

第 7 回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和4年1月6日（木）14：00～

場所：四日市商工会議所 1階 会議所ホール

1 次第

1. 第 6 回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）の協議
 - ・基本計画（素案）の目次について（資料 4）
 - ・基本計画（素案）の内容について（資料 5）
 - ・基本計画（素案）における「バスターミナルの整備に係る事項」の取り扱いについて
3. 先行整備区間の検討状況の報告
4. 利活用計画の検討状況の報告
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 7 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（素案）

第7回 中央通り再編関係者調整会議
出席者名簿

資料2

令和4年1月6日(木) 14:00～
四日市商工会議所 1 階会議所ホール

	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	アヲダ 有賀 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	マツモト ユキマサ 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 賢人	○	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 徳彦	○	現地	
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 セイジ 誠司	○	現地	
6		三重交通(株) バス営業部長	タカダ カズアキ 和昭	代理 四日市営業所長 仲範和	現地	乗合営業課長 服部孝史 (WEB)
7		三岐鉄道(株) 常務取締役 自動車部長	タカモト シュウジ 修司	代理 自動車部次長 三輪 直樹	現地	運行管理課長 伊藤 貴郷
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 ヨシヒロ 嘉浩	○	現地	三重近鉄タクシー(株) 末吉 利教
9		三重県バス協会 専務理事	アサキ シュウジ 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 カズヨシ 克義	○	現地	四日市自治会連合会 事務局長 大瀬あすさ
11		四日市自治会連合会 理事	ヤマノ 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 マサアキ 正明	○	現地	
13		諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	タカハタ 泰嗣	○	現地	
14		四日市駅西発展会 会長	タケモト 直弘	○	現地	
15		四日市商工会議所 専務理事	スドウ 謙夫	○	現地	商工振興課長 水谷 貴宣
16		四日市観光協会 副会長	サノ 貴信	○	現地	
17		(株)ディア四日市 代表取締役社長	スズキ 主計	○	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 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 光典	○	現地	
20		株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 営業部長	コソコシ 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	スガ 良一	○	現地	計画課 課長 村松 道康 調査係長 大川 武巳
23		三重県 県土整備部 理事	マユミ 明光	○	WEB	都市政策課 技師 貴宗英 (WEB) 技師 鈴木 聡一 (現地)
24		四日市市 副市長	タケ 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 康二	代理 交通規制課施設係長 川村知広	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 裕之	○	WEB	
27		国土交通省 中部地方整備局 建設部 都市整備課長	タケダ 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	オオニシ 育平	○	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 信	○	WEB	
30		国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	シゲキ 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 秦 昌洋			

第7回 中央通り再編関係者調整会議

- 1. 第6回中央通り再編関係者調整会議の振り返り.....P. 2
- 2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）.....P. 4
- 3. 先行整備区間の検討状況の報告.....P. 6
- 4. 利活用計画の検討状況の報告.....P. 13
- 5. 今後の進め方.....P. 23

令和4年1月

1. 第6回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

1－1. 第6回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応 P. 3

1-1. 第6回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

表 第6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6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告					
バスターミナルの 管理運営	1	・公共と民間の役割分担を明確にし、参画の仕方を検討し、中央通り全体の中でのバスタの位置づけを検討して欲しい		○バスターミナル検討部会にて継続検討	
	2	・終バス後の管理運営などを含め、利用者側のニーズに応じた時間帯ごとの利活用について、事業者側のニーズと利用者ニーズに接点が出るよう検討して欲しい		○バスターミナル検討部会にて継続検討	
(2) 第5回中央通り再編関係者調整会議の振り返り					
自転車道整備	3	・自転車道を整備するのであれば、連続して整備を行って欲しい ・「アーケード区間の押し歩き」の啓発については、道路管理者の方で行って欲しい		○現時点ではアーケードの撤去や改変が難しいため、アーケード区間は自転車を押し歩きとする方針で歩行者優先とし、自転車動線は通さない方針を再確認 ⇒【資料5】P.41～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照	
(3) 中央通りエリアデザイン等の更新案					
中央通り エリアデザイン	4	・エリアデザインや基本計画はいつまで効力があるのかについて確認したい		○大きい基盤や構造物の考え方は、基本計画に依って推進され、広場等の使い方等は社会情勢に応じ、可変的なデザインを行う	
	5	・バスタ東島と西島のクスノキ、近鉄四日市駅東のイチヨウについて極力残して欲しい		○極力クスノキは残す方針とし、バスタ西島など存置することが難しい場合は、施設の緑化や移植を検討 ⇒【資料4】P.12～ 樹木の移植検討について 参照	
	6	・デザイン対象となる主要構造物の中のバスシェルターのデザインについて、どのように検討を進めるのか		○中央通り全線のデザインを検討し、バスタ内の主要構造物は官民の役割分担を踏まえ、今後バスタ部会と調整	※バスタ部会と要調整
	7	・JR四日市駅の改造を含む、駅周辺の賑わい創出について検討して欲しい		○JR四日市駅周辺の活性化は重要であり、今後、公的施設の立地を別途検討 ⇒【資料5】P.47～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照	
	8	・災害時の使い方について、地域住民が使える状況や大規模災害時の防災機能を含めた検討はされるのか		○想定される災害シミュレーションを踏まえて検討 ⇒【資料5】P.17～ 各オープンスペースの使われ方のイメージ 参照	
	9	・歩行者中心の考え方の中で、スムーズ横断歩道や通過交通対策について確認したい		○全ての箇所ではないが、極力スムーズ横断歩道としていく方針で継続検討 ○側道部についても一方通行規制にするなど車の規制を図る ⇒【資料5】P.41～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照	
	10	・広場間の道路による分断に対し、法規制を踏まえてどこでも渡れるようにしたい		○島と島の間は歩行者優先の設えとするため、シェアドスペース的な設えを今後検討 ⇒【資料5】P.41～ 個別施設のレイアウトイメージ 参照	
	11	・次世代モビリティについて、認定を受けた事業者が貸し出す電動キックボードについては、申請した区域内で特例措置として、自転車道を通行できるようになった		○現行の道路規制を踏まえ、今後検討	
(4) 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）					
基本計画の目次	12	・「基本計画の検討経緯」はボリュームによるが参考資料で良いのではないかと		○これまでの意見がどう計画に反映されているのかについて、要点を絞って整理することで、本編資料に綴じ込む ⇒【資料5】P.8～ 基本計画検討経緯 参照	
(5) 今後の進め方					

2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）

2－1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 5

2－1．近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）

- 第6回中央通り再編関係者調整会議（令和3年10月17日）、第11回・第12回デザインワーキングでの意見を踏まえて、目次案を修正し、近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）として、資料5にとりまとめ
- 内容については、資料5にて説明

「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

第6回中央通り再編関係者調整会議時の目次案

- 1. はじめに
 - ※将来イメージのパス  **該当ページに効果的に挿入**
- 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
- 5. 基本計画検討経緯
- 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
- 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
 - 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

「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」（素案）

※青字；バスタ検討部会と調整が必要

（巻頭言；調整中）※策定時までに内容検討予定

- 1. はじめに
- 2. 基本構想の方向性
- 3. **基本計画検討体制** 
- 4. 基本計画検討経緯
- 5. **基本計画の対象範囲と事業区分** 
- 6. 基本計画の前提条件と配慮事項について
- 7. 基本計画の位置づけ
- 8. 整備のイメージと目指す効果
 - ① 全体レイアウトや導入機能のイメージ
 - ② 整備方針
 - ③ 目指す効果
- 9. 中央通りのエリアデザイン
 - ① 共通のデザイン方針
 - ② 各エリアにおける空間テーマと導入機能
 - ③ **各オープンスペースの使われ方イメージ** 
 - 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
- 10. **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」**
- 11. 今後の進め方

基本計画に関わる
検討メンバー一覧を追加

バスタを含む基本計画の
対象範囲・事業区分を追加

防災機能を含むオープン
スペースの使われ方を追加

参考資料として基本構想、
現況分析、モデルプランを追加

-----（参考資料）-----

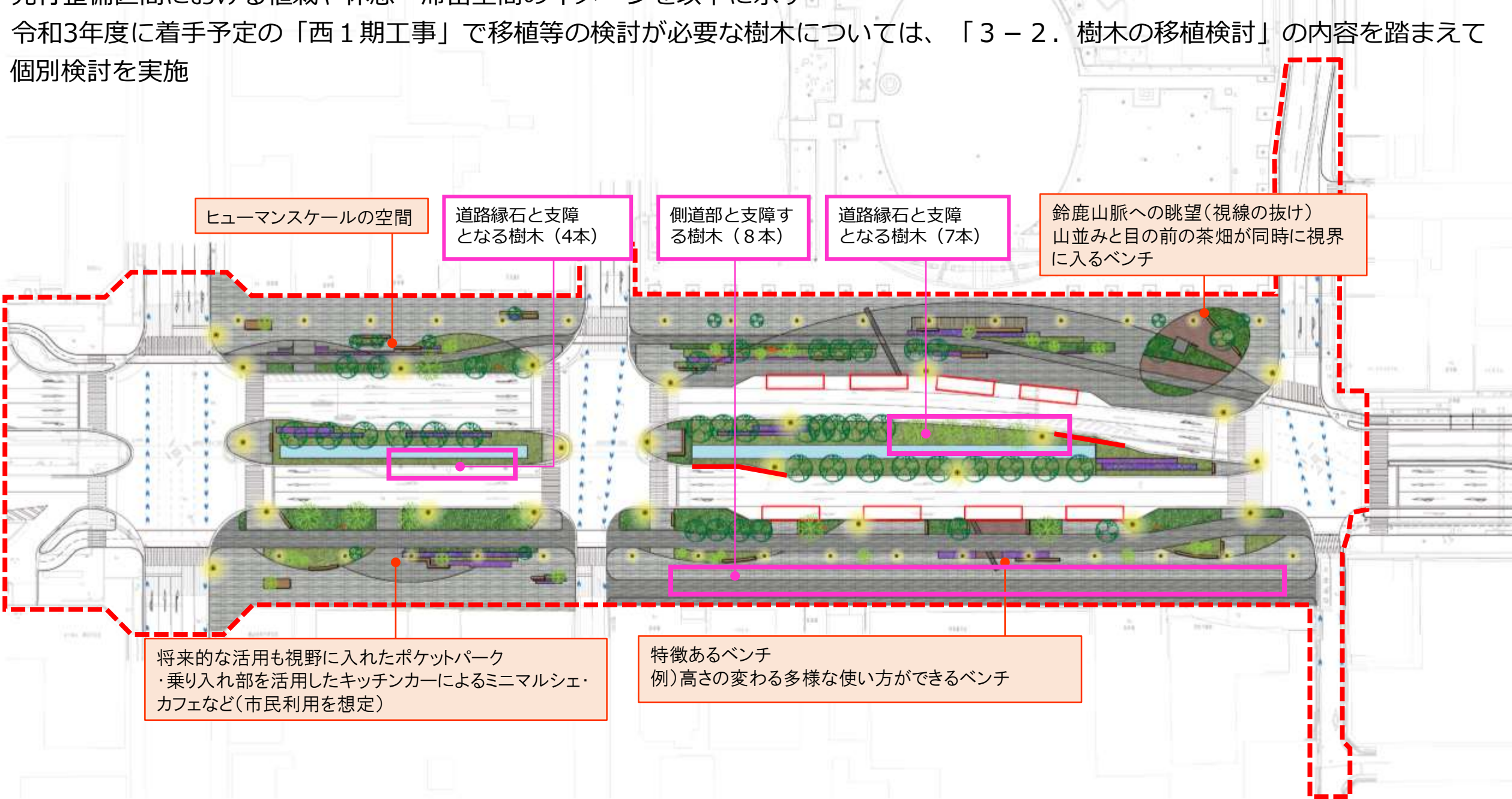
- 1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想
- 2. 現況分析資料
- 3. モデルプラン（着色平面図）

3. 先行整備区間の検討状況の報告

- 3－1. 先行整備区間の整備イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 7
- 3－2. 樹木の移植検討・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 11

3-1. 先行整備区間の整備イメージ

- ・ 先行整備区間における植栽や休息・滞留空間のイメージを以下に示す
- ・ 令和3年度に着手予定の「西1期工事」で移植等の検討が必要な樹木については、「3-2. 樹木の移植検討」の内容を踏まえて個別検討を実施



【西1期工事での主な工事項目】

・ 歩車道境界・車道部の造り込み・・・縁石・排水・車道舗装・区画線・構造物撤去・新設・移設 等

【西2期工事での主な工事項目】

・ 歩道部を含む先行整備区間全ての施工・・・歩道舗装・構造物（ベンチ・照明等）・自転車道・植栽 等

凡例

先行整備区間の
施工範囲

西1期工事で
検討が必要な樹木

休息・滞留空間イメージ

3-1. 先行整備区間の整備イメージ



※現時点の計画に基づくイメージであり、今後の調整により変更の可能性あり

市民公園前のアングル
※先行整備区間

3-1. 先行整備区間の整備イメージ



※現時点の計画に基づくイメージであり、今後の調整により変更の可能性あり

西浦通り南西街区のアングル
※先行整備区間

3-1. 先行整備区間の整備イメージ

10



※現時点の計画に基づくイメージであり、今後の調整により変更の可能性あり

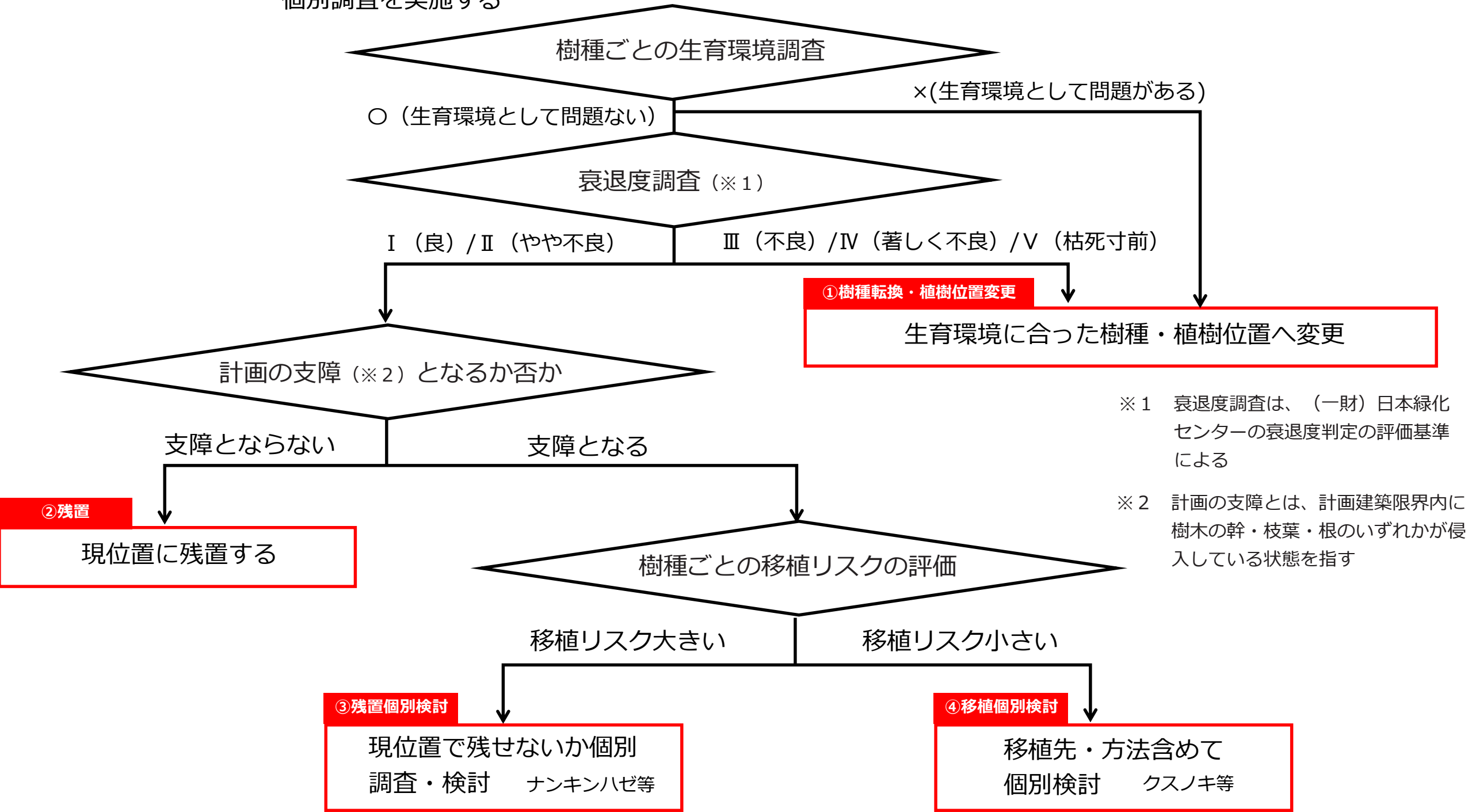
百五銀行四日市西支店前のアングル
※先行整備区間

3-2. 樹木の移植検討

- 中央通り全線で計画と支障する樹木について、各樹木の育成環境、地上部の衰退度調査等を実施し、以下の検討フローにて移植可否検討を行う

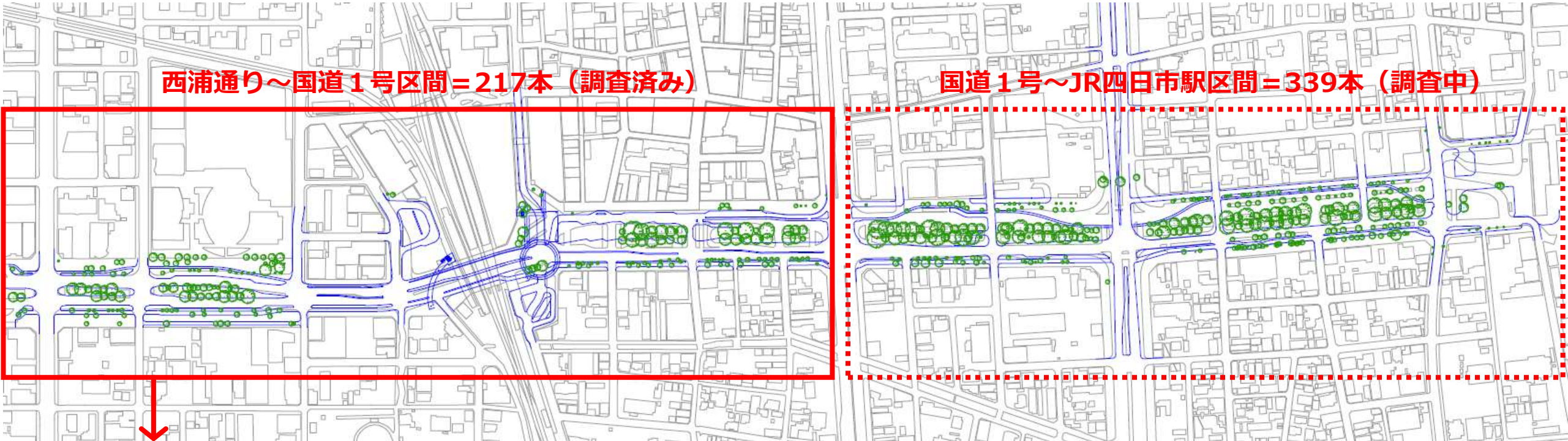
【移植検討フロー】 > 前提

- 今回の整備に合わせて、樹木医による全線全数の生育環境調査・地上部の衰退度調査を行う
- 樹木は可能な限り残し、計画の支障となる樹木については、下記フローにて検討を行い、必要に応じて個別調査を実施する

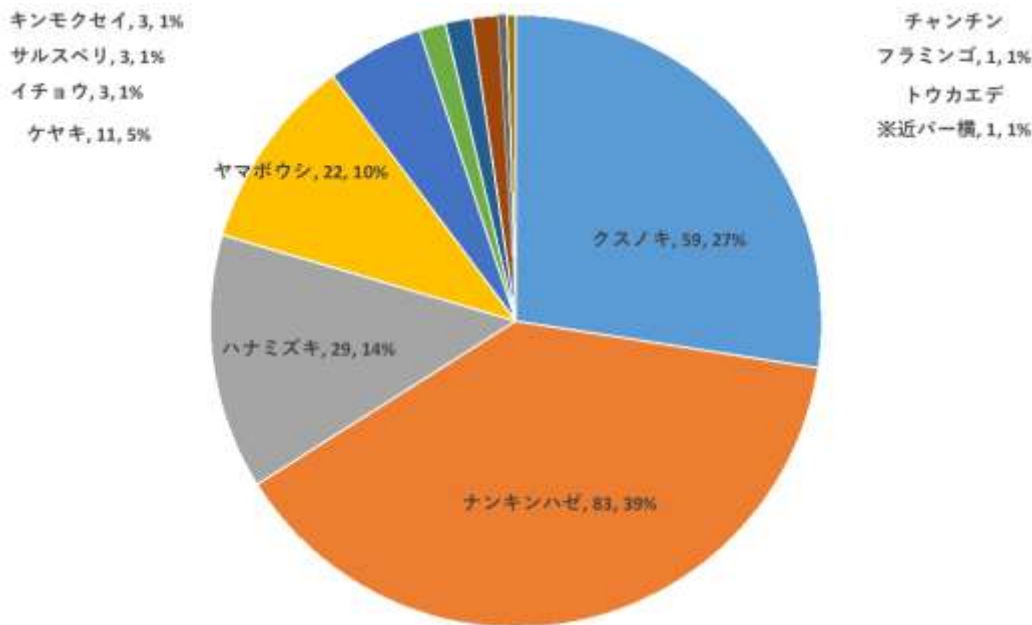


3-2. 樹木の移植検討

- ・ 現在の樹木調査状況：西浦通り～国道1号区間は調査実施済／国道1号～JR四日市駅区間は現在調査中
- ・ 調査結果を元に、前項の「移植検討フロー」に従って検討を行い、個別検討が必要な樹木については、今後、移植可否について再調査を実施予定
- ・ 樹木調査を実施済みの西浦通り～国道1号区間における評価結果概要を以下に示す

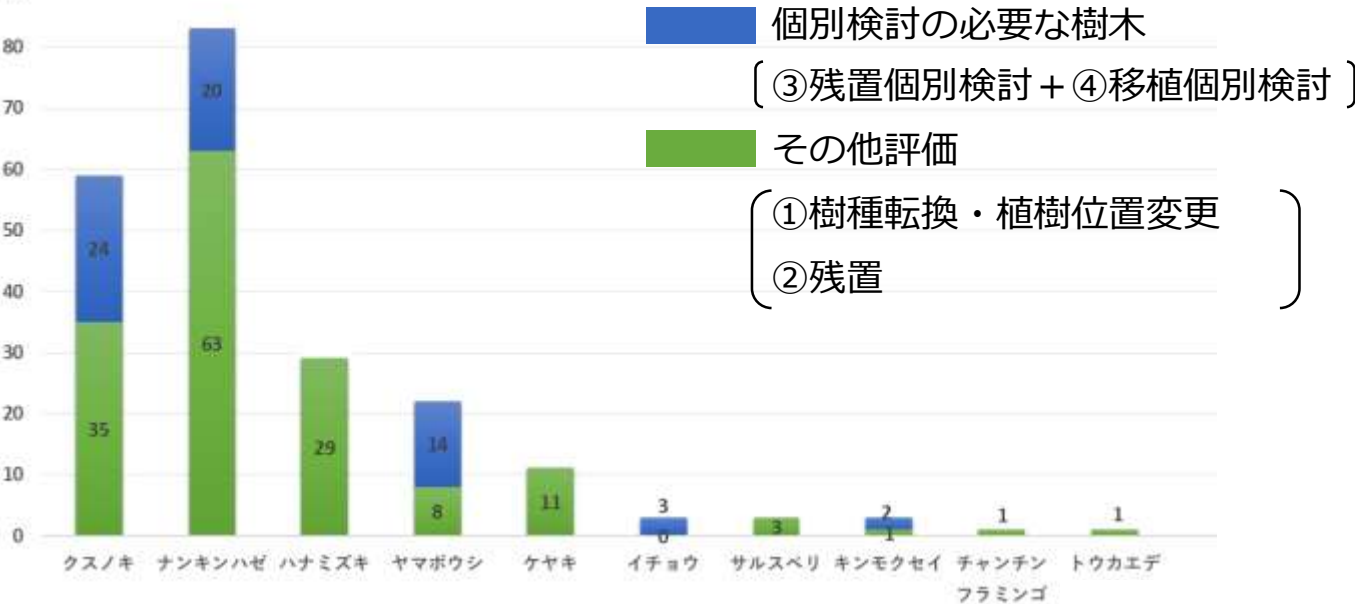


【樹種内訳】 西浦通り～国道1号



【評価結果概要】 樹種ごとの個別検討本数

⇒③残置個別検討及び④移植個別検討が必要な樹木については、移植可否について樹木医による再調査を行う予定



4. 利活用計画の検討状況の報告

- 4－1. 第1回利活用ワークショップの開催報告・・・・・・・・・・・・・・・・P. 14
- 4－2. 第2回利活用ワークショップの開催報告・・・・・・・・・・・・・・・・P. 15
- 4－3. 利活用戦略（素案）・・・・・・・・・・・・・・・・P. 16
- 4－4. 社会実験計画（素案）・・・・・・・・・・・・・・・・P. 21

4-1. 第1回利活用ワークショップの開催報告

- 第1回利活用WSの概要を下記に示す

日時

10/24(日) 9:30 ~ 12:00 <150分>

場所

四日市市役所 6階 災害対策本部員会議室

参加者

担い手候補9人が2グループに分かれて議論

プログラム

開会のあいさつ・開催の趣旨説明

- 1 | 今年度の進め方
- 2 | 利活用の目指すもの
- 3 | これまでの市民WSの振り返り
- 4 | 望ましい活用のシーン

休憩

- 5 | 望ましい活用シーンについてのディスカッション
- 6 | 利活用戦略の紹介
- 7 | 事業者選定について（官民連携による利活用）
- 8 | 社会実験計画（素案）について

質疑応答

閉会のあいさつ



グループワークの様子(グループA)



グループワークの様子(グループB)



個人ワークの様子



成果発表の様子

4－2．第2回利活用ワークショップの開催報告

- 第2回利活用WSの概要を下記に示す

日時

11/18(木) 9:30～12:00 <150分>

場所

四日市商工会議所 3階中会議室

参加者

担い手候補9人が2グループに分かれて議論

プログラム

開会のあいさつ

- 1 | 今年度の進め方
- 2 | 第1回利活用WSの振り返り・考察
- 3 | 社会実験の取り組み紹介
- 4 | 社会実験計画案

休憩

- 5 | 利活用戦略（修正案）について
- 6 | 利活用スキーム・体制案（初案）について

質疑応答

閉会のあいさつ



グループワークの様子(グループA)



グループワークの様子(グループB)



社会実験の取り組み紹介の様子



成果発表の様子

4－3．利活用戦略（素案）

（1）利活用戦略の構成について

・利活用戦略の構成については、下記として検討、ブラッシュアップ予定

【目次】

目的

概要

戦略ツリー

構成

詳細

方針

望ましい

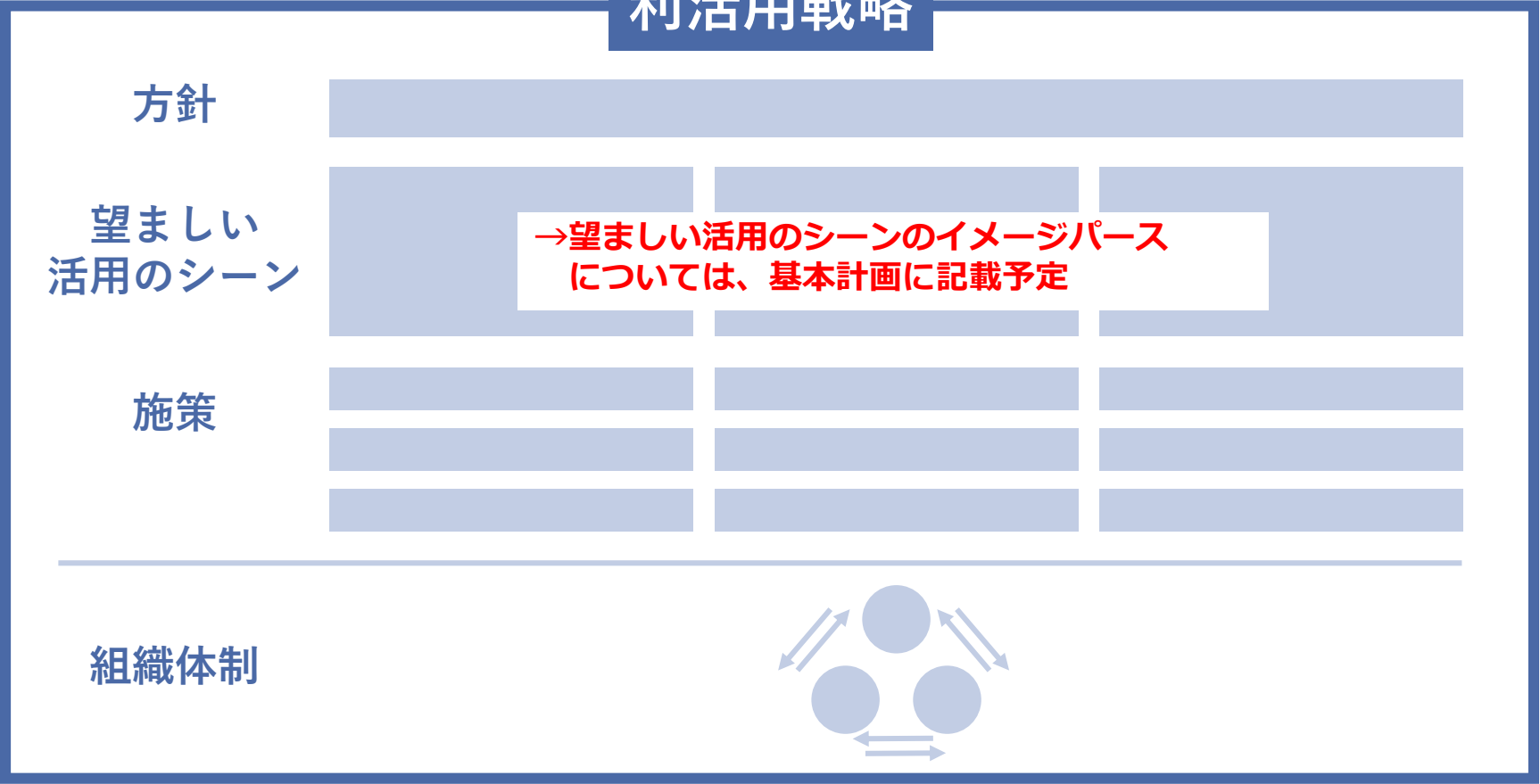
活用のシーン

施策

組織体制

【概要】 構成

利活用戦略



（2）利活用戦略の目的と検討の考え方について

【目的】

近鉄四日市駅周辺活用に向けた
公民連携の推進力となる 将来像の構築

+

エリアマネジメントの根幹となる戦略構築と
組織づくりの推進補助

4-3. 利活用戦略（素案）

（3）利活用戦略の方針について

利活用戦略の方針は、社会実験のコンセプトの延長線上にあるものとして設定

社会実験コンセプト

案A 「担い手」にフォーカスした案
リハーサル パーク

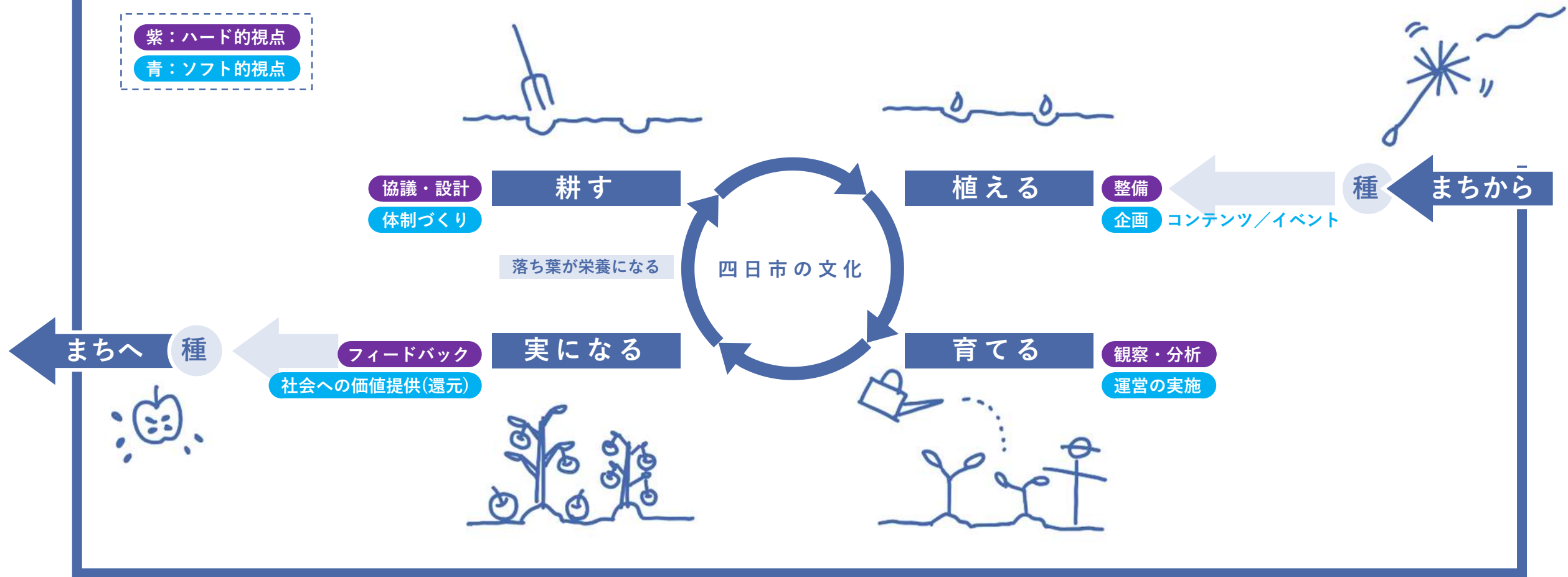
案B 使いはじめることにフォーカスしつつ、
中央通りのデザインコンセプトとの整合を図った案

「Rehearsal Park-役者を見つけよう-」 Start Park Yokkaichi -"みんなのニワミチ四日市"をはじめよう-



利活用戦略の方針：（案）文化的生態系づくり

（未来の四日市市の生活を支える利活用のありかたを示す言葉）



4-3. 利活用戦略（素案）

（4）望ましい活用のシーンについて
国道1号～三滝通り；第1回利活用WSにて提示、今後WS意見踏まえて修正予定

ストーリー検討のルール

- ✓ 利用者目線で設定を行う（居住・就労／来街の別、年齢層、対象地に期待すること）
- ✓ 事業者の目線で描写する（賑わっている／楽しそうに見える／改善した方が良さそうだ）
- ✓ シーンを象徴するキーワードを添える（タイトル+ハッシュタグ）
- ✓ 想定事業者は＜ハード(不動産)事業＞×＜ソフト(コンテンツ)事業＞の掛け合わせとする
- ✓ SC（Smart City）の視点を取り入れる



⑤商工会議所前広場



利活用テーマ：大小様々なプログラムを支えるフレキシブルな大広場/スポーツを通じた多世代交流
想定利用者像：四日市文化を守りたい人/遊び場を探究したい人/スポーツが好きな人
想定事業者像：エリアマネジメント団体（不動産事業者＋地元含むJV）×音響/映像/情報技術/文化教育/IT
SC視点：Festivity & Safe | RFID（近距離無線通信を活用した情報タグ技術）/参加型合意形成プラットフォーム(Decidim)（※今後精査予定）
利活用ストーリー(タイトルのみ)：多世代混成のスポーツ

⑥市役所前広場

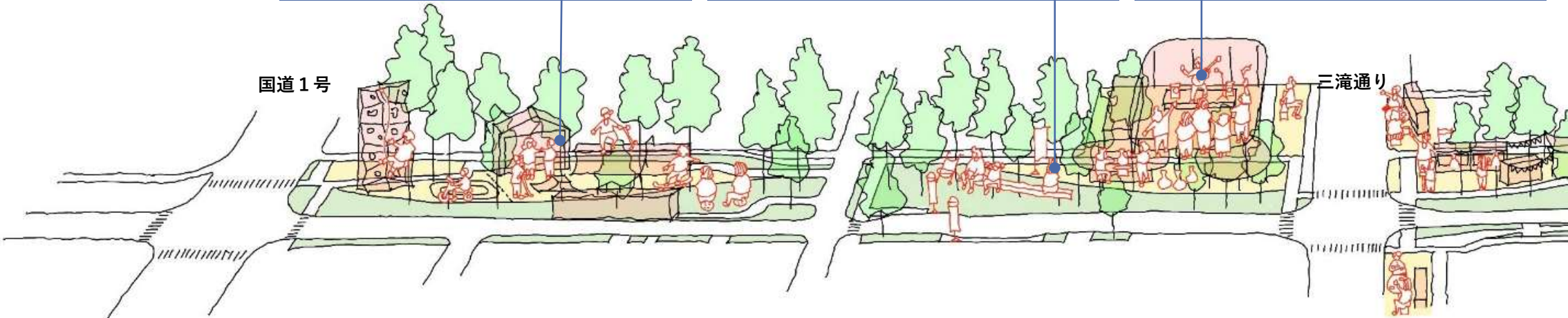


利活用テーマ：大小様々なプログラムを支えるフレキシブルな大広場/スポーツを通じた多世代交流
想定利用者像：四日市文化を守りたい人/起業したい人
想定事業者像：エリアマネジメント団体（不動産事業者＋地元含むJV）×音響/映像/情報技術/伝統的産業/宮大工/文化教育/IT
SC視点：Festivity & Safe | RFID（近距離無線通信を活用した情報タグ技術）/参加型合意形成プラットフォーム(Decidim)（※今後精査予定）
利活用ストーリー(タイトルのみ)：四日市の伝統的産業と文化教育の接点

⑦市役所東広場



利活用テーマ：大小様々なプログラムを支えるフレキシブルな大広場/スポーツを通じた多世代交流
想定利用者像：四日市文化を守りたい人/遊び場を探究したい人/起業したい人/スポーツが好きな人
想定事業者像：エリアマネジメント団体（不動産事業者＋地元含むJV）×音響/映像/情報技術/伝統的産業/宮大工/文化教育/IT
SC視点：Festivity & Safe | RFID（近距離無線通信を活用した情報タグ技術）/参加型合意形成プラットフォーム(Decidim)（※今後精査予定）
利活用ストーリー(タイトルのみ)：文化の持続性を支えるエリアマネジメント



4-3. 利活用戦略（素案）

（4）望ましい活用のシーンについて
三滝通り～JR四日市駅；第1回利活用WSにて提示、今後WS意見踏まえて修正予定



⑧三滝通り東広場

利活用テーマ：トライアルパーク
想定利用者像：出張者等の一時滞在者/港エリアで働く人々/お店を持ちたい人
想定事業者像：飲食・酒類/コンテナ貸し
SC視点：Green & Energy×Wellness | フードロスのスマート化の仕組み（コンポスト活用のビッグデータ化など）/健康を促進する仕組み（四日市市健康マイレージ事業との連携など）（※今後精査予定）
利活用ストーリー（タイトルのみ）：
安心して失敗ができる広場

⑨中央広場

利活用テーマ：庭を通じたヒーリング（見て楽しむ、育てて楽しむ）
想定利用者像：循環経済に興味ある人/緑に癒されたい人
想定事業者像：貸し農園経営者/教育/再生エネルギー/種販売
SC視点：Green & Energy×Wellness | フードロスのスマート化の仕組み（コンポスト活用のビッグデータ化など）/健康を促進する仕組み（四日市市健康マイレージ事業との連携など）（※今後精査予定）
利活用ストーリー（タイトルのみ）：
市民農園を通じた地域資源循環

⑩JR四日市駅西広場

利活用テーマ：周辺のまち/みなととつながる玄関口
想定利用者像：みなとへ向かう観光客/塾帰りの子ども/子どもを送り迎えする親
想定事業者像：不動産事業者×健康器具/食品会社/農業/飲食・酒類/コンテナ貸し/レンタサイクル事業利活用
SC視点：Mobility×Wellness | スローモビリティ/こどもの行動把握アプリ（※今後精査予定）
ストーリー（タイトルのみ）：
インダストリアルな雰囲気と情報が、まちとみなと、歴史と未来を繋ぐ

⑪JR四日市駅前広場

利活用テーマ：周辺のまち/みなととつながる玄関口
想定利用者像：みなとへ向かう観光客/塾帰りの子ども/子どもを送り迎えする親
想定事業者像：不動産事業者×健康器具/食品会社/農業/飲食・酒類/コンテナ貸し/レンタサイクル事業
SC視点：Mobility×Wellness | スローモビリティ/こどもの行動把握アプリ（※今後精査予定）
利活用ストーリー（タイトルのみ）：
みなとの雰囲気を感じつつ、さりげなく親子の日常と健康を支える



4-3. 利活用戦略（素案）

(5) 組織体制について

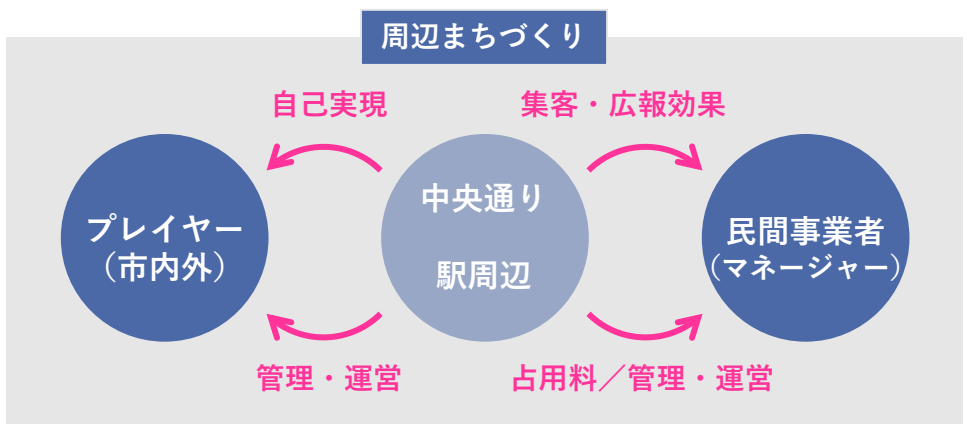
- 調整会議およびバスタ検討部会とも含め要検討・調整
- 目指すべき組織体制については、利活用戦略に入れ込んでいく方針

【詳細】組織体制（案）



検討にあたっての整理（今後の進め方の視点）

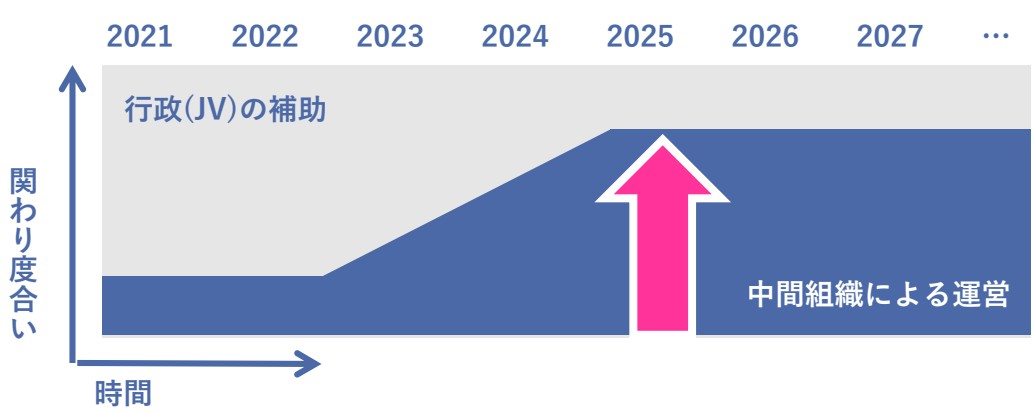
✓ 関わることによるメリット



< 価値の交換と循環 >

中央通りや駅周辺の利活用に関わることで関係者それぞれにメリットがある仕組みを目指す

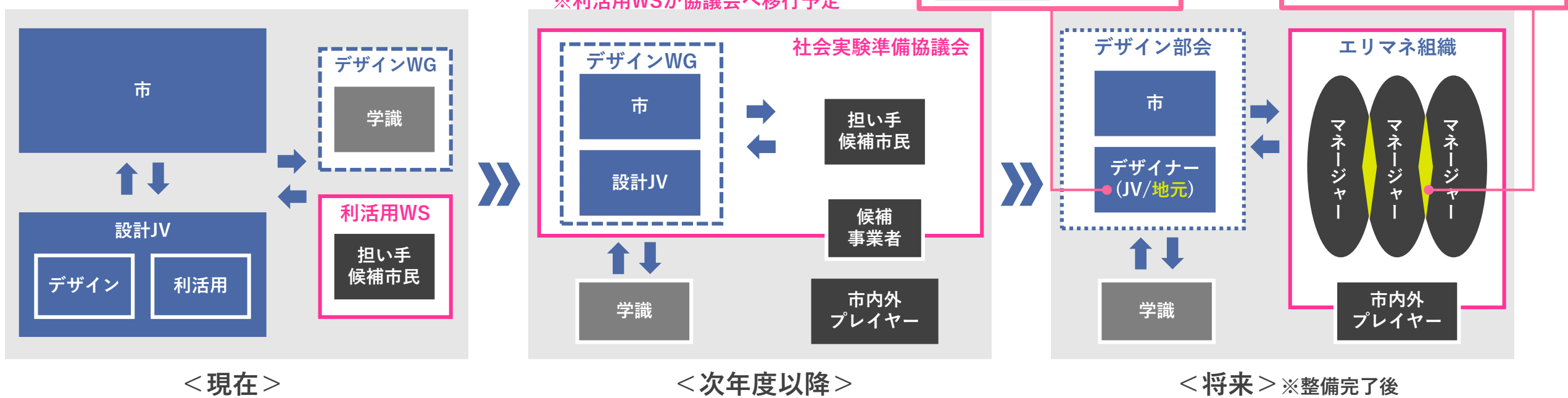
✓ 利活用体制自走のためのプロセス（コミュニティ化）



< 段階的な成長 >

初期の行政+JVの補助的な運営から中間組織(利活用団体)による自立した運営を目指す

利活用体制案のイメージ



4－4．社会実験計画（素案）

（1）枠組み

- ・社会実験計画の枠組みを以下に示す
- ・社会実験のコンセプトについては、今後の利活用WSでの議論で決定予定

利活用戦略の方針は、社会実験のコンセプトの延長線上にあるものとして設定

社会実験コンセプト

案A

「担い手」にフォーカスした案

リハーサル パーク

「Rehearsal Park-役者を見つけよう-」

案B

使いはじめることにフォーカスしつつ、
中央通りのデザインコンセプトとの整合を図った案

Start Park Yokkaichi -”みんなのニワミチ四日市”をはじめよう-

社会実験を実施する目的

1.屋外空間の新たな利活用方法

駅前広場や歩行者空間における空間活用方針を検証し、利用者の観察を通じて整備計画への反映を図る。

2.将来事業者候補の発見

実験段階から四日市内外の民間事業者に利活用に参加してもらい、整備後の公園や歩道空間の活用イメージを膨らませてもらう。

3.計画の全体像周知

地域の方に計画の全体像を知ってもらい、整備後の積極的な利活用のための機運醸成を図る。

4.既存産業とのつながり

沿道や周辺地域の飲食店や、茶や陶芸といった伝統産業と整備エリアの連携を図る。

社会実験までのアクションプラン

実験会場のデザイン

ヒアリングとフィードバック

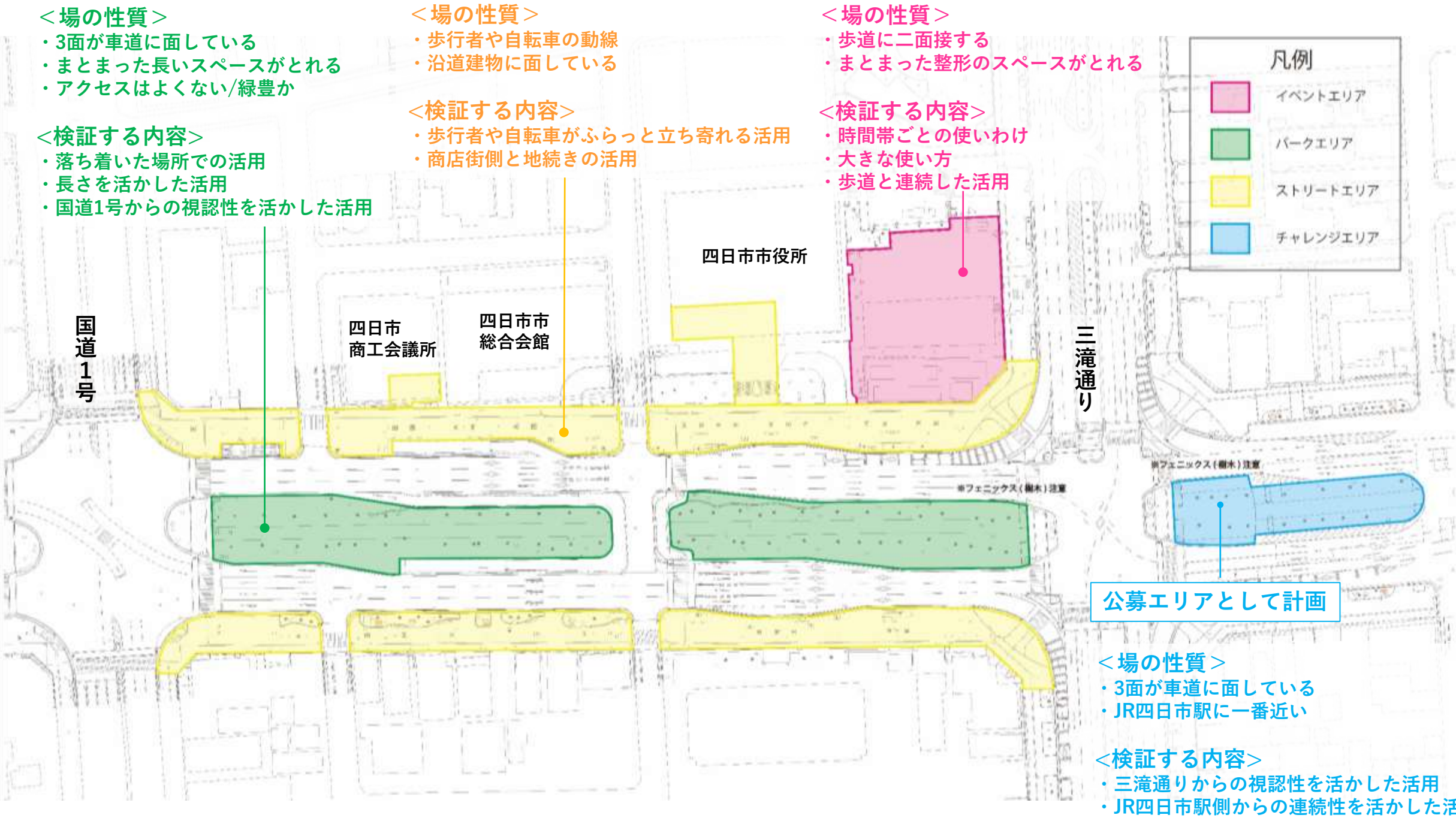
広報計画

地元の方との対話

4-4. 社会実験計画（素案）

(2) エリア区分

- ・社会実験時のエリア区分を以下に示す
- ・各エリアの範囲や、＜場の性質＞及び＜検証する内容＞については、今後精査予定



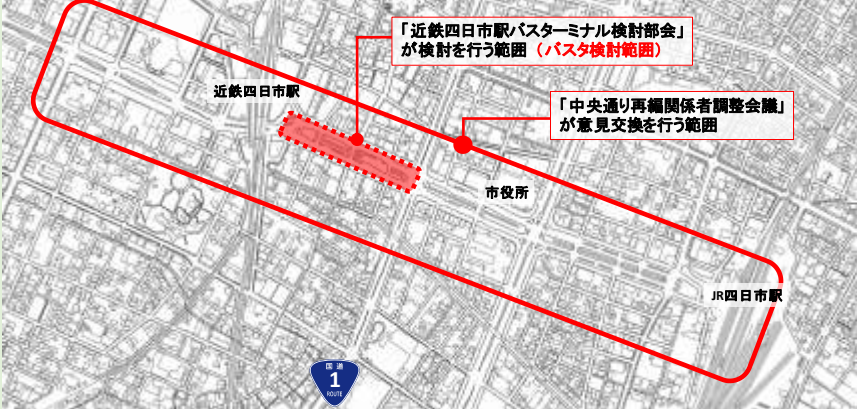
5. 今後の進め方

5－1. 会議体制とスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 24

5－1．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。



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」の検討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。

5－1．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												先行整備区間 (西1期) 工事着手予定	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							
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							ファイ ナル 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		令和3年度 第1回							令和3年度 第2回			令和3年度 第3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 (素案)

令和4年1月

- 第6回中央通り再編関係者調整会議（令和3年10月17日）、及び第11回（令和3年12月6日）・第12回（令和3年12月15日）デザインWGでの意見を踏まえて、目次案を修正

「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」（素案）

※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

- (巻頭言; 要調整)

※策定時までには調整予定
- 1. はじめに
 - 2. 基本構想の方向性
 - 3. 基本計画検討体制
 - 4. 基本計画検討経緯
 - 5. 基本計画の対象範囲と事業区分
 - 6. 基本計画の前提条件と配慮事項について
 - 7. 基本計画の位置づけ
 - 8. 整備のイメージと目指す効果
 - ① 全体レイアウトや導入機能のイメージ
 - ② 整備方針
 - ③ 目指す効果
 - 9. 中央通りのエリアデザイン
 - ① 共通のデザイン方針
 - ② 各エリアにおける空間テーマと導入機能
 - ③ 各オープンスペースの使われ方イメージ
 - 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
- ※パース資料を9-⑥「景観づくりの考え方」の中に移動

- 10. 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」
- 11. 今後の進め方

----- (参考資料) -----

1. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

2. 現況分析資料

現地状況/緑地・水景/旧街道・跡地・史跡/
祭り・イベント/路線価・将来予測/水害・防災/
交通ルート/駐車場/駐輪場・サイクルポート/
歩行者・自転車交通量/自動車交通量/
交通規制・狭隘道路/自転車走行空間・特定道路/
発生集中量の見込まれる施設と利用者数/
商店街の路上駐車状況/アーケード商店街の道路
幅員・歩行者交通量と駐車ピーク台数/
中央通り周辺の健康増進施設

3. モデルプラン（着色平面図）

1. はじめに ※中間とりまとめからの更新箇所を赤字で示す。

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、平成30年12月に策定した「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」を踏まえ、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・三重県・四日市市が策定する「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、検討を進めてきた。令和3年3月には、バスタの整備計画である「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」が国土交通省・三重県・四日市市の合同で策定・公表され、同時にそれまでの検討結果を中間的に取りまとめた「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」の公表を行った。これらを受けて、令和3年度から中部地方初となる「バスタプロジェクト」の国直轄事業化が決定している。

その後、「中央通り再編関係者調整会議」をはじめ、関係者と対話を行いながら検討を進め、この度、基本計画として検討のとりまとめを行った。この基本計画は、本市中心市街地の100年に1度の都市改造とも言える本事業を円滑に進めていくための指針となるものである。

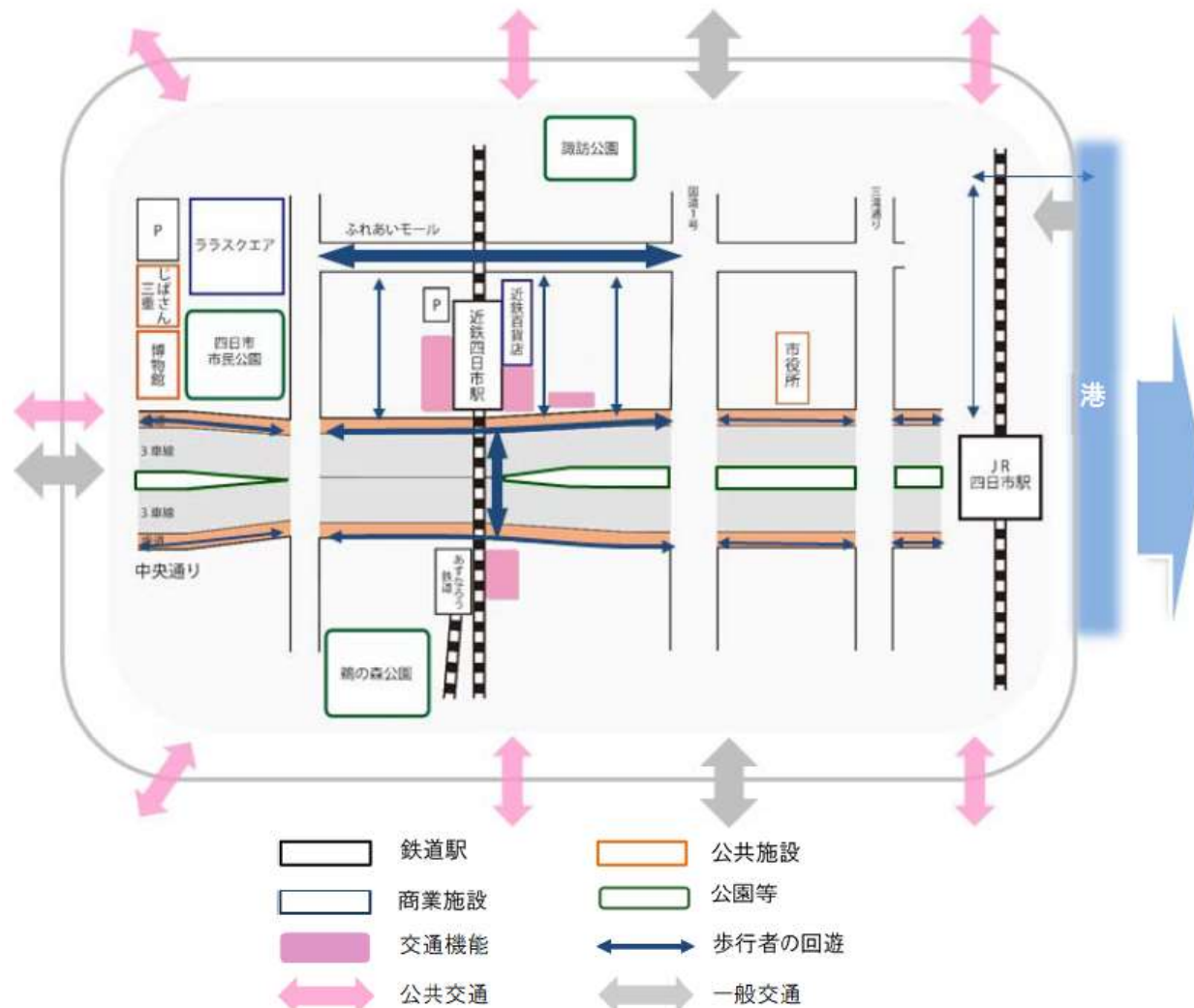
2. 基本構想の方向性

＜検討の視点＞

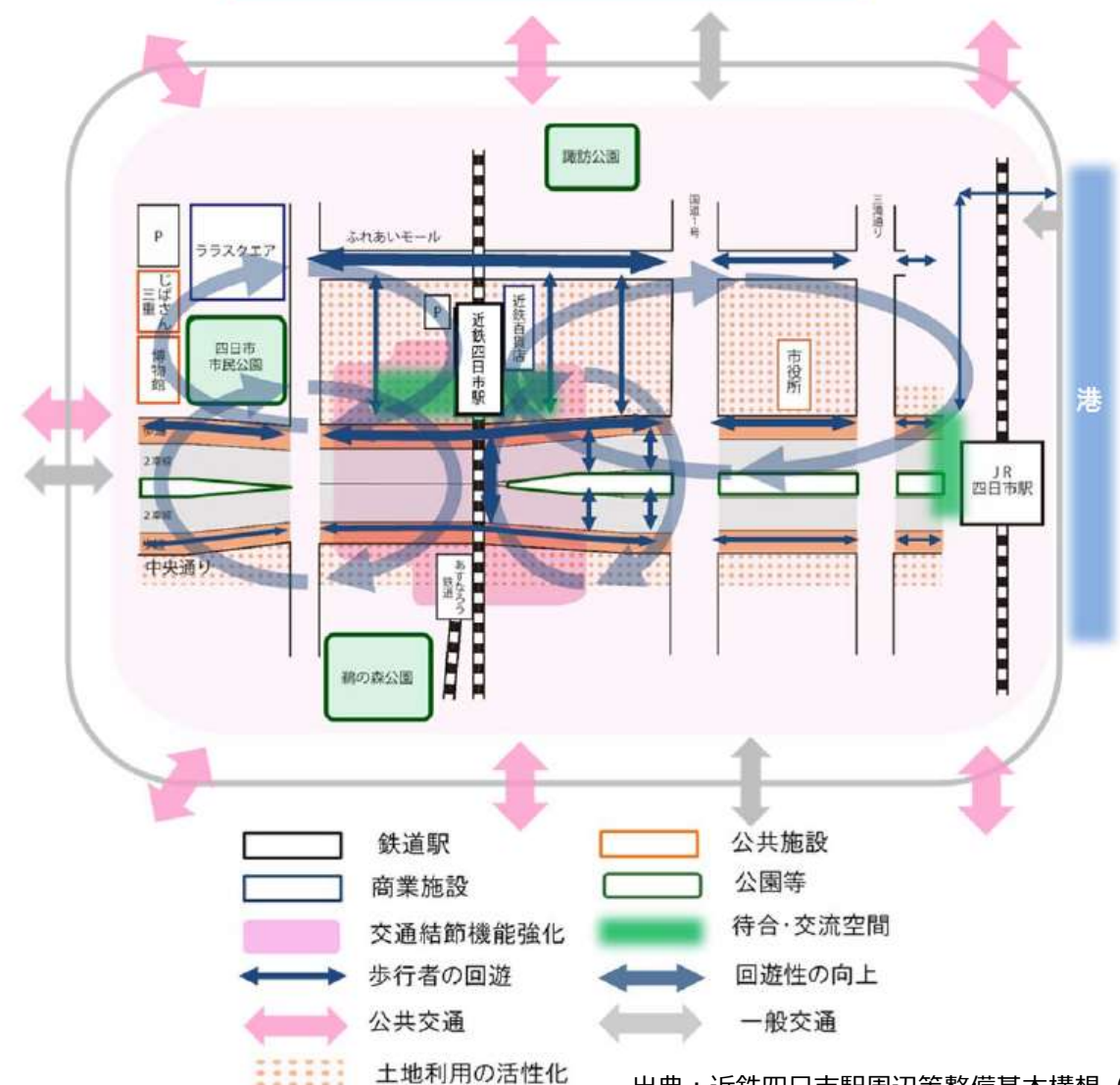
- | | |
|--|---|
| 【視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上】
「顔・賑わいづくり」 | <ul style="list-style-type: none"> ●ふれあいモールの賑わいに加え、駅前広場や中央通りに、歩車分離の図られた歩行者動線や待ち合い空間等を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を図る。 ●来訪者にとって分かりやすく、駅からまちへの回遊しやすい空間形成や、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を図る。 |
| 【視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置】
「交通機能強化」 | <ul style="list-style-type: none"> ●交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化や乗継利便性・快適性の改善・向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。 ●回遊性の向上や中心市街地の活性化など、まちづくりと連携した交通機能の配置を行う。 |
| 【視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上】
「空間の魅力向上」 | <ul style="list-style-type: none"> ●橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。 ●車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。 |

＜駅周辺整備の基本的な方向性イメージ＞

現在の状況(イメージ図)

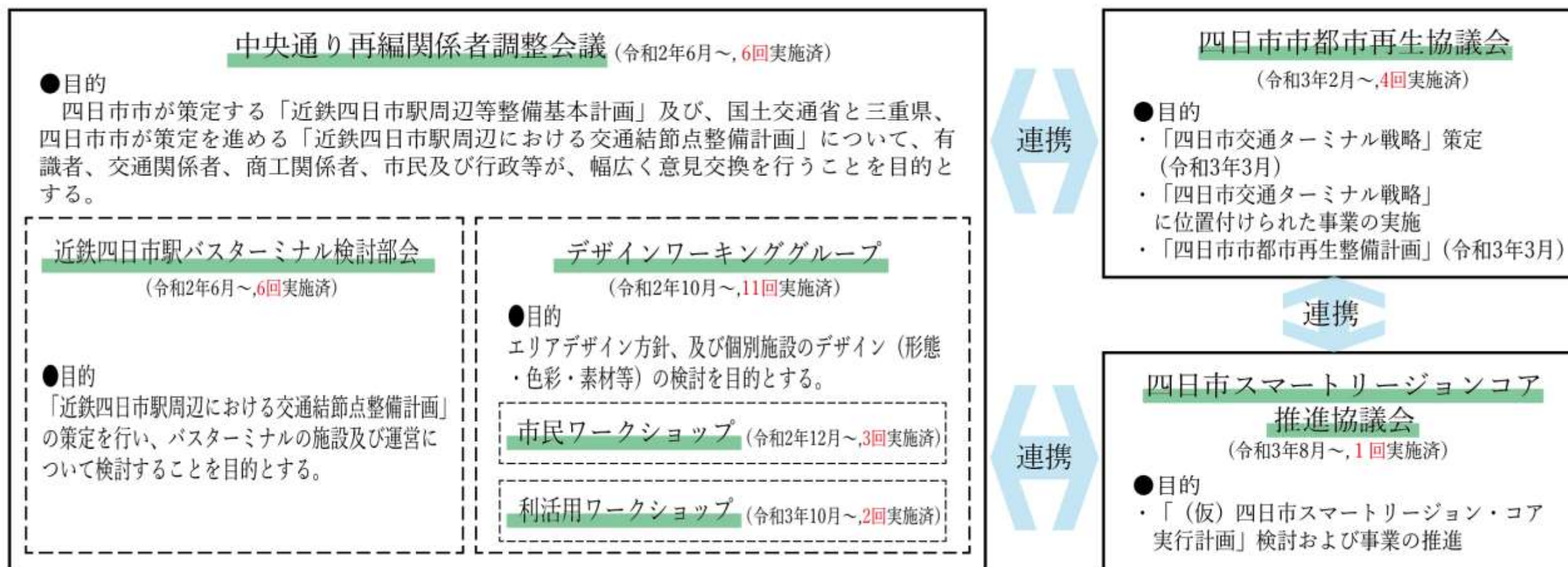


将来の基本的な方向性(イメージ図)



3. 基本計画検討体制

- 基本計画を策定するにあたり、下記のとおり有識者、交通関係者、商工関係者、市民及び行政等との意見交換の場を設け、検討を行った



3. 基本計画検討体制

6

- 中央通り再編関係者調整会議においては、以下のメンバーで意見交換を行った

【中央通り再編関係者調整会議】

所 属		氏 名	備考
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	アリガ 有賀 隆	座長
	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	マツモト ユキマサ 松本 幸正	
	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	ムラヤマ アキト 村山 顕人	
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 トシコ 布施 徳彦	
	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 セイジ 木村 誠司	
	三重交通(株) バス営業部長	タカダ カズアキ 高田 和昭	
	三岐鉄道(株) 常務取締役 自動車部長	タカギ シュウジ 高木 修司	
	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 ヨシヒロ 中島 嘉浩	
	三重県バス協会 専務理事	アオキ シュウジ 青木 周二	
市民 商工関係者 大規模権利者	四日市自治会連合会 会長	ミズタニ シゲノブ 水谷 重信	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年2月28日（第4回）まで
	四日市自治会連合会 会長	ナカムラ カツヨシ 中村 克義	令和3年8月12日（第5回）～
	四日市自治会連合会 理事	ヤマジ カズヨシ 山路 和良	令和3年8月12日（第5回）～
	(株)近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	ハヤシ マサアキ 速水 正明	
	諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	キタオカ タイジ 北岡 泰爾	
	四日市駅西発展会 会長	ホリキ ナオヒロ 堀木 直弘	
	四日市商工会議所 専務理事	スドウ ヤスオ 須藤 康夫	
	四日市観光協会 会長	オガワ コウ イチロウ 小川 硬一郎	令和2年6月1日（第1回）
	四日市観光協会 会長	ノムラ アイイチロウ 野村 愛一郎	令和2年10月14日（第2回） ～令和3年2月28日（第4回）まで
	四日市観光協会 会長	ナルカワ ノリ モト 生川 宜幹	令和3年8月12日（第5回）
	四日市観光協会 副会長	サノ タカノブ 佐野 貴信	令和3年10月17日（第6回）～
	(株)ディア四日市 代表取締役社長	スズキ カズエ 鈴木 主計	
	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 ヒロシ 山本 寛	
	近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	ナカノ ミツノリ 中野 光典	
	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 タカ ヒサ 興梠 貴尚	令和3年2月28日（第4回）～
所 属		氏 名	備考
行政	四日市南警察署 署長	イナガキ ヨシト 稲垣 好人	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年2月28日（第4回）まで
	四日市南警察署 署長	ヒロタ キヨシ 廣田 清志	令和3年8月12日（第5回）～
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	アキバ マサアキ 秋葉 雅章	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年2月28日（第4回）まで
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	スガ リョウイチ 菅 良一	令和3年8月12日（第5回）～
	三重県 県土整備部 理事	マユミ アキミツ 真弓 明光	
	四日市市 副市長	タテ エイジ 館 英次	
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 コウジ 高橋 康二	
	国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐	カワサキ シュウロウ 川崎 周太郎	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年2月28日（第4回）まで
	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 ヒロユキ 太田 裕之	令和3年8月12日（第5回）～
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	スズキ カツアキ 鈴木 克章	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年2月28日（第4回）まで
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	タカダ マサアキ 武田 正昭	令和3年8月12日（第5回）～
	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	オオニシ ショウヘイ 大西 宵平	
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	ヨツジ ジュンヤ 四辻 純也	令和2年6月1日（第1回）
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	イシイ マコト 石井 信	令和2年10月14日（第2回）～
		シラキ コウジ 白木 広治	

3. 基本計画検討体制

7

・近鉄四日市駅バスターミナル検討部会及びデザインワーキンググループにおいては、以下のメンバーで議論を行った

【近鉄四日市駅バスターミナル検討部会】

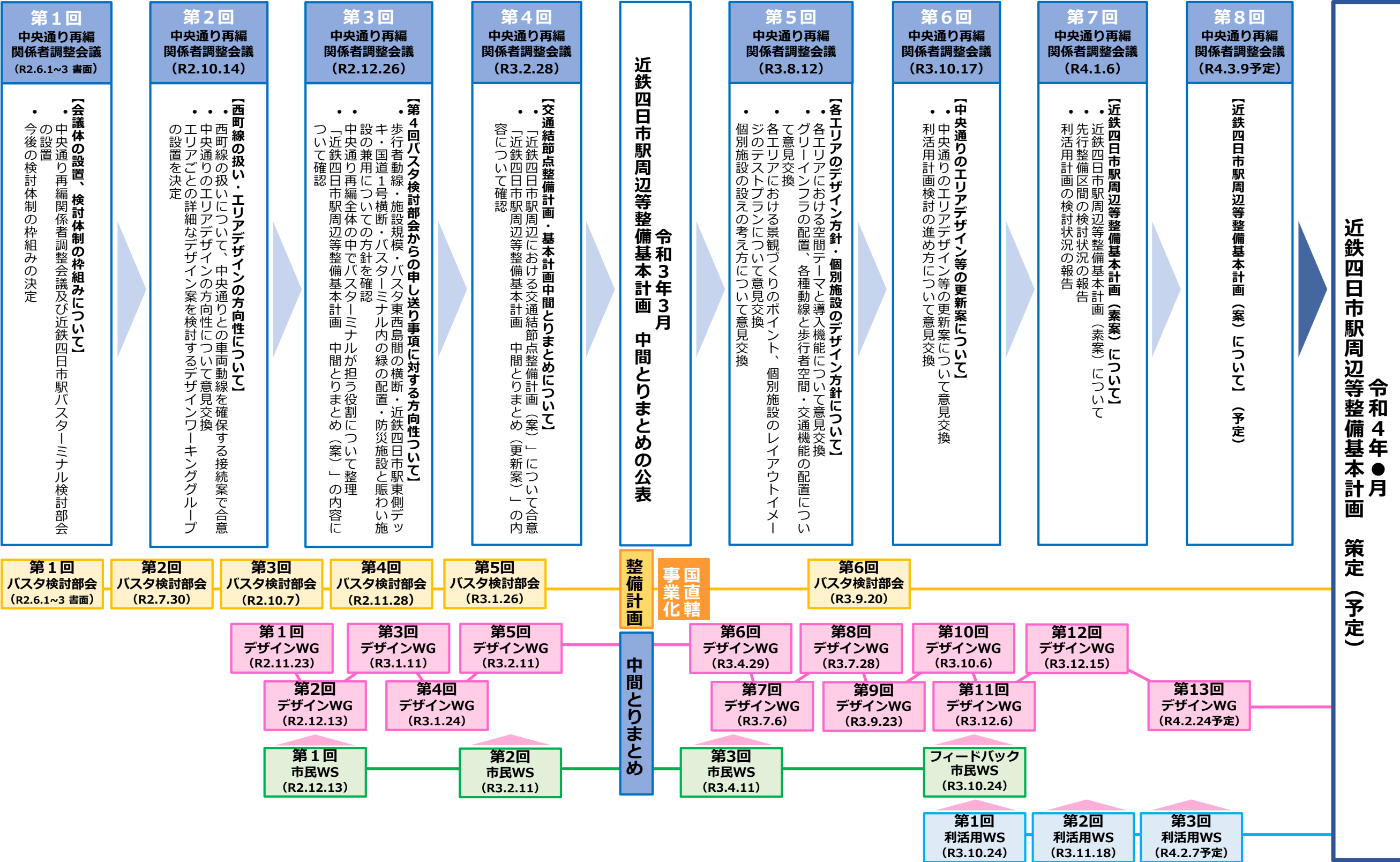
所 属		氏 名	備考
有識者	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	マツモト ユキマサ 松本 幸正	部会長
	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	アリガ カシ 有賀 隆	
交通 関係者	近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長	キリナカ ヨシノリ 切中 義憲	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年1月26日（第5回）まで
	近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長	ハヤシ タツト 林 龍人	令和3年9月20日（第6回）～
	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部工務課長	トウコウ マサヤ 東口 真也	
	三重交通(株) 四日市営業所 所長	ナカ ナリカズ 仲 範和	
	三岐鉄道(株) 常務取締役 自動車部長	タカギ シュウジ 高木 修司	
	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	ナカジマ ヨシヒロ 中島 嘉浩	
	三重県バス協会 専務理事	アオキ シュウジ 青木 周二	
	(株)ディア四日市 取締役 事業部長	ナカモリ ヨシハル 中森 美治	
行政	四日市南警察署 署長	イナガキ ヨシト 稲垣 好人	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年1月26日（第5回）まで
	四日市南警察署 署長	ヒロシ キョウシ 廣田 清志	令和3年9月20日（第6回）～
	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)	タカハシ コウジ 高橋 康二	
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	スズキ カツアキ 鈴木 克章	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年1月26日（第5回）まで
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	タケダ マサアキ 武田 正昭	令和3年9月20日（第6回）～
	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	オオニシ ショウヘイ 大西 宵平	
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	アキバ マサアキ 秋葉 雅章	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年1月26日（第5回）まで
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	スガ リョウイチ 菅 良一	令和3年9月20日（第6回）～
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	ヨシヅ ジュンヤ 四辻 純也	令和2年6月1日（第1回）
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	イシイ マコト 石井 信	令和2年7月30日（第2回）～
	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	シラキ コウジ 白木 広治	
	三重県 県土整備部 次長（道路整備）	セキ ヤスヒロ 関 泰弘	
	三重県 県土整備部 次長（都市政策）	ムカイ タカヒロ 向井 孝弘	令和2年6月1日（第1回） ～令和3年1月26日（第5回）まで
	三重県 県土整備部 次長（都市政策）	フルサワ タダシ 古澤 忠士	令和3年9月20日（第6回）～
	四日市市 副市長	タチ エイジ 館 英次	

【デザインワーキンググループ】

所 属		氏 名
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	アリガ カシ 有賀 隆 （グループ長）
	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	ムラヤマ アキト 村山 顕人
行政	四日市市 都市整備部	
	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	
	四日市市 商工農水部 商工課	
設計者	株式会社 日建設シビル	

4. 基本計画検討経緯

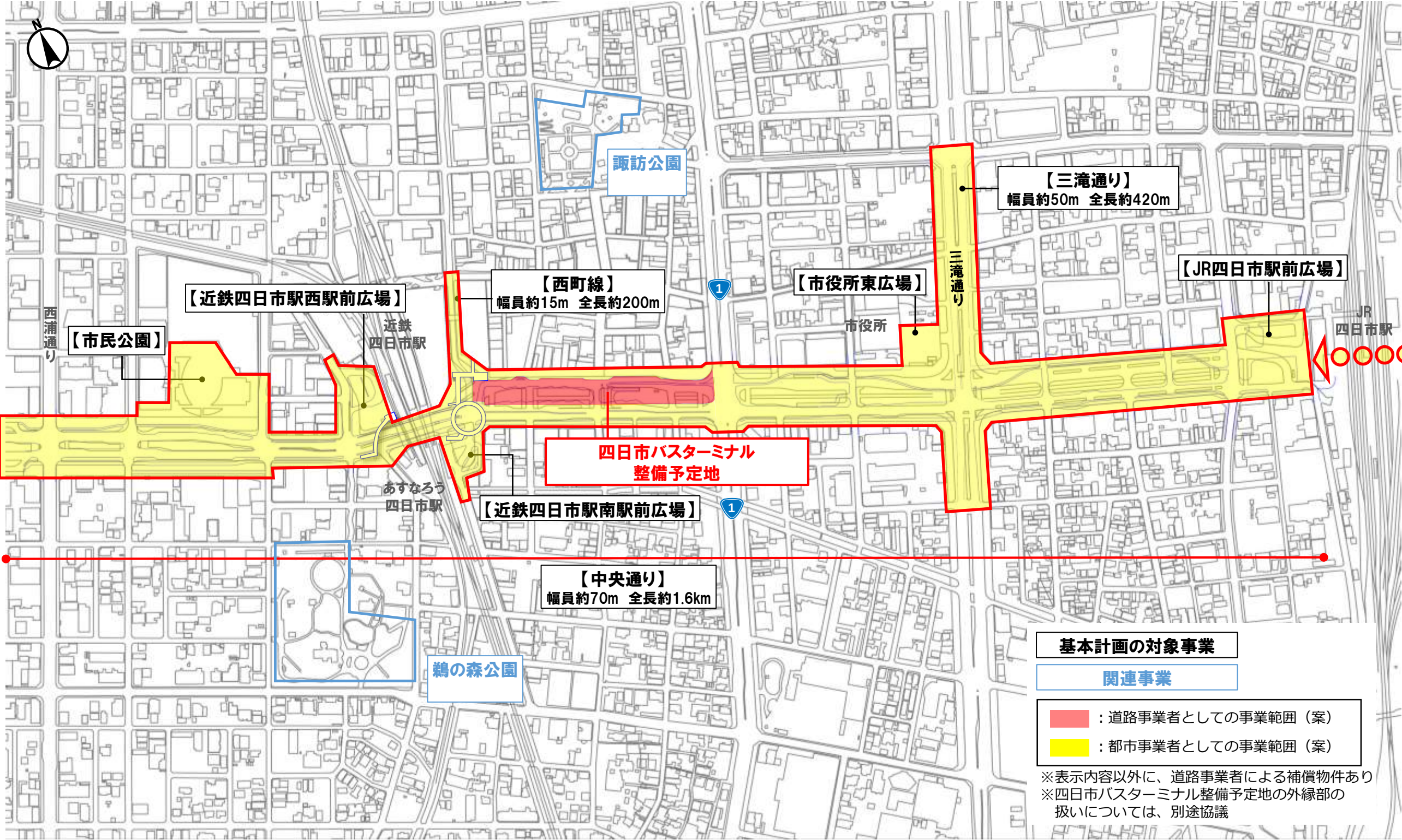
・ 令和3年3月の「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の策定に合わせて「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」を公表し、その後、令和3年度からバスタプロジェクトの国直轄事業化が決定している



5. 基本計画の対象範囲と事業区分について

- 基本計画の対象とする範囲と事業区分を下記に示す

【基本計画の対象範囲と関連事業】



※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

6. 基本計画の前提条件と配慮事項について ※中間とりまとめからの更新箇所を赤字で示す。

・本事業は基本構想において周辺のまちへの回遊のイメージが示されているように、駅周辺の交通結節機能の向上だけでなく、周辺の公園等と連携しながら中心市街地全体のまちの魅力向上を目指すものであることから、下記の前提条件と配慮事項を設定し、検討を行った

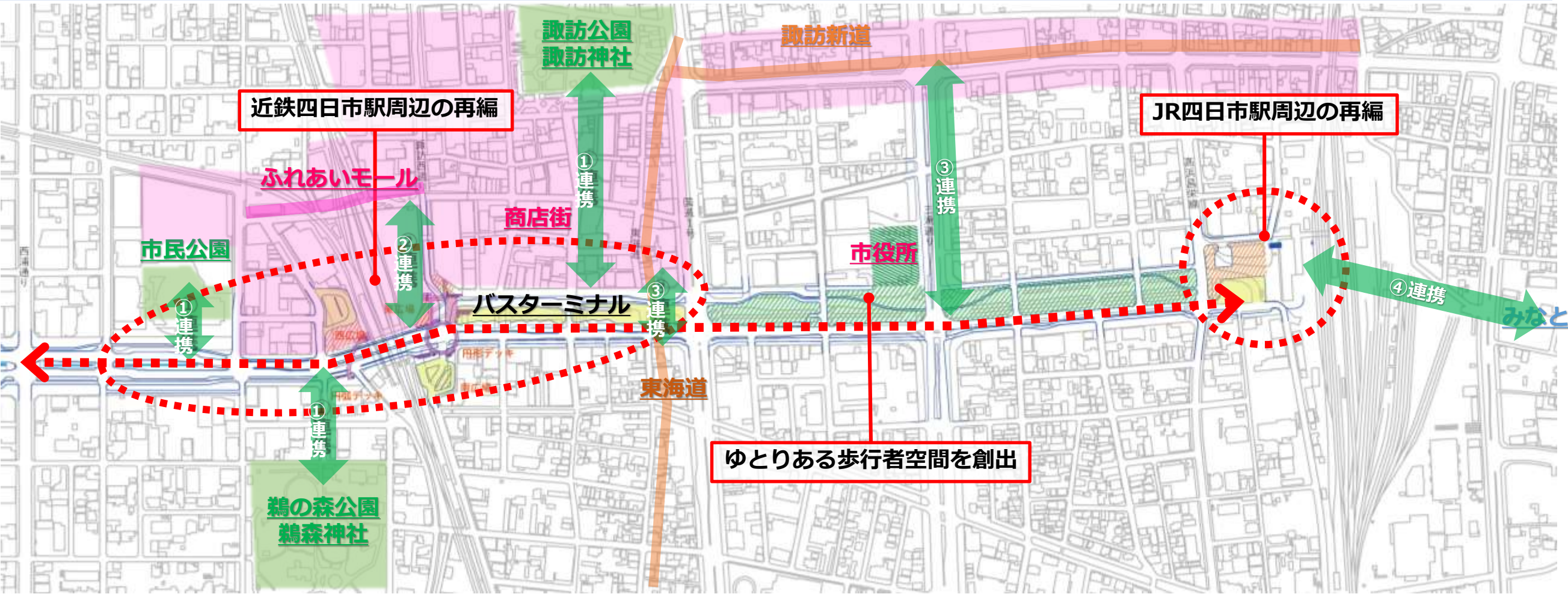
<前提条件>

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

<配慮事項（連携する周辺施設等）>

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

【各エリアのデザイン方針を考えるための前提条件と配慮事項】

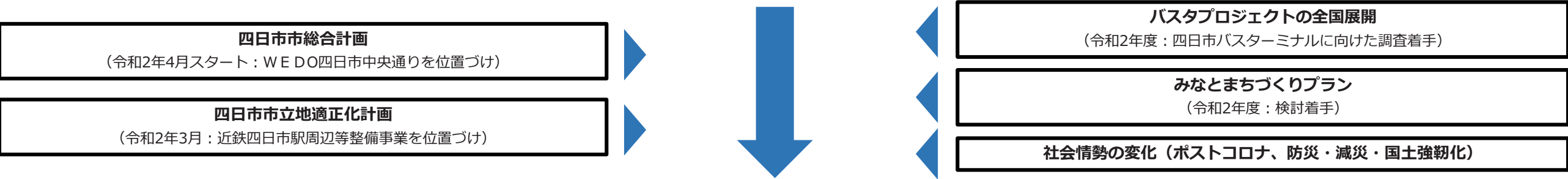


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性があります。

7. 基本計画の位置づけ

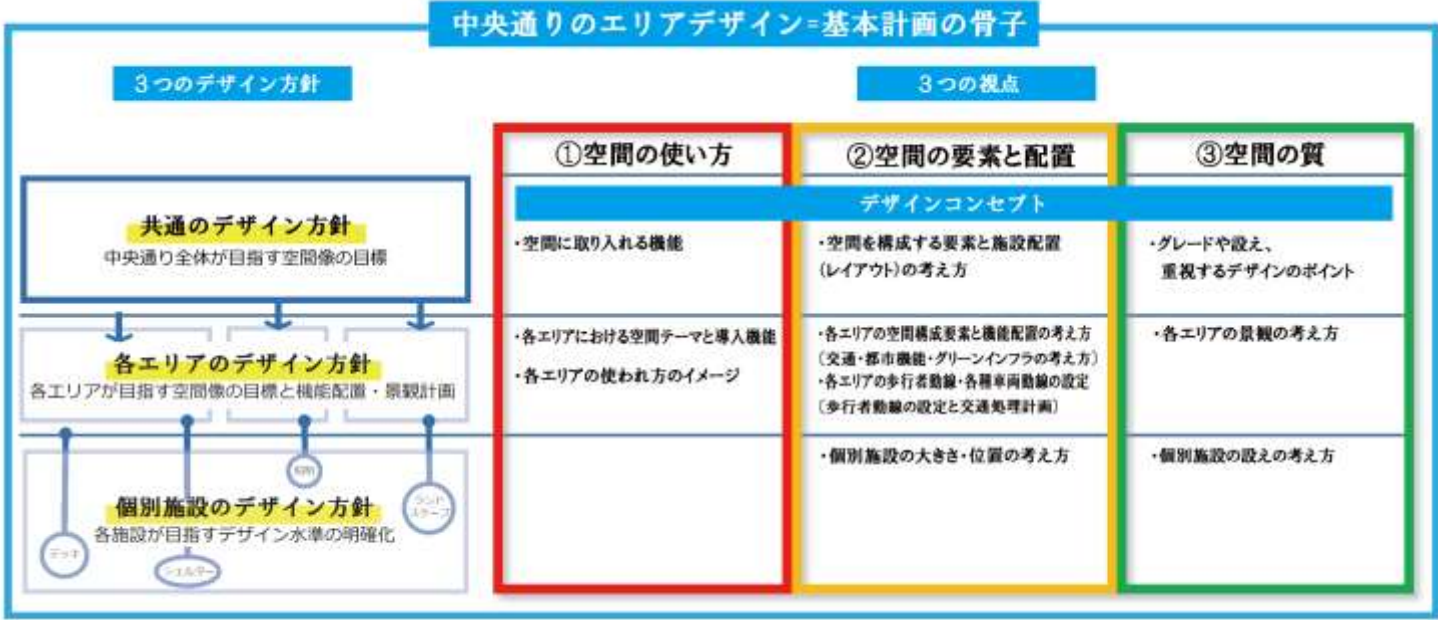
- 基本計画では、基本構想策定後に策定された四日市市総合計画等を反映し、関係者間で調整を行った上でとりまとめている
- 基本計画を実現するための空間利活用に向けた「利活用戦略」や工事発注に向けた「景観形成戦略」については、基本計画策定後も検討を継続し、今後とりまとめる予定

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（平成30年12月策定）



近鉄四日市駅周辺等整備基本計画

- 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構成された「中央通りのエリアデザイン」を基本計画の骨子としてとりまとめた



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

利活用戦略

・具体的な使い方を踏まえた
目指すアクティビティのシーン
※利活用WSにて検討

利活用計画

・持続的な空間利活用のための計画

反映

反映

景観形成戦略

・個別施設の形態・色彩・素材・仕上げの考え方
※デザインWGにて検討

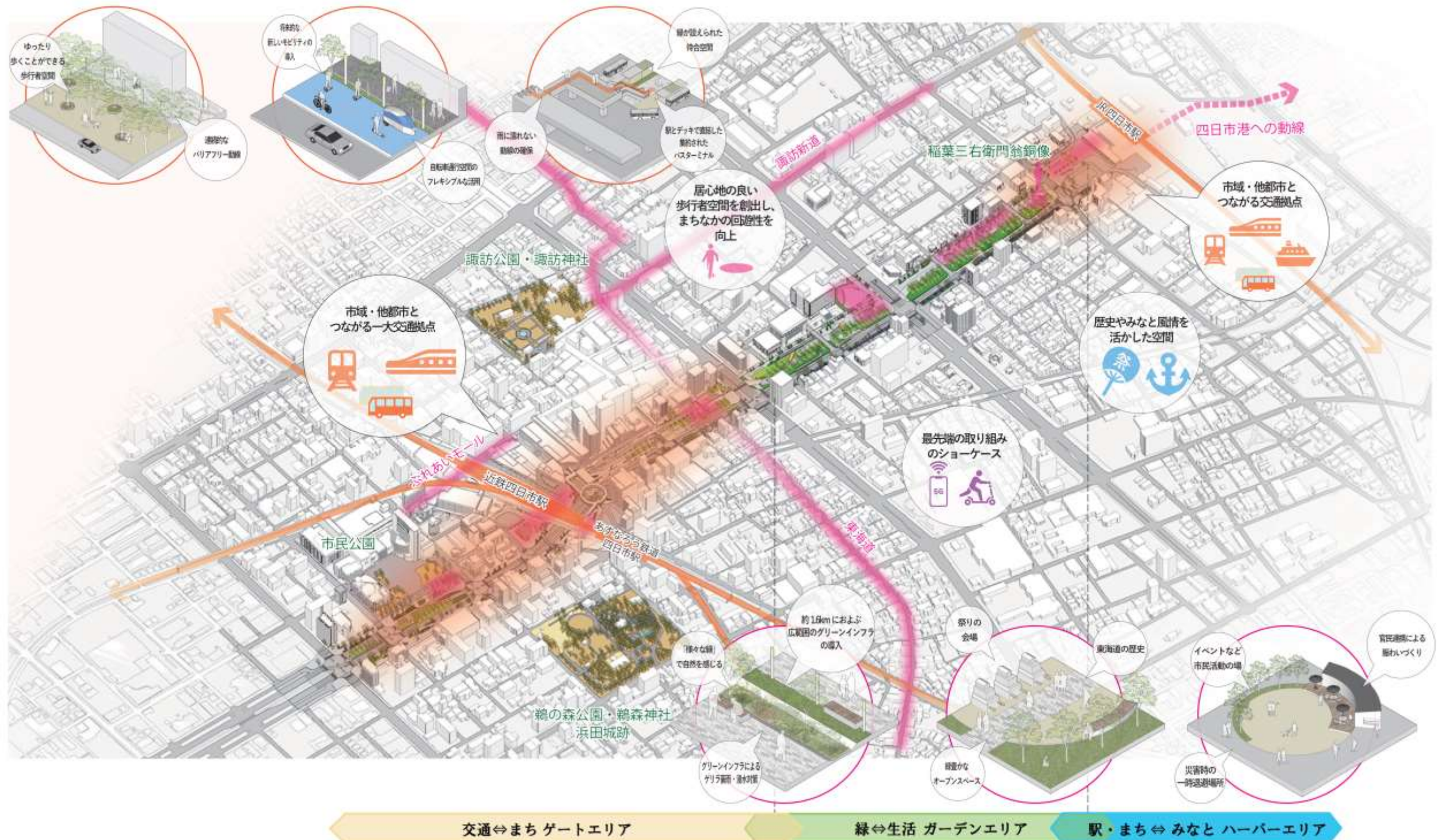
設計図面

・工事発注のための図面

8. 整備のイメージと目指す効果

① 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＞



8. 整備のイメージと目指す効果

② 整備方針

13

<整備方針> ; 共通のデザイン方針を整理

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



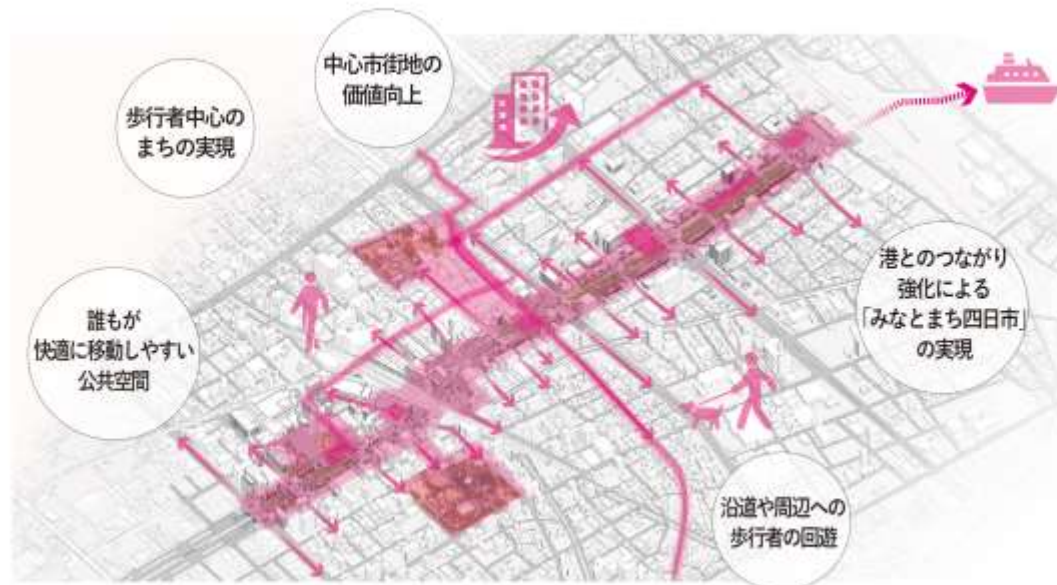
8. 整備のイメージと目指す効果

③ 目指す効果

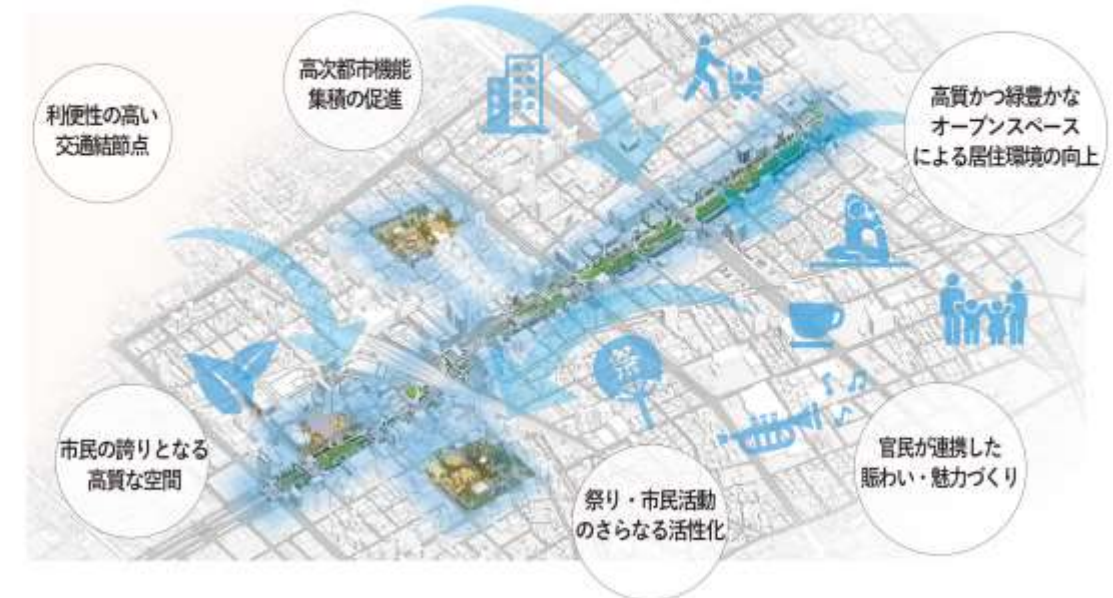
14

＜目指す効果＞

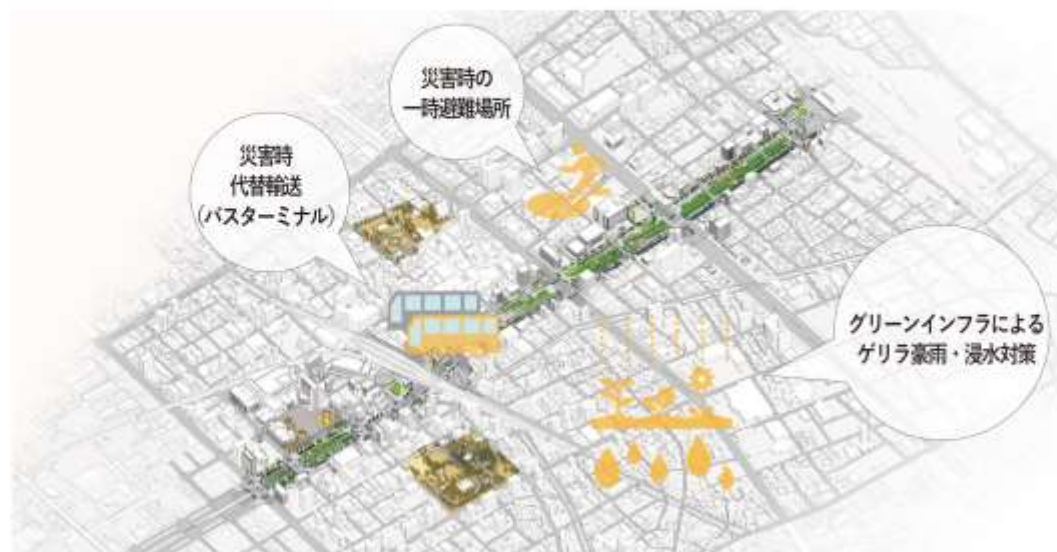
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



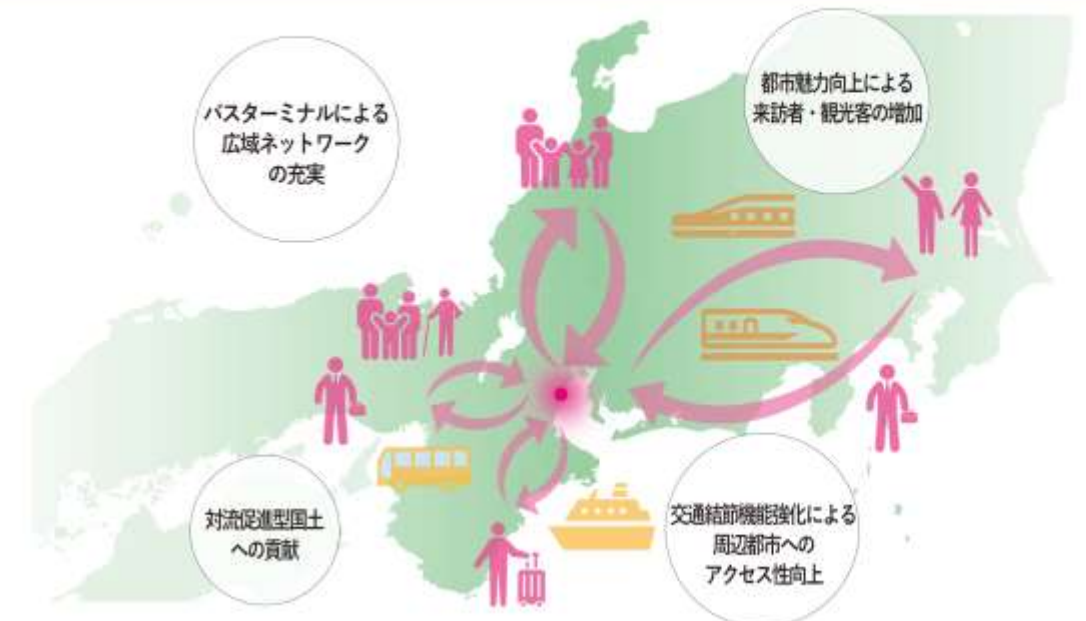
都市の魅力・暮らしの質向上による東海地域をリードする、産業・交流拠点都市の実現



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



9. 中央通りのエリアデザイン

① 共通のデザイン方針

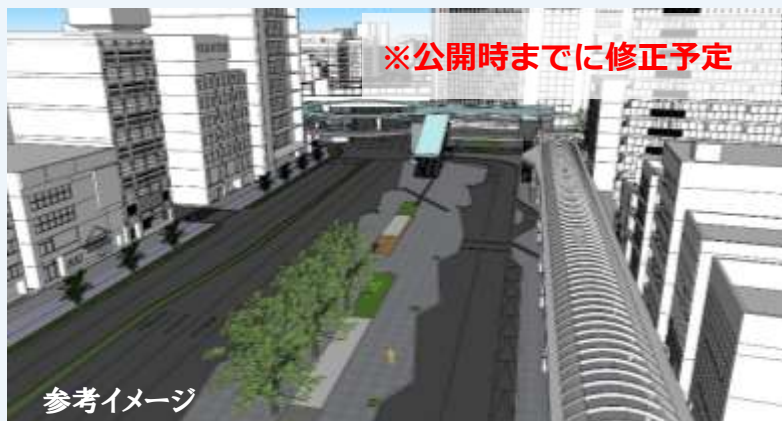
	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

『デザインコンセプト』

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



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



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
- ・クスノキ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

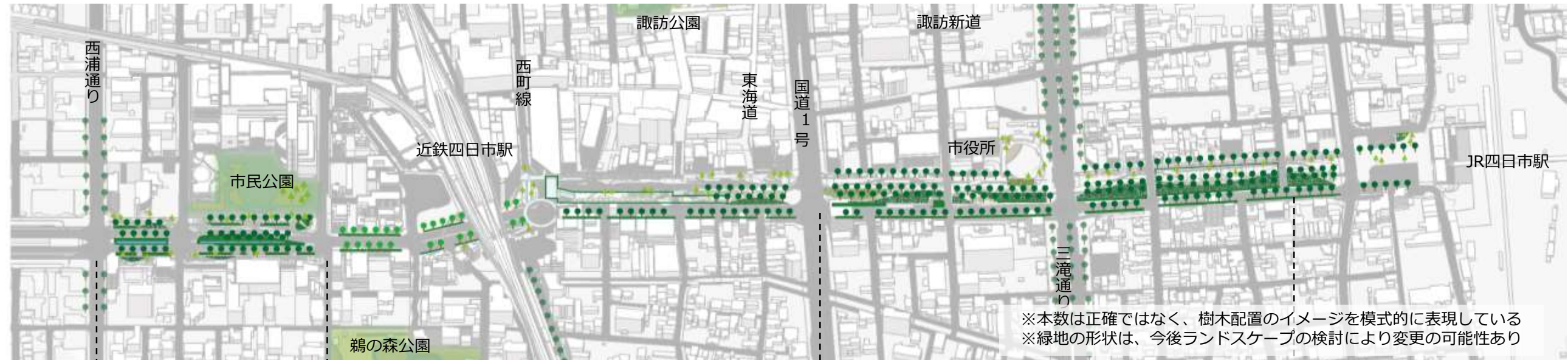
- ・誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- ・「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を可能とする可変性を持った設え

9. 中央通りのエリアデザイン

② 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



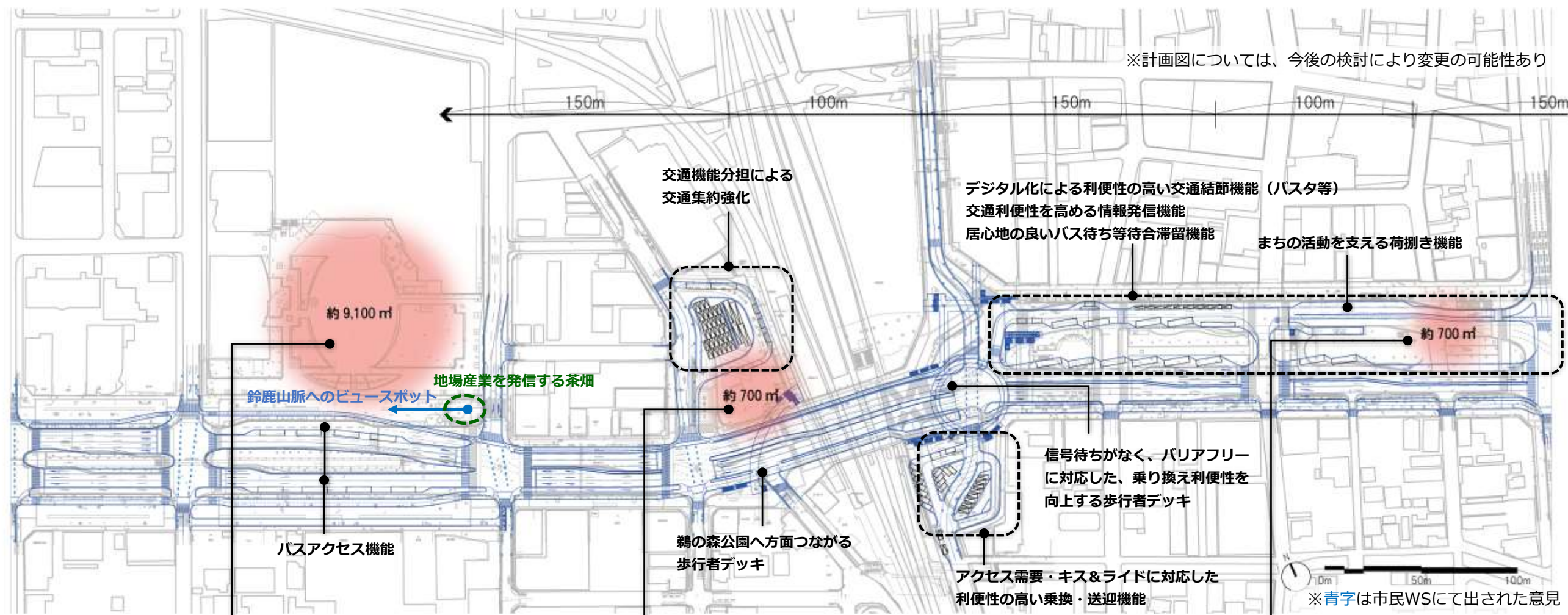
各エリアにおける空間テーマ	交通⇄まち	ゲートエリア	緑⇄生活	ガーデンエリア	駅・まち⇄みなと	ハーバーエリア
	四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間	新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間	四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間	みなとの雰囲気に出会うターミナル空間		
目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり	・鈴鹿山脈へのビュースポット ・地場産業を発信する茶畑	・居心地の良いバス待ち等待合滞留機能 ・四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能 ； まちなかへの来訪者や居住者のためのカフェ、レストラン、物販等 ・回遊性を向上させる観光・まちなか案内等の情報発信機能 ・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） ・鶴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、ボルダ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				

9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- ・ 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



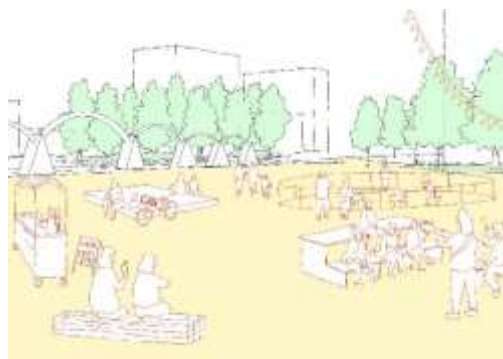
①市民公園 面積約9,100㎡

【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



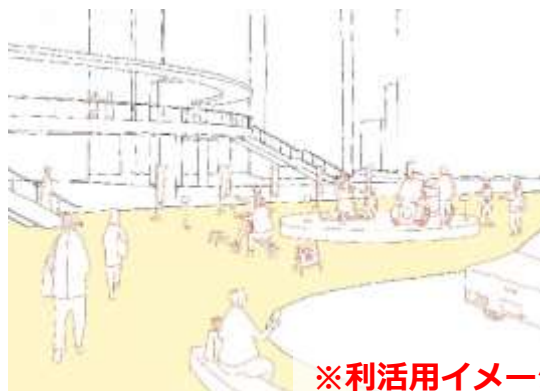
②近鉄四日市駅西広場 面積約700㎡

【機能特徴】

交通結節機能

【普段時の使われ方】

駅へのエントランス、公共交通の乗り換え空間



③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



※利活用イメージの絵については、利活用WSでの検討を踏まえ基本計画策定まで更新予定

9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- ・ 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



④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



⑤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



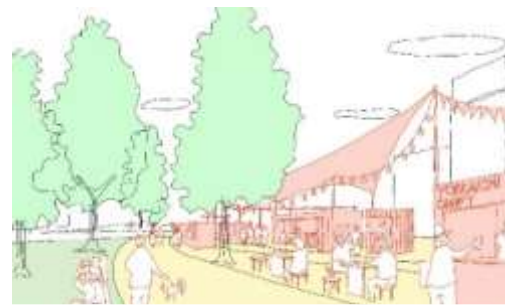
⑥三滝通り～JR四日市駅間の広場 面積約3,500㎡

【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）



⑦JR四日市駅前広場 面積約1,000㎡

【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、交通結節機能

【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、駅・みなとへのエントランス機能、公共交通の乗り換え空間



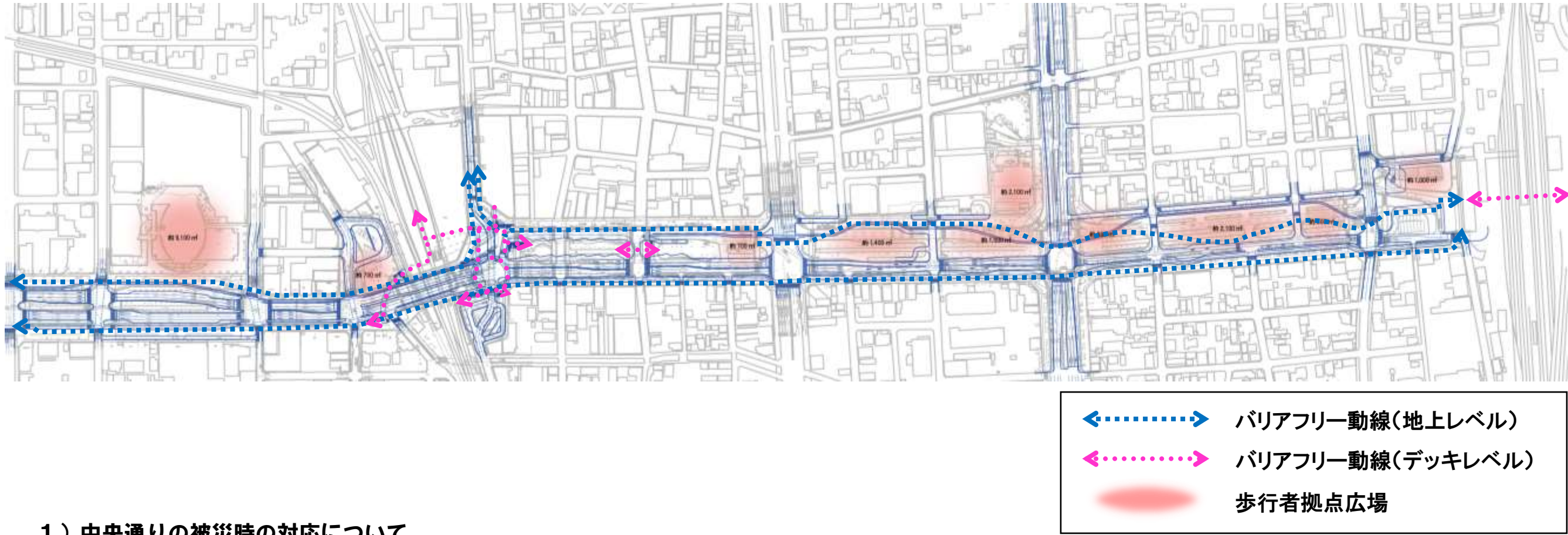
※利活用イメージの絵については、利活用WSでの検討を踏まえ基本計画策定まで更新予定

9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- ・中央通りでは、バリアフリーに配慮した歩行者動線、徒歩2分程度の間隔で歩行者拠点広場、交通結節点となる近鉄四日市駅周辺には歩行者デッキ、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバブリッジなどの整備を予定している
- ・全線を通して整備される歩行者動線や歩行者デッキ・オーバブリッジについては、被災時の避難経路・代替輸送等への動線を基本的な役割として想定



1) 中央通りの被災時の対応について

- ◆四日市市地域防災計画では、多くの避難者が想定される被災時に、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
- ◆中央通りについては、今回の再編により屋外のオープンスペースが創出されるため、屋外空間の利用を想定し、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

<指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定>

・災害時の危険を回避するため、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に待機する場所

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

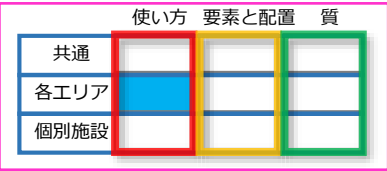
<避難所等：日単位での受け入れを想定>

・住居を失った人等の避難生活の場所であるとともに避難生活の支援拠点となる施設

種別	概要
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所 (2次避難所)	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ

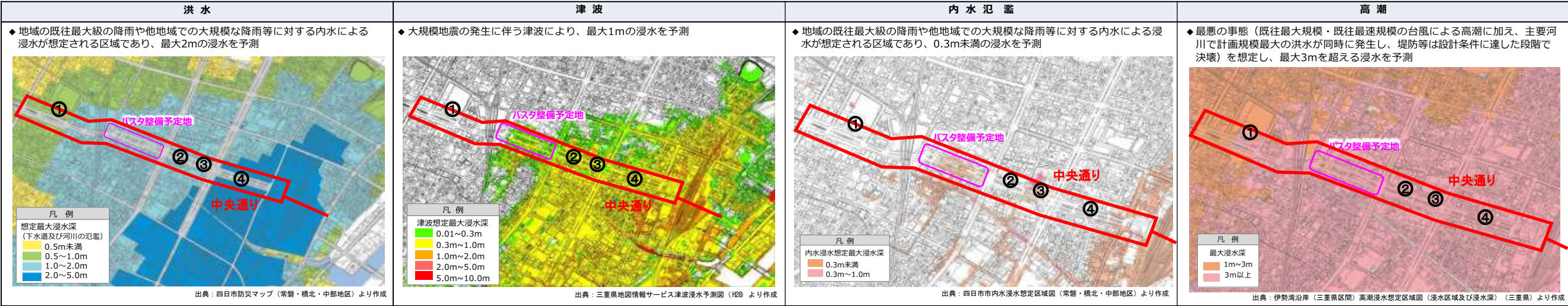


2) 中央通りにおける災害別の被災想定と対応方針の整理

- ◆中央通りのオープンスペース（下表①～④）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
- ◆近鉄四日市駅西広場及び東広場、バスターミナル部、JR四日市駅前広場については、公共交通機関の運行に加え、周辺の防災施設（指定緊急避難場所等）への避難の阻害となるため、指定緊急避難場所等としての活用は想定せず、情報提供（災害情報・交通機関運行情報・駅周辺の防災施設に係る位置情報等）を主とした運用を図る

番号	対象広場	
	広場名等	面積
①	市民公園	面積：約9,100㎡ （平場面積：約7,800㎡）
②	商工会議所前広場	面積：約1,400㎡ （平場面積：約1,400㎡）
③	市役所前・東広場	面積：約3,600㎡ （平場面積：約3,100㎡）
④	三滝通り～JR四日市駅間の広場	面積：約3,500㎡ （平場面積：約3,500㎡）

対 応	災害種別	被 災 想 定
		四日市市 指定緊急避難場所指定基準
①	洪水	【想定】台風・集中豪雨により河川が決壊した場合の浸水予測と、道路側溝や下水管などの排水能力を超えてしまった場合の内水氾濫予測を重ねる 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
	津波	【想定】発生する確率は低いものの、理論上では起こりうる南海トラフ地震として「理論上最大クラス」 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	【想定】想定最大降雨を時間最大雨量147mm/hとし、概ね1,000年に1回程度起こる豪雨 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	【想定】既往最大規模の台風である「室戸台風」の高潮による浸水の状況を、複数の台風経路でシミュレーションを実施 この規模の台風が伊勢湾の周辺を通過する確率は、500年～5,000年に1回と推定 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	【想定】過去概ね100～150年間隔でこの地域を襲い、歴史的にこの地域に繰り返し起こりうることが実証されている地震として「過去最大クラス」 耐震性のある建物及びグランドなどオープンスペース
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース
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



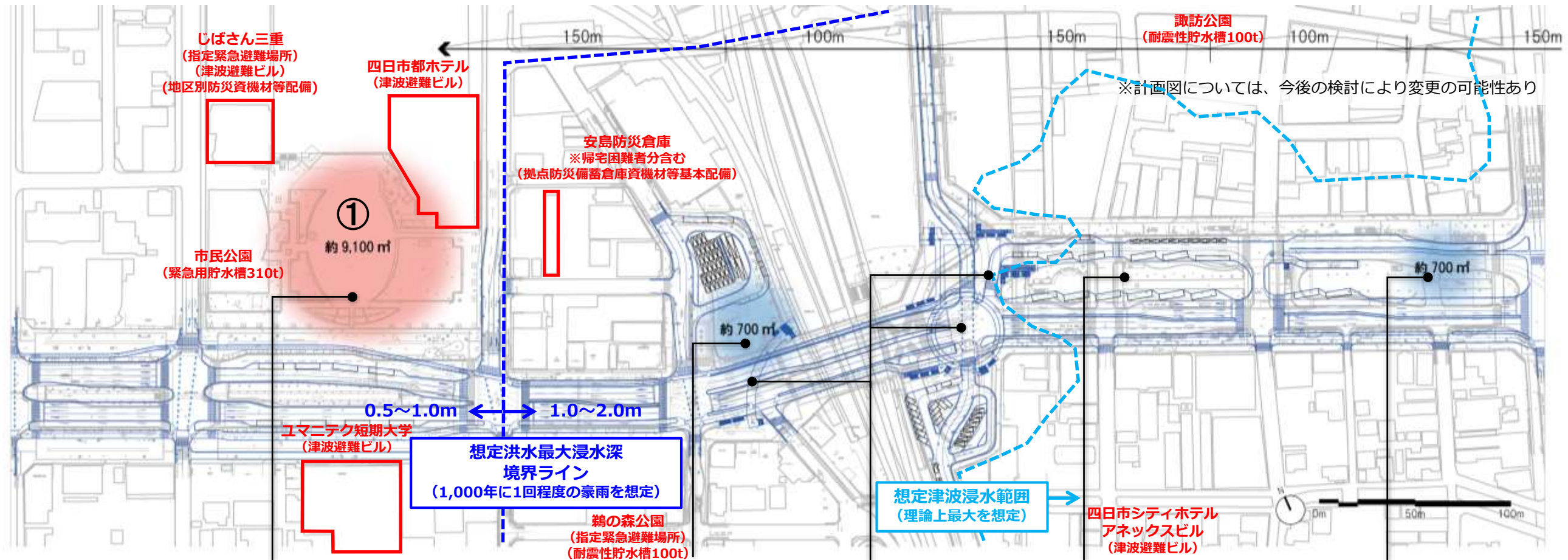
9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 基本計画の対象範囲は全長約1.6kmと広く、既に整備されている防災施設との位置関係や沿道の利用状況等により、それぞれの場所で災害リスクが異なるため、ここでは災害種別に応じて各広場での災害時の使われ方を示す（参考資料；現況分析にて防災施設の配置の資料を添付）

※災害時情報拠点機能として、ICT技術を活用した情報発信方法について今後検討（指定緊急避難場所の疎密度や経路等）



		①市民公園 面積約9,100㎡（平場約7,800㎡）	近鉄四日市駅		近鉄四日市駅バスターミナル	
			西広場	駅西デッキ・駅東デッキ・テラス部	ターミナル部	東海道歩行者広場
A	洪水	×（浸水想定区域(0.5m～1.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）	○（避難経路等）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）
	津波	○（帰宅困難者一時滞在等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
	内水氾濫	○	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	×（浸水想定区域に該当）
	高潮	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
B	地震	○（帰宅困難者一時滞在等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（帰宅困難者一時滞在等）
	大規模な火事	○	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（帰宅困難者一時滞在等）
C	土砂災害	○（区域外）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（区域外）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（区域外）
災害情報提供			災害時情報・運行情報の提供（災害種別や被災状況に対応した情報提供を想定）			
周辺の防災施設 （津波避難ビル等）		じばさん三重、四日市都ホテル、 ユマニテク短期大学、安島防災倉庫等	じばさん三重、四日市都ホテル、ユマニテク短期大学、安島防災倉庫、四日市シティホテルアネックスビル等			

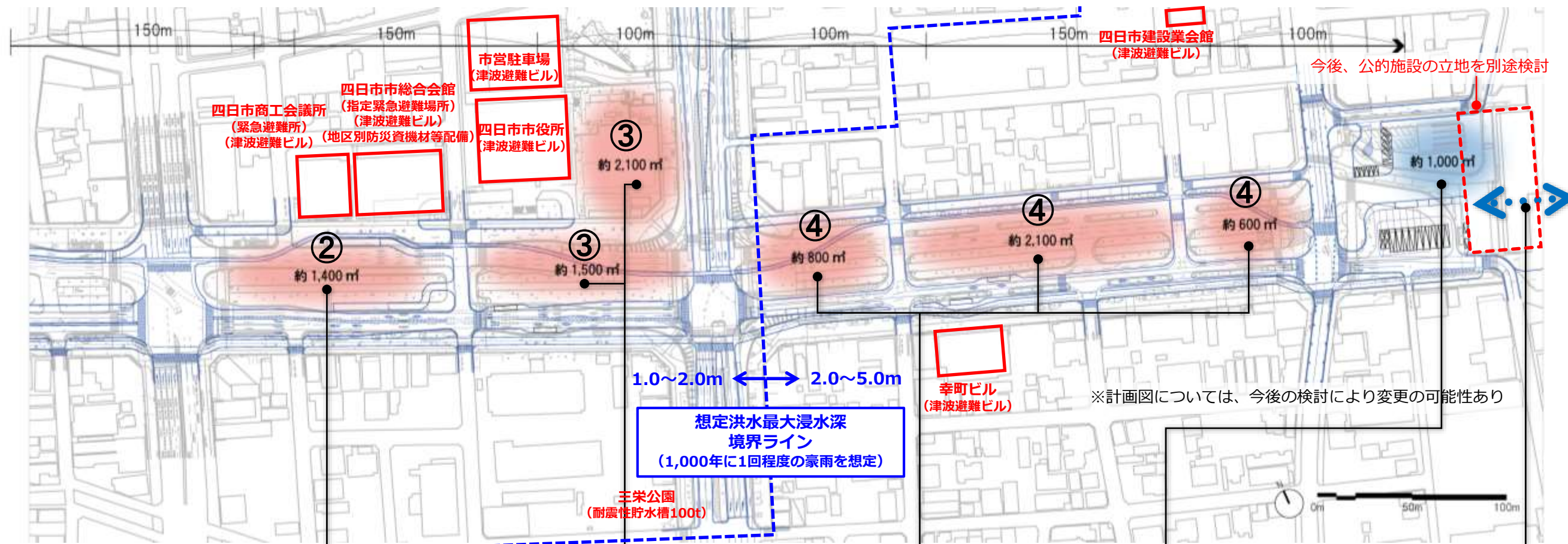
9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 基本計画の対象範囲は全長約1.6kmと広く、既に整備されている防災施設との位置関係や沿道の利用状況等により、それぞれの場所で災害リスクが異なるため、ここでは災害種別に応じて各広場での災害時の使われ方を示す（参考資料；現況分析にて防災施設の配置の資料を添付）

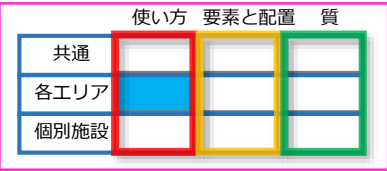
※災害時情報拠点機能として、ICT技術を活用した情報発信方法について今後検討（指定緊急避難場所の疎密度や経路等）



		②商工会議所前広場 面積約1,400㎡（平場約1,400㎡）	③市役所前・東広場 面積約3,600㎡（平場約3,100㎡）	④三滝通り～JR四日市駅間の広場 面積約3,500㎡（平場約3,500㎡）	JR四日市駅	
					平地部	オーバースブリッジ
A	洪水	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）	×（浸水想定区域(2.0m～5.0m)に該当）	×（浸水想定区域(2.0m～5.0m)に該当）	○（避難経路等）
	津波	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	○（避難経路等）
	内水氾濫	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	○（避難経路等）
	高潮	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）	○（避難経路等）
B	地震	○（帰宅困難者一時滞在等）	○（帰宅困難者一時滞在等）	○（帰宅困難者一時滞在等）	×（公共交通の運行や退避経路の障害）	○（避難経路等）
	大規模な火事	○	○	○	×（公共交通の運行や退避経路の障害）	○（避難経路等）
C	土砂災害	○（区域外）	○（区域外）	○（区域外）	×（公共交通の運行や退避経路の障害）	○（区域外）
災害情報提供			災害時情報拠点		災害時情報・運行情報の提供（災害種別や被災状況に対応した情報提供を想定）	
周辺の防災施設 （津波避難ビル等）		四日市商工会議所、四日市市総合会館等	四日市市役所、市営駐車場等	幸町ビル、四日市建設業会館等	幸町ビル、四日市建設業会館等	

9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ



3) 中央通りに備える防災機能

- ◆中央通りに備える防災機能で対応可能な災害種別を整理
- ◆「四日市市地域防災計画」への位置づけ等については、今後調整を行っていく必要がある

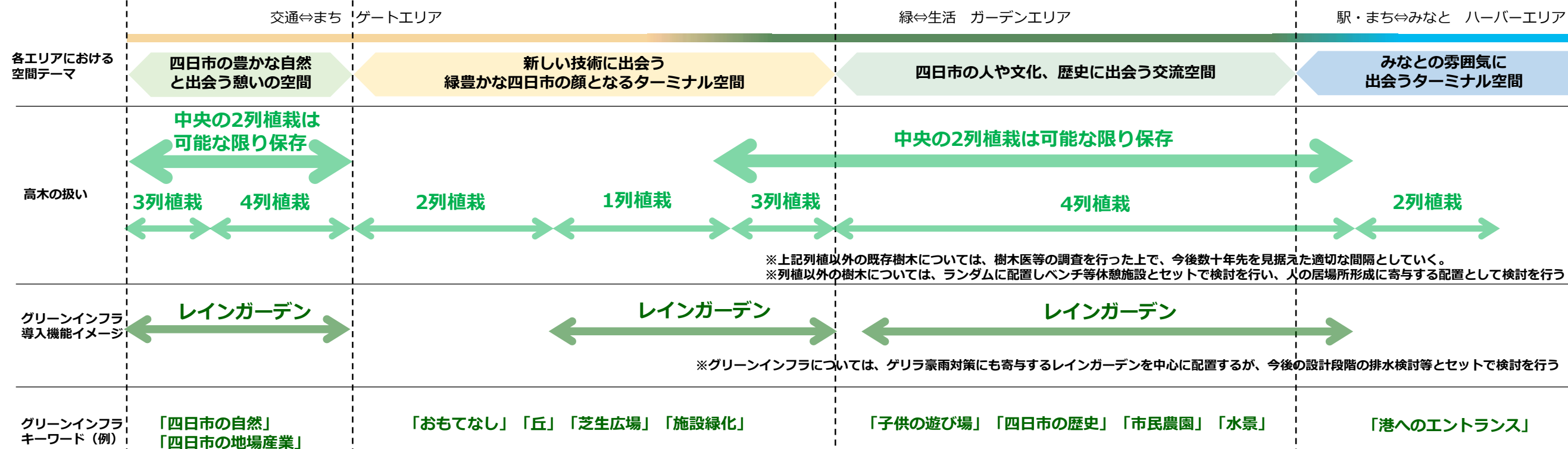
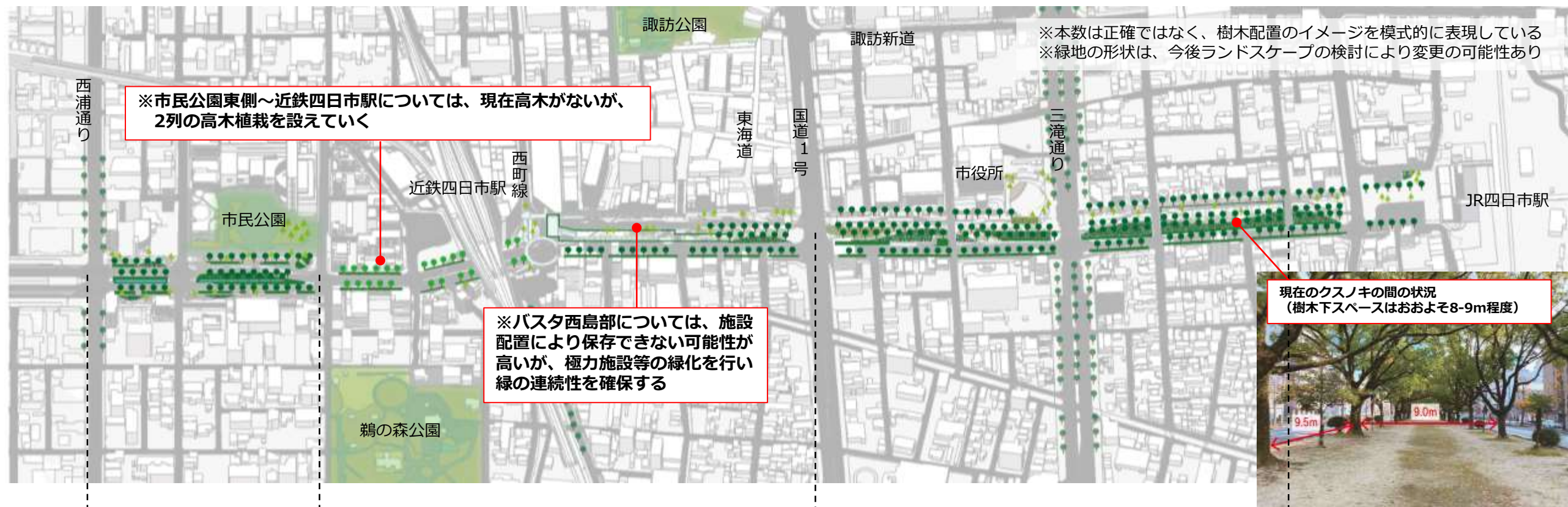
中央通りに備える防災機能			対応できる災害	
情報提供施設	○災害発生時の効果的な情報提供機能	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確認	④洪水・津波・内水氾濫・高潮	※建物の上層階に情報提供施設を配備
			⑥地震、大規模な火事	
			⑦土砂災害	
避難経路	○近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確認し周辺防災施設と連携した防災機能を確認	④洪水・津波・内水氾濫・高潮	※近鉄四日市駅周辺の歩行者デッキや、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバブリッジを退避経路としても活用
			⑥地震、大規模な火事	※バリアフリーに配慮した歩行者動線について、退避経路として活用
一時緊急避難場所	○帰宅困難者等の一時緊急避難場所	・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	④洪水・津波・内水氾濫・高潮	※浸水による被害がない場合に活用可能
			⑥地震、大規模な火事	※市民公園（広場①）のオープンスペース約7,800㎡については、四日市市地域防災計画に位置け済み ※国道1号～東側の中央通りの広場（広場②③④）については、四日市市地域防災計画を基に算定した、近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺で不足する帰宅困難者の一時滞在スペース約6,500㎡に対して、約8,000㎡のオープンスペースを確保可能（詳細は参考資料を参照）
備蓄倉庫	○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能	・災害時に備えた備蓄品の保管	⑥地震、大規模な火事	※建築物の配置や規模、四日市市地域防災計画における位置づけと合わせて今後検討

9. 中央通りのエリアデザイン

④ グリーンインフラの配置イメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 中央通りの既存樹木（クスノキ）の扱いを含めた、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

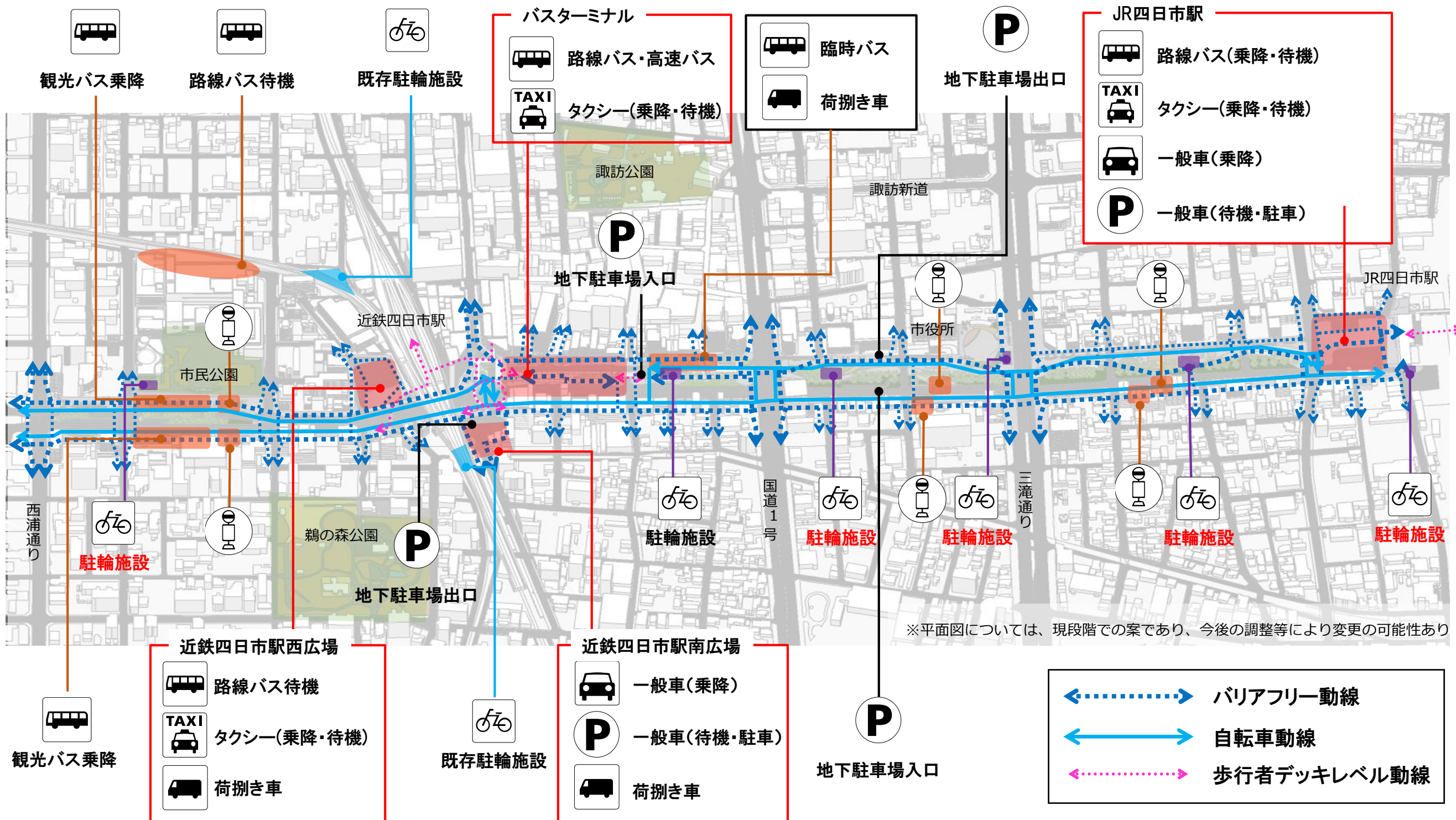


9. 中央通りのエリアデザイン

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、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
- 駐輪施設については、自転車動線の端部となるバスターミナル東島とJR四日市駅、自転車アクセス需要が見込まれる市民公園と市役所東広場付近等に、約200～300mの間隔で設置する方針（近鉄四日市駅周辺は既存駐輪場へ誘導）



9. 中央通りのエリアデザイン

⑥ 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			

26

- 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）



※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

近鉄四日市駅西側のアングル



※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

近鉄四日市駅からみなとを望むアングル

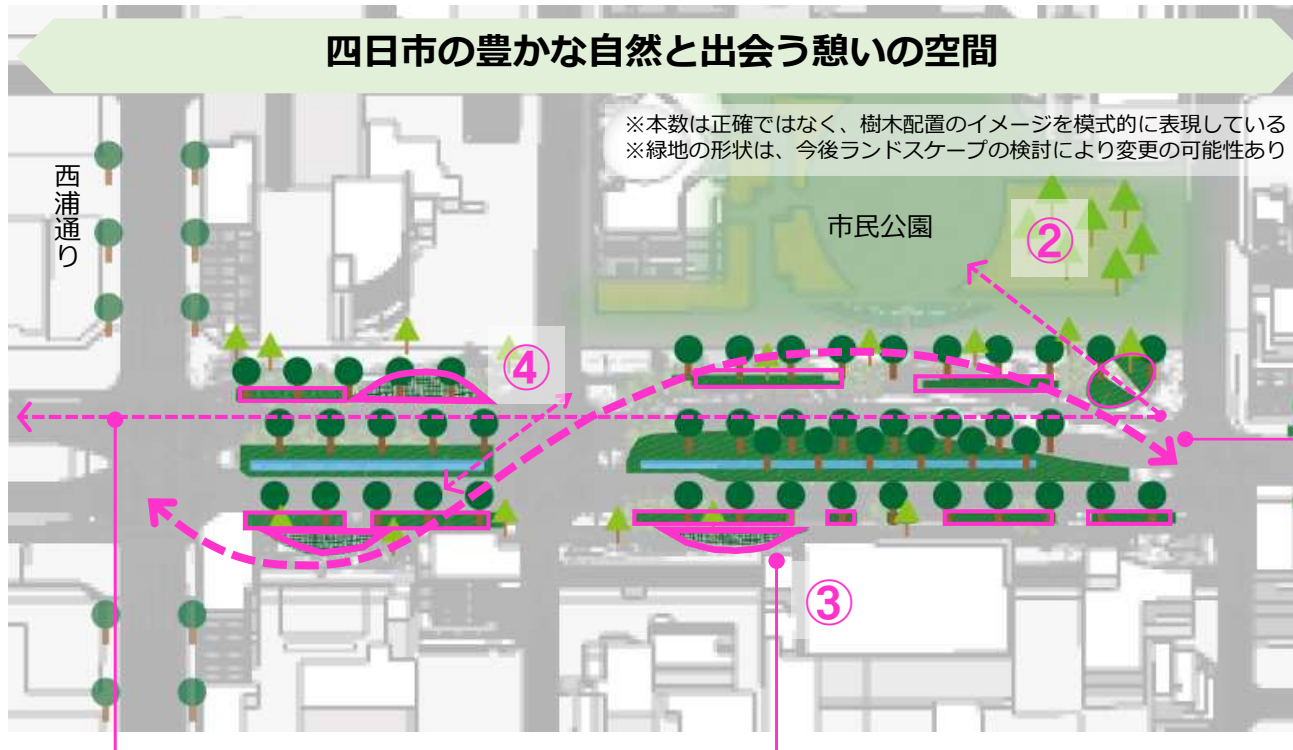
9. 中央通りのエリアデザイン

⑥ 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			

29

- 「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





※今後、鈴鹿山脈への眺望がはっきりと確認できるアングルに変更予定
 ※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

市民公園前から鈴鹿山脈を望むアングル

9. 中央通りのエリアデザイン

⑥ 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			

31

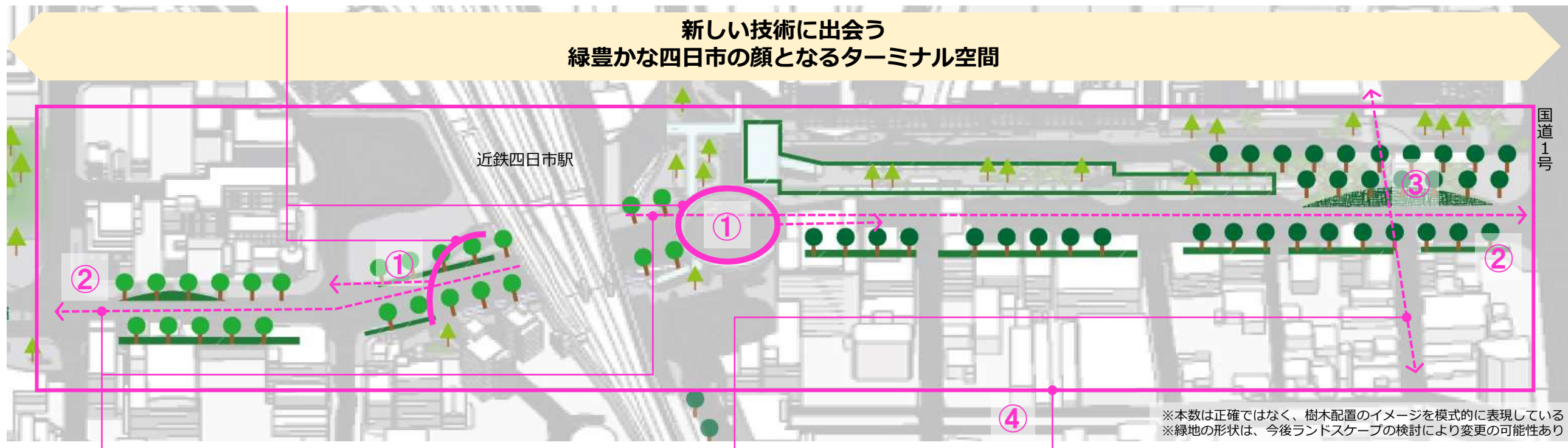
- 「空間テーマごとの景観づくりの考え方」を下記に示す（近鉄四日市駅西側～国道1号：全体）

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



シンボルとなる円形歩道橋（新横浜）



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



限られたスペースで緑化されたバスターミナル（ロッテルダム）

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



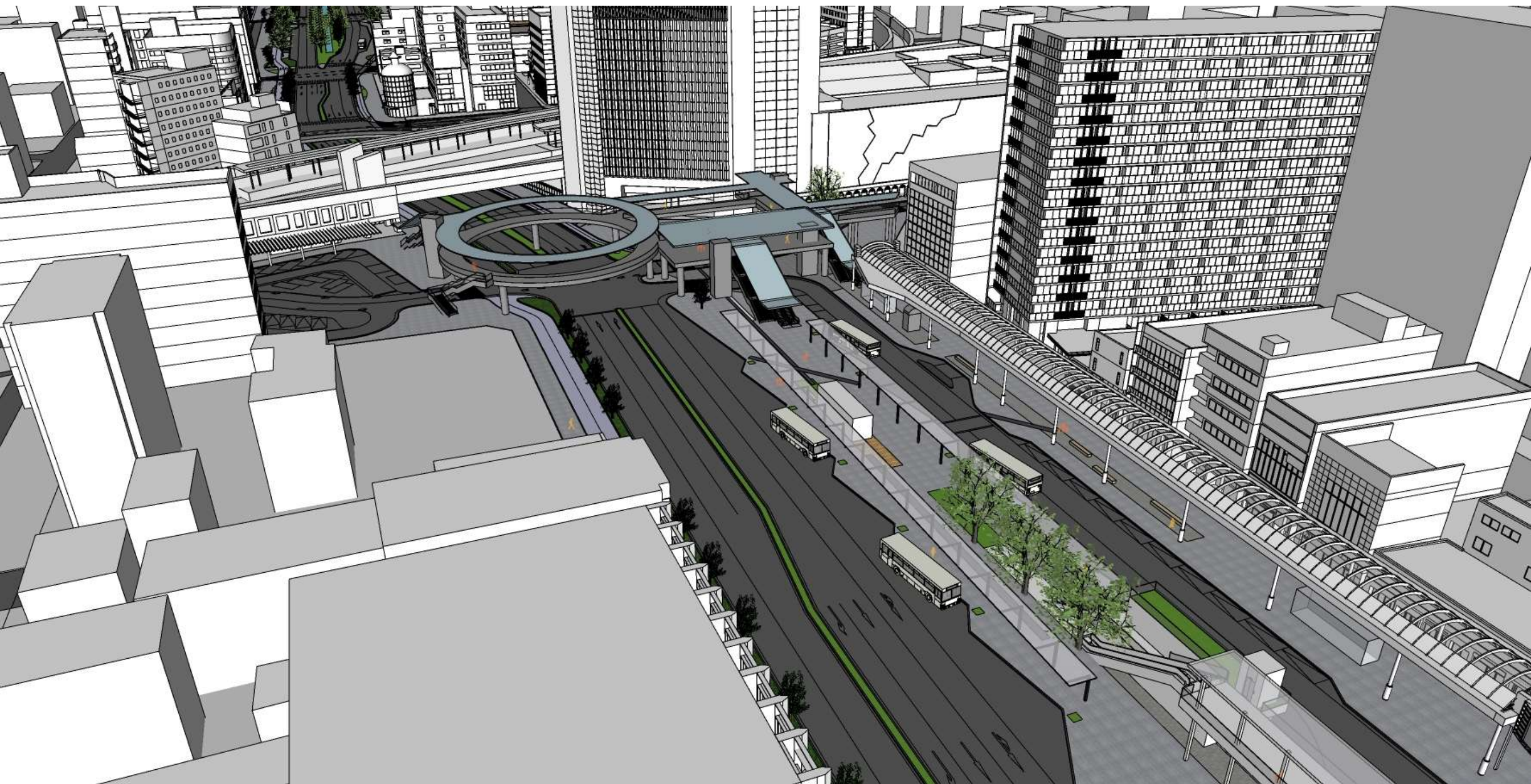
空間のつながりを可視化する舗装の切り替え（ニューヨーク）

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

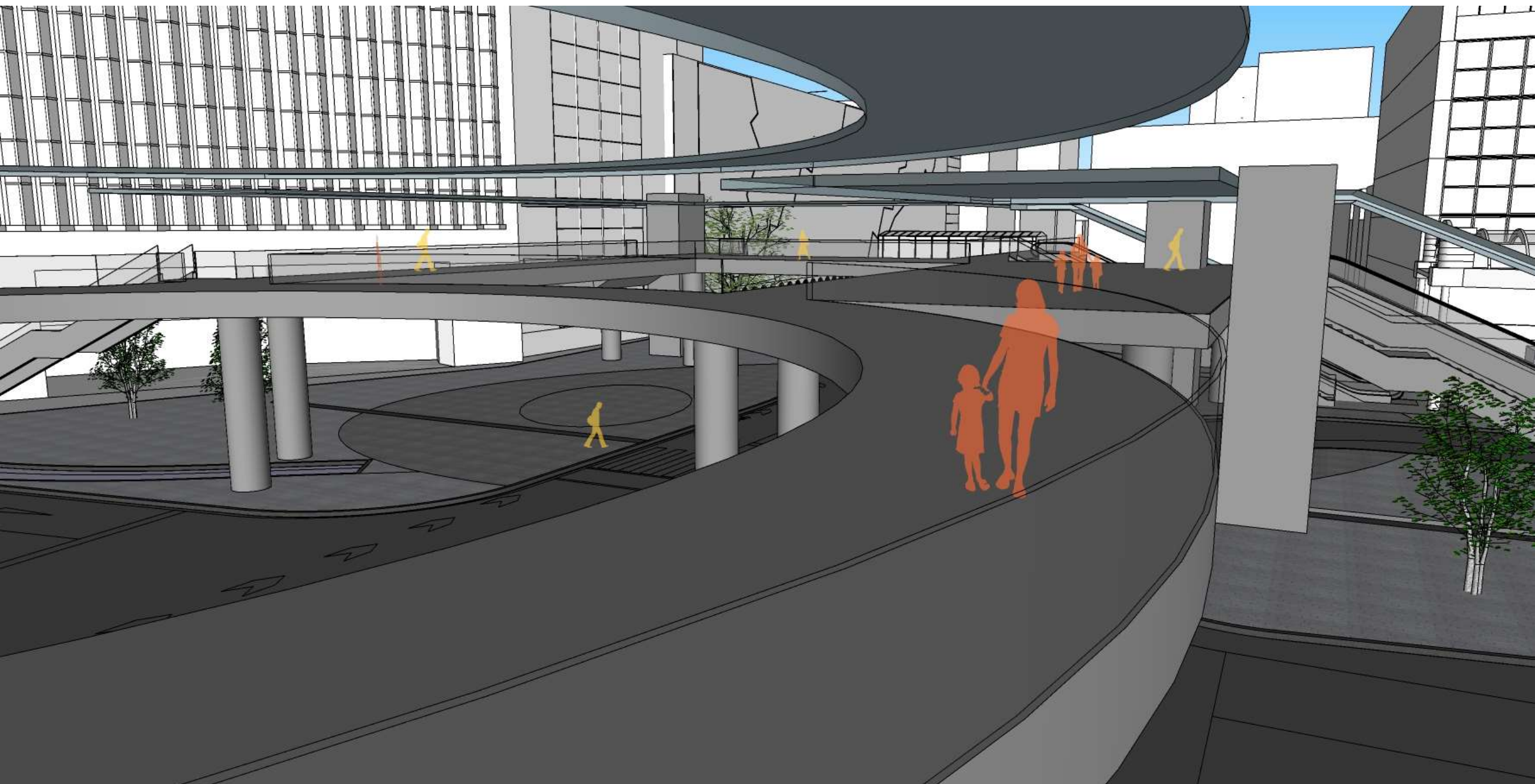


都市的なイメージのストリートファニチャー（ニューヨーク）



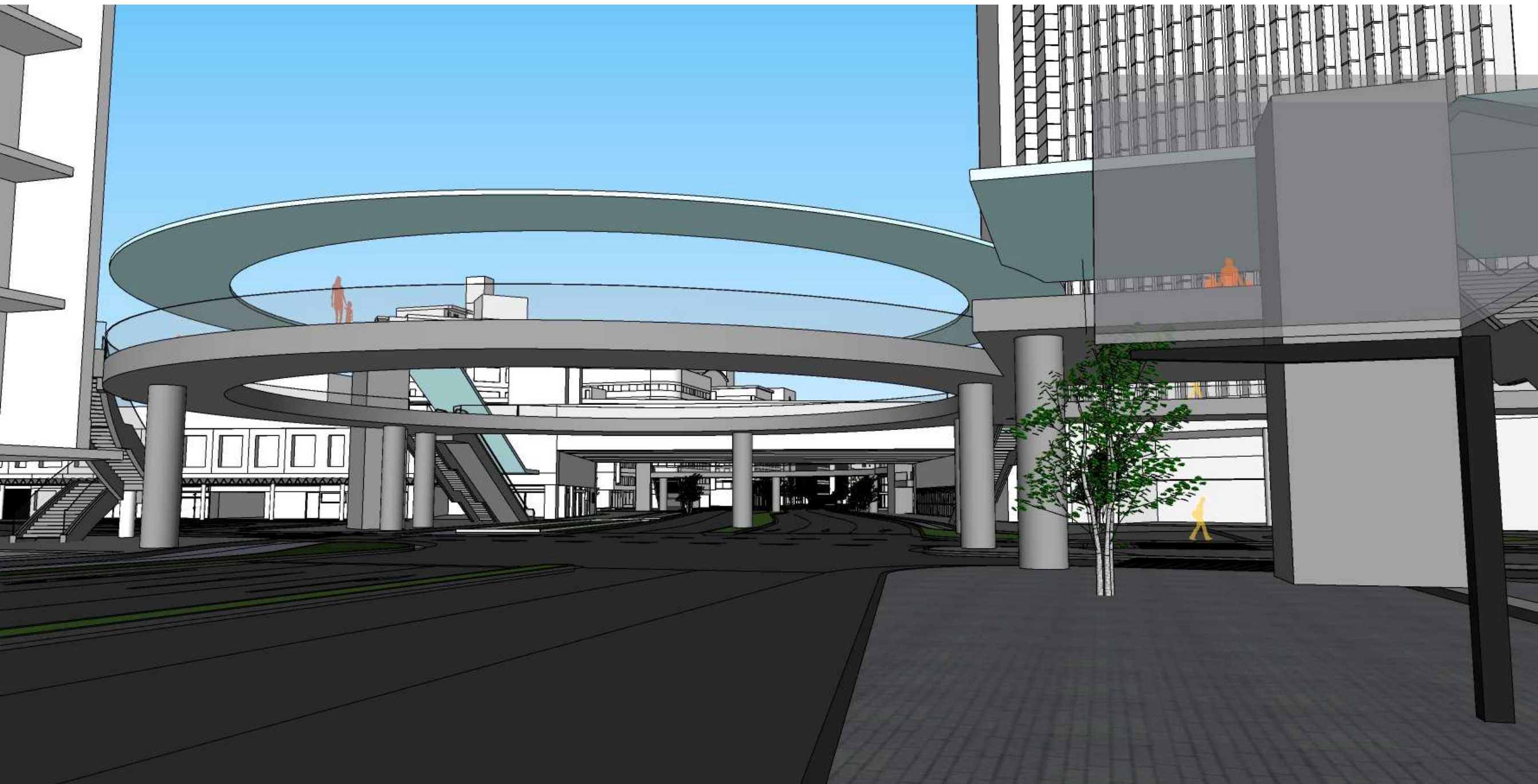
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
※今後、近鉄四日市バスターミナル検討部会と調整を行い、
第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

バス西島を含む近鉄四日市駅東側のアングル



※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

近鉄四日市駅東側の円形デッキ上からのアングル



※第8回中央通り再編関係者調整会議にてブラッシュアップ版を提示予定

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

バスタ西島から円形デッキを望むアングル



※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

バスタ東島のアングル
 (東海道歩行者広場)

9. 中央通りのエリアデザイン

⑥ 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

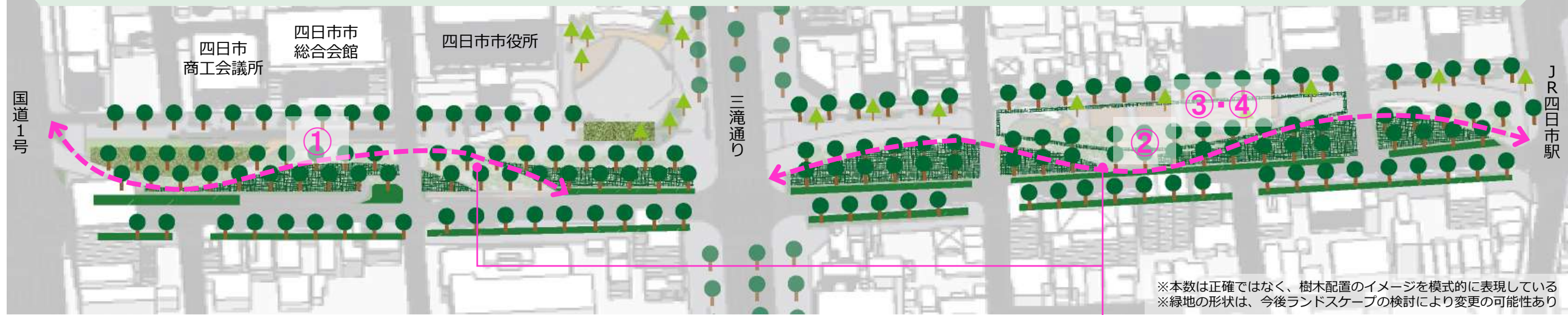
	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

36

- 「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





※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

国道1号からJR四日市駅側を望むアングル
 (商工会議所前広場)



※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

市役所前からJR四日市駅側を望むアングル
 （市役所前広場・市役所東広場）



※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません
 ※第8回中央通り再編関係者調整会議では改訂版のイメージパースを提示予定

三滝通りからJR四日市駅側を望むアングル
 (三滝通り～JR四日市駅間の広場)

9. 中央通りのエリアデザイン

⑥ 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			

40

- 「空間テーマごとの景観づくりの考え方」を下記に示す（J R 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

緑を連続させた駅前広場（東京）



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

みなとと接続した駅前空間（延岡）



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

市民の使いやすい可変性のある設え（姫路）



9. 中央通りのエリアデザイン

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			

- 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）、歩行者優先型の整備（スムーズ横断歩道）
- 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）

※スムーズ横断歩道の記載を追記

> 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

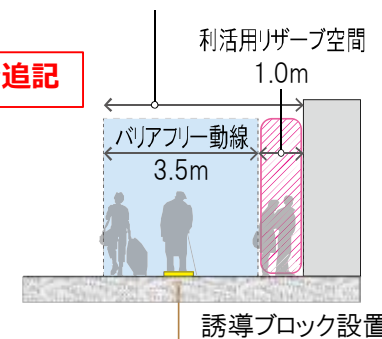
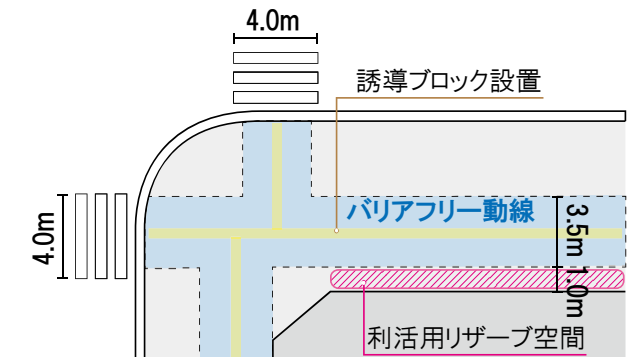
> 歩行者拠点広場

- 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

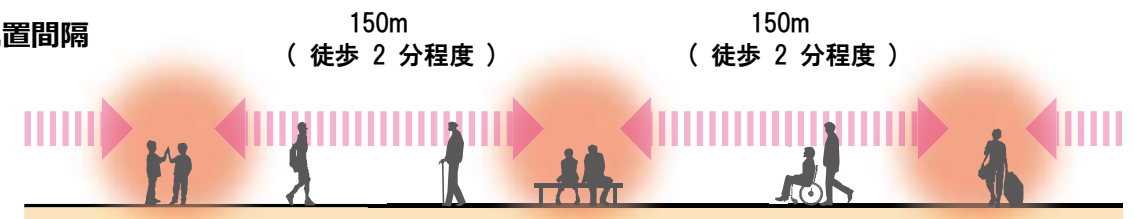
- 歩行者動線際に歩行者が滞留可能な滞留空間を設ける
- 信号待ち、バス・タクシー待ち等の利用シーンを想定した場所に設ける
- 緑陰など居心地の良い場所に極力配置する
- 2～4箇所/街区程度の密度で配置を行う

● バリアフリー動線のイメージ

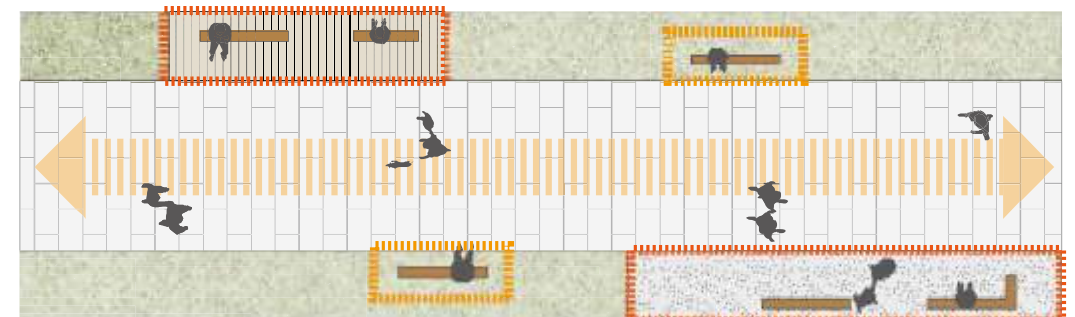


スムーズ横断歩道の採用
歩道部とフラットで歩きやすく
自動車への注意喚起にもなる

● 歩行者拠点広場の配置間隔



● 滞留空間の配置



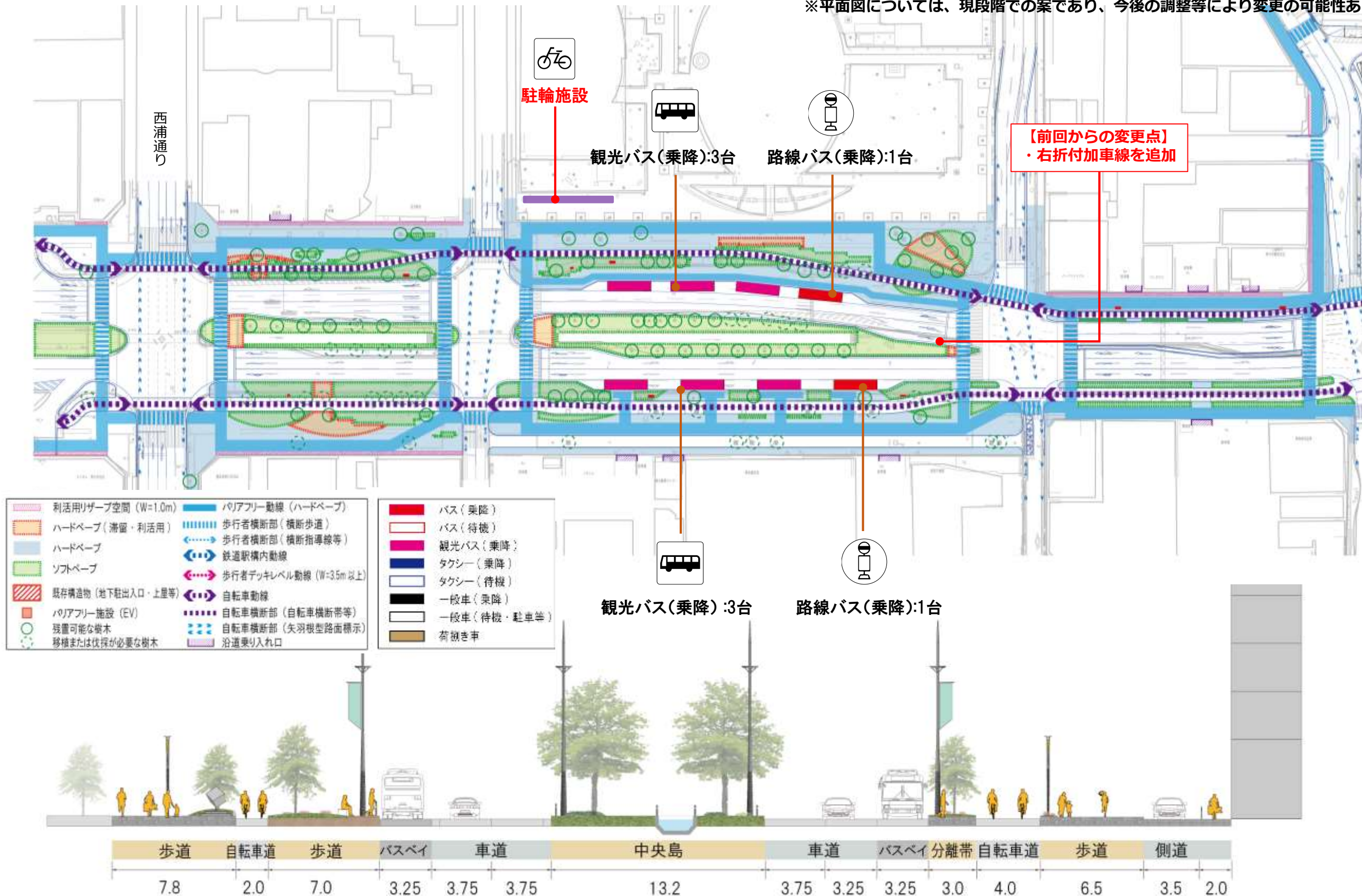
9. 中央通りのエリアデザイン

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			

- 「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）

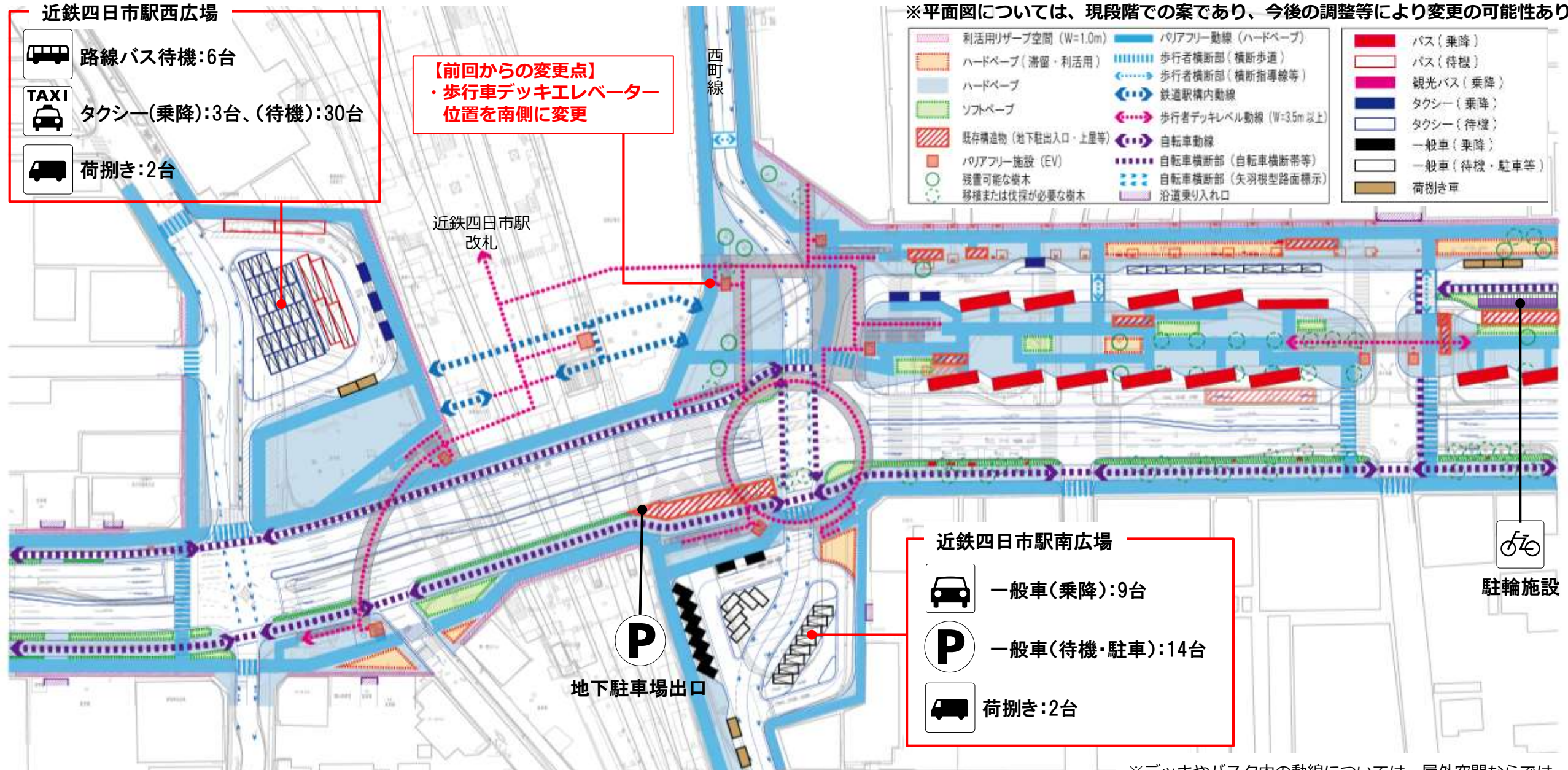
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり



9. 中央通りのエリアデザイン

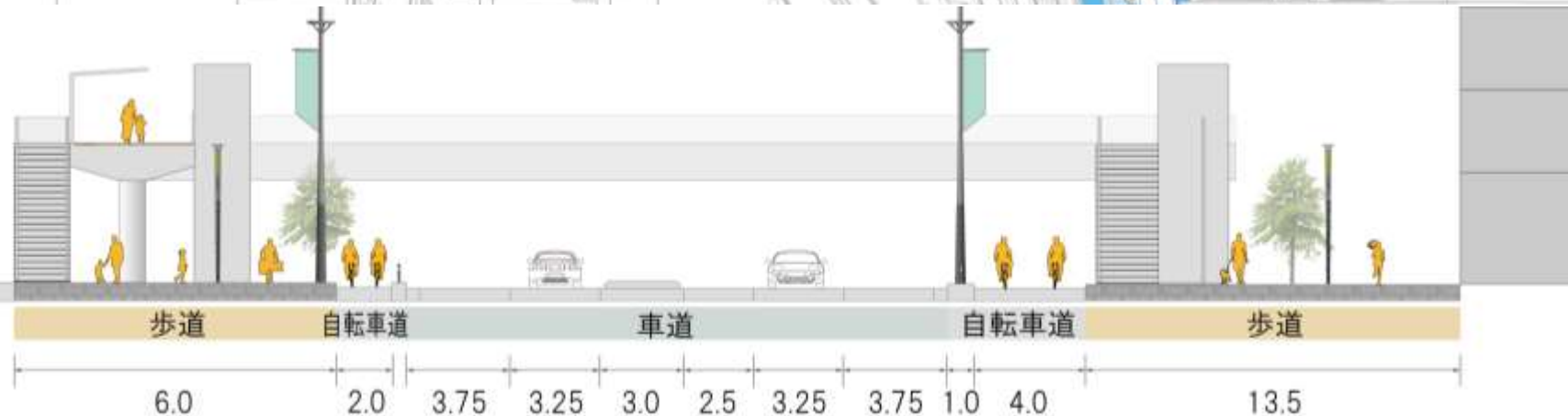
⑦ 個別施設のレイアウトイメージ

- 「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（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

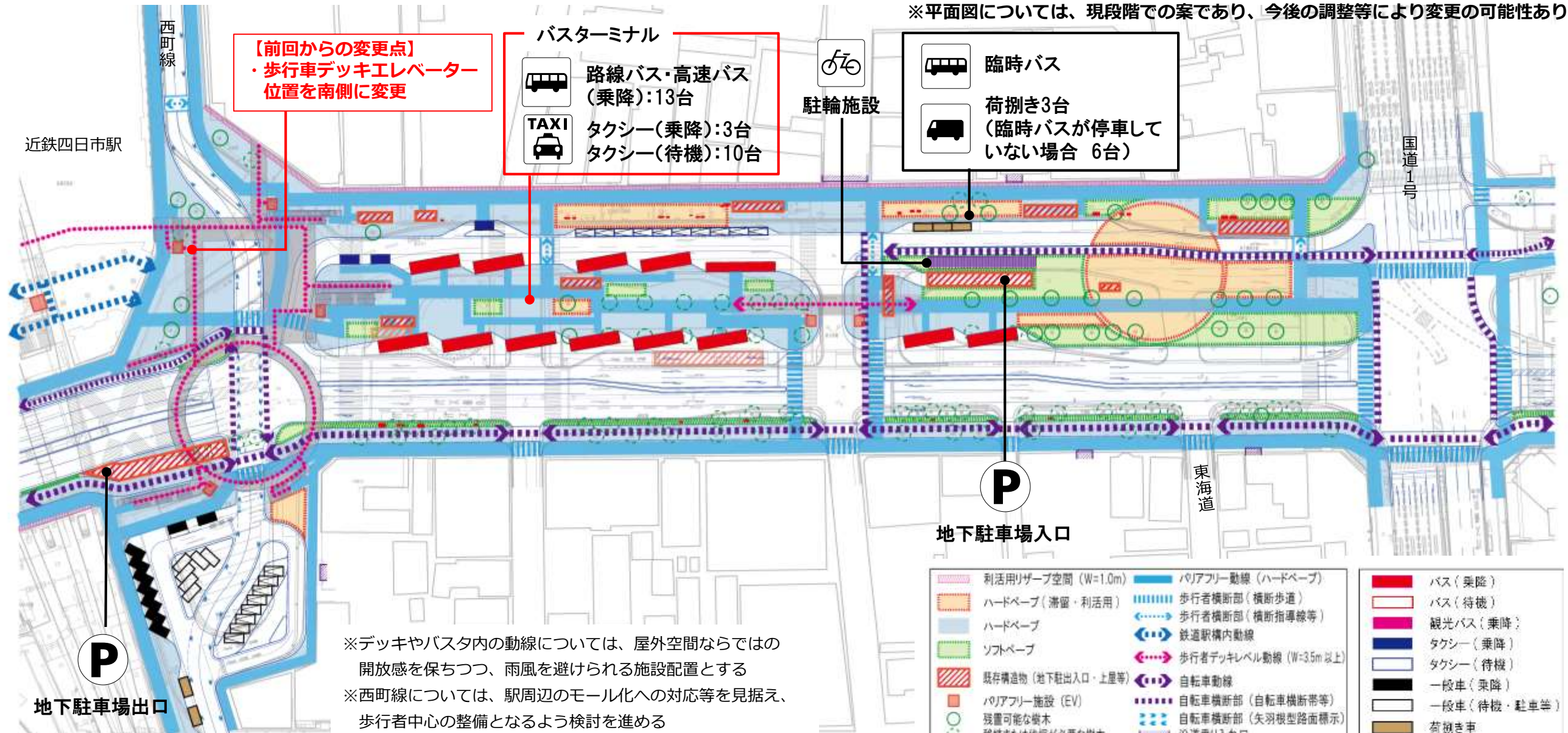
※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、歩行者中心の整備となるよう検討を進める



9. 中央通りのエリアデザイン

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」を下記に示す（近鉄四日市駅～国道1号）

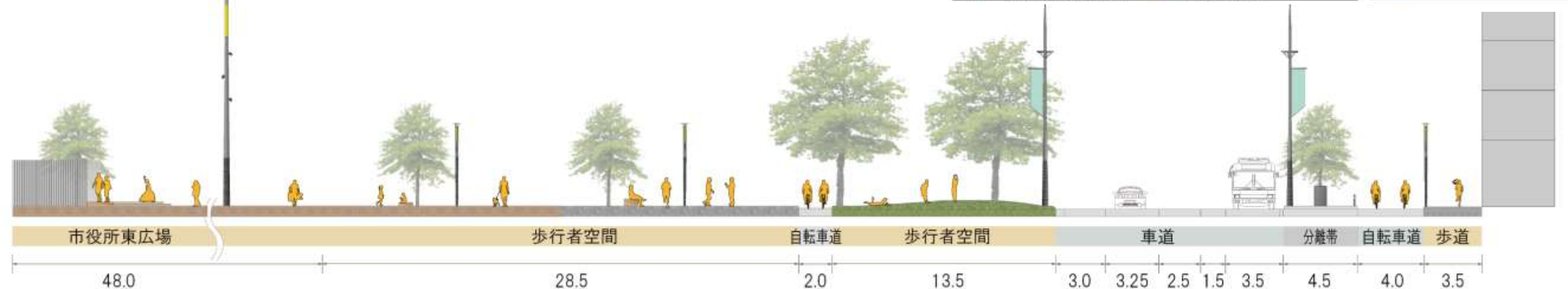
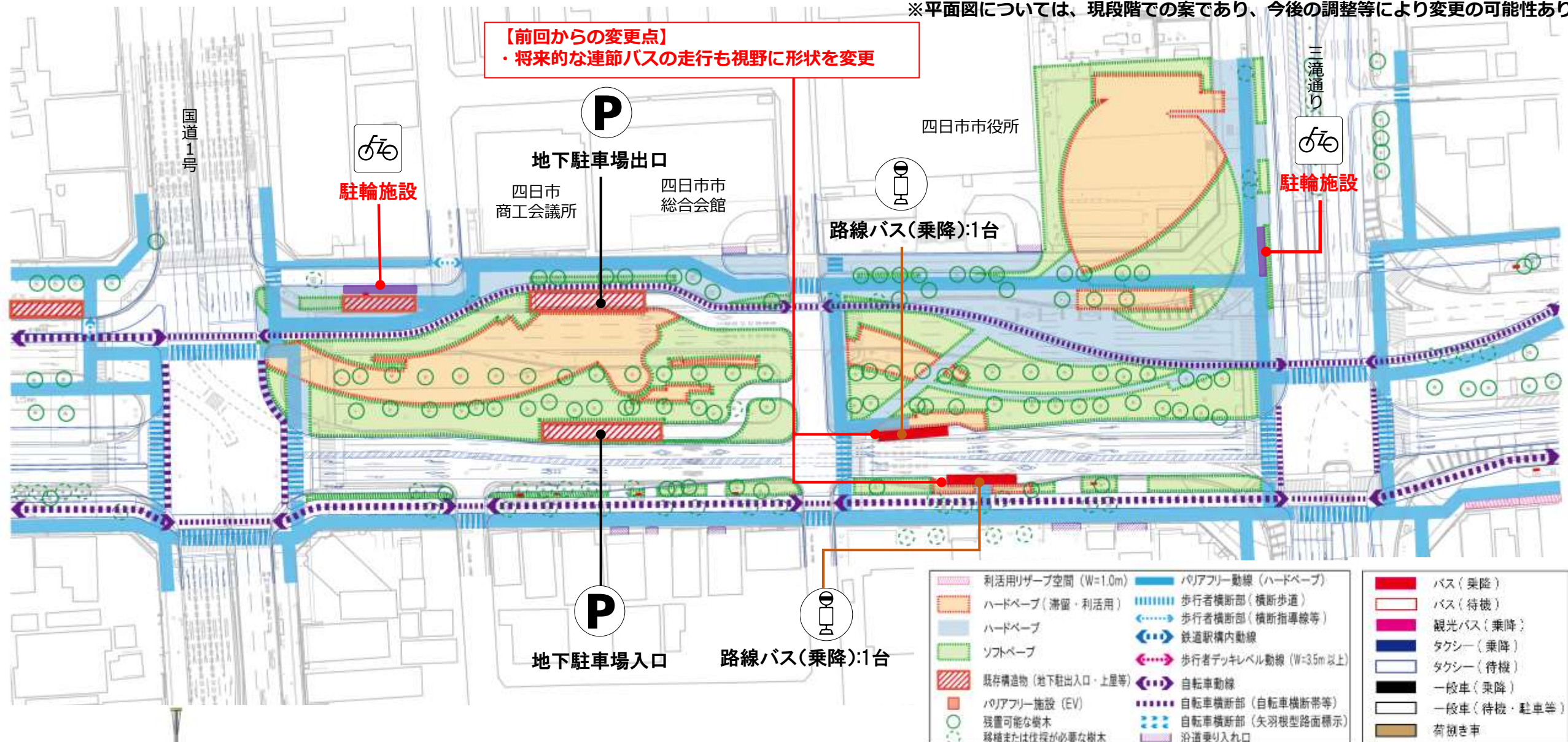


9. 中央通りのエリアデザイン

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」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

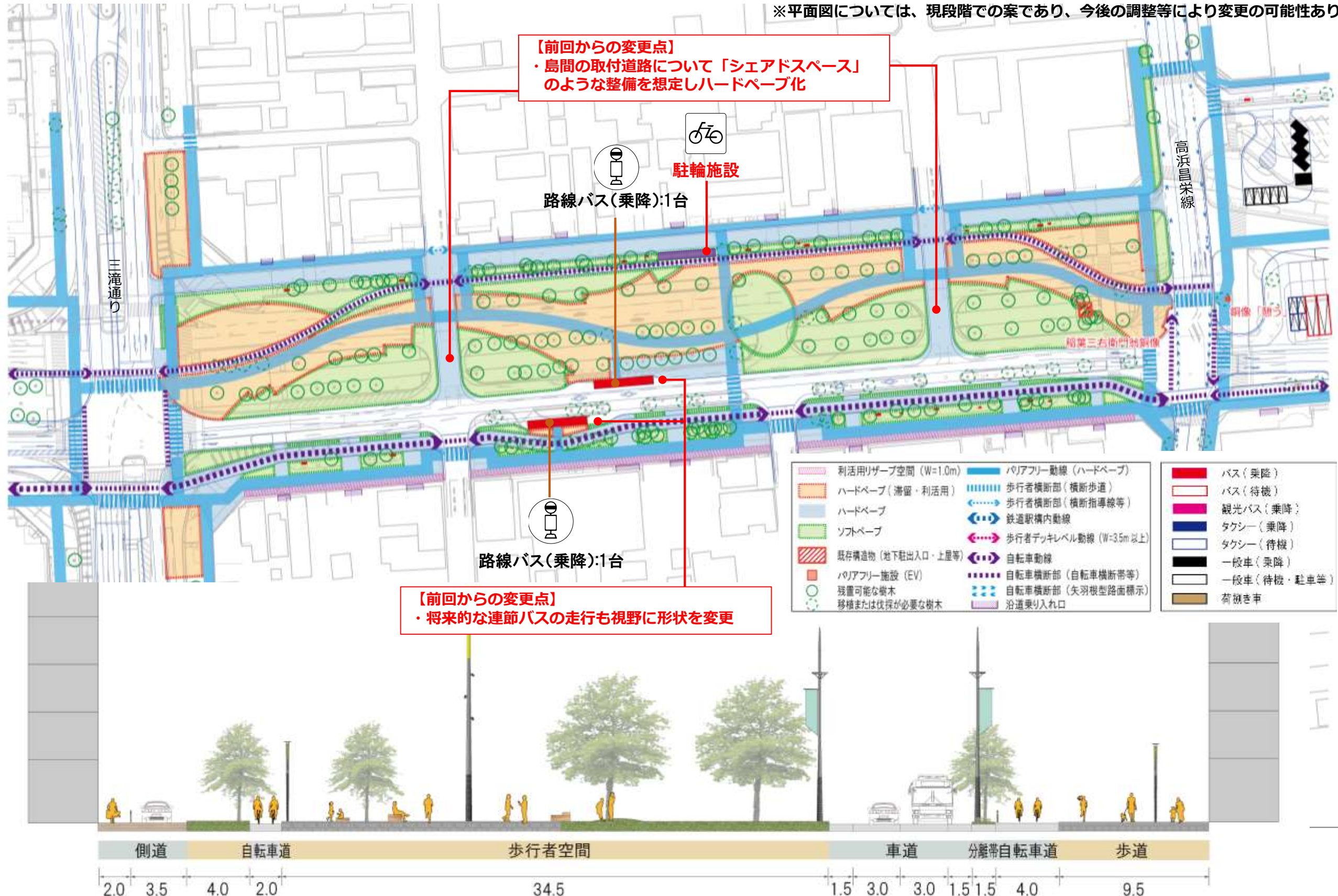


9. 中央通りのエリアデザイン

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			

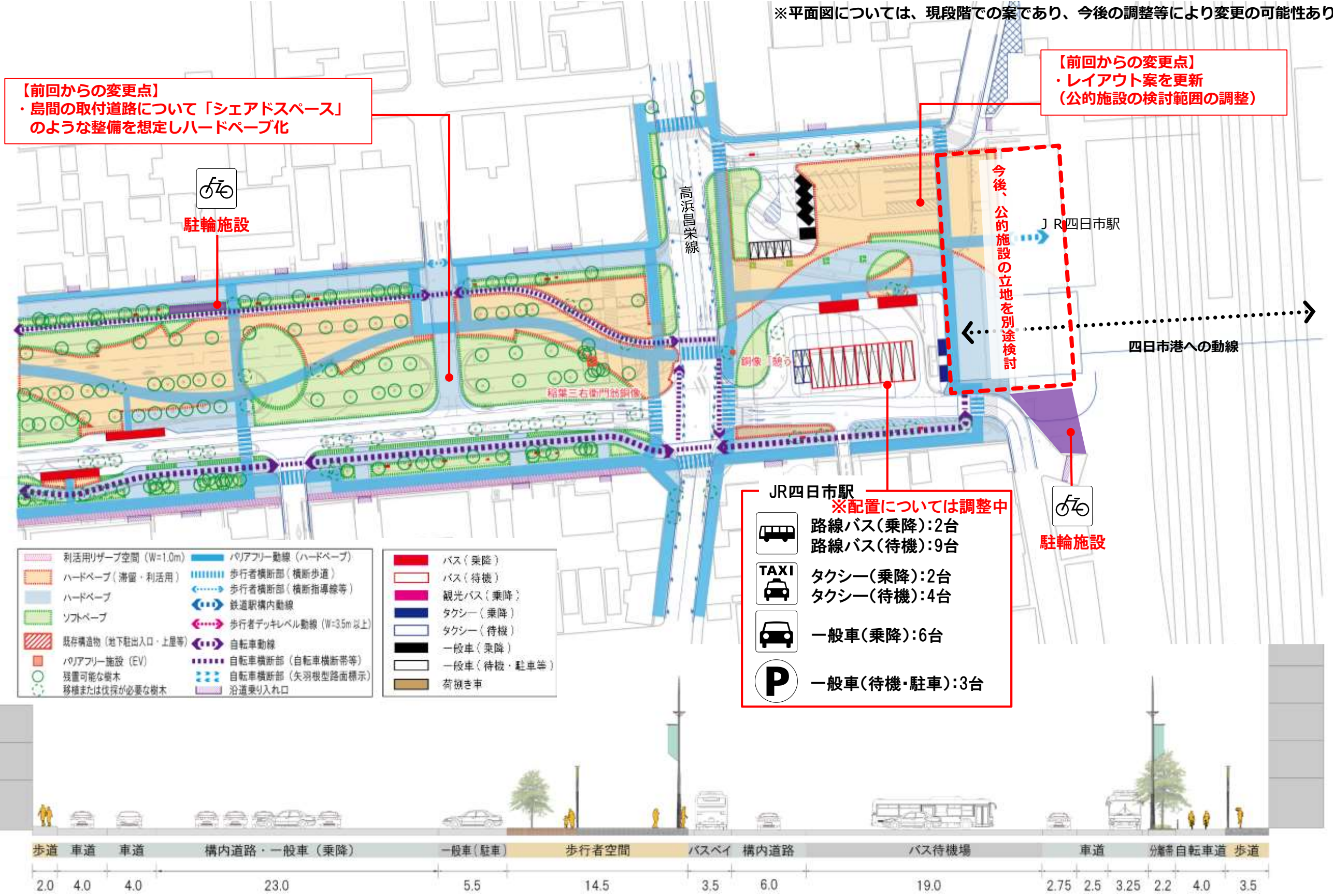
- 「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（三滝通り～JR四日市駅）



9. 中央通りのエリアデザイン

⑦ 個別施設のレイアウトイメージ

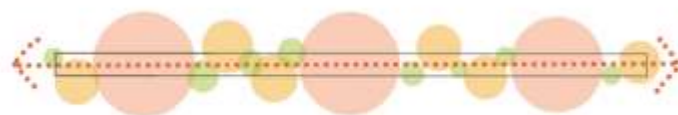
- 「個別施設のレイアウトイメージ」を下記に示す（JR四日市駅周辺）



(1) ランドスケープの骨格の考え方

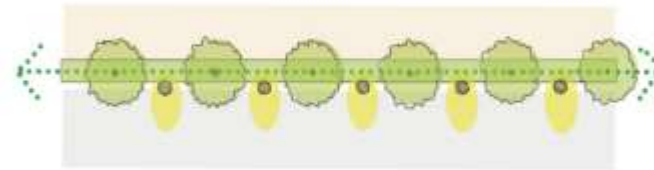
①広場空間・滞留空間・歩行者動線の考え方

- (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



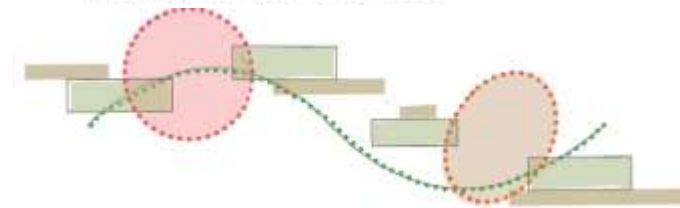
②軸性のデザインの考え方

- (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をつなぎ、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＞

- ・シークエ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



※デザインについては、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

9. 中央通りのエリアデザイン

⑧ 個別施設の設えの考え方

（2）個別施設のカラースキーム

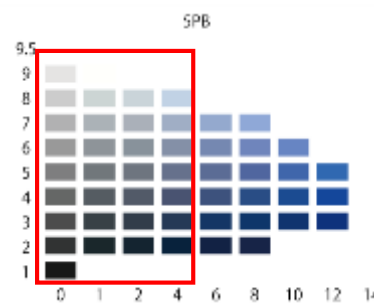
- 共通のカラースキームとエリアごとのカラースキームを下記に示す（四日市市景観計画の範囲内でさらに絞り込み）

<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）



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

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

【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



9. 中央通りのエリアデザイン

⑧ 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＞

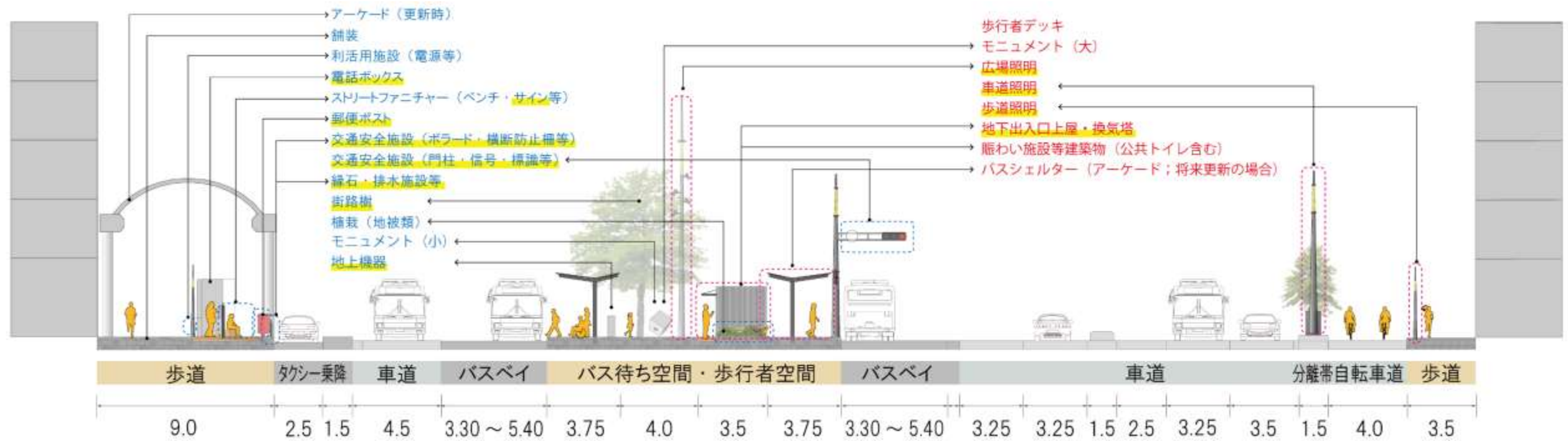
- (道路施設) → デザインWGにて検討仕様を決定
- ・舗装
 - ・交通安全施設(門柱・信号・標識等)
 - ・交通安全施設(ボラード・横断防止柵等)
 - ・縁石・排水施設等
 - ・ストリートファニチャー(ベンチ・サイン等)
 - ・街路樹
 - ・植栽(地被等)
 - ・利活用施設(電源等)
- ※警察・施設管理者と適宜要調整

(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

※電話ボックス・郵便ポストについては、配置等から要調整

- ・アーケード(更新時)
- ※占用主体と適宜要調整



9. 中央通りのエリアデザイン

⑧ 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			

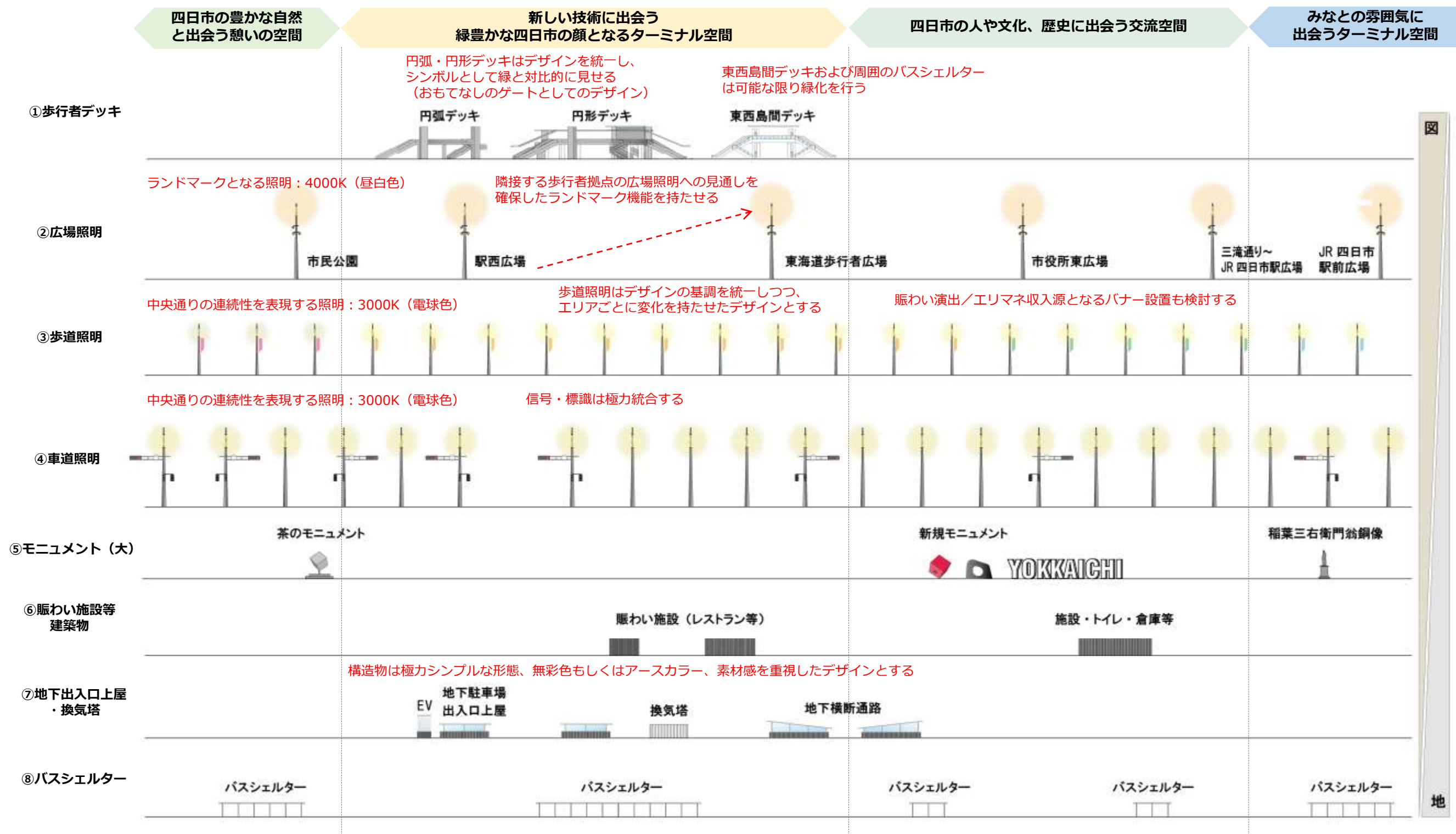
(4) 主要構造物の設えの考え方

- ・ 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



10. バスターミナルの整備に係る事項

① 基本目標

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

- ◆ 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。

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

10. バスターミナルの整備に係る事項

② 施設配置方針

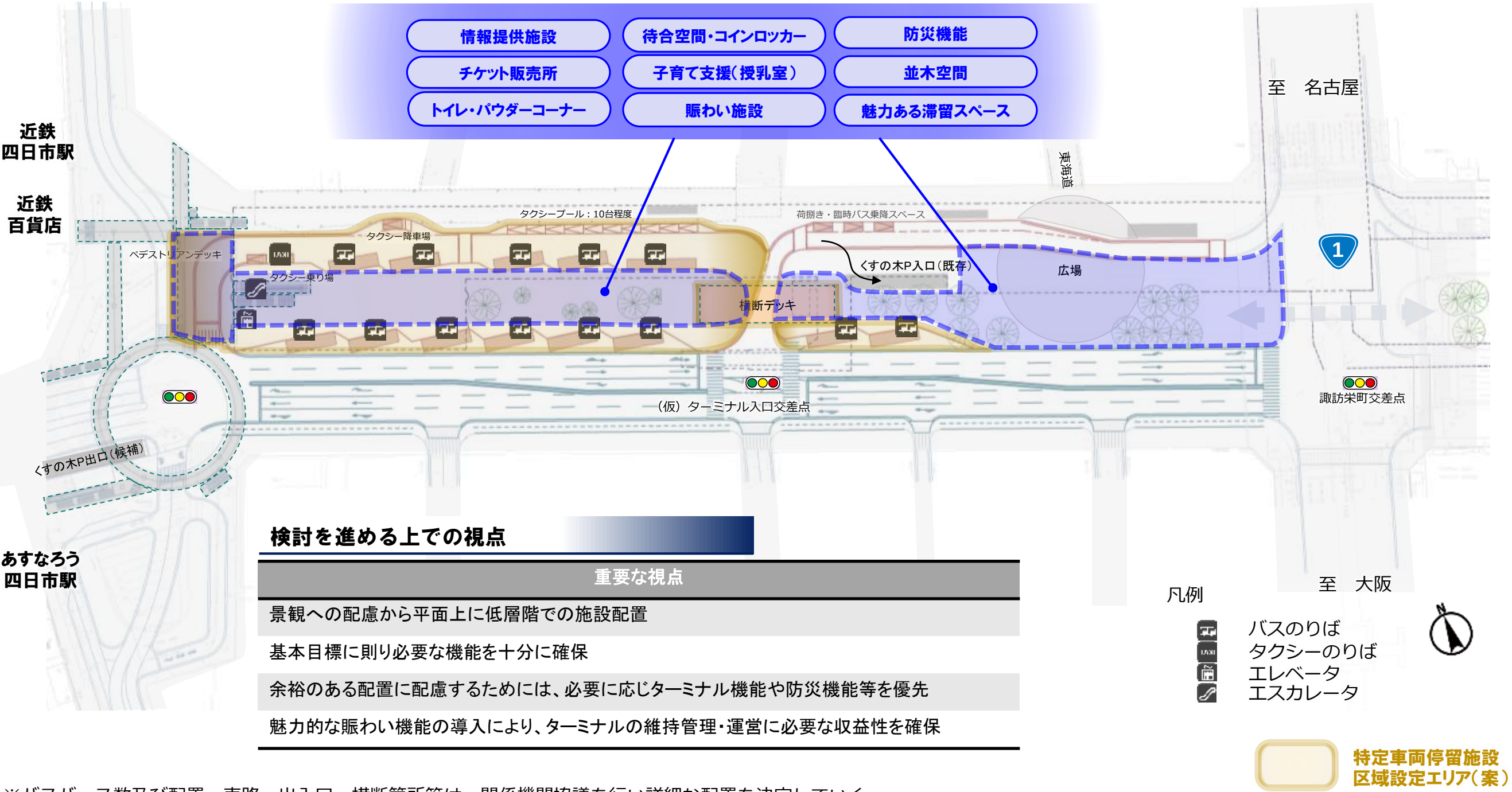
※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

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。



※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

10. バスターミナルの整備に係る事項

③ 必要機能

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

- ◆ 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。 （営業設備ハンドブック（JR東日本）等参照）
	待合空間（屋内）	約 130㎡程度	バス待ちの待合空間は必要とバス事業者からの意見あり バス乗降客数からパーキングエリア基準を参考に設定
	待合空間（屋外停留所）	約760㎡程度	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。 （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



10. バスターミナルの整備に係る事項

③ 必要機能

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

55

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>

・災害時の危険を回避するため、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に待機する場所

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

<避難所等：日単位での受け入れを想定>

・住居を失った人等の避難生活の場所であるとともに避難生活の支援拠点となる施設

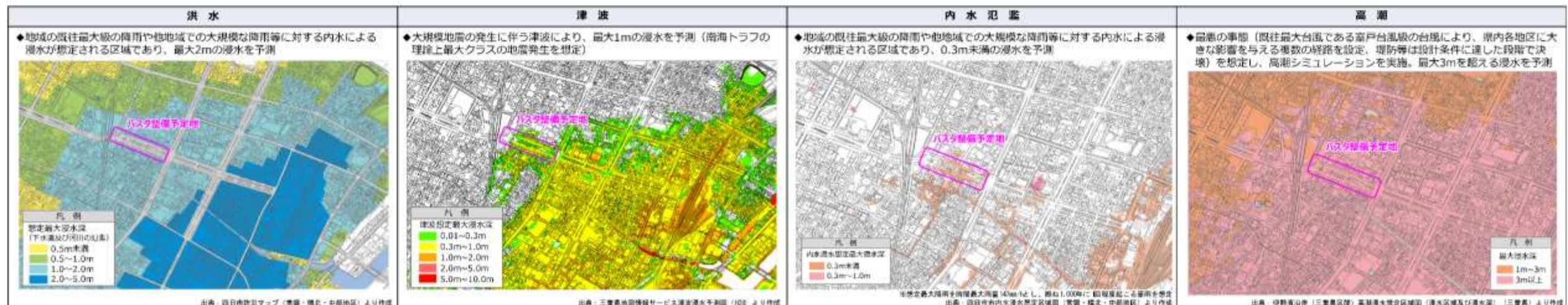
種別	概要
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所（2次避難所）	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

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）
	大規模な火災	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）



10. バスターミナルの整備に係る事項

③ 必要機能

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

56

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認
		○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認
	【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 ○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）
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認
		○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認
		○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能	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）	○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）	備蓄倉庫	・災害時に備えた備蓄品の保管
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	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）
		○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

10. バスターミナルの整備に係る事項

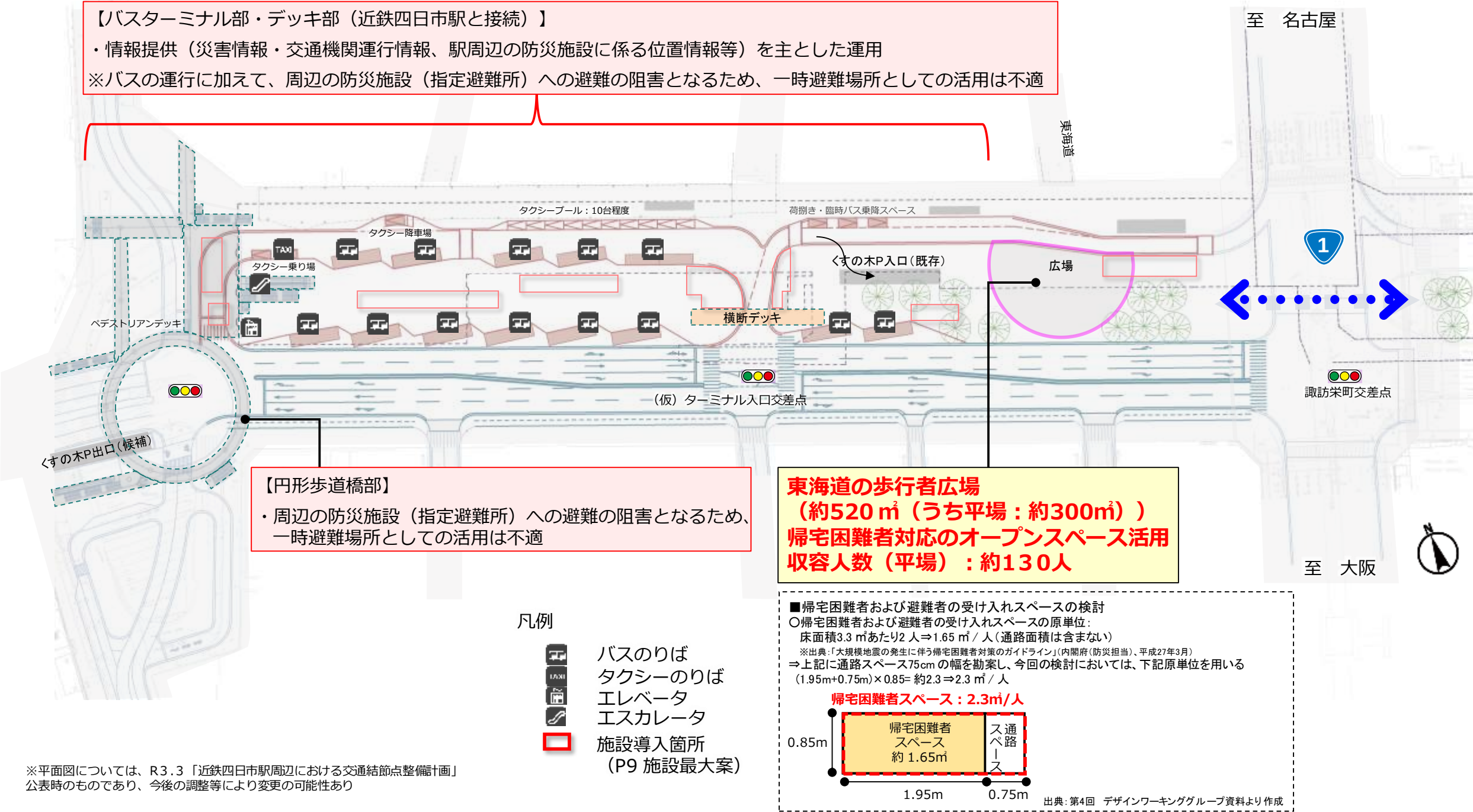
③ 必要機能

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

防災機能

4) 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。

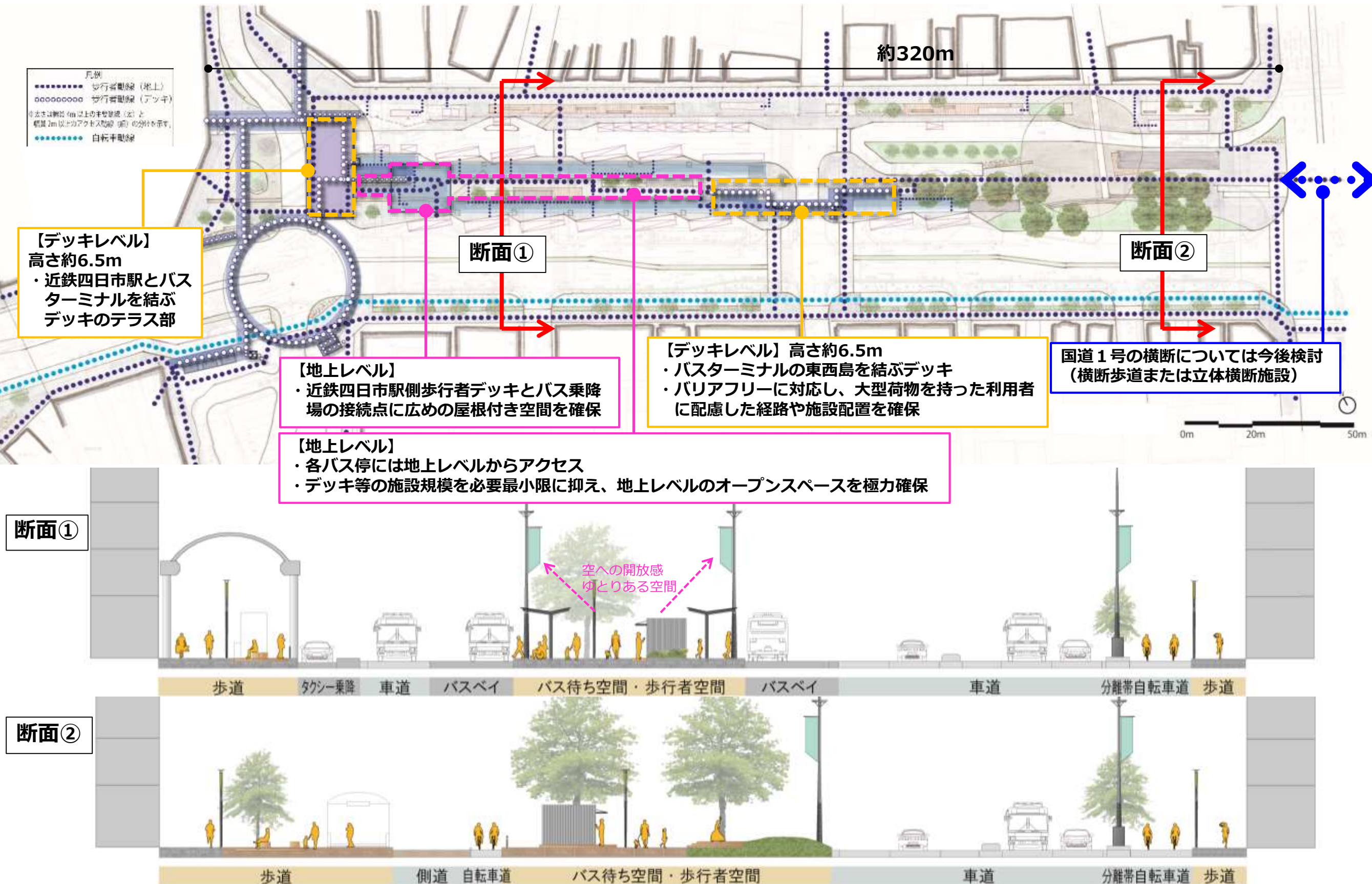


10. バスターミナルの整備に係る事項

④ 動線計画

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

58



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

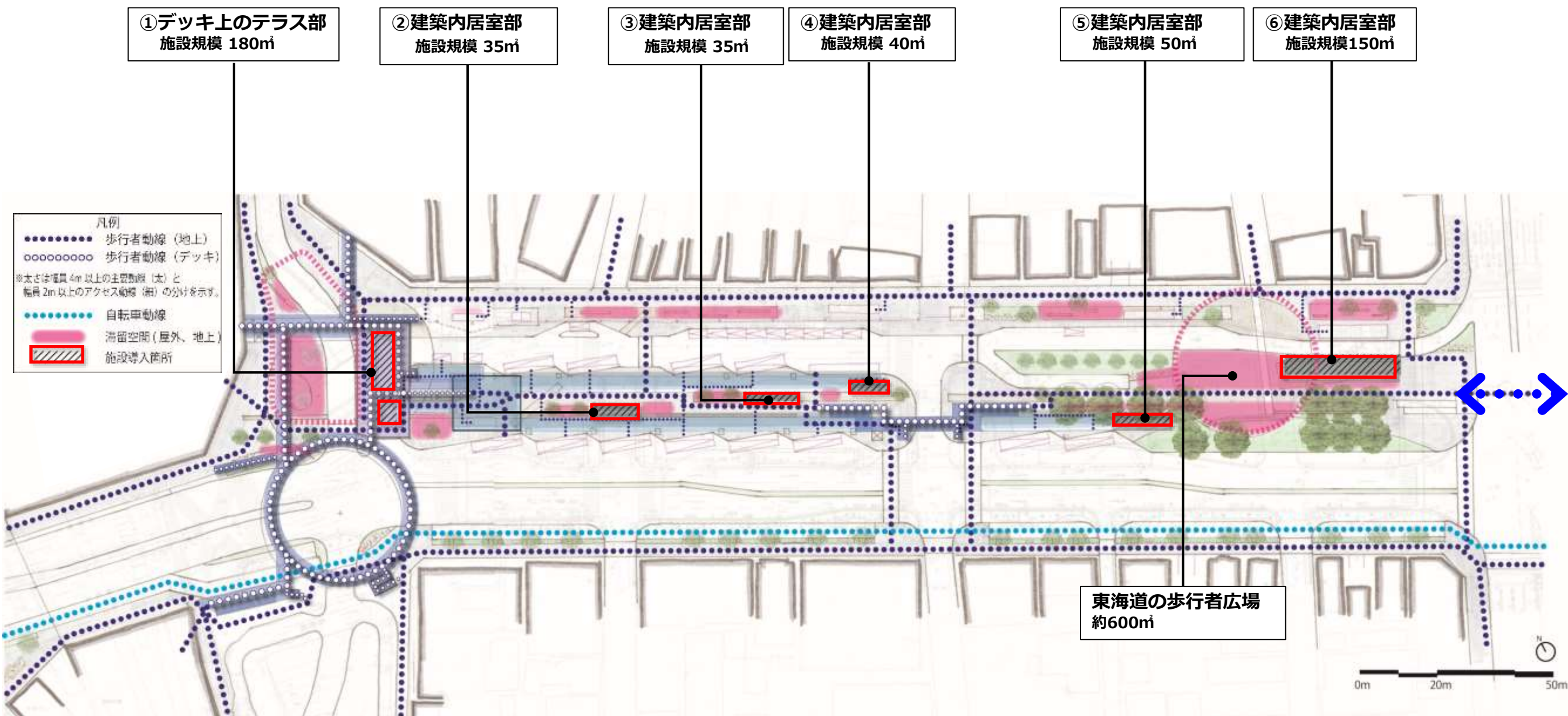
10. バスターミナルの整備に係る事項

⑤ デザインと機能配置「施設最小案」

59

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

- ・ 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



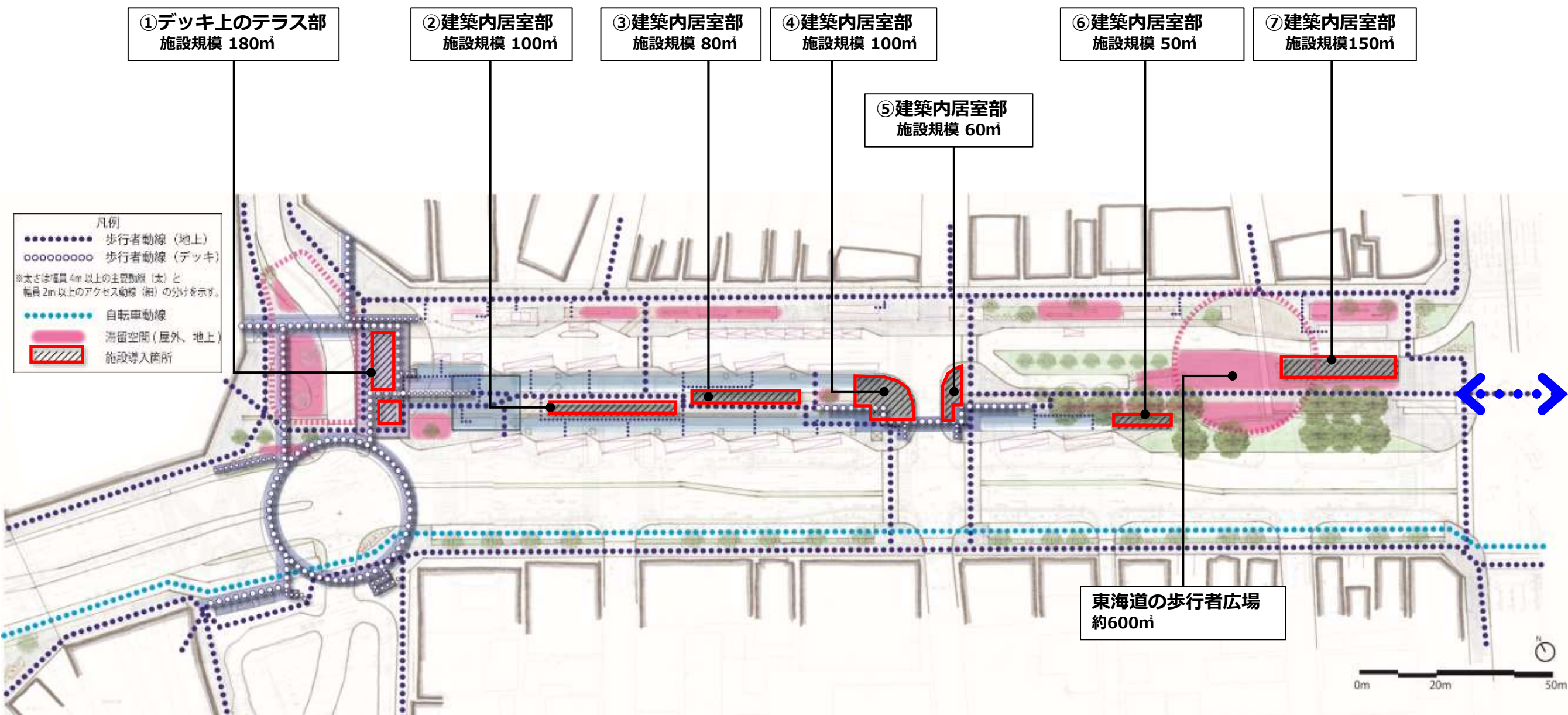
※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

10. 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」

※基本計画に、第6回バスタ部会の内容をどの程度記載していくのか、調整会議等で要調整

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

11. 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する（今後の調整によりスケジュールは変更の可能性がある）

