい	○南側と北側それぞれに自転車動線を確保する方針 ○ただし、北側歩道部において、アーケード区間は歩行者優先とし、自転車動線は通さない方針 ⇒P.13 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ P.19～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照	※地元商店街・地元自治会の代表者と意見交換を行い、左記の方針にて合意が得られた
		2	・北側にも途切れなく自転車道が整備出来ることが望ましく、アーケード等の更新により、条件が変わり自転車道を通せるようになるまでの間は、自転車歩行者道とされたい ・道路管理者として整備するのであれば、市の責任で実現されたい		
	自転車通行空間の規制方法	3	・自転車道として整備された場合は、現行規制（普通自転車歩道通行可）を廃止するという手続きとなり、道路交通法上の「自転車専用道」の規制はかけず、道路管理者の設置する道路法上の自転車道の位置づけとする	○道路管理者の設置する道路法上の自転車道として整備	
		4	・国道1号の歩道部は、現状のまま自転車歩行者道で検討する	○国道1号の歩道部は、自転車歩行者道として整備	
	自転車の交差点処理方法 その他	5	・中央通りと国道1号・三滝通りの交差点については、歩行者も自転車も多いため、東西・南北方向共に横断歩道と自転車横断帯を設けることで両者を分離する方向で検討する	○交通量の多い主要な交差点においては、横断歩道と自転車横断帯で両者の分離を図る方針	※国道1号方向の自転車歩行者道の設置については、バスタ部会と要調整

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	P. 9
2－4. 各エリアの使われ方のイメージ	P. 10
2－5. グリーンインフラの配置イメージ	P. 12
2－6. 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ	P. 13
2－7. 景観づくりの考え方	P. 14
2－8. 個別施設のレイアウトイメージ	P. 19
2－9. 個別施設の設えの考え方	P. 26

2-1. 中央通りのエリアデザインの考え方

- ・ 第9回および第10回デザインWGにて検討を行い、第5回中央通り再編関係者調整会議にて提示したエリアデザインの更新を行った
- ・ エリアデザインの内容については、基本計画に掲載予定
- ・ 次ページ以降、変更があった箇所について赤字で示す



	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

『デザインコンセプト』（案）

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、カフェや屋台等）
- ・自動車と歩行者の分離
- ・交通の障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、環境先進技術、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

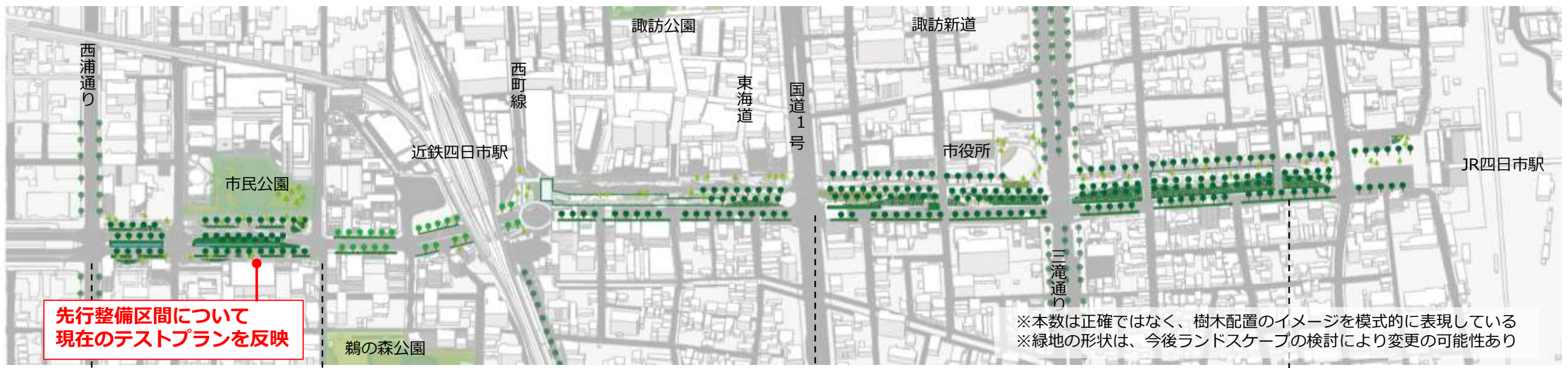
目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

- ・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

2-3. 各エリアにおける空間テーマと導入機能

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- ・ **共通のデザイン方針①空間の使い方**で示されている空間に取り入れる機能に基づいて、中央通りの「各エリアにおける空間テーマと導入機能」を下記に示す
- ・ 具体化にあたっては、**第1回～第3回の市民WSと、デザインWGで検討されてきた内容**を踏まえ、「**中間とりまとめ**」における「**各エリアのデザイン方針**」をベースとした

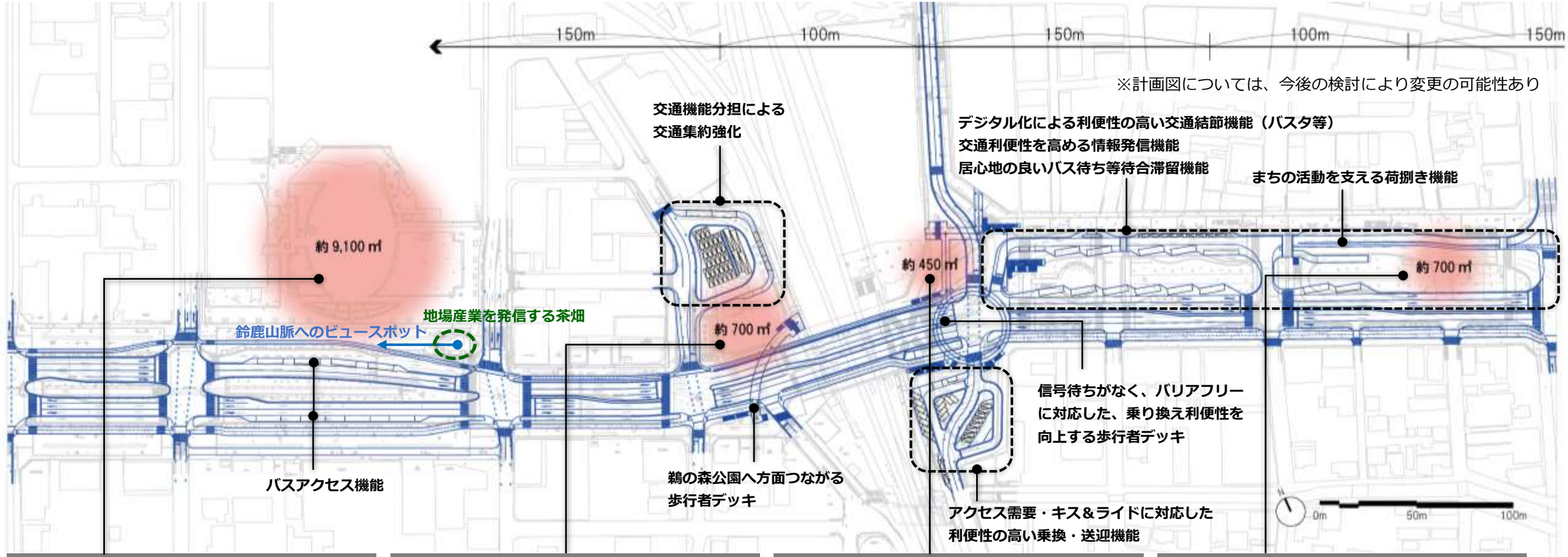


		交通⇨まち ゲートエリア		緑⇨生活 ガーデンエリア		駅・まち⇨みなと ハーバーエリア	
各エリアにおける空間テーマ		四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間	新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間	四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間		みなとの雰囲気に出会うターミナル空間	
各エリアにおける導入機能	目標 1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり	・ 鈴鹿山脈へのビュースポット ・ 地場産業を発信する茶畑	・ 居心地の良いバス待ち等待合滞留機能 ・ 四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能 ； まちなかへの来訪者や居住者のためのカフェ、レストラン、物販等 ・ 回遊性を向上させる観光・まちなか案内等の情報発信機能 ・ 多様な使い方を受け入れる広場機能（東海道の歴史を感じる広場） ・ 鵜の森公園方面とつながる歩行者デッキ	・ 市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能 ； 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 ； スケボー等のアーバンスポーツや、ボウリングを楽しむことができる広場 ； 都市で働き暮らす人のランチ利用や、子供の遊び場として利用可能な広場 ； 子供の遊び場・教育の場としても使うことができる広場 ； 市民農園、食べられる植物を主体に植えられたエディブルガーデンなど、市民自ら育む広場 等		・ みなととのつながりを感じる 市民活動を展開できる交流広場 ・ みなとへの歩行者アクセス機能	
		【エリア共通機能】 ・ 緑と触れ合える居心地の良い高質な休息機能 ／ ・ 自転車アクセス機能（連続的な自転車道）					
	目標 2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり	・ バスアクセス機能 ； 観光バスによる広域連携 および路線バスの停留所設置	・ デジタル化による利便性の高い交通結節機能（バスタ等） ・ 交通利便性を高める情報発信機能 ・ 乗り換え利便性を向上する歩行者デッキ ； 駅・バスタ・まちをつなぐデッキ、駅と駅をつなぐ四日市の顔となる円形デッキ、バスタをつなぐデッキ ・ まちの活動を支える荷捌き機能	・ バスアクセス機能 ； 路線バスの停留所設置		・ コンパクトな乗り換え利便性の高い交通結節機能 ； 駅・バス・タクシー・一般車等の乗り換え利便性が高い交通結節機能 ・ 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	【エリア共通機能】 ・ 次世代モビリティ機能（導入可能な空間の確保） ／ ・ スマートシティ機能（センサリング機能・5G等の情報基盤施設） ・ 先進技術を取り入れた多様な機能（グリーンインフラ、環境先進技術、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休息・滞留機能						
		・ スマートバスタ					

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

2-4. 各エリアの使われ方のイメージ

- ・ 西浦通り～国道1号における、各広場の大きさと配置、および各エリアの導入機能に基づいた使われ方のイメージを示す
- ※広場の使われ方は、今後利活用計画の検討において、精査・ブラッシュアップしていく予定であり、変更の可能性がある
- ※災害時の使われ方は、想定される災害種別に応じた対応方針を今後検討
- ※災害時情報拠点として、ICT技術を活用し、指定緊急避難場所の疎密度や経路等の情報発信を今後検討



①市民公園 面積約9,100㎡

【機能特徴】
イベント広場／水景／休憩施設／緑陰

【普段時の使われ方】
ジャズフェス・マルシェ・飲食・盆踊り・市民による緑の管理・子供の遊び場・バス待ち・休憩

【災害時の使われ方】
帰宅困難者一時滞在

②近鉄四日市駅西広場 面積約700㎡

【機能特徴】
待合・交流機能

【普段時の使われ方】
待ち合わせ・休憩

③近鉄四日市駅東広場 面積約450㎡

【機能特徴】
待合機能

【普段時の使われ方】
待ち合わせ

④東海道歩行者広場 面積約700㎡

【機能特徴】
四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能
回遊性を向上させる観光・まちなか案内等の情報発信機能
多様な使い方を受け入れる広場機能

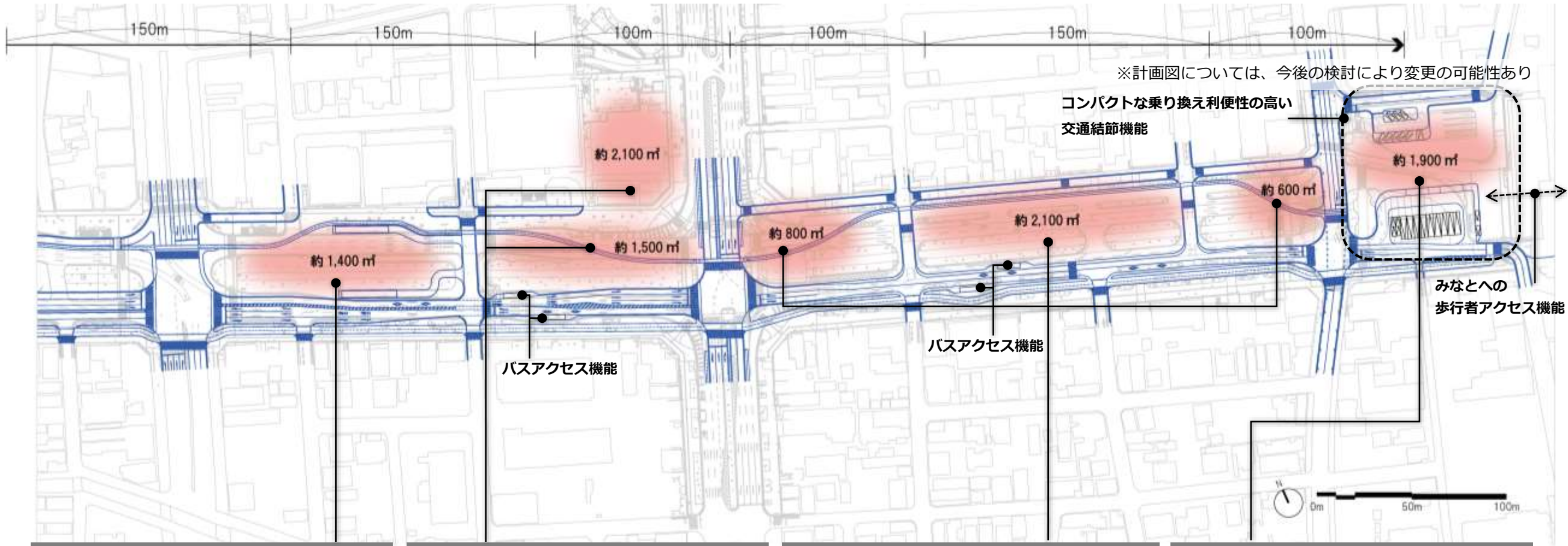
【普段時の使われ方】
休憩（飲食含む）・マルシェ・市・イベント・祭り

【災害時の使われ方】
帰宅困難者一時滞在・災害時情報拠点

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

2-4. 各エリアの使われ方のイメージ

- ・ 国道1号～JR四日市駅における、各広場の大きさと配置、および各エリアの導入機能に基づいた使われ方のイメージを示す
- ※広場の使われ方は、今後利活用計画の検討において、精査・ブラッシュアップしていく予定であり、変更の可能性がある
- ※災害時の使われ方は、想定される災害種別に応じた対応方針を今後検討
- ※災害時情報拠点として、ICT技術を活用し、指定緊急避難場所の疎密度や経路等の情報発信を今後検討



⑤商工会議所前広場 面積約1,400㎡

【機能特徴】
市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能

【普段時の使われ方】
アーバンスポーツ（スケボー等）・休憩・イベント

【災害時の使われ方】
帰宅困難者一時滞在

⑥市役所前・東広場 面積約3,600㎡

【機能特徴】
市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能

【普段時の使われ方】
大規模イベント（音楽等）・祭り・休憩（飲食含む）・祭り・文化伝統体験

【災害時の使われ方】
帰宅困難者一時滞在・災害時情報拠点

⑦三滝通り～JR四日市駅間の広場 面積約3,500㎡

【機能特徴】
市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能

【普段時の使われ方】
子供の遊び場・市民活動施設・市民農園・休憩（飲食含む）

【災害時の使われ方】
帰宅困難者一時滞在

⑧JR四日市駅前広場 面積約1,900㎡

【機能特徴】
みなととのつながりを感じる市民活動を展開できる交流広場

【普段時の使われ方】
マルシェ・市・休憩（飲食含む）・市民活動・イベント

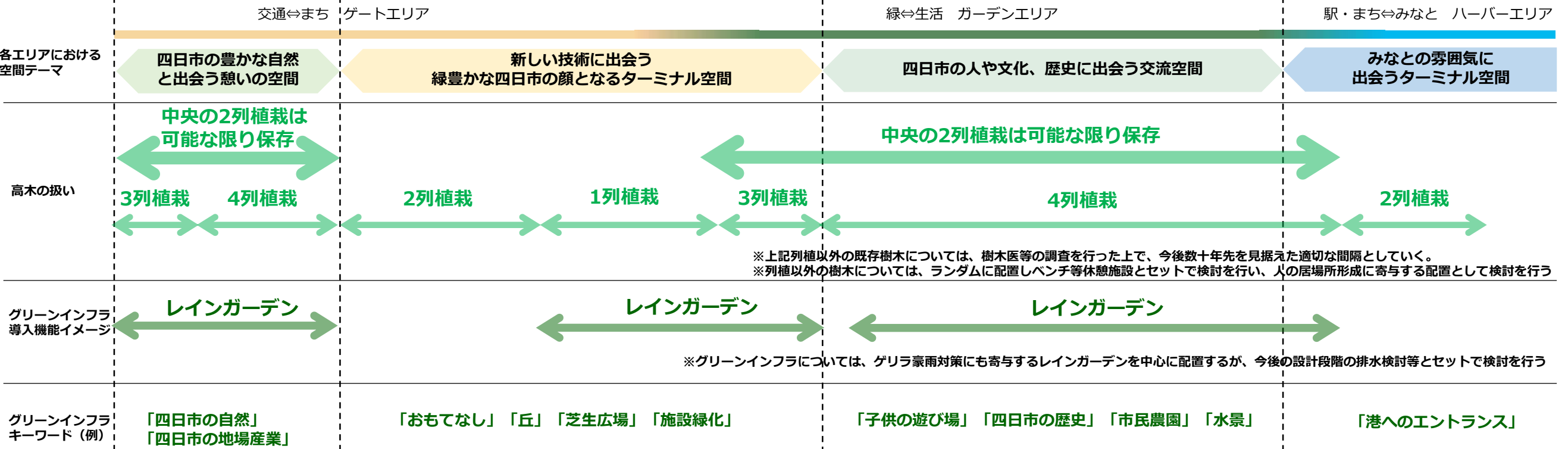
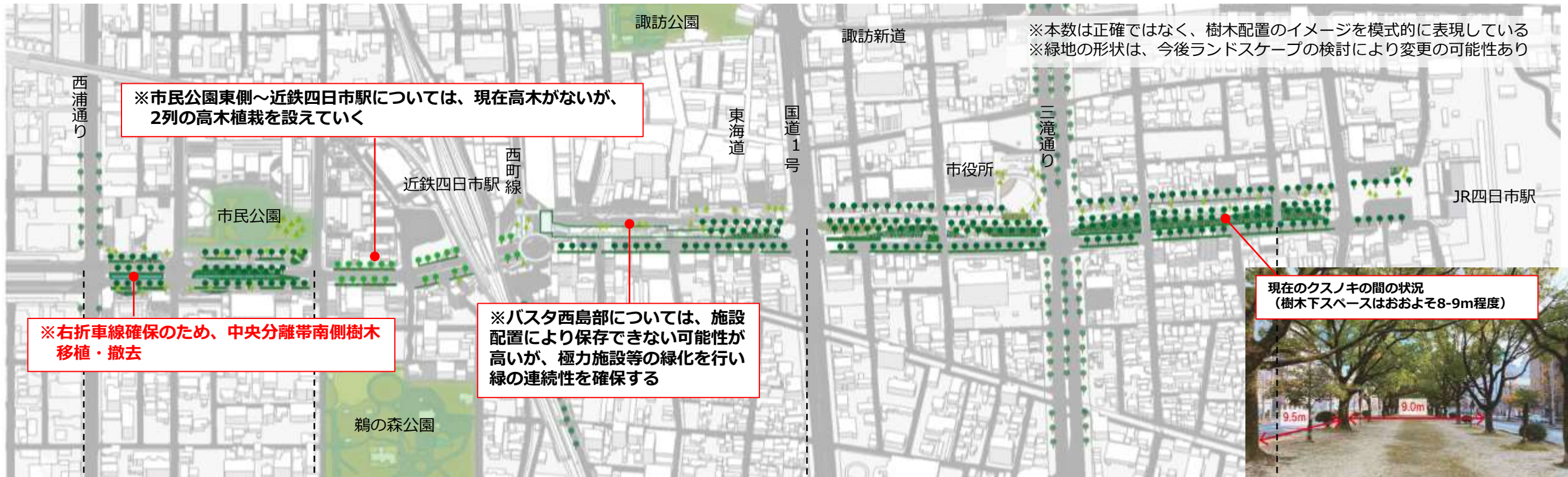
【災害時の使われ方】
災害時情報拠点

2-5. グリーンインフラの配置イメージ

12

- ・ 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

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

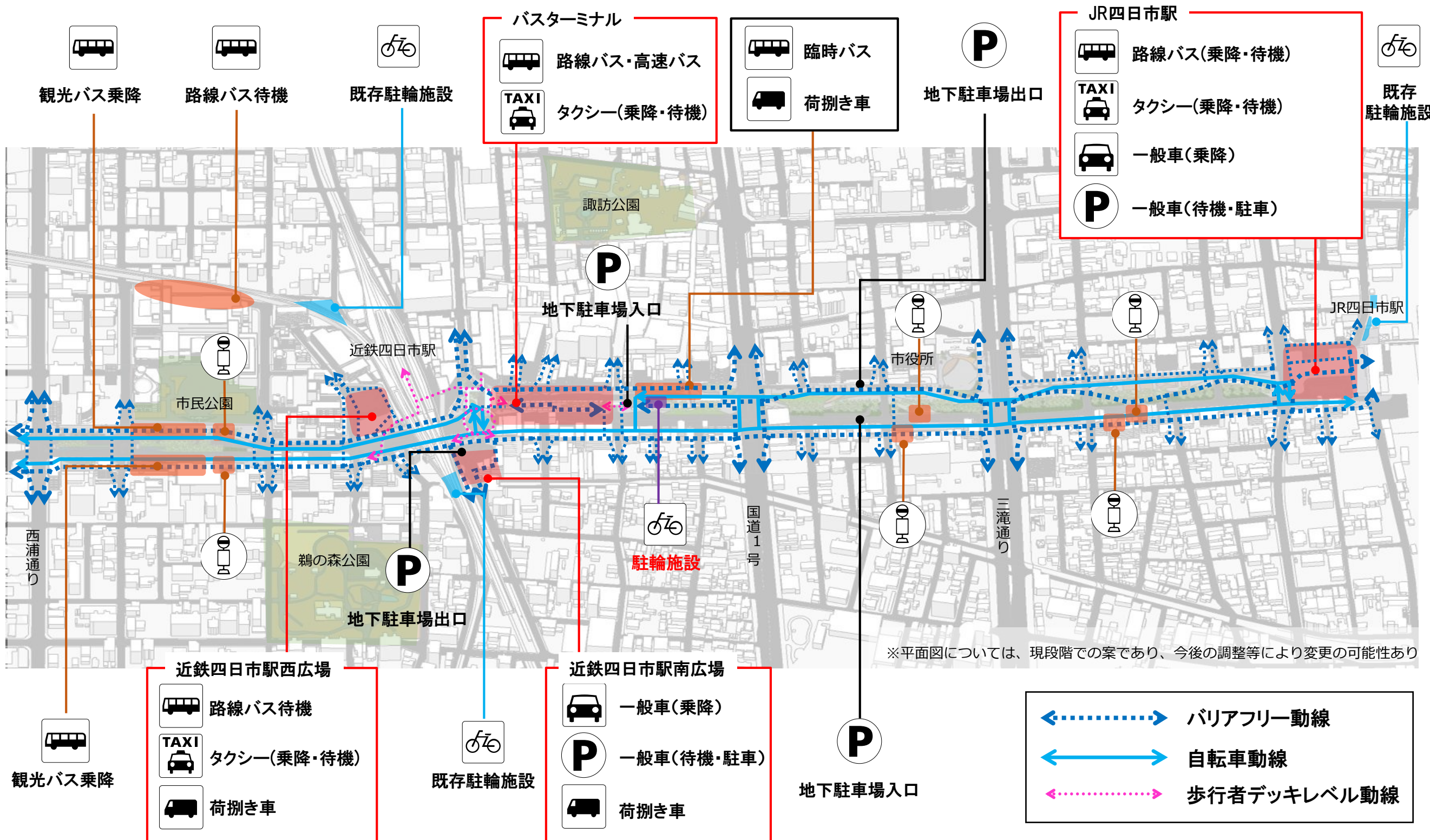


2-6. 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ

	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、バスターミナル西島の北側（アーケード下部）を除き、全線に通す方針

※駐輪施設の配置については、今後検討



2-7. 景観づくりの考え方

①各エリアの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」を下記に示す



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
景観づくりのポイント

- 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みなとへの接続性を高めた空間
- ③市民が多目的に活用できる空間

参考イメージ



鈴鹿山脈へ眺望（現況）



シンボルとなる円形デッキ
（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



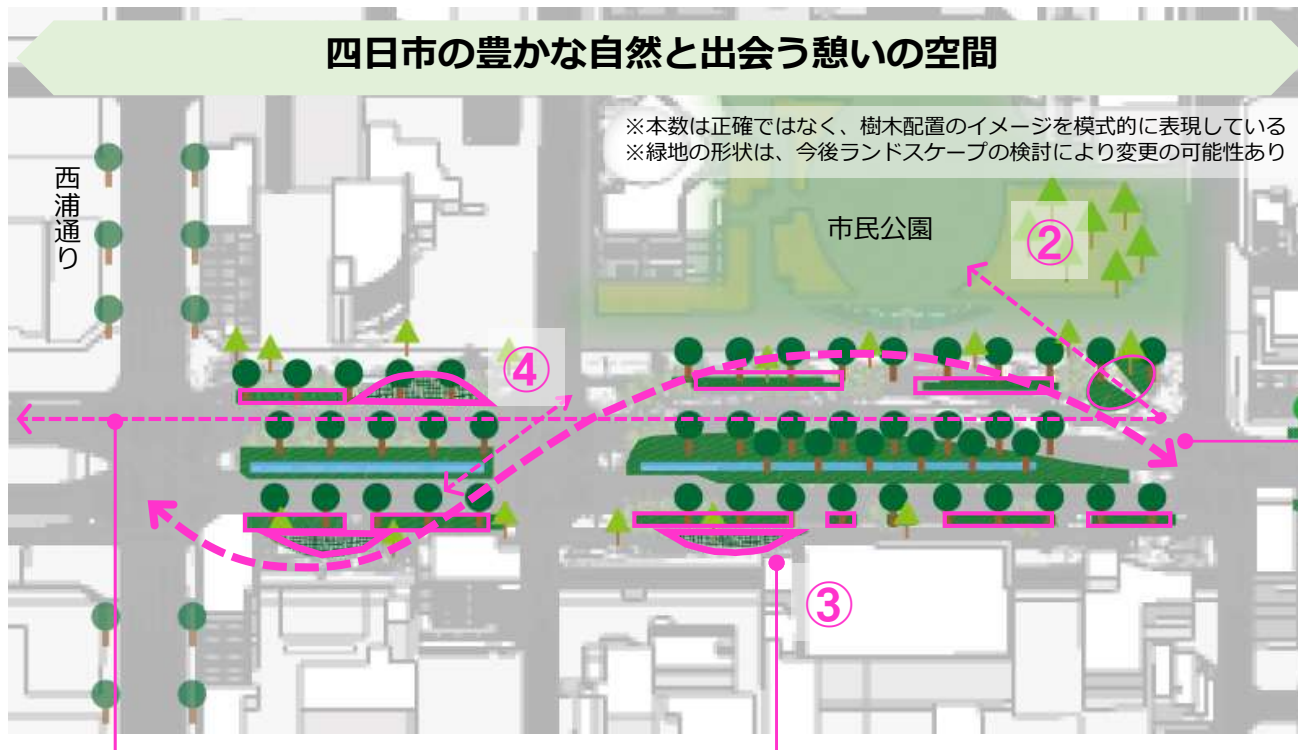
多目的な用途に活用可能な広場
（姫路）

2-7. 景観づくりの考え方

②空間テーマごとの景観づくりの考え方

	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、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、「空間テーマごとの景観づくりの考え方」を下記に示す（西浦通り～市民公園）



①【豊かな自然の演出】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【豊かな自然の演出】市民公園へのつながりを強調

- ・市民公園へのつながりを意識した動線計画・緑の配置とする
- ・市民公園の前庭として、一体的な利用が可能な空間構成とする

③【豊かな自然の演出】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

- ・単一植栽の地被ではなく、多年草や宿根草等多様な種類の植物で構成される植栽帯を設ける
- ・季節によって移り替わる植栽を取り入れ、季節ごとに変化を感じることができる植栽計画とする
- ・通行空間および休息空間からの見え方に配慮した緑の配置とすることで、自然な視線誘導と多様な体験を可能とする設えとする
- ・可能な限りレインガーデン（雨庭）を設え、グリーンインフラ機能を充実させる

④【豊かな自然の演出】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

- ・山並みを連想させる緩やかな起伏や緩やかな曲線を取り入れた舗装切り替えラインを取り入れる
- ・南北に分かれた歩道空間に連続した曲線ラインを取り入れることで、南北の空間的つながりを強調する

⑤【憩いの空間の演出】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

- ・休息空間等ひとが滞留する空間については、石材や木材等の自然素材を用い、親しみを感じる設えとする

⑥【憩いの空間の演出】緑陰や阿瀬知川などの自然を活かした休息空間

- ・高木植栽による緑陰など、自然を感じることができる空間にベンチ等を備えた休息空間を設ける



2-7. 景観づくりの考え方

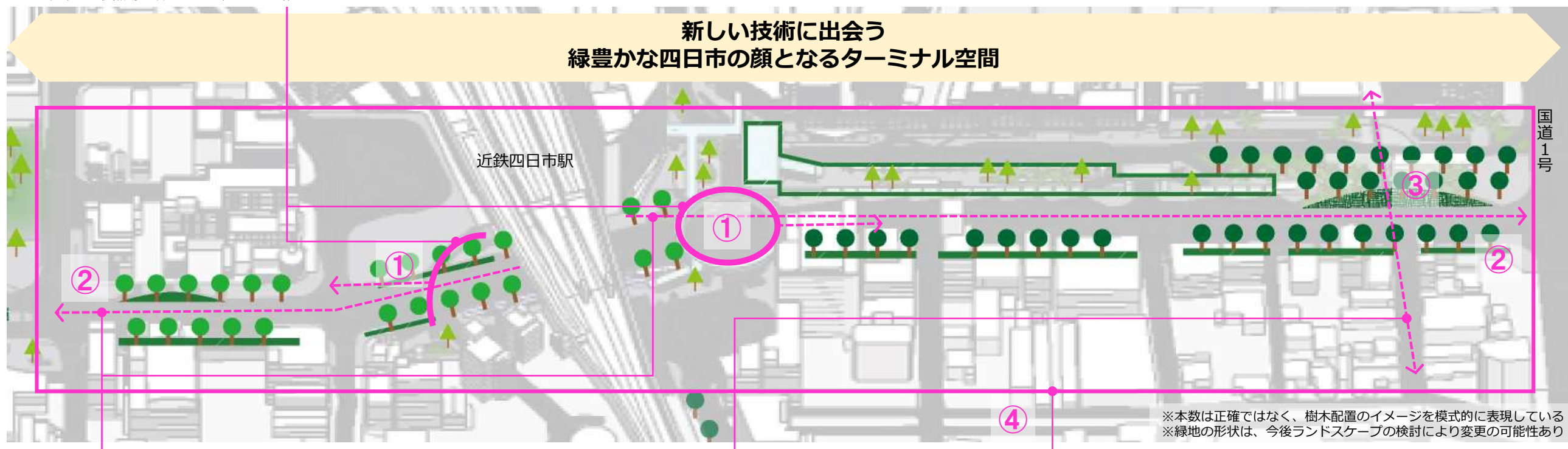
②空間テーマごとの景観づくりの考え方

	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、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、「空間テーマごとの景観づくりの考え方」を下記に示す（近鉄四日市駅西側～国道1号：全体）

①【四日市の顔づくり】近鉄四日市駅東側円形デッキ・近鉄四日市駅西側円弧デッキを象徴的なデザインとする

- 駅東の円形デッキおよび駅西の円弧デッキについては、四日市の顔として都市的に洗練された形態とし、周辺の緑から図として浮かび上がるシンボリックデザインとする
- デッキ上に視点を設け、四日市のまちを俯瞰できるポイントをつくる



②【四日市の顔づくり】緑豊かな都市軸の演出

- 列植を連続させ、緑豊かな都市軸を演出する。機能配置上列植が不可能な箇所については、地被・低木や壁面緑化や屋上緑化等多様な緑の設えを取り入れる等緑の連続性を確保し、アイレベルで緑を多く感じる設えとする。



③【四日市の顔づくり】東海道の歴史を感じる広場・歩道部のデザイン

- 東海道の南北のつながりを可視化する舗装の切り替えなど、東海道の歴史を感じる設えとする。
- 歴史的な設えとして、“昔風”の直接的な形態とせず、四日市の新たな顔にふさわしいモダンなデザインとする。



④【都市的なイメージの演出】質の高い地物・上屋・ファニチャーのデザイン

- 照明やポラード、地下出入口上屋等の地下駐車場地上施設などの道路構造物、ベンチなどのファニチャーは、アイレベルでの景観を阻害しない洗練された形態、都市的なイメージを感じる素材を使用する
- 滞留空間については、座面に木材を使用しつつも都市的なイメージを演出するシンプルかつ洗練された形態とする。



2-7. 景観づくりの考え方

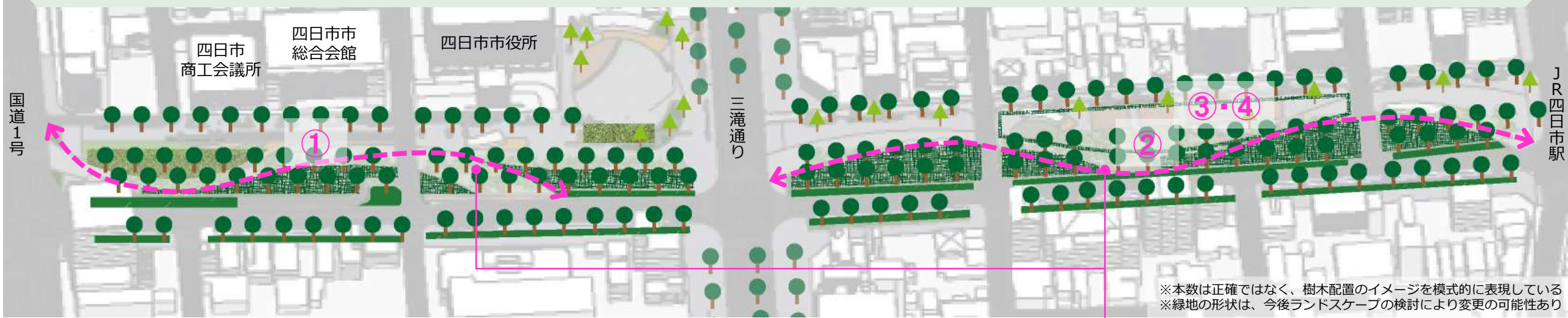
②空間テーマごとの景観づくりの考え方

	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、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、「空間テーマごとの景観づくりの考え方」を下記に示す（国道1号～三滝通り～JR四日市駅）



四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間



※本数は正確ではなく、樹木配置のイメージを模式的に表現している
※緑地の形状は、今後ランドスケープの検討により変更の可能性あり

①【交流空間の創出】国道1号～三滝通りは、シンプルな空間構成で要素の種類を減らすことで、都市的でフォーマルな空間とする

- 舗装や緑は、種類を絞る等シンプルな空間とする
- ベンチ等の地物は、小さいものを多く設置するのではなく、統合できるものは統合し、大きなものを数を絞って配置する

②【交流空間の創出】三滝通り～JR四日市駅は、市民が親しみやすい形態・色彩・素材とする

- 舗装や緑は、変化を演出するのに十分な種類を取り入れる
- ベンチ等の地物については、箇所を限って彩度の高いアクセントカラーを取り入れる
- 人が触れる箇所については手触り感を重視するなど、親しみやすさの演出を目指す

③【交流空間の演出】大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ

- 人が集まり交流できる空間を確保するため、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ランドスケープとする

④【人や文化、歴史に出会う空間の演出】回遊性を促す変化に富んだシークエンス（移動しながら連続的に眺める景観）

- クスノキ並木を景観の軸としつつ、人が集まる広場、歴史モニュメントなどを空間の変化点として活かしながら、変化に富んだシークエンスとすることで、出会いを演出し、周辺への回遊性を促す

要素の少ないシンプルな空間構成のイメージ



自然素材を用いた親しみのあるベンチ（豊田市）



おおらかなランドスケープのイメージ

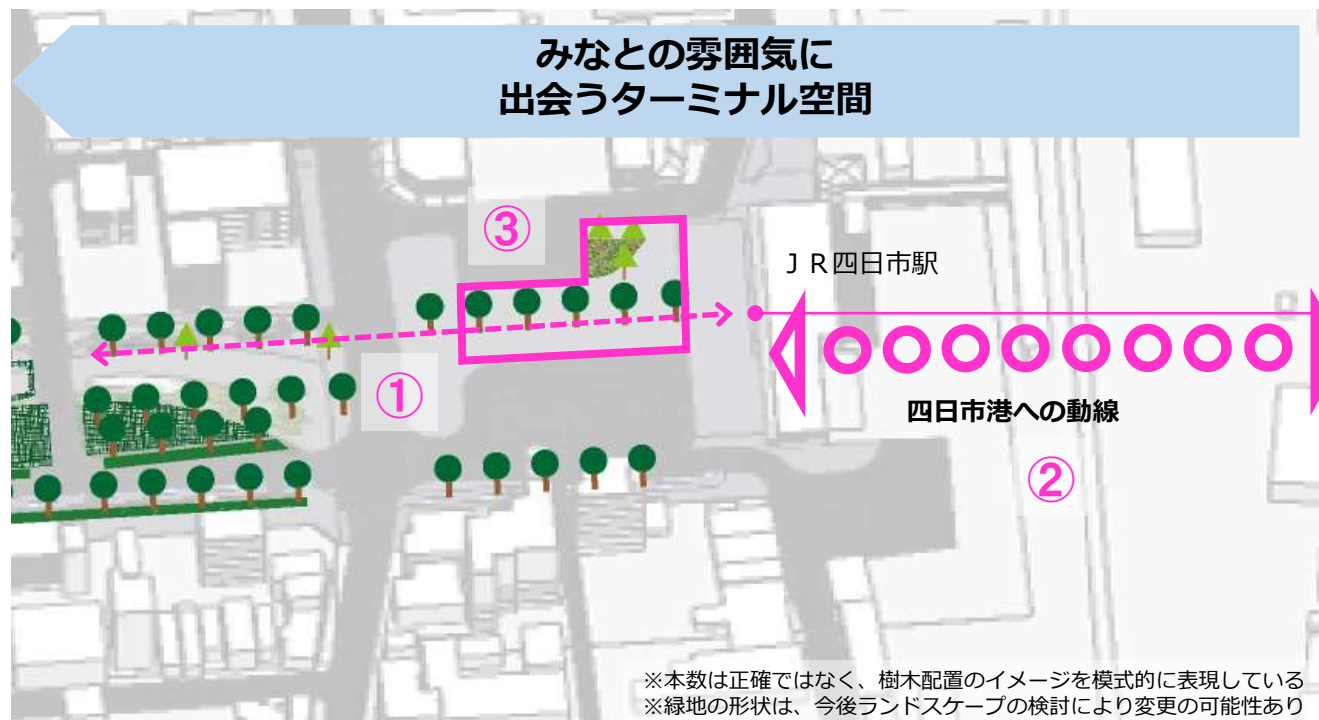


2-7. 景観づくりの考え方

②空間テーマごとの景観づくりの考え方

	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、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、「空間テーマごとの景観づくりの考え方」を下記に示す（JR四日市駅周辺）



①【港の雰囲気に出会う空間の演出】中央通りとの緑の連続性を感じるランドスケープ

- 中央通りとの緑の連続性を感じるよう、列植をつなげたランドスケープとすることで、JR四日市駅前広場がまちとみなとの繋ぎとして映える空間とする

②【港の雰囲気に出会う空間の演出】みなとへの接続性を高めた空間

- JR四日市駅西とみなとの分断を解消し、四日市港への動線を確保した空間とする

③【港の雰囲気に出会う空間の演出】市民が多目的に活用できる空間

- 多目的な活用に対応した設えとすることで、市民の使いやすさの幅を広げる
- 将来的な可変性を担保した設えとする

緑を連続させた駅前広場（東京）



みなとと接続した駅前空間（延岡）



市民の使いやすい可変性のある設え（姫路）



	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

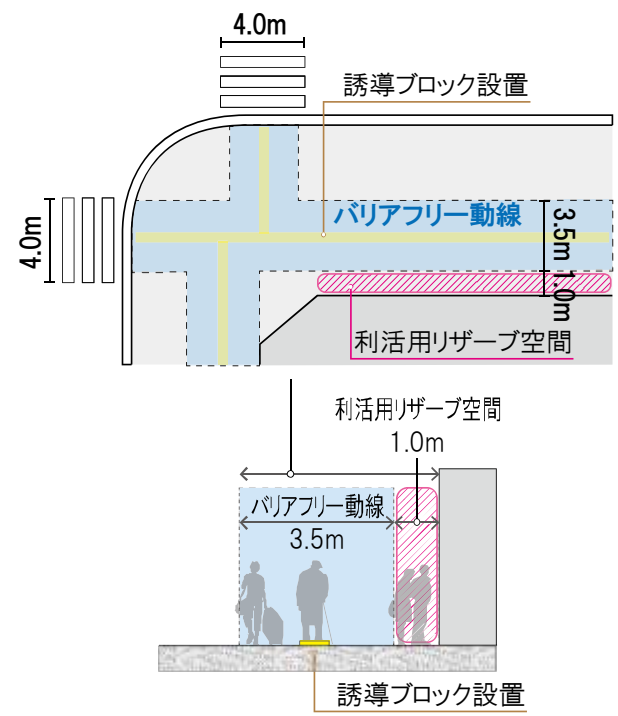
> ハードペーブ（ブロック舗装、コンクリート舗装、土舗装、石舗装等）にする箇所；歩行者のための通行・滞留空間

- ・ 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

● バリアフリー動線のイメージ



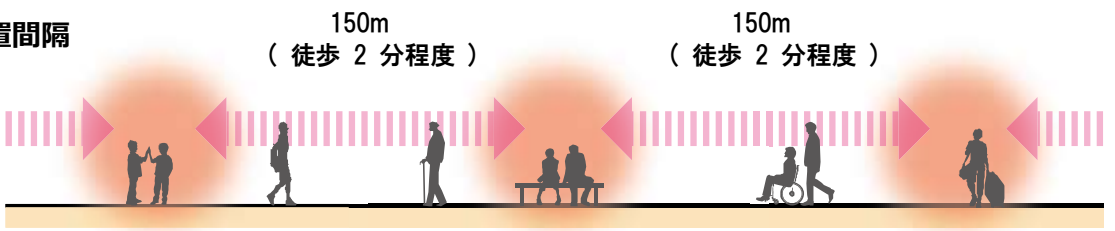
■ 広場・滞留空間の配置の考え方

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

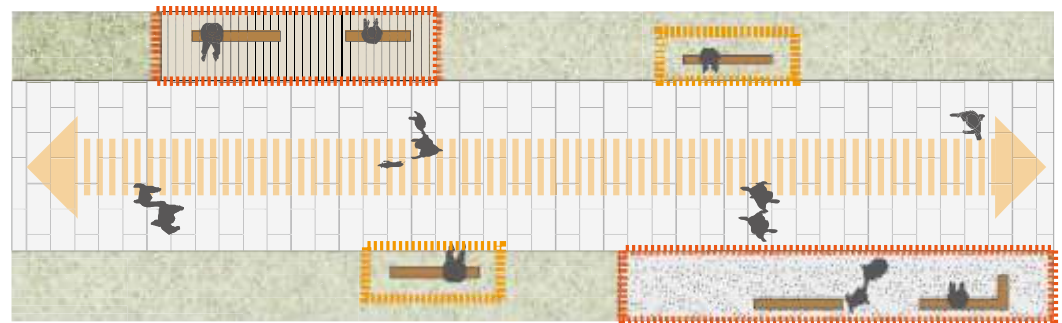
● 歩行者拠点広場の配置間隔



> 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

● 滞留空間の配置

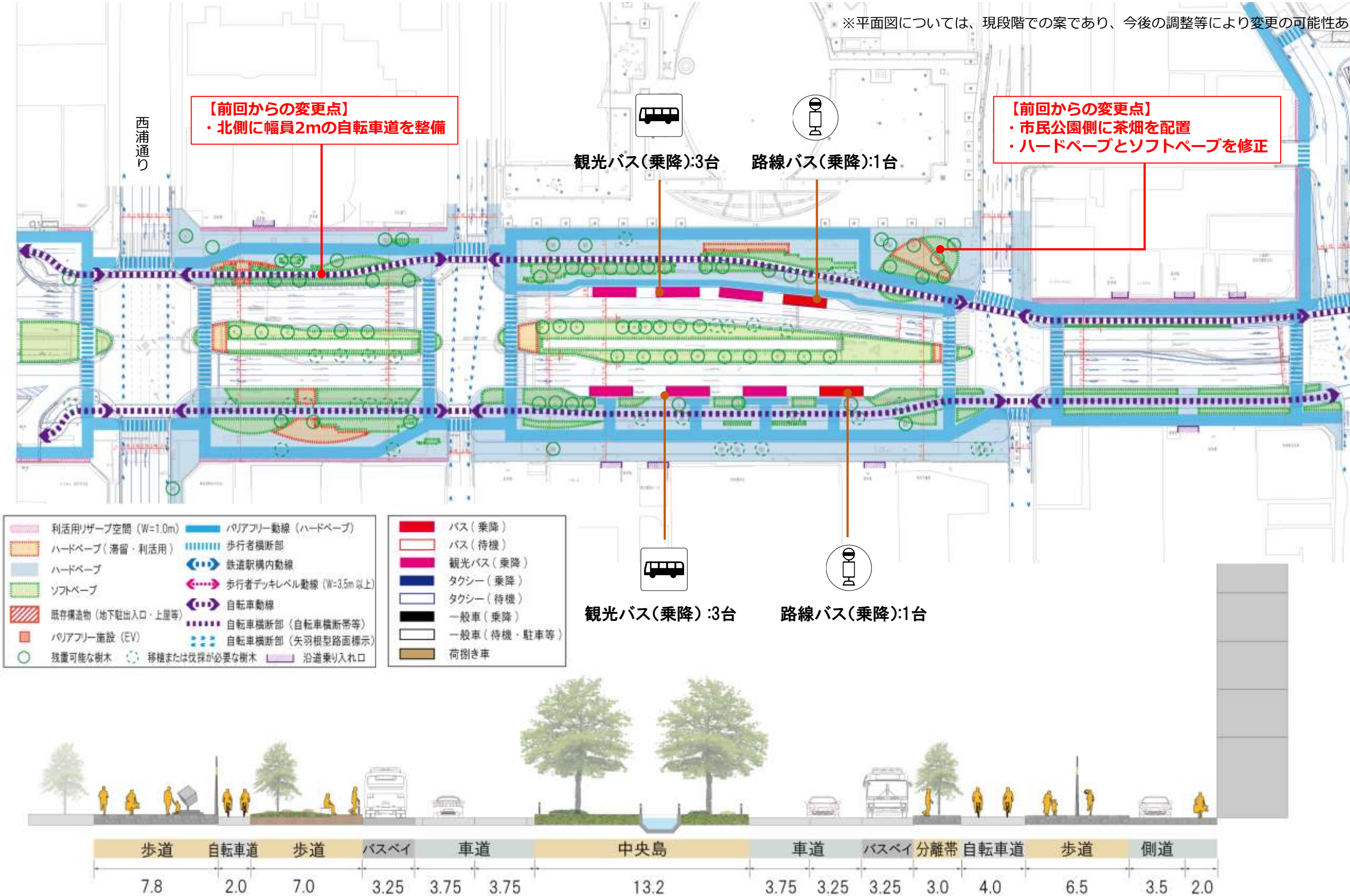


2-8. 個別施設のレイアウトイメージ

20

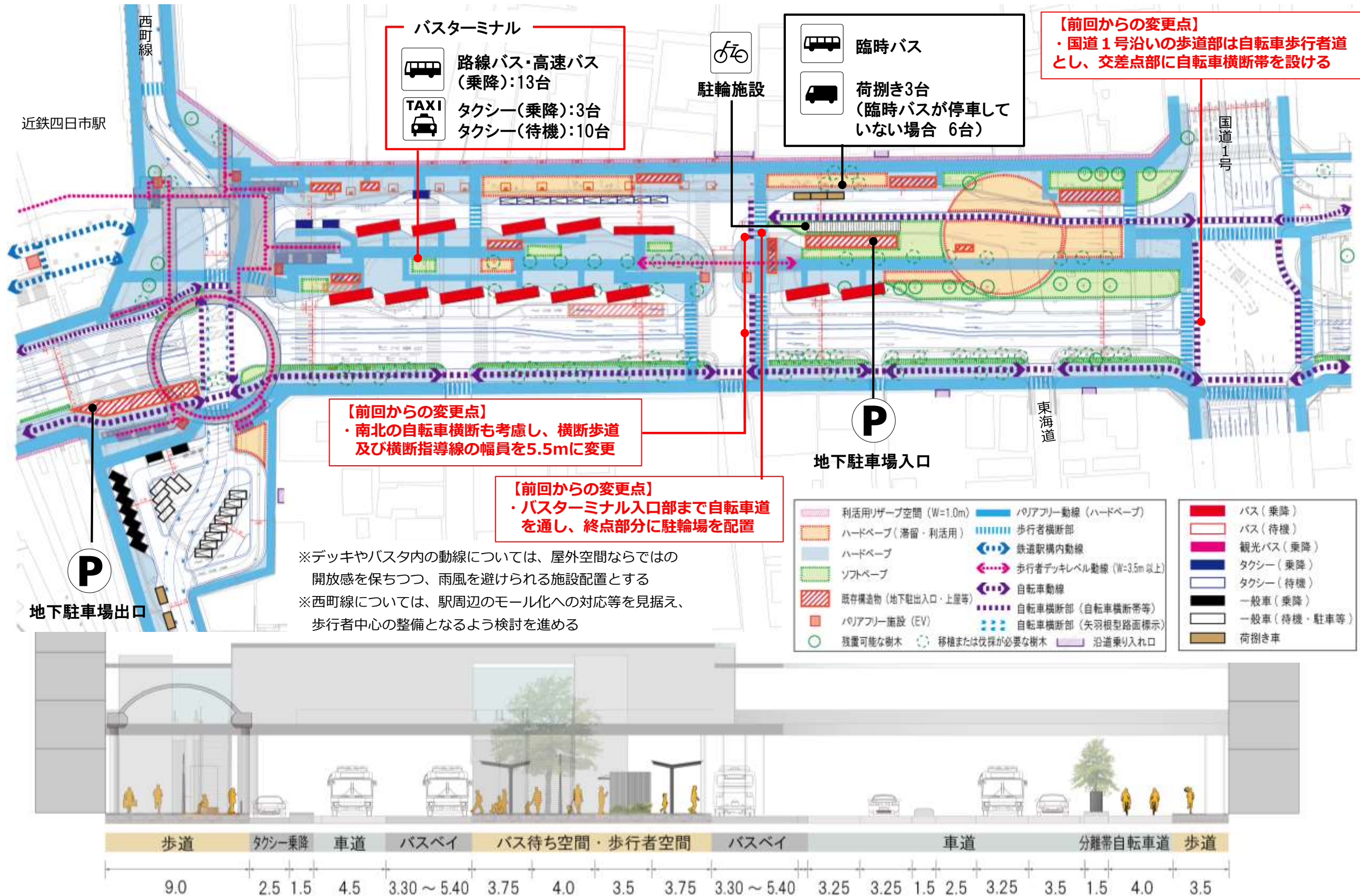
- 2-2. ～2-7. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（西浦通り～近鉄四日市駅）

※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



2-8. 個別施設のレイアウトイメージ

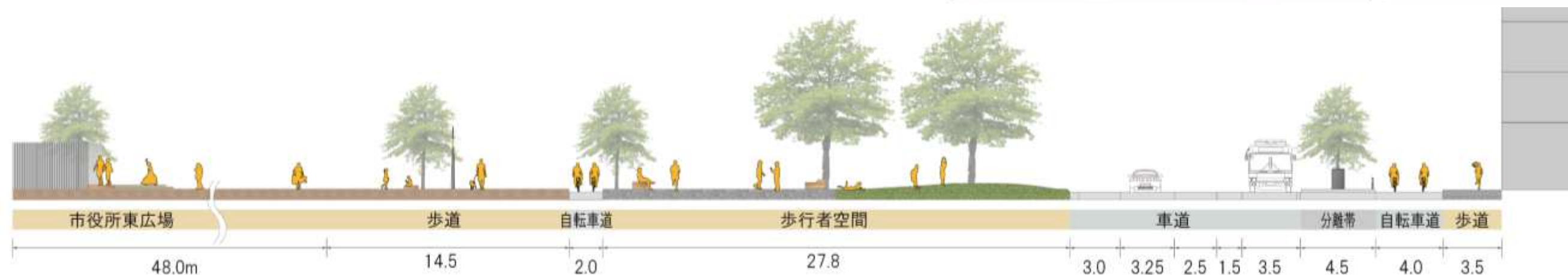
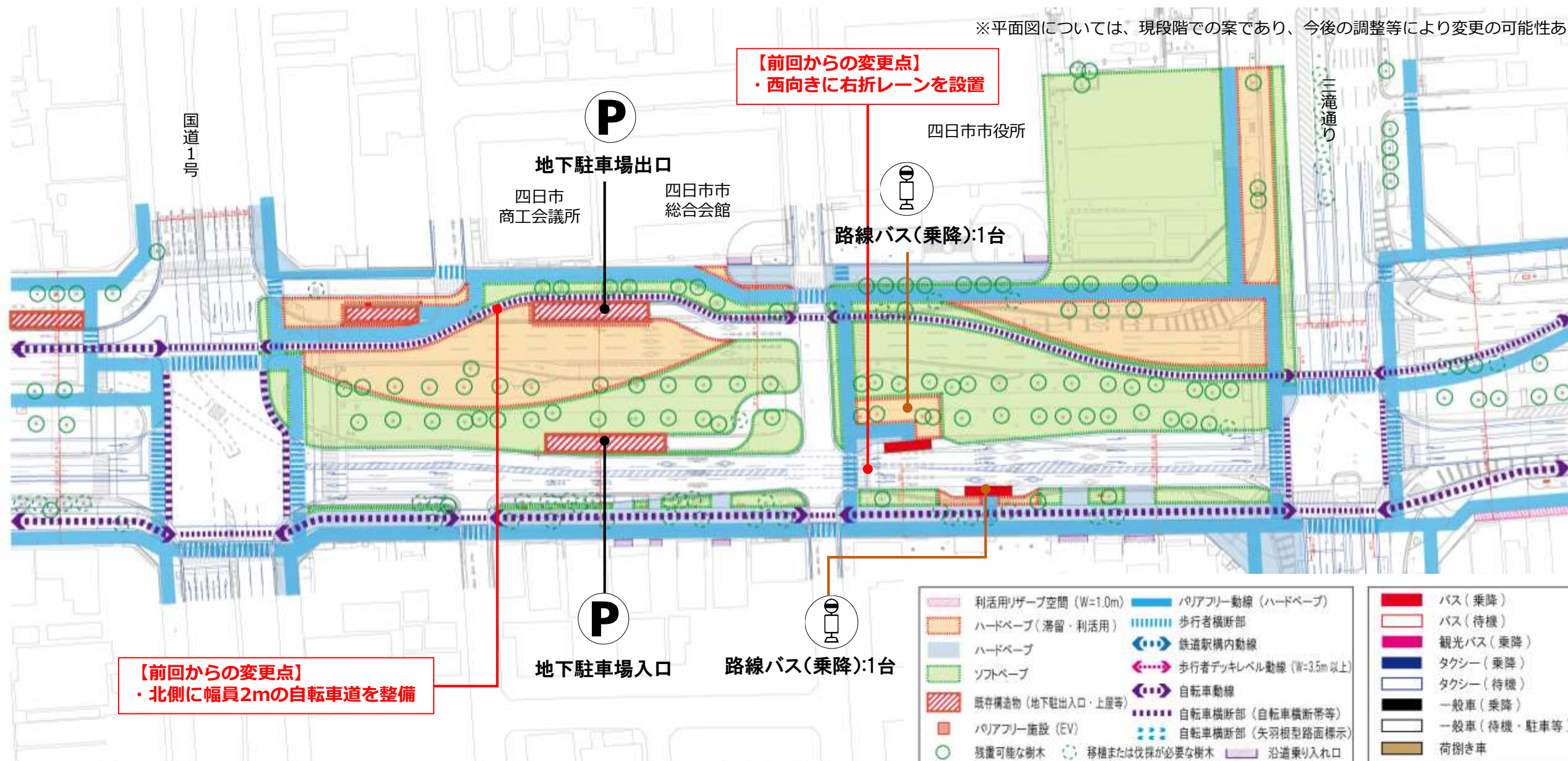
- ・ 2-2. ～2-7. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（近鉄四日市駅～国道1号）



2-8. 個別施設のレイアウトイメージ

- 2-2. ～2-7. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（国道1号～三滝通り）

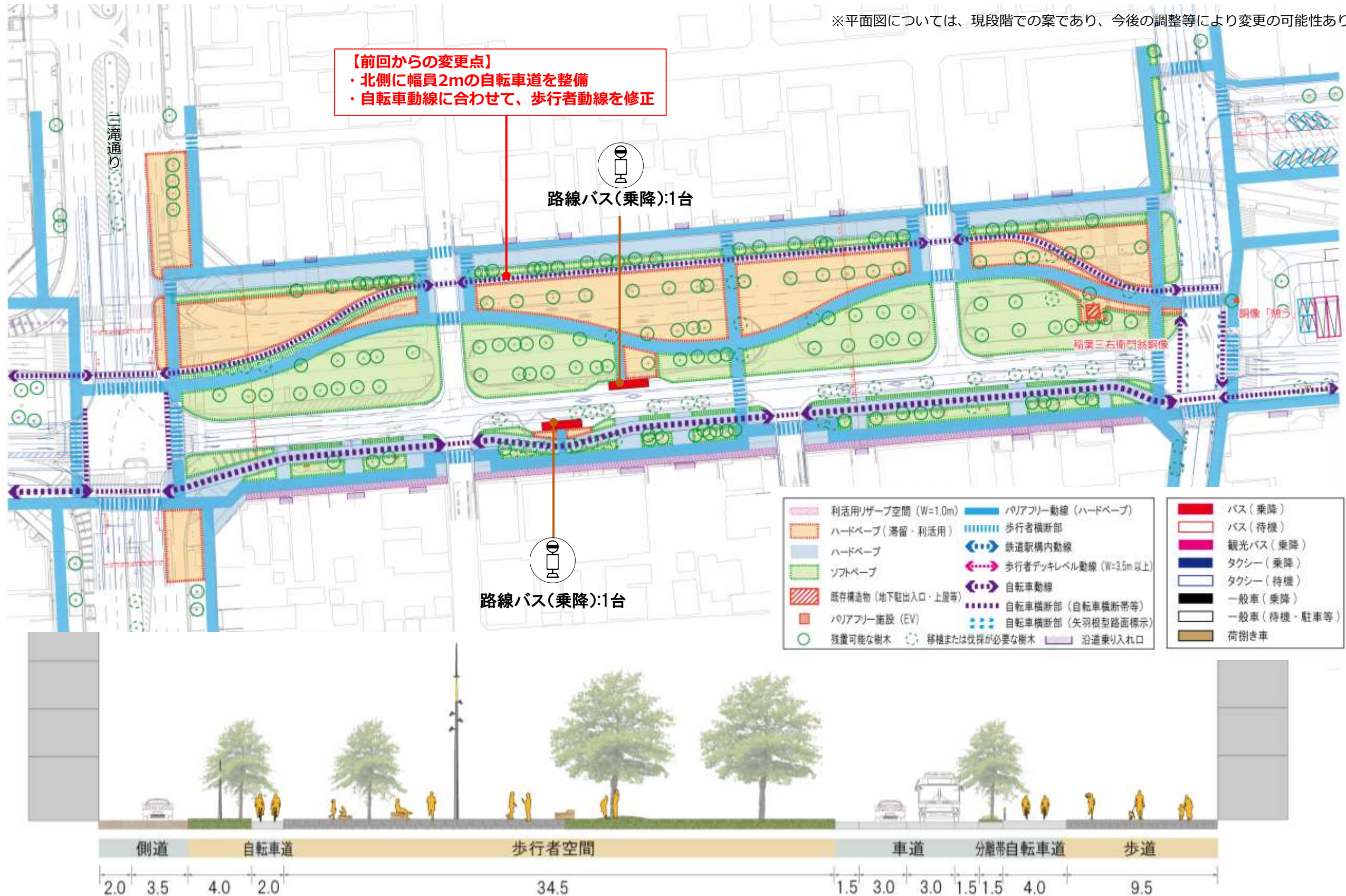
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり



2-8. 個別施設のレイアウトイメージ

- ・ 2-2. ～2-7. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（三滝通り～JR四日市駅）

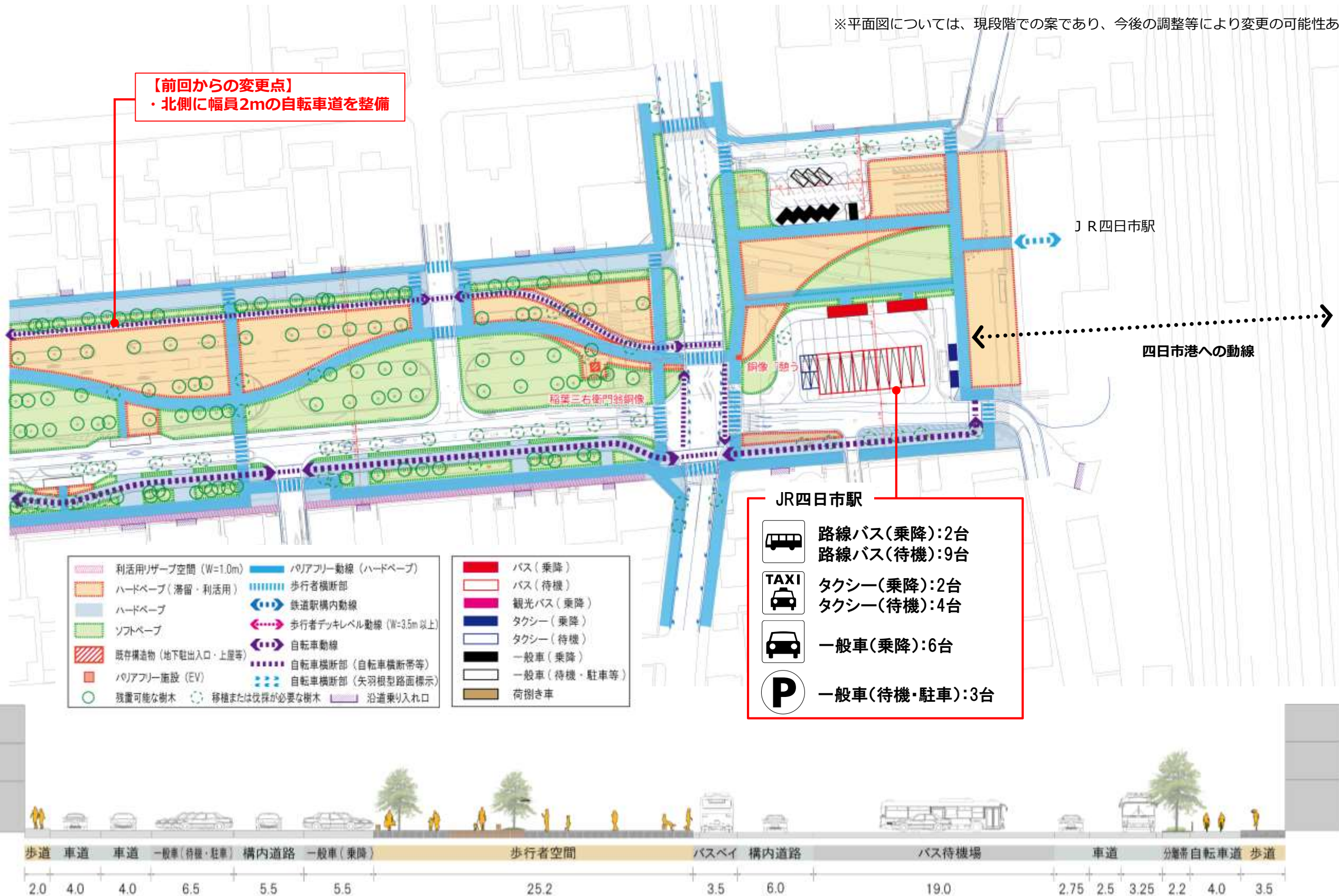
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり



2-8. 個別施設のレイアウトイメージ

- 2-2. ～2-7. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（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



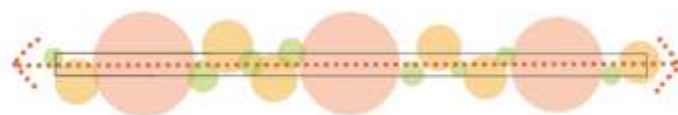
2-9. 個別施設の設えの考え方

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

(1) ランドスケープの骨格の考え方

①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
- (2) 動線際には中規模の滞留空間、小規模の滞留空間を配置
- (3) メイン歩行者動線は、基本建物線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



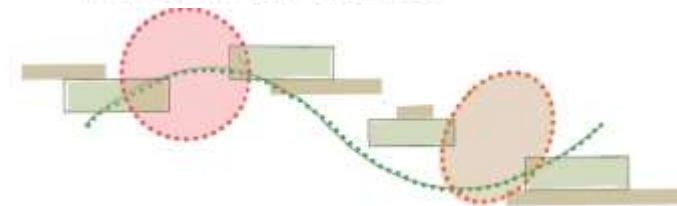
②軸性のデザインの考え方

- (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）
- (2) 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

- (1) 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
- (2) 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



<アイレベルのデザイン>

- ・シーケンス景観と呼ばれる、「移動しながら連続的に眺める景観」の変化点に留意したアイレベルのデザインとする



①市民公園への視線の抜け



②中央通りのビスタ景（見通し景）



③曲線と起伏のあるランドスケープの見え方



④曲線と起伏のあるランドスケープの見え方



2-9. 個別施設の設えの考え方

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

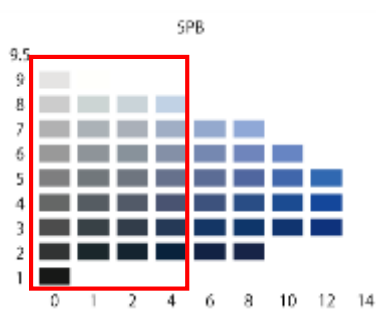
(2) 個別施設のカラースキーム

・ 共通のカラースキームとエリアごとのカラースキームを下記に示す（四日市市景観計画の範囲内でさらに絞り込み）

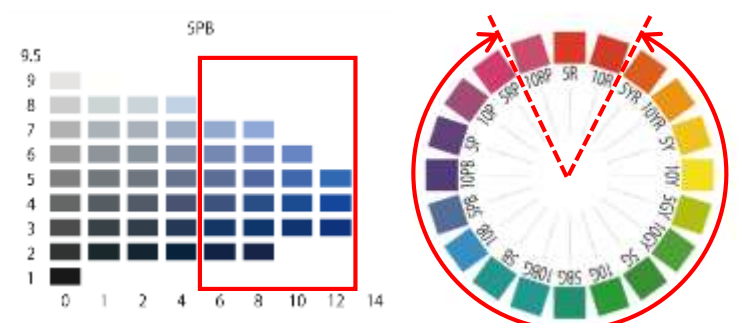
<共通のカラースキーム>

- ・ 緑が映える色彩計画となるように、ベースカラーは無彩色を基本とし、緑や花々と競合する色相は極力用いない
- ・ 変化のある空間とするため、空間やエリアのデザインに合わせて、アクセントカラーを効果的に取り入れる
- ・ 素材本来が持つ色彩を尊重する

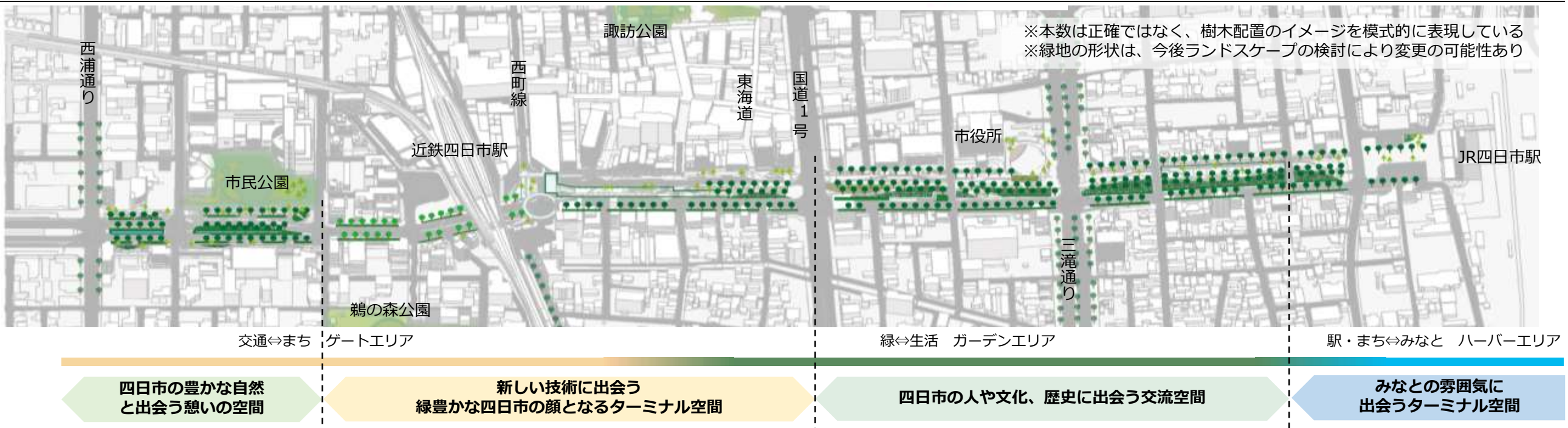
【ベースカラーとして推奨される色彩範囲】
・ 無彩色に近い色彩範囲とする（彩度4以下）



【アクセントカラーとして推奨される色彩範囲】
・ 空間に変化を与える色彩範囲とする（彩度6以上）



<エリアごとのカラースキーム>（個別施設の色彩計画）



【自然に調和する色彩】
・ 豊かな自然を演出するアースカラーを用いる
・ 自然素材の質感を重視し、構造物は光沢を抑えた色彩とする
・ アクセントカラーは極力用いない

【都市的なイメージを演出する色彩】
・ 周辺環境との調和を考慮し、他エリアよりも都市的なイメージを演出する色彩計画とする
・ アクセントカラーは極力用いない

【親しみやすい色彩】
・ アクセントカラーとして彩度が高い色彩を用いることで変化を感じる親しみやすい色彩計画とする
・ ヒューマンスケールの利活用のための設え施設にアクセントカラーを効果的に用いる



2-9. 個別施設の設えの考え方

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

(3) デザイン対象となる施設・構造物等

- デザイン対象となる施設・構造物等を、景観に対する影響が大きいと考えられる＜主要構造物＞と＜その他構造物＞に区分し個別施設の設えを検討する
- 特に、主要構造物については、景観上重要なため、基本計画において設えの考え方を示す
- また、下記構造物については、全線に渡って必要な施設のため、同じ製品・仕様にて中央通りの統一感を演出

＜主要構造物＞

- ・歩行者デッキ
(駅西デッキ・駅東デッキ(バスタ含む)・バスタ中島接続デッキ)
- ・バスシェルター
(アーケード; 将来更新の場合)
- ・地下出入口上屋・換気塔
- ・賑わい施設等建築物(公共トイレ含む)

・モニュメント(大)

- ・広場照明
- ・車道照明(信号共架柱含む)
- ・歩道照明

※歩道照明については、デザインのイメージとしては統一感を演出しつつも、エリアごとに変化を持たせる

＜その他構造物＞

(道路施設) → デザインWGにて検討仕様を決定

- ・舗装
- ・交通安全施設(門柱・信号・標識等)
- ・交通安全施設(ボラード・横断防止柵等)
- ・縁石・排水施設等
- ・ストリートファニチャー(ベンチ・サイン等)
- ・街路樹
- ・植栽(地被等)
- ・利活用施設(電源等)

※警察・施設管理者と適宜要調整

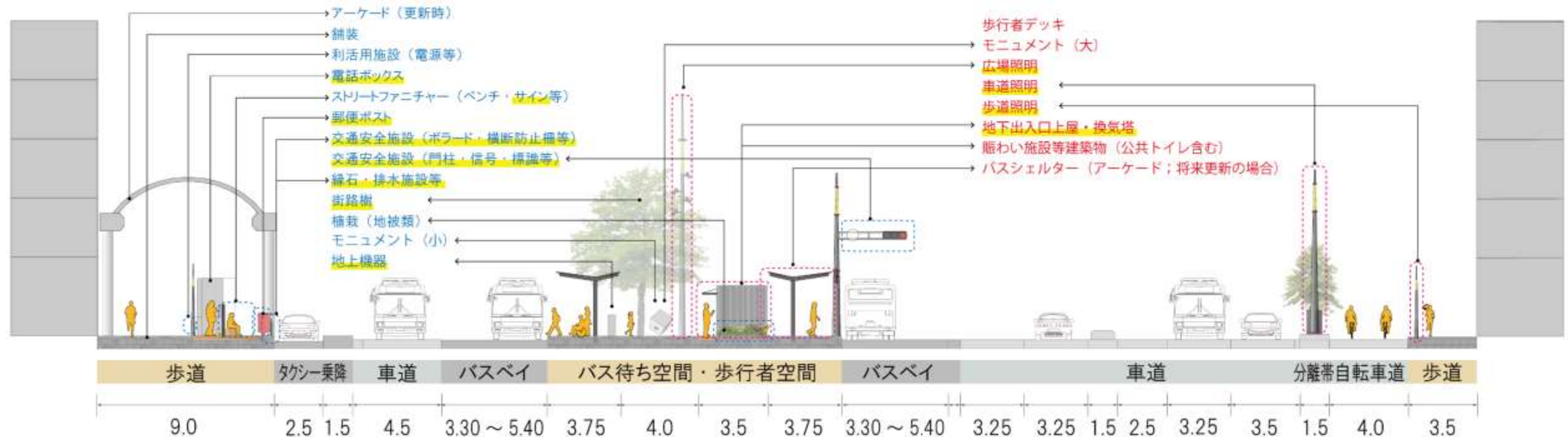
(占用物) → デザインWGにて議論、調整会議にて意見交換

・モニュメント(小)

- ・地上機器
- ・電話ボックス
- ・郵便ポスト

・アーケード(更新時)
※占用主体と適宜要調整

※電話ボックス・郵便ポストについては、配置等から要調整



	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

2-9. 個別施設の設えの考え方

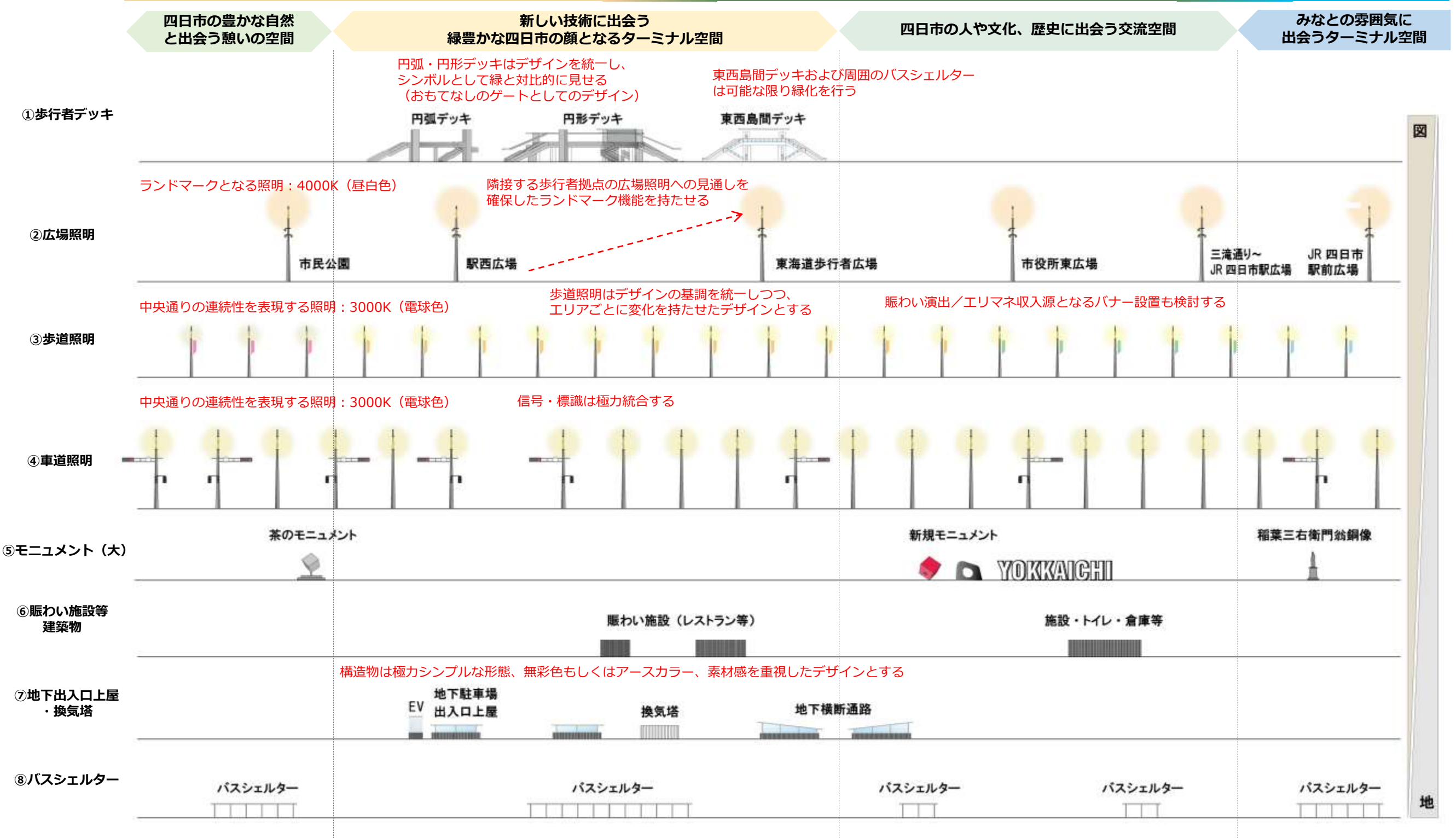
(4) 主要構造物の設えの考え方

- ・ 主要構造物を設える際の「図」と「地」のバランスと、デザイン上のポイントを下記に示す
- ・ 下記の①~⑧の順番で「図」として引き立つようデザインする

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



3. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）

3－1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 31

3－1．近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）

・ 中央通りのエリアデザイン等の更新案を踏まえて、近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）を下記に示す

「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（中間とりまとめ）」

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

「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」(案)

※赤字; 中間とりまとめから追加・更新する項目

※青字; バスタ検討部会と調整が必要

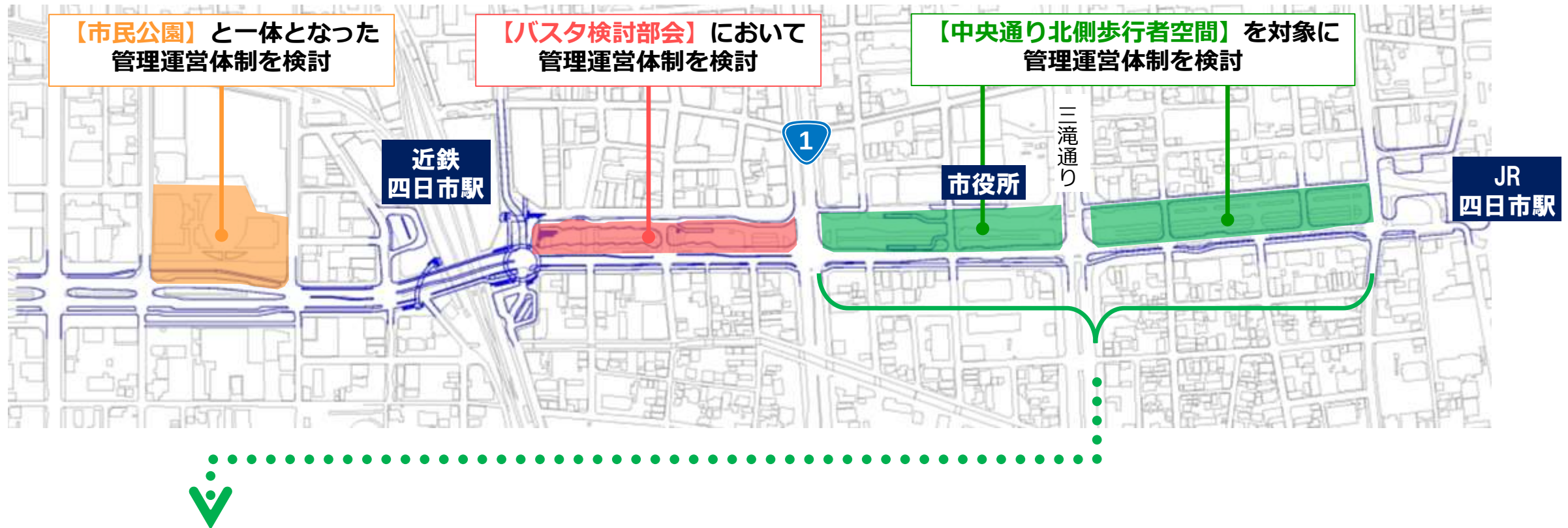
- 1. はじめに
 - ※将来イメージのパス（CG）各エリア鳥瞰1枚；4枚程度追加予定
- 2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の方向性
- 3. 各エリアのデザインを考える前提条件
- 4. 基本計画の位置づけ 本資料P7
- 5. 基本計画検討経緯 ※各種会議・ワークショップ含めて検討経緯を整理予定
- 6. 整備のイメージと目指す効果
 - ① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ
 - ② 全体レイアウトや導入機能のイメージ
 - ③ 整備方針
 - ④ 目指す効果 本資料P8～29
- 7. 中央通りのエリアデザイン
 - ①共通のデザイン方針 ※将来イメージパスを更新予定
 - ②各エリアにおける空間テーマと導入機能
 - ②各エリアの使われ方イメージ ※利活用WSでの意見を適宜反映予定
 - ④グリーンインフラの配置イメージ
 - ⑤各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ
 - ⑥景観づくりの考え方
 - ⑦個別施設のレイアウトイメージ
 - ⑧個別施設の設えの考え方
- 8. バスターミナルの整備に係る事項
 - ① 基本目標
 - ② 施設配置方針
 - ③ 必要機能
 - ④ 動線計画
 - ⑤ デザインと機能配置「施設最小案」
 - ⑥ デザインと機能配置「施設最大案」
 - ⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」
- 9. 事業区分
- 10. 今後の進め方

4. 今後の進め方

- 4－1. 利活用計画検討の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 33
- 4－2. 会議体制とスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 36

4-1. 利活用計画検討の進め方

【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

- ・ 利活用の担い手候補（7名程）
- ・ 事務局（四日市市）

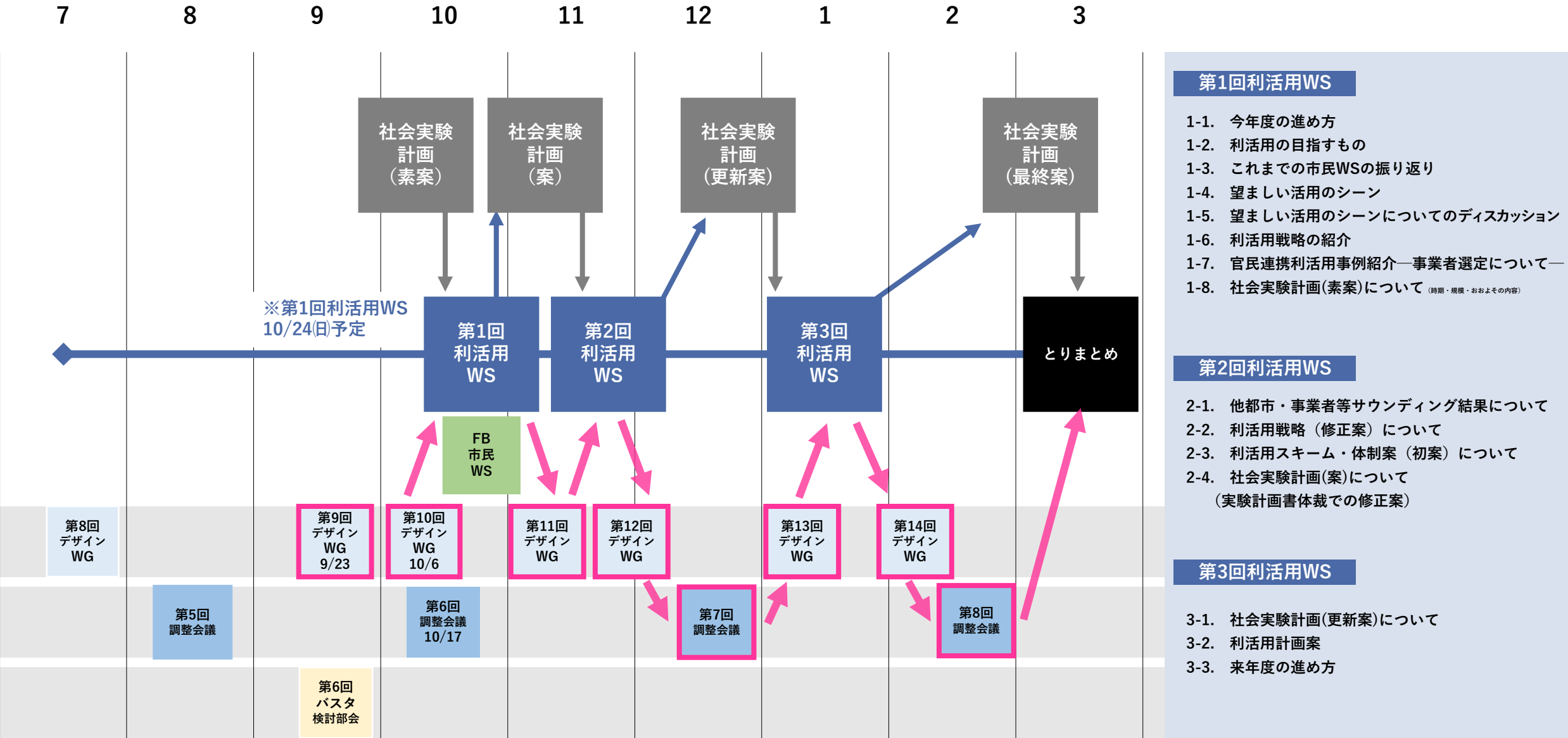
利活用社会実験での検証

- ・ 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）

4－1．利活用計画検討の進め方

- ・ 利活用計画検討については、下記スケジュールにて進める
- ・ 内容については、国道1号～JR四日市駅における広場の使い方（本資料p.11）に反映していく予定

【スケジュール】



4－1．利活用計画検討の進め方

- ・ 国道1号～JR四日市駅における広場の活用については、官民連携の運営も視野に検討を進める
- ・ 導入可能性検討にあたっては、事業者ヒアリングを実施予定
- ・ ヒアリングについては、下記視点をもとに10～20社抽出したうえで実施予定

ヒアリング事業者選定に必要な視点（案）

✓公共空間の管理能力を必須としつつ、場所に紐づいた価値提供力・編集能力

地元の感覚 # コンテンツ力 # 組合せによる意外性 # キュレーション力（編集により新たな価値を生み出す力）

✓収益確保のために商業的な側面と、市民が広く活用できる公共性とのバランス

商業と日常 # 収益性と公益性 # バランス

✓目的と非目的の両面を担う場づくりの能力

ハレとケ（非日常と日常） # 仮設性 # 祭り # 居心地の良さ # 匿名性

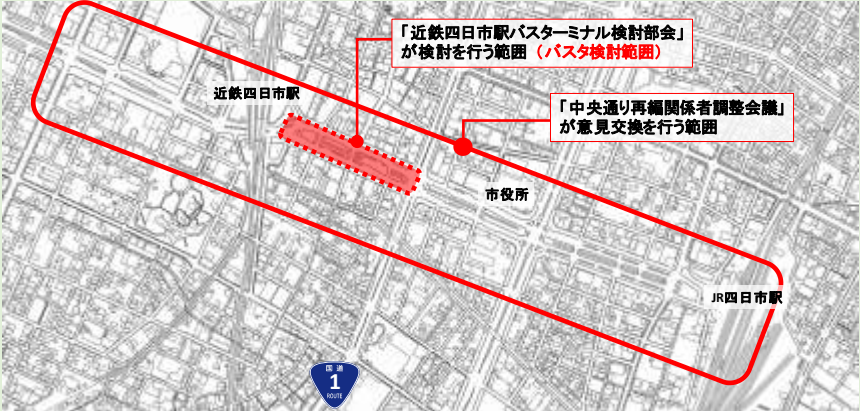
✓地元の集客だけでなく、県外（および国外）を視野に注目されるブランドとしての展望

ブランド力 # インフルエンサー能力 # 発信力

4-2. 会議体制とスケジュール

●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。

4－2．会議体制とスケジュール

・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 (2021)												令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (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 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 バスターミナル 検討部会						第6回	継続実施											
デザイン ワーキング 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 ワークショップ							第1回	第2回		第3回								
市民 ワークショップ							バック ワ ー ク ス											
四日市スマート リージョン・コア 推進協議会					設置 第1回			第2回				第3回						
四日市市 都市再生協議会												第2回						

リニア開業（東京・名古屋間）