

## 第9回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和4年7月19日（火）13：30～  
場所：四日市商工会議所 3階 大会議室

### 1 次第

1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画  
（第2期中間とりまとめ）（令和4年3月31日）（資料4）
2. 関係者との協議・調整に伴う対応（資料4）
3. デザインワーキンググループの報告（資料4）
4. 賑わい創出社会実験の検討状況（資料4）
5. 今後の進め方（資料4）

### 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9回中央通り再編関係者調整会議資料

第9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7月19日(火) 13:30~  
四日市商工会議所3階大会議室

区分	所 属	氏 名	出 欠	随 行
1	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究所 教授	有賀 隆	出席	
2	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正	出席	
3	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	村山 顕人	出席(web)	
4	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長	布施 徳彦	出席	
5	東海旅客鉄道(株) 総合企画本部 企画開発部 担当課長	平井 崇士	出席	
6	三重交通(株) バス営業部長	髙田 和昭	出席	三重交通(株) 四日市営業所 所長 服部 孝史
7	三岐鉄道(株) 執行役員 自動車部長	三輪 直樹	出席	
8	三重県タクシー協会 北勢支部長 三交タクシー 代表取締役	中島 嘉浩	出席	三重近鉄タクシー(株) 取締役社長 末吉 利教
9	三重県バス協会 専務理事	青木 周二	出席	
10	四日市自治会連合会 会長	中村 克義	欠席	
11	四日市自治会連合会 副会長	山路 和良	出席	事務局長 大瀬 あずさ
12	㈱近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	速水 正明	出席(web)	
13	諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	北岡 泰爾	出席	
14	四日市駅西発展会 会長	堀木 直弘	出席	
15	四日市商工会議所 専務理事	須藤 康夫	代理 商工振興部 商工振興担当部長 秋田 和伸	
16	四日市観光協会 副会長	佐野 貴信	出席	
17	㈱ディア四日市 代表取締役社長	鈴木 主計	出席	
18	近鉄グループホールディングス(株) 事業戦略部長	北畠 肇	出席	
19	近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	中野 光典	欠席	
20	株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 ICTソリューション推進部長	安達 勝也	出席	課長 山本 龍太郎
21	四日市南警察署 署長	射場 重人	代理 交通第一課長 田中 文美	
22	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	菅 長一	出席	事業対策官 清水 敬太(他1名随行)
23	三重県 県土整備部 理事	佐竹 元宏	出席(web)	都市政策課 技師 左橋 直也
24	四日市市 副市長	舘 英次	出席	
25	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)	野田 正隆	代理 課長補佐(施設担当) 前川 浩希	
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	太田 裕之	出席(web)	
27	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	大島 常生	欠席	
28	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	高見 泰彦	代理(web) 課長補佐 大崎 義保	
29	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	勝山 花樹	出席	専門官 川口 貴弘
30	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	加藤 正光	代理 首席運輸 企画専門官 前葉 光司	
事務局	四日市市 都市整備部 都市計画課	課長 鈴木 淳	出席	
	四日市市 都市整備部 市街地整備課	課長 戸本 直弥	出席	
	四日市市 商工農水部 商業労政課	課長 秦 昌洋	代理 近藤 健太	

# 第9回中央通り再編関係者調整会議 席次表

令和4年7月19日(火) 13:30~  
四日市商工会議所 3階 大会議室

スクリーン

東京大学大学院  
工学系研究科  
准教授 村山 顕人  
※WEB参加

早稲田大学理工学術院大学院  
創造理工学研究科  
教授 有賀 隆

名城大学理工学部  
社会基盤デザイン工学科  
教授 松本 幸正

四日市市 都市整備部 市街地整備課  
四日市市 都市整備部 市街地整備課

事務局

- 四日市商工会議所 専務理事 須藤 康夫 (代理: 商工振興部 商工振興担当部長 秋田 和伸)
- 四日市駅西発展委員会 会長 堀木 直弘
- 随行者
- ㈱シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 ICTソリューション推進部長 安達 勝也
- 随行者
- 国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長 勝山 祐樹
- 随行者
- 国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長 加藤 正光 (代理: 首座運輸企画専門官 前菜 光司)

- ㈱ディア四日市 代表取締役社長 鈴木 主計
- 四日市観光協会 副会長 佐野 貴信
- 諏訪栄町地区街づくり協議会 会長 北岡 泰爾
- 四日市自治会連合会 副会長 山路 和良

- 近鉄グループホールディングス㈱ 事業戦略部長 北畠 肇
- 三重交通㈱ バス営業部長 高田 和昭
- 三重県タクシー協会 北勢支部長 ㈱三交タクシー 代表取締役 中島 嘉浩
- 四日市市 副市長 舘 英次
- 国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長 菅 良一

- 東海旅客鉄道㈱ 総合企画本部企画開発部 担当課長 平井 崇士
- 近畿日本鉄道㈱ 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長 布施 徳彦
- 随行者
- 三岐鉄道㈱ 執行役員 自動車部長 去輪 直樹
- 随行者
- 三重県バス協会 専務理事 青木 周二
- 四日市南警察署 署長 射場 重人 (代理: 交通第一課長 田中 文美)
- 三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長) 野田 正隆 (代理: 交通規制課課長補佐(施設担当) 前川浩希)

事務局



- 四日市市 都市整備部 市街地整備課
- 四日市市 都市整備部 市街地整備課 副参事
- 四日市市 都市整備部 市街地整備課 副参事
- 四日市市 都市整備部 市街地整備課 課長
- 四日市市 都市整備部 部長
- 四日市市 都市整備部 建設担当部長
- 四日市市 都市整備部 理事
- 四日市市 都市整備部 都市計画課 課長
- 四日市市 政策推進部 東京事務所 所長

関係者



- 四日市市 都市整備部 市街地整備課
- 四日市市 商工農水部 商業労政課 課長
- 四日市市 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室長
- 四日市市 都市整備部 都市計画課 副参事・計画GL
- 四日市市 都市整備部 政策推進監
- 四日市市 都市整備部 道路維持課 課長
- 四日市市 都市整備部 道路建設課 課長
- 四日市市 都市整備部 公園緑政課 課長

- 関係者
- 関係者
- 記者
- 記者
- 記者

※WEB参加者については、【資料2】出席者名簿を参照

出入口

# 第9回 中央通り再編関係者調整会議

1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第2期中間とりまとめ)(令和4年3月31日) ……P. 2
2. 関係者との協議・調整に伴う対応 ……P. 5
3. デザインワーキンググループの報告 ……P. 13
4. 賑わい創出社会実験の検討状況 ……P. 25
5. 今後の進め方 ……P. 30

令和4年7月

## 1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第2期中間とりまとめ)(令和4年3月31日)

---

1-1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 (第2期中間とりまとめ)…………… P. 3

# 1-1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第2期中間とりまとめ)

- 令和4年3月31日に「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 第2期中間とりまとめを公表



## 1. 基本計画の目的・第2期中間とりまとめの位置づけ

### ■基本計画の目的

基本計画では、下記の4つの目標を達成するために、中央通りの整備方針やデザイン、交通結節点(バスターミナル)のデザイン等を定めます。ここでいうデザインとは、表層の色彩や仕上げのこのみを示すのではなく、施設等のモノの配置・大きさから形態、色彩、仕上げといったハード的な視点から空間の活用などのソフト的な視点も対象とし、ひととモノの適切な関係性を構築していく行為全般であり、この基本計画は、今回再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70mの広大な空間全体を「デザイン」し、関係者が一丸となってまちづくりに取り組むための指針となるものです。

- 目標①: まちなかの回遊性向上による賑わいの展開**
- 目標②: 都市の魅力・暮らしの質向上による、東海地方をリードする、産業・交流拠点都市の実現**
- 目標③: 広域連携強化による交流人口の増加**
- 目標④: グリーンインフラの導入や防災機能の向上による環境・防災先進都市の実現**

### ■第2期中間とりまとめの位置づけ

令和3年3月に「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」を公表しました。その後、「中央通り再編関係者調整会議」をはじめ、関係者間で検討を進め、概ね全体のデザインの方向性(整備イメージ)が示せる段階となりました。そこで、最新の検討・調整成果を反映し、第2期中間とりまとめとして公表するものです。

令和4年度には、近鉄四日市駅西側の先行整備区間が着工します。また、基本計画の策定に向けて、国道1号からJR四日市駅では、具体的な利用方法を固めていくための社会実験を予定するなど、引き続き、関係者間で調整や検討を進めていきます。

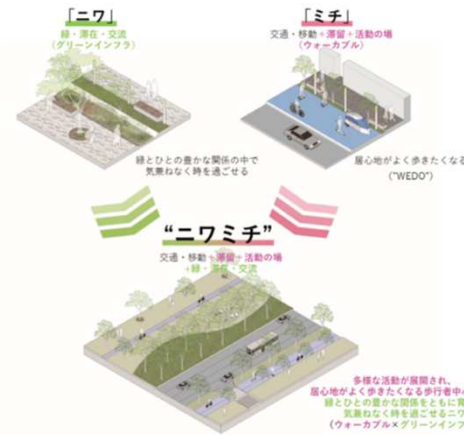
### ■先行整備区間と基本計画策定に向けてさらに検討を進める範囲



令和4(2022)年3月 四日市市

## 2. 基本計画のコンセプト

「ニワミチよっかいち」—山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り—



中央通りでは、歴史の中で育まれてきたクスノキ並木の豊かな緑を活かし、自然との関わりの中で質の高い暮らしを実現する「グリーンインフラ」となる「ニワ」に、近年道路空間再編の主流になりつつある、歩行者を中心として交通だけでなく滞留や活動の場といった機能も取り入れた「ウォークアブル」な「ミチ」を掛け合わせた、「ニワミチ」をコンセプトとしました。

「ニワミチよっかいち」という言葉には、緑とひとの豊かな関係をともに育んでいながら、自由に立ち寄り、気兼ねなく時を過ごせる「ニワ」の役割に加え、歩行者中心の考え方に基づきつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に出会い、歩きたくなるような「ミチ」の役割を担ってほしいという意味が込められています。

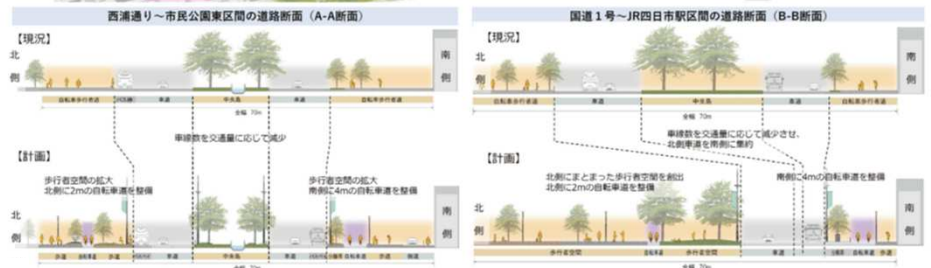
“ニワミチ”の実現は、都市の発展の過程で公害を経験してきた四日市市が、環境先進都市として今まで以上に環境に配慮し、人々に生まれ、選ばれ、住みたくなるまちになる「リーディングプロジェクト」となるものです。

## 3. 4つの視点と中央通りの整備方針

基本構想で整理された3つの視点に「社会情勢の変化への対応」を加えた4つの視点に基づき、中央通りの空間を構成していきます。

- 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」**
  - 西浦通り~市民公園東区間は、中央島を残し南北の車線数を減少
  - 近鉄四日市駅東~JR四日市駅区間は、南側に車線を集約し、歩行者空間を確保
- 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」**
  - 近鉄四日市駅東側にバスターミナルを集約
  - 周辺の各種公園、バスターミナル、商店街等周辺施設と連携
- 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」**
  - 全線を通じて、歩行者空間を最大化し、歩きたくなる空間の素地をつくる
  - 緑豊かで高質なデザイン/都市景観形成の軸として空間の魅力向上
- 視点④: 社会情勢の変化への対応「スマート化、レジリエンスの向上」**
  - 南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員(4.0m)
  - 災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保

### ■空間構成と連携する周辺施設



# 1-1. 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第2期中間とりまとめ)

令和4年3月31日に「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 第2期中間とりまとめを公表

令和4(2022)年3月

四日市市

## 4. 将来イメージ



### 近鉄四日市駅西側歩道部

- (左イメージ)
- ゆとりある安全に歩くことができる歩行者空間の確保
- まちの賑わいが染み出す動線際の「利活用リザーブ空間」
- 統一感のなかに変化を感じ、歩いて楽しい動線空間 “通りニワ”



- (上イメージ)
- 次世代モビリティの走行を想定した連続的な自転車道
- Protected Intersection方式の交差点整備
- 鈴鹿山脈への視線の抜け
- 歩道部の特産展示園



### 近鉄四日市駅バスターミナル周辺

- (左イメージ)
- 利便性の高い交通結節機能
- 交通利便性を高める情報発信機能
- 居心地の良いバス待ち等滞留機能
- 乗り継ぎや移動がしやすいリアフリー動線(リアフリー対応の歩行者デッキ)
- まちを眺めるアイレベルの視点場



- (上イメージ)
- 東海道の市(いち)の賑わいを演出する東海道歩行者広場



### 四日市商工会議所前歩行者広場周辺

- (左イメージ)
- アーバンスポーツ等市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能
- まちの賑わいに出会える「気軽に使える」使いたくなる]7つの歩行者拠点広場“みんなのニワ”
- すぐに見つかる「休みできる場所」「わたしのニワ」
- 座りたくなる居心地の良い「産り場」自然を感じる事ができる休める場所「あなたのニワ」



- (上イメージ)
- 祭り等大規模イベント、子供の遊び場

令和4(2022)年3月

四日市市

## 5. 共通のデザイン方針

中央通り全体が目指す空間像の目標として「共通のデザイン方針」を設定しています。

空間の使い方	空間の要素と配置	空間の質
目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり	目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置	目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え
目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり	目標2 人が集い、賑わいを生み出す施設の配置	目標2 歴史や緑を活かした空間の設え
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	目標3 緑あふれる施設配置	目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

## 6. 災害時の使われ方



## 7. 交通結節点のデザイン (バスターミナルの整備に係る事項)

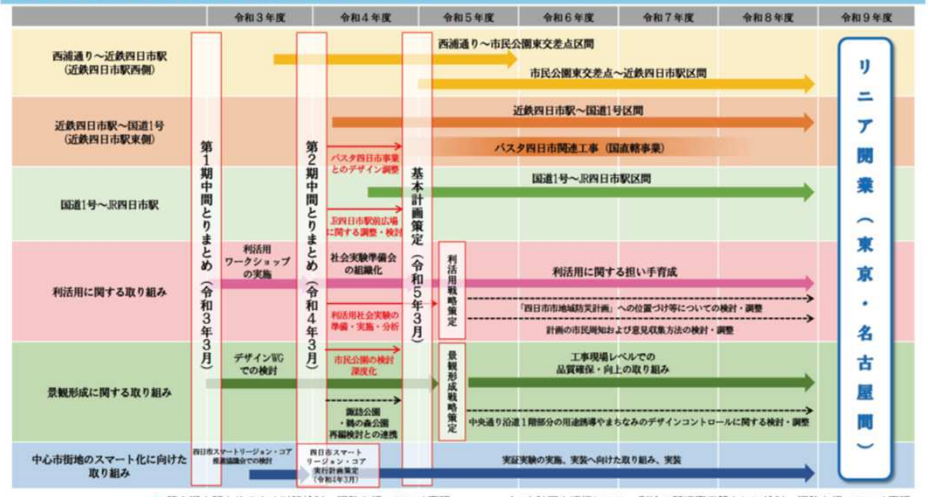
### ■四日市バスターミナルの基本目標

- 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出
- 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の連携

### ■バスターミナルにおける施設配置方針



## 8. 今後の進め方 (事業スケジュール)



お問い合わせ先 四日市市 都市整備部 市街地整備課 三重県四日市市訪訪町1番5号(本庁舎4F) 電話番号: 059-354-8200 FAX 番号: 059-354-8404

## 2. 関係者との協議・調整に伴う対応

- 2-1. 地元関係者等への計画周知の状況(意見と対応方針) .....P. 6
- 2-2. 関係者協議(警察・消防) .....P. 7
- 2-3. 計画の一部修正..... P. 8



## 2-1. 地元関係者等への計画周知の状況（意見と対応方針）

- ・先行整備区間（西浦通り～市民公園東交差点）の工事着手および中央通り再編基本計画（第2期中間とりまとめ）の公表に合わせて、地元自治会、沿道企業等の関係者を対象に説明会を開催し、事業概要や工事内容の説明を実施

表 地元関係者への計画周知状況

説明会実施日	説明会対象者	説明内容
令和4年6月7日（火）	浜田地区住民	中央通り全体の事業概要説明 / 西1期工事内容説明（道路・水道）
令和4年6月16日（木）	西工区沿道企業①	中央通り全体の事業概要説明 / 西1期工事内容説明（道路・水道）
令和4年6月23日（木）	西工区沿道企業②	中央通り全体の事業概要説明 / 西1期工事内容説明（道路・水道）
令和4年7月7日（木）	TANIXビル地権者・使用者	中央通り全体の事業概要説明 / 歩行者デッキ整備に伴う地先空間および既存乗入れ位置について
令和4年7月8日（金）	中部地区5地区の連合自治会長 中部地区5地区の社会福祉協議会	中央通り全体の事業概要説明 / 西1期工事内容説明（道路・水道）

表 地元関係者等からの意見と対応方針

項目	意見		対応	備考
	説明先	内容	対応方針	
側道設置による沿道への影響について	先行整備区間 南側沿道地権者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状、個々の乗入れごとの利用台数は非常に少ないが、側道設置によって全ての車両がオフィスビル前を通過することになるため沿道施設の利用者にとって危険</li> <li>・中央通りからの直接乗り入れが望ましい</li> <li>・沿道の土地利用（オフィスビル利用中心）から、側道設置は望ましくない</li> </ul>	○デザインWGにて検討を実施し、側道を設置せず、中央通りから直接乗入れする方針に変更	—
近鉄四日市駅西側横断歩道について	浜田地区住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近鉄四日市駅西側の歩行者デッキの設置に伴い既設横断歩道が無くなることは高齢化が進む中で生活上きわめて不便、何とか残置できるように再検討してほしい</li> </ul>	○近鉄四日市駅西側歩行者用横断歩道を残置する方向で再協議中	—
沿道への乗入れ位置・進入方法について	TANIXビル地権者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者にとって安全性の高い乗入れ位置が望ましい</li> <li>・歩行者デッキの階段が建物に近接するのは避けてほしい</li> <li>・現況乗入れ部の敷地内植栽帯の改変については協力する</li> </ul>	○左記意見を踏まえ、歩行者デッキ階段位置、乗入れ位置を修正	—

## 2-2. 関係者協議（警察・消防）

- ・地元関係者からの意見を受けて、その対応に係る三重県警察および四日市市消防本部との協議を実施

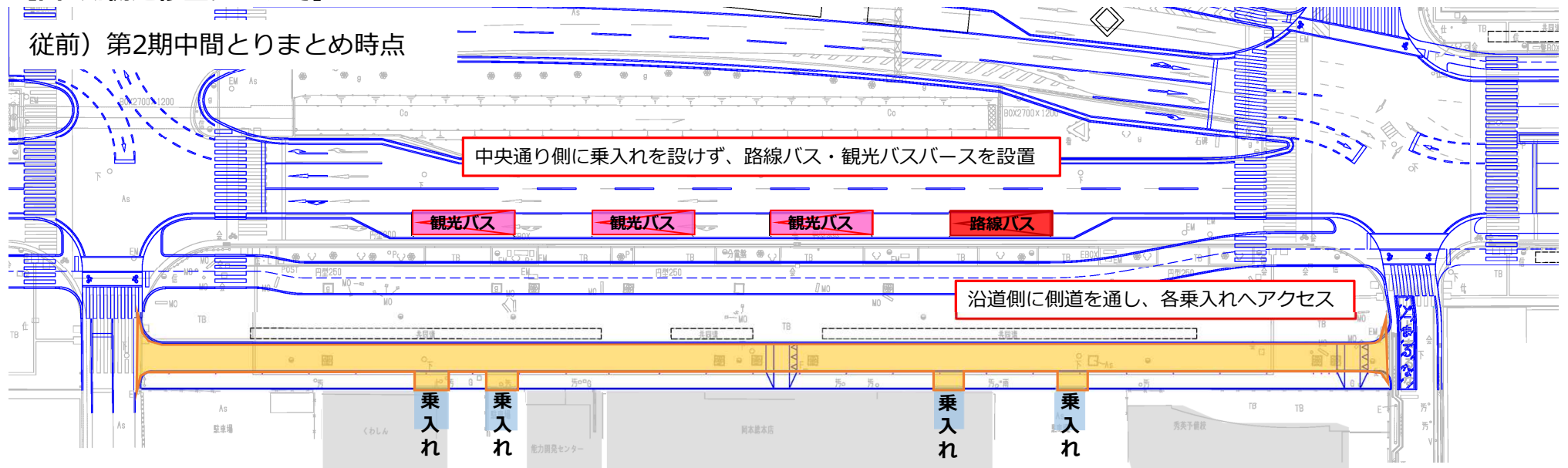
表 関係者との協議

見出し	意見	対応	備考
	内容	対応方針	
○警察協議			
ユマニテク前側道変更について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央通り側からの車両乗入れに関する再協議を了承</li> <li>・自転車と乗入れ車両の交錯に対する安全対策が必要</li> </ul>	中央通り側からの乗入れに変更・警察協議を実施	
近鉄四日市駅西側横断歩道について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近鉄四日市駅西歩行者デッキを設置する場合、南北横断が歩行者デッキによって確保されるため、既設横断歩道の残置が難しいとしていたが、住民の要望によって横断歩道を設置した経緯もあり、機能維持に向けて再協議中</li> </ul>	引き続き警察協議を実施し、方針について検討を行う	
○消防協議			
ユマニテク前側道変更について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・側道部へ緊急車両動線の配置を計画していたため、廃止された場合もこの動線を確保されたい</li> </ul>	歩行者空間において、緊急車両動線の確保を前提にデザイン検討する	

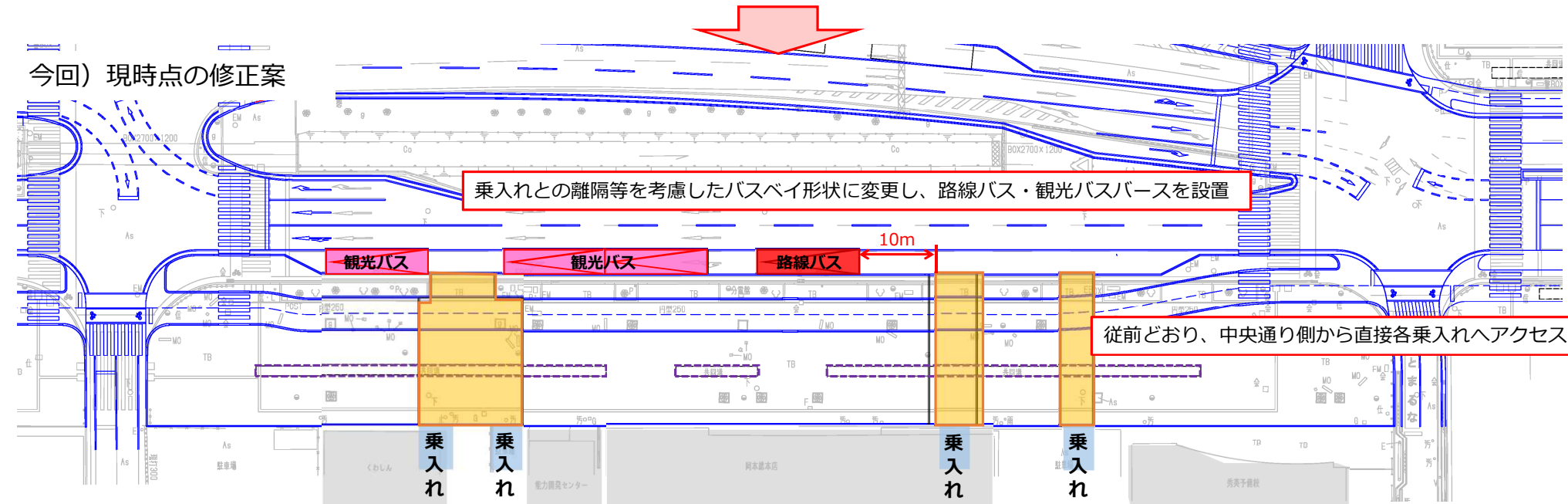
## 2-3. 計画の一部修正

### 【西1期側道修正について】

従前) 第2期中間とりまとめ時点



今回) 現時点の修正案



## 2-3. 計画の一部修正

### 【西1期側道修正について】

#### 【関係者協議状況】

##### ○警察協議

- ・中央通り側からの乗入れ変更に関する再協議を了承
- ・自転車と乗入れ車両の交錯に対する安全対策が必要

##### ○消防協議

- ・乗入れ部に加え、東西方向の動線確保が必要

#### 【計画修正箇所】

**修正点（1）：側道を廃止し、乗入れ形式に修正（現状と同様の対応）**

⇒歩行者動線と車両動線の交錯は現計画よりも増え、現状と同等となる

**修正点（2）：側道を廃止した上で、停車帯を拡張し、バスバスの配置を見直し（路線バスを西側、観光バスを中央に変更）**

⇒現在のバス数を変えずに対応（路線バス1台・観光バス3台）

⇒沿道の学習塾の送迎需要への対応として、一般車乗降スペースについては、観光バスが使用していない場合は最大10台程度停車可能（観光バス停車時は、3台程度）

**修正点（3）：緊急車両（消防車両）の寄りつき**

⇒自転車道および歩道上で消防活動空間を確保できるよう、緊急車両動線に配慮し、車道対応の歩道舗装とする

#### 【凡例】



共同溝（CAB）

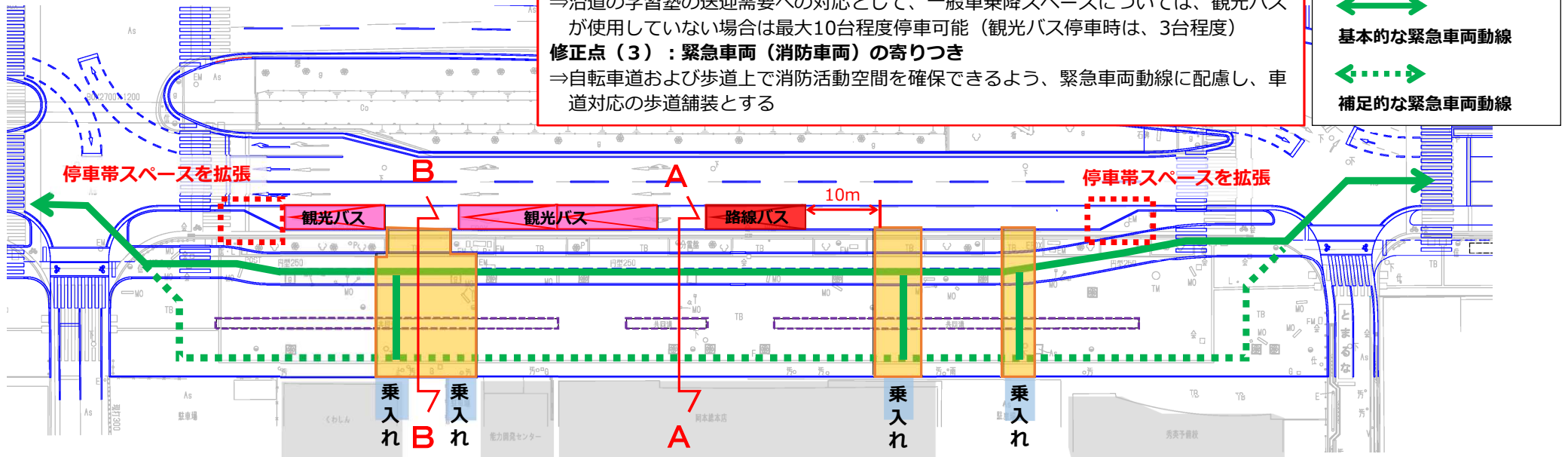
車両乗入れ部



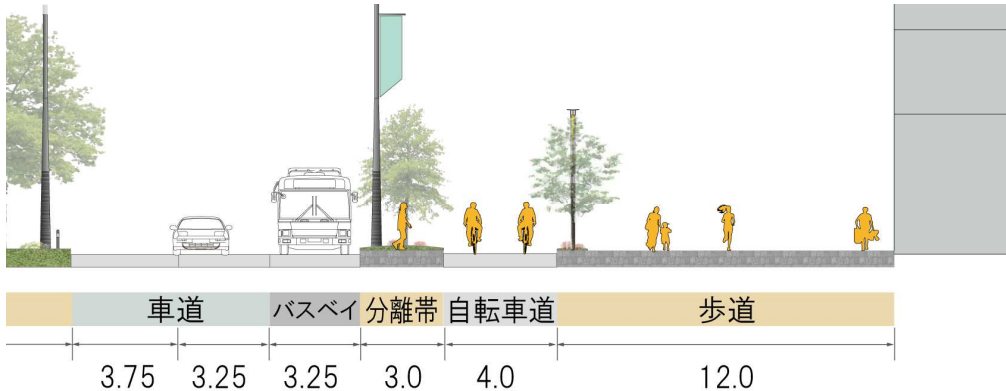
基本的な緊急車両動線



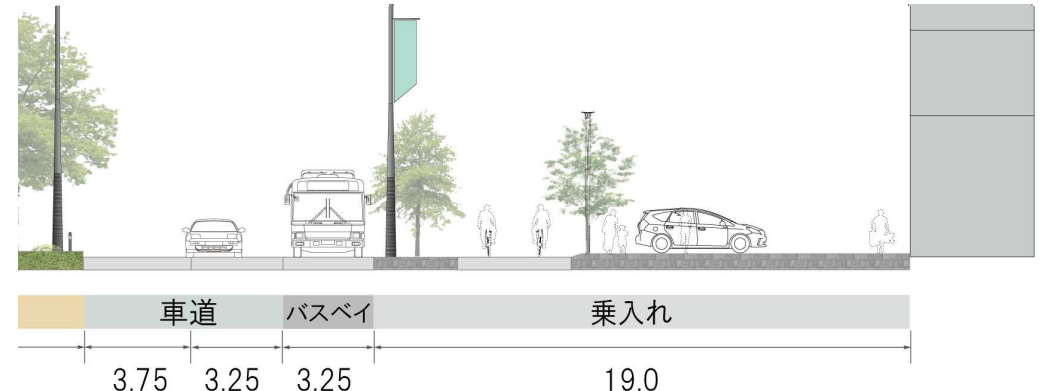
補足的な緊急車両動線



A-A断面



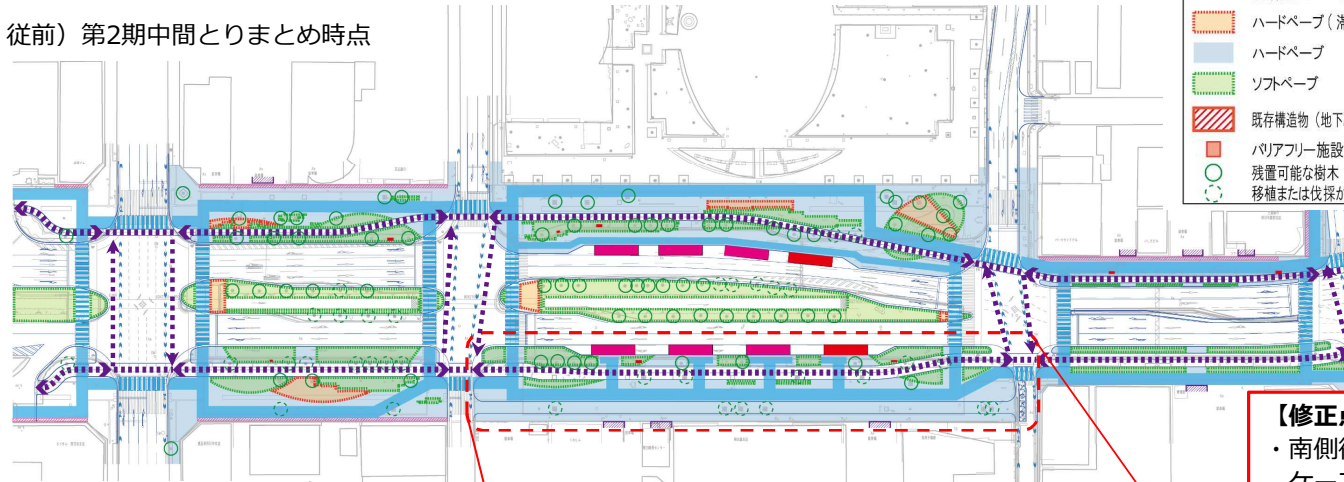
B-B断面



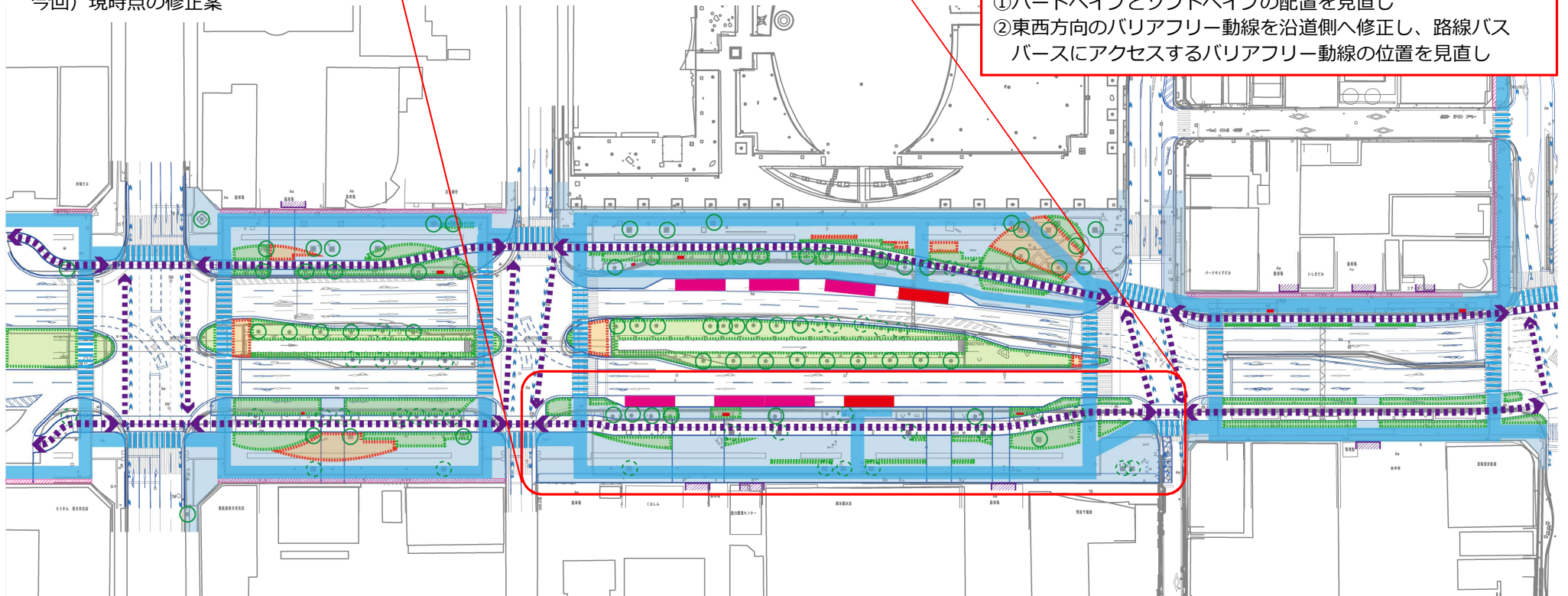
## 2-3. 計画の一部修正

### 【西1期側道修正対応について】

従前) 第2期中間とりまとめ時点



今回) 現時点の修正案



	利活用リザーブ空間 (W=1.0m)		バリアフリー動線 (ハードペーブ)		バス (乗降)
	ハードペーブ (滞留・利活用)		歩行者横断部 (横断歩道)		バス (待機)
	ハードペーブ		歩行者横断部 (横断指導線等)		観光バス (乗降)
	ソフトペーブ		鉄道駅構内動線		タクシー (乗降)
	既存構造物 (地下駐出入口・上層等)		歩行者デッキレベル動線 (W=3.5m以上)		タクシー (待機)
	バリアフリー施設 (EV)		自転車動線		一般車 (乗降)
	残置可能な樹木		自転車横断部 (自転車横断帯等)		一般車 (待機・駐車等)
	移植または伐採が必要な樹木		自転車横断部 (矢羽根型路面標示)		荷捌き車
			沿道乗り入れ口		

**【修正点】**

- ・南側街区の側道廃止や乗入れ方法の修正を踏まえ、ランドスケープを見直し
- ①ハードペーブとソフトペーブの配置を見直し
- ②東西方向のバリアフリー動線を沿道側へ修正し、路線バスにアクセスするバリアフリー動線の位置を見直し

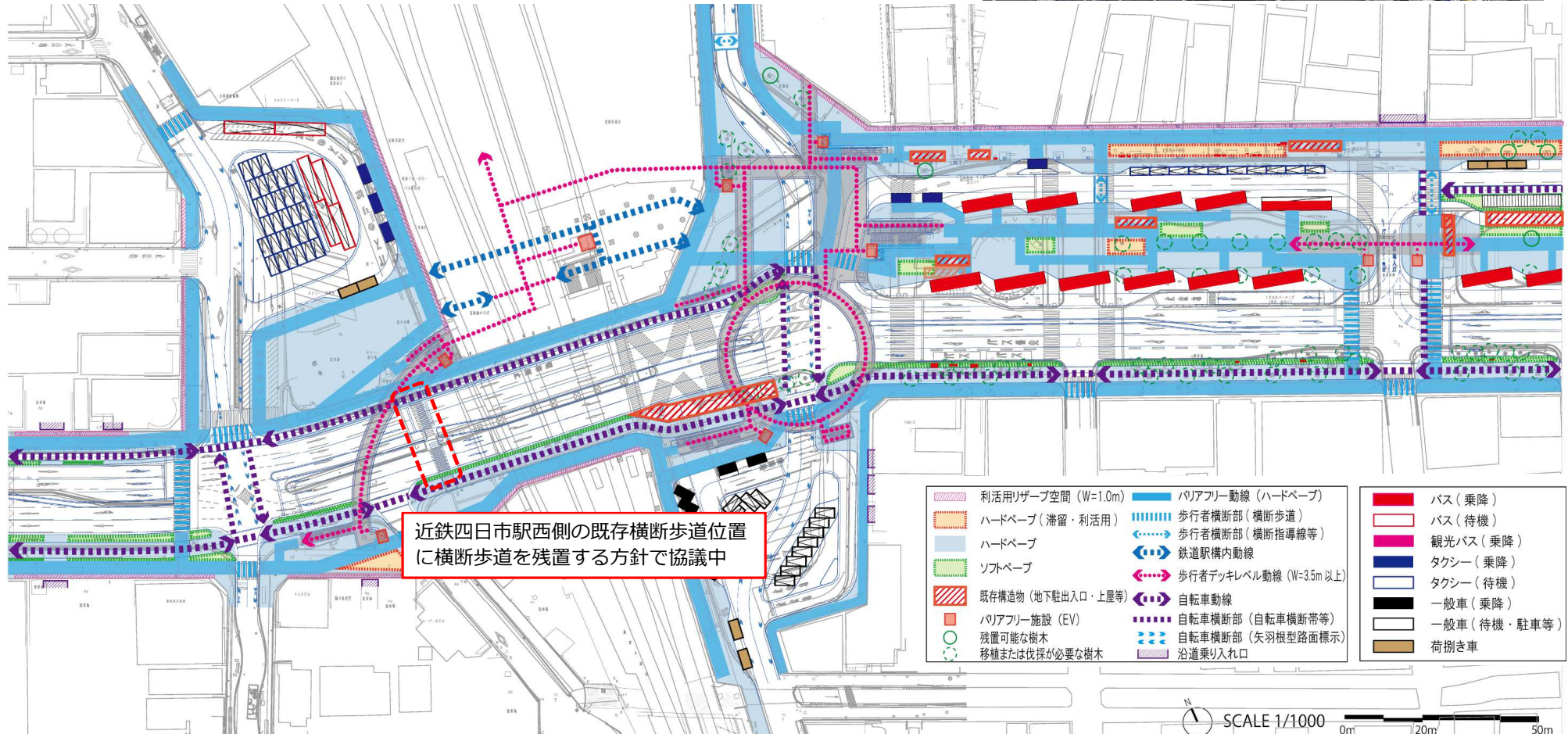
## 2-3. 計画の一部修正

### 【近鉄四日市駅西側横断歩道について】

**【検討経緯】**

- ・過去、住民からの要望により、近鉄線高架の西側に横断歩道を設置した経緯あり
- ・基本構想策定時に、グランドレベルの横断歩道の設置を位置付けていた経緯あり
- ・中央通り再編の中で、近鉄四日市駅西側のあすなろう鉄道への既存連絡橋を撤去し、駅と南側歩道を結ぶ歩行者用デッキの整備を計画
- ・県警協議より、歩行者デッキ整備に伴い、既存南北横断歩道の残置が認められていなかった
- ・基本計画第2期中間とりまとめにて現在のプランを提示

⇒周辺住民に計画内容を周知する中で、既存横断歩道撤去に対する強い懸念が示された  
 ⇒横断歩道を残置について、三重県警と再協議中

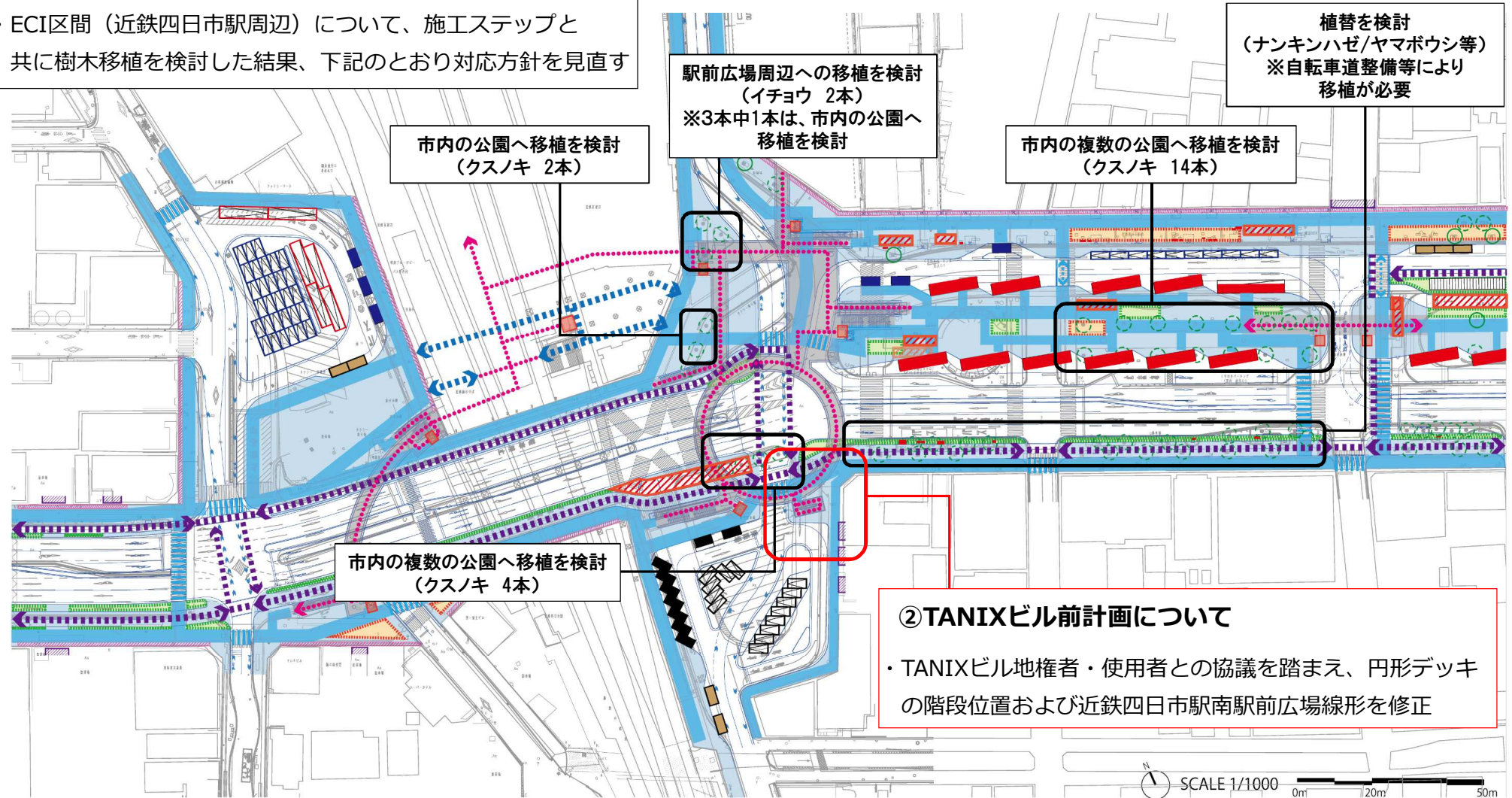


## 2-3. 計画の一部修正

### 【近鉄四日市駅東側の計画修正点について】

#### ① 樹木移植方針について

- ・ ECI区間（近鉄四日市駅周辺）について、施工ステップと共に樹木移植を検討した結果、下記のとおり対応方針を見直す



#### ② TANIXビル前計画について

- ・ TANIXビル地権者・使用者との協議を踏まえ、円形デッキの階段位置および近鉄四日市駅南駅前広場線形を修正

※近鉄四日市駅西側の既存横断歩道位置に横断歩道を残置する方針で協議中

### 3. デザインワーキンググループの報告

---

- 3-1. 景観形成戦略の位置づけと構成(報告) ..... P. 14
- 3-2. 先行整備区間のデザイン(報告) .....P. 15
- 3-3. 円形デッキのデザイン(報告) ..... P. 22



## 3-1. 景観形成戦略の位置づけと構成（報告）

- 中央通り全線で統一的に景観形成を図るため、「景観形成戦略」の位置づけと構成を、下記のとおり整理

### 【景観形成戦略の位置づけ】

- 基本計画に記載している内容を受け、各要素ごとにどのようにデザインとして具体化しているかを景観形成戦略に取りまとめる
- 基本計画のフレームのうち、「景観づくりの考え方」「個別施設のレイアウト」「個別施設の設えの考え方」について検討を具体化し、とりまとめる
- 主要施設のデザインルールを記載し、四日市市が発注する工事を含む中央通り内の施設等についてのデザインコントロールを行う

### 【景観形成戦略の構成】

- 基本計画に記載している方針を踏襲し、各要素ごとのデザインを深度化する
- 各要素ごとに、デザインの方針（考え方）、仕様案、平面及び立面詳細（寸法入り）を記載

目次	記載内容案
<b>1. 中央通り全体の景観形成の考え方</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各施設の「図」と「地」の考え方の整理</li> <li>夜間景観（照明配置）の考え方</li> <li>四日市らしさを演出するデザインモチーフ等</li> </ul>
<b>2. 各施設共通のデザインルール</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空間性・位置関係の考え方</li> <li>滞留・移動をどうつなげるか・関係性のデザイン</li> <li>中間とりまとめの内容を適宜ブラッシュアップ</li> <li>常設置物だけでなく、イベント用什器等の仮設置物のデザインルールについても記載</li> </ul> ※バスタエリアやP-PFIエリアの検討の進め方については4-1にて協議
2-1. 形態	
2-2. 色彩	
2-3. 素材	
2-4. 仕上げ	
<b>3. 各施設のデザイン</b>	
3-1. 緑、植栽	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存樹木の扱い、新植樹木、地被、グリーンインフラ方針等</li> </ul>
3-2. 舗装	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装の設えの考え方、舗装の形態、素材、色彩等</li> </ul>
3-3. ストリートファニチャー	
3-3-1. 座り場（ベンチ等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>座り場（ベンチ等）の配置方針、ベンチの形態、素材、色彩等</li> </ul>
3-3-2. サイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイン表示内容、サインの形態、素材、色彩等</li> </ul>
3-3-3. モニュメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>モニュメントの整備方針、移設対象の扱い、新設モニュメントの形態、素材、色彩等</li> </ul>
3-3-4. その他地物	<ul style="list-style-type: none"> <li>その他地物の形態、素材、色彩等</li> </ul>
<b>4. 主要施設のデザイン</b>	
4-1. 歩行者デッキのデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者デッキの上部・下部のデザイン方針</li> </ul>
4-2. バスタエリアのデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスタエリア内のバスシェルター、地下出入口上屋等のデザイン方針</li> </ul>
4-3. 建築物のデザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスタエリア内を含む、中央通り全線の建築物等のデザイン方針</li> </ul>

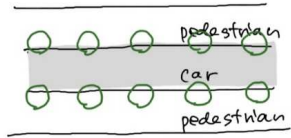
## 3-2. 先行整備区間のデザイン (報告)

・ 先行整備区間のランドスケープデザインの方針について、現時点の検討状況を下記に示す

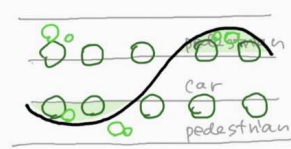
先行整備区間における検討状況

※先行整備区間のランドスケープについては今後変更の可能性あり

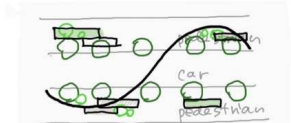
### ○先行整備区間のランドスケープの考え方



<現状>  
南北歩道のつながりなく、  
画一的な断面構成の道路



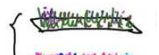
<大きなニワをつくる>  
ゆるやかな曲線でみちをつなぎ、  
道路空間全体に変化と流れを作る



<大きなニワの中に小さなニワをつくる>  
3つのストライプを組み合わせ、埋め込んでいくことで、多様な緑と人の居場所となる小さなニワをつくる

### ○ニワを形作る3つのストライプ

green stripe



“都市型災害の緩和に寄与するレインガーデンの帯”

“街路空間に彩りを与える花々の帯”

“宿根草・多年草を中心に背の高い植物の帯”

habitat stripe



“生物の住処となる生態系の帯”

bench stripe

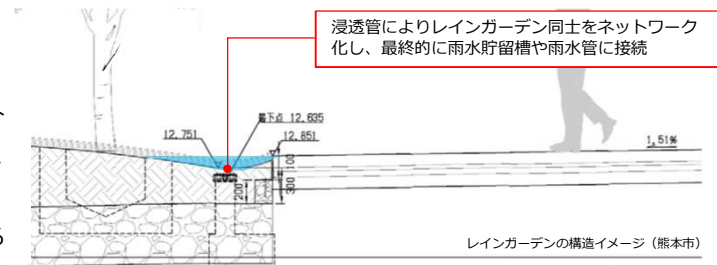


“コンクリートを主材とした安定感のあるベンチの帯”

“木材と鉄鋼を主材とした軽やかなベンチの帯”

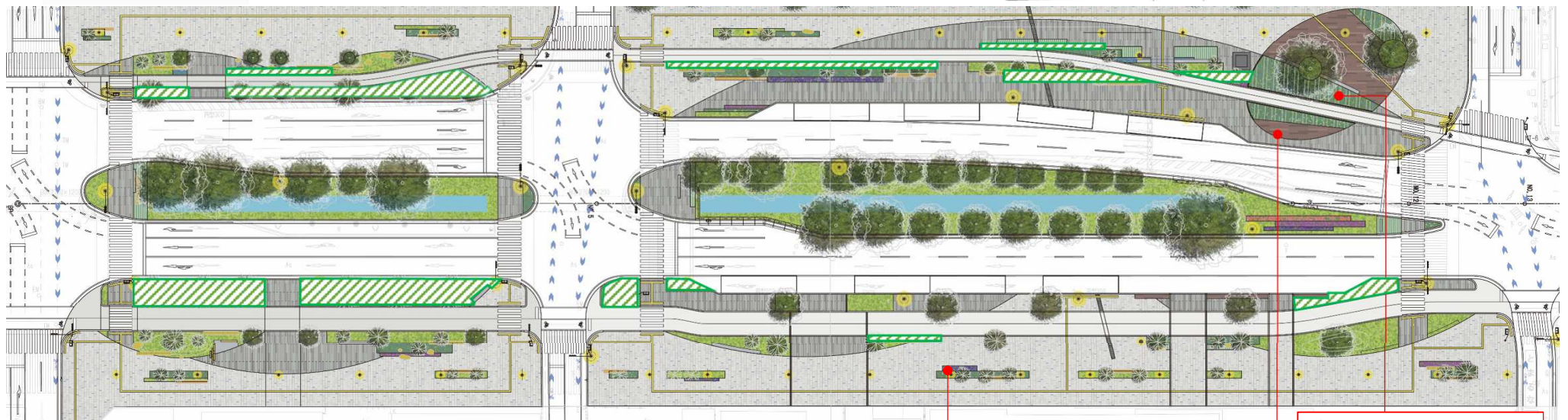
### ○レインガーデンの構造

- ・ 一時的に雨水を受け止める断面を確保
- ・ 浸透管によりレインガーデン同士をネットワーク化し、最終的には雨水貯留槽もしくは雨水管に接続
- ・ 貯留断面付近は、耐湿性のある植物とする



浸透管によりレインガーデン同士をネットワーク化し、最終的に雨水貯留槽や雨水管に接続

レインガーデンの構造イメージ (熊本市)



: レインガーデン導入箇所

乗り入れに変更し、共同溝南側に樹木を移植

鈴鹿山脈への視線の抜け

茶畑範囲を拡大  
モニュメントの再配置を検討・関係者調整中

## 3-2. 先行整備区間のデザイン（報告）

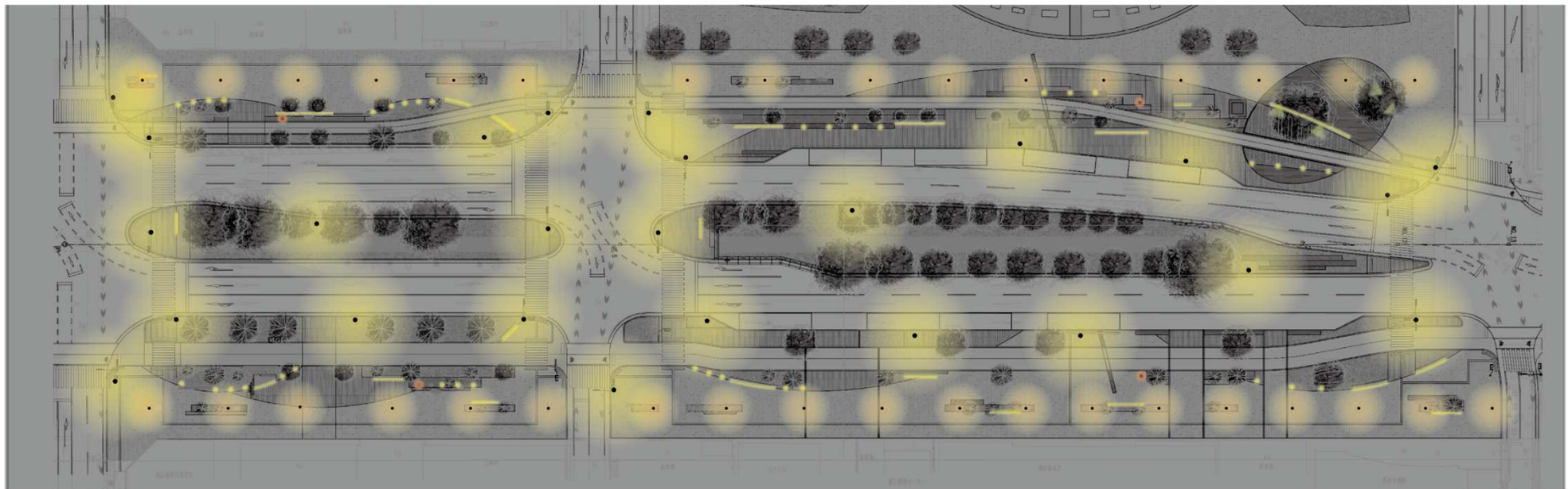
- 先行整備区間の照明計画・デザインの方針について、現時点の検討状況を下記に示す

### 【照明計画について】

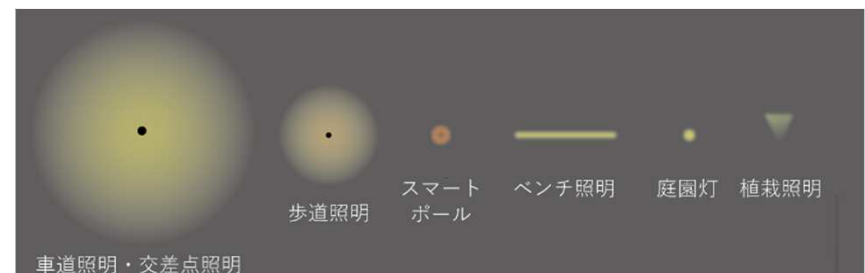
先行整備区間における検討状況

- 照度計算を実施し、道路照明施設設置基準を満たす車道照明・歩道照明の配置を設定
- ベンチ照明、庭園灯、植栽照明等の照明については、ランドスケープ検討にあわせて、今後変更の可能性あり
- スマートポールの配置については、スマート化検討と合わせて今後深度化

- ①車道照明・交差点照明・歩道照明⇒整備範囲の照度基準を満たす設置間隔で設置
- ②スマートポール⇒各街区に1機ずつ設置（照明機能を導入するかについては要検討）
- ③ベンチ照明・庭園灯⇒地被や植栽帯部に設置し、ランドスケープの輪郭を浮かび上がらせ、夜間の動線誘導を図る
- ④植栽照明⇒シンボルツリーなどランドマークとなる樹木をライトアップ（対象樹木は要検討）



照明設置イメージ



## 3-2. 先行整備区間のデザイン (報告)

- 先行整備区間の照明計画・デザインの方針について、現時点の検討状況を下記に示す

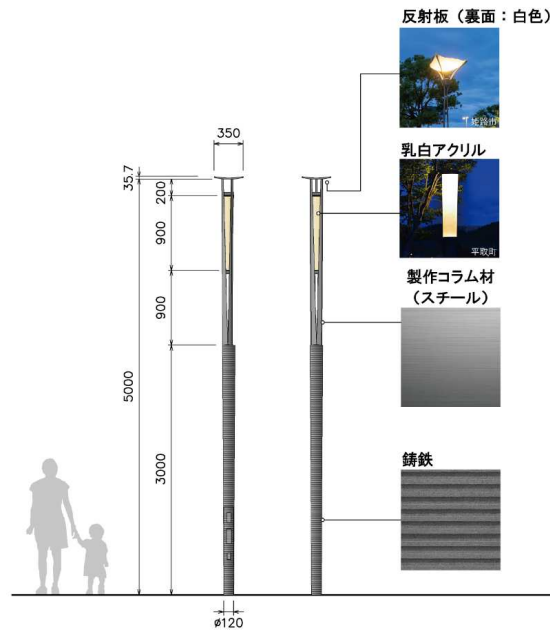
広場のランドマーク、焦点となる明かり

### 【照明計画について】

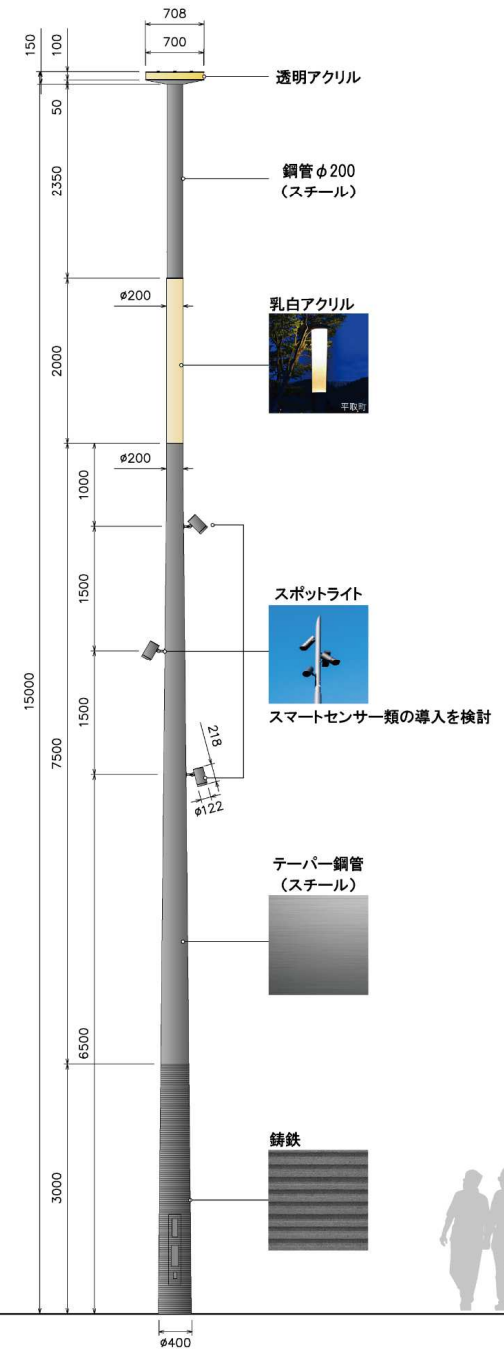
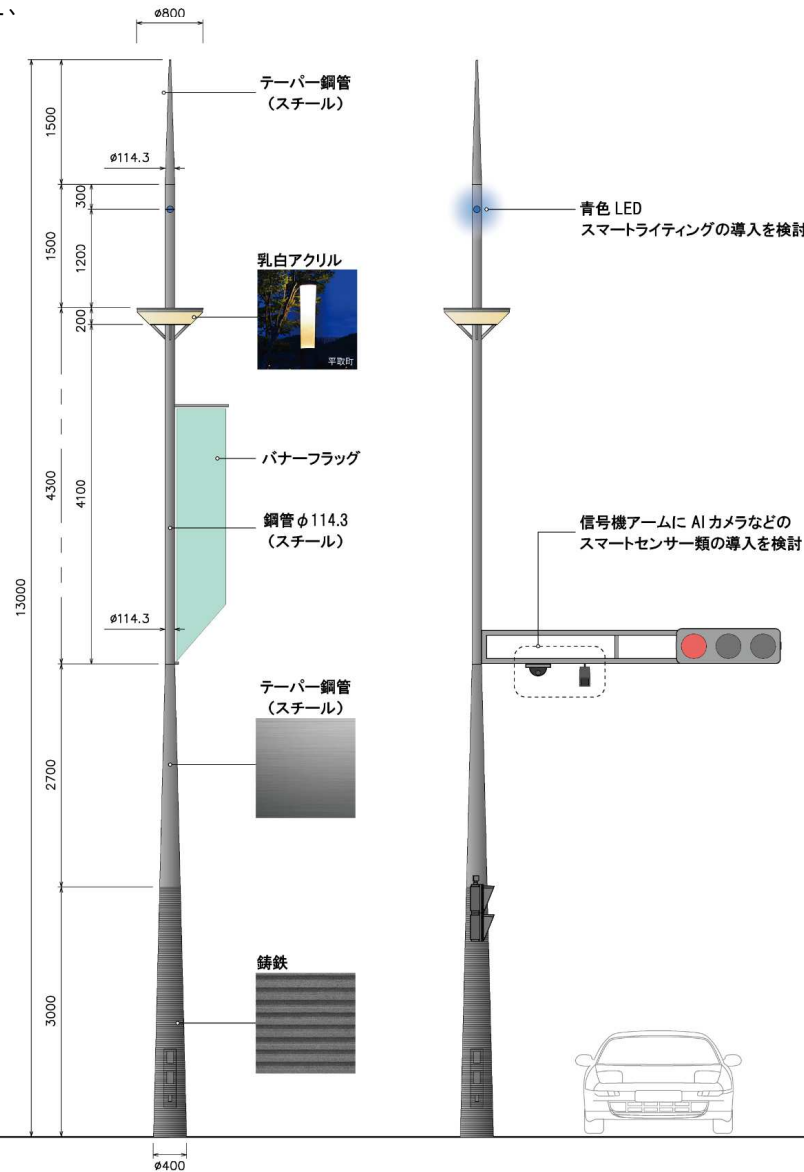
先行整備区間における検討状況

- 道路照度基準を満たす灯具能力の検証を実施
- 製作可否検討を実施
- 人の目に触れる地上面から3mの範囲は、共通して、暖かみのある素材として鋳鉄を用いる
- 照明躯体は、経年変化に留意した仕様とする
- 色味、素材、機能等は、今後変更の可能性あり

### やわらかくまちを照らす歩道照明



### 四日市港の雰囲気を持ち引き込むマスト照明



## 3-2. 先行整備区間のデザイン（報告）

- 先行整備区間の舗装計画について、第15回デザインWG（令和4年6月28日）にて提示した資料を下記に示す

### 【舗装の設えの考え方】

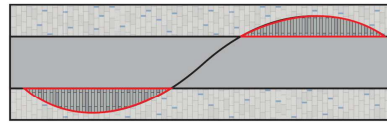
#### ■ 中央通り全線の舗装の設えの考え方

中央通り再編による四日市のまちの新たな基盤・賑わいの土台となる舗装の設えとして、以下に考え方を整理した

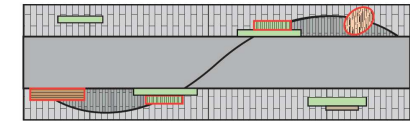
- 1) 中央通り全線に渡って統一した「地」となる舗装（「地」の舗装）を設え、全長1.6kmの空間の連続性・軸性を強調し、四日市の都市軸を形成する
- 2) 中央通り全線の道路空間全体に変化と流れを演出する緩やかな曲線によって、「図」となる舗装（「図」の舗装）を設え、クスノキ並木や緑や都市景観と調和した空間を形成する
- 3) 「地」と「図」の舗装の中に、人の活動や営みに寄り添った「ニワ」となる舗装（「ニワ」の舗装）を設え、ストライプやオーバルなどの幾何学によってヒューマンスケールの空間を形成する



1) 中央通り全線に渡って「地」の舗装を設え、通全体の統一感や都市軸としての軸性を強調する



2) 道路空間全体の変化と流れを演出する緩やかな曲線によって「図」の舗装を設える



3) ストライプやオーバルの幾何学を用いたヒューマンスケールの「ニワ」の舗装を設える

### 先行整備区間における検討状況

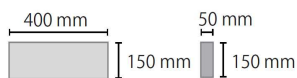
- ※舗装の形状については下記方針として深度化
- ※色味・素材については変更の可能性あり

#### 1) 「地」の舗装のデザインのポイント

- 中央通りの沿道建物ファサード、素材と色との調和
- 全線に渡って統一感のある街路景観の形成
- 「港湾・工業都市」という四日市のコンテクストとして、工業・産業をモチーフとしたテキスチャー（質感）を用いる
- 中央通り全長1.6kmの空間のつながり・流れを強調するデザイン（アクセント材）

#### 寸法イメージ（特注 ILB：既製品化予定）

「地」の舗装には、一般的なインターロッキングブロック舗装の寸法よりも、比較的大きいサイズの舗装材を用いることで、全線でおおらかな空間のつながりをつくる



- 下記項目については、調整中
- ・車両耐圧（緊急車両・キッチンカーへの対応）
  - ・すべり抵抗値（BPN 値）
  - ・製品コスト
  - ・誘導ブロックとの輝度比

#### 素材イメージ

基本となる舗装材には、工場製品を思わせるニュートラルな表情の素材を用い、アクセント材として表情のある骨材洗出し舗装等を用いる



#### 色彩イメージ

基本的に、ニュートラルなメイン舗装材と明度の高いアクセント材の組み合わせ、中央通り全線で単調とならないように、エリアごとに変化を与える舗装色を加える

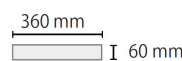
メイン舗装色		+	アクセント舗装色	
基本色：2色（白系）	変化色：1色		アクセント色：1色	

#### 2) 「図」の舗装のデザインのポイント

- 「地」の舗装に対して空間が浮かび上がる舗装パターン・形態・素材・色彩を使用
- 既存のクスノキ並木やグリーンインフラや地被などの緑と調和した舗装デザイン
- 中央通り全線の滞留部や休息空間、利活用空間、園路などにより洗練された印象を設えるため、「地」の舗装よりもスケールダウンした細長の材を用いる

#### 寸法イメージ（既製品 ILB）

「図」の舗装には、60×360mmの細長の既製品サイズを用いることで、「地」に柔らかく浮かび上がる舗装寸法とした



#### 素材イメージ

管理面を考慮し、既製品のコンクリート製 ILB を用いつつ、天然骨材を配合し、ショットブラストによる表面の自然な質感を出した舗装材を用いる



#### 色彩イメージ

「地」の舗装のニュートラルなイメージに対して、少し明度の低い色彩を用い、「ニワ」の舗装や緑と調和するグレー系の自然な色味を用いる

メイン舗装色	
基本色：3色（グレー系）	

#### 3) 「ニワ」の舗装のデザインのポイント

- 人の活動や営みの場となる「ニワ」の舗装として、他の舗装よりも、よりヒューマンスケールに合った舗装パターン・形態・素材・色彩を用いる
- 「ニワ」となる空間のパターンに応じた舗装デザインとする
- 象徴的な空間、ヒューマンスケールの空間を演出する暖かみのある素材を用い、それに適した寸法を用いる

#### 寸法イメージ（レンガ（通常サイズ/ヨウカンサイズ）・ウッドデッキ・緑化舗装等）

「ニワ」の舗装は、場所場所のランドスケープによってサイズや素材の考え方は異なるが、レンガ舗装を用いる箇所については、通常の210×100mmやようかんサイズの寸法とした



#### 素材イメージ

人が触れたり、たたずむような空間では、暖かみのある舗装材としてレンガを用い、緑との調和を図る箇所については、緑化舗装やウッドデッキ等を用いる



#### 色彩イメージ

「図」、「地」の舗装を考慮し、場所やランドスケープとのデザイン上の調和を図ったうえで、舗装材の素材に合わせた色彩を採用する

メイン舗装色	
場所によって決定	

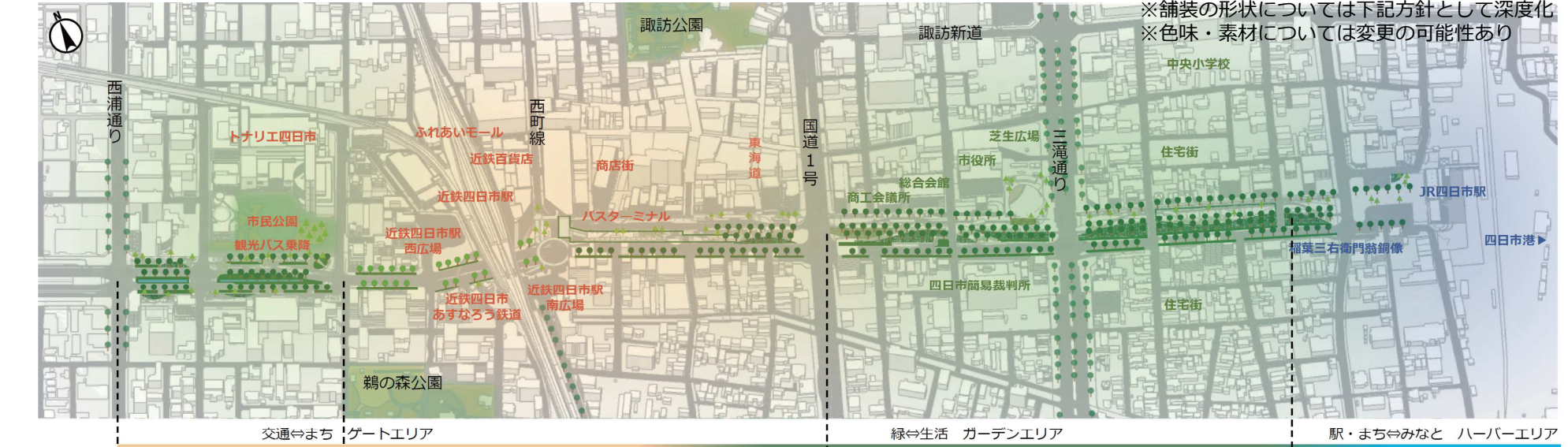
## 3-2. 先行整備区間のデザイン（報告）

- 先行整備区間の舗装計画について、第15回デザインWG（令和4年6月28日）にて提示した資料を下記に示す

### 【舗装の設えの考え方】

先行整備区間における検討状況

- ※舗装の形状については下記方針として深度化
- ※色味・素材については変更の可能性あり



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
Base	N6～8程度の明度の高い色彩を全線共通で用いる			
Variety	西浦通りからJR四日市駅までを鈴鹿山脈から四日市港までの流れとしてとらえ、YR系からB系へエリアごとに変化をつける			
Accent	全線で共通のアクセント材を用いる（主要な広場や3つの公園などでは、ランドスケープに応じたアクセント材を用いる）			

■「地」の舗装パターンイメージ：アクセント材の入れ方  
車道側から沿道建物に向かってアクセント材の密度を「疎」にし、横断方向の変化を演出

■乗入れ部の設え  
乗入れ部は、車両乗入れ対応の舗装構成・舗装材とした上で、一般部の歩道舗装と同様の形態・色彩・素材を用いることを基本とする（縁石で位置明示）

一般部の舗装材と同等のデザインとする

■自転車道部の設え  
自転車道部の設えについては、安全性・自転車の走行性を考慮し、以下、2つの案で検討

案①：「地」の舗装パターン（アクセント舗装無し）で設え、一般部歩道と連続させる案

案②：走行性を考慮し、半たわみ舗装とした上で、「地」の舗装と、「図」の舗装の境界部を塗分けする案

■バリアフリー動線部の設え  
視覚障がい者誘導用ブロックと周囲の路面との輝度比を2.0程度確保する

通常の誘導ブロック（コンクリートプレス成型）

磁器質誘導ブロック（珪石・長石・陶石等の原料に顔料着色）

## 3-2. 先行整備区間のデザイン（報告）

- 先行整備区間の舗装計画について、第16回デザインWG（令和4年7月14日）にて現物検証を行った

### 【舗装現場検証】

#### > 検証項目と意見概要、検討結果

##### ① 「地」となるメイン舗装材のサイズ

（400×100mm と400×150mmを比較）

#### 【意見概要】

- 図となる舗装材（360mm×60mm）と比較し、400mm×150mmの方が差別化ができ、望ましい
- 中央通りのスケール感、プロポーションを考慮すると400mm×150mmが望ましい

#### 【検討結果】

- 「地」となるメイン舗装材のサイズは400mm×150mmとする

##### ② 「地」となるメイン舗装材の色彩、テクスチャー

（3色混合、2色混合、1色を検討）

#### 【意見概要】

- 現状よりも明るい印象の街路となる
- 1色の方が維持管理上望ましい
- 製品自体がモノにより色むらがあるテクスチャーのため、1色でも微細な変化を演出できる
- 色彩は、B（青）系よりもYR（黄色緑）系の方が望ましい
- 「クロムグレー」を少しYRを強くした色彩が良いのではないかと

#### 【検討結果】

- 「地」となるメイン舗装材の色彩は1色とし、「クロムグレー」のYR系を少し強く色彩調整する

##### ③ 「地」となるアクセント舗装材のサイズ、テクスチャー

（無彩色系、B（青）系）

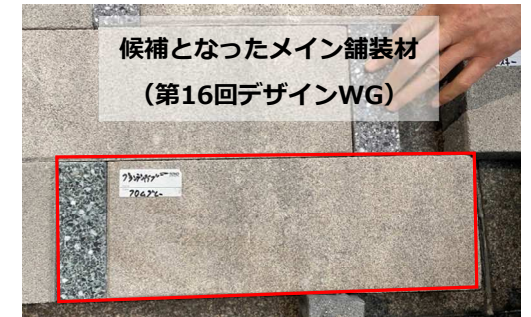
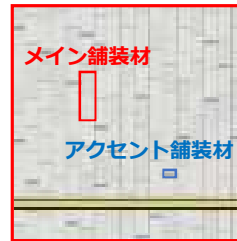
#### 【意見概要】

- 無彩色よりもB（青）系の方が望ましい

#### 【検討結果】

- B（青）系の舗装材を候補として検討を進める

「地」となる舗装



舗装材現物検証の様子

## 3-2. 先行整備区間のデザイン（報告）

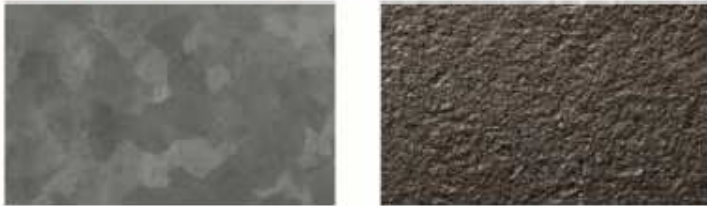
- 先行整備区間のファニチャーデザインの方針について、現時点の検討状況を下記に示す

先行整備区間における検討状況

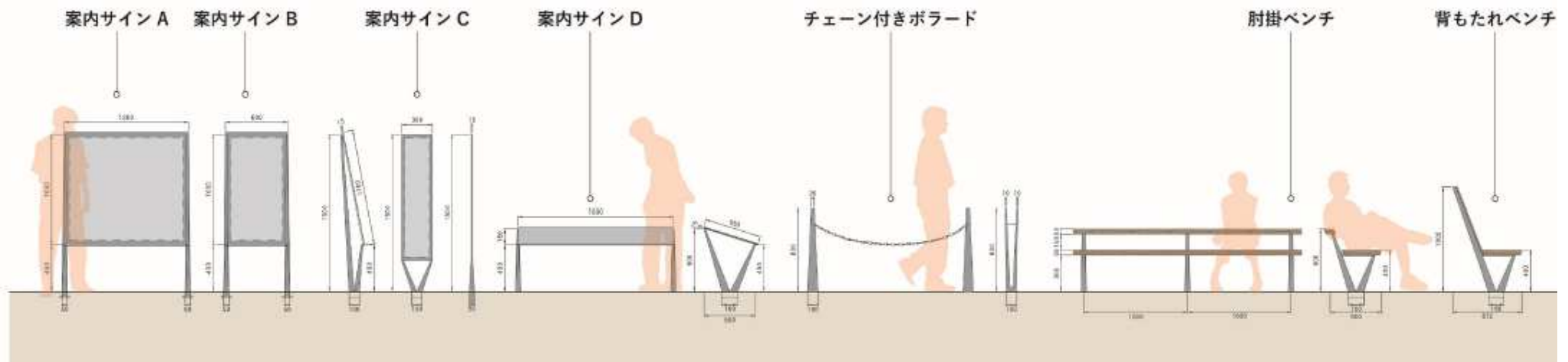
※形状・色味・素材については変更の可能性あり

### 【ファニチャーについて】

- 日永うちわの根元の立体トラス的な構造（V字）を共通のデザインコードとしたストリートファニチャー
- 素材は、鉄→リン酸亜鉛処理（OMZP）、鋳物を想定（メーカー調整中）



○ファニチャー躯体は、経年変化に留意した仕様とする



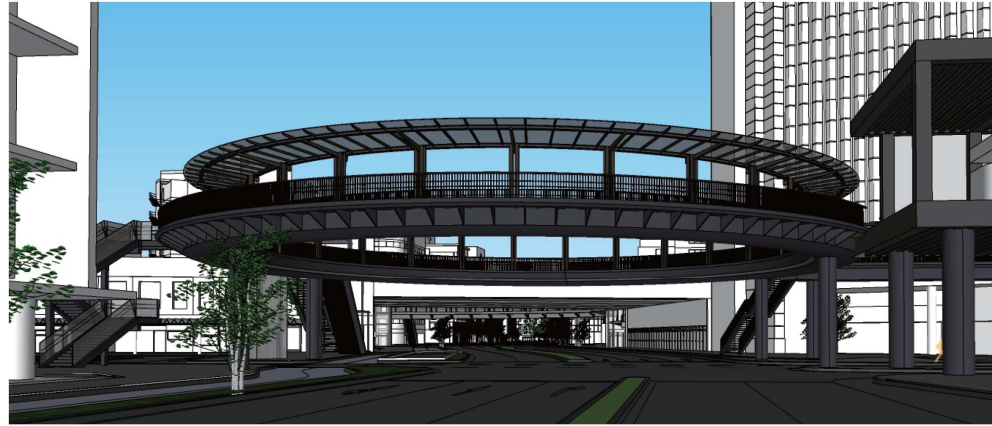


### 3-3. 円形デッキのデザイン (報告)

#### 【円形デッキ検討案①】

【概要】

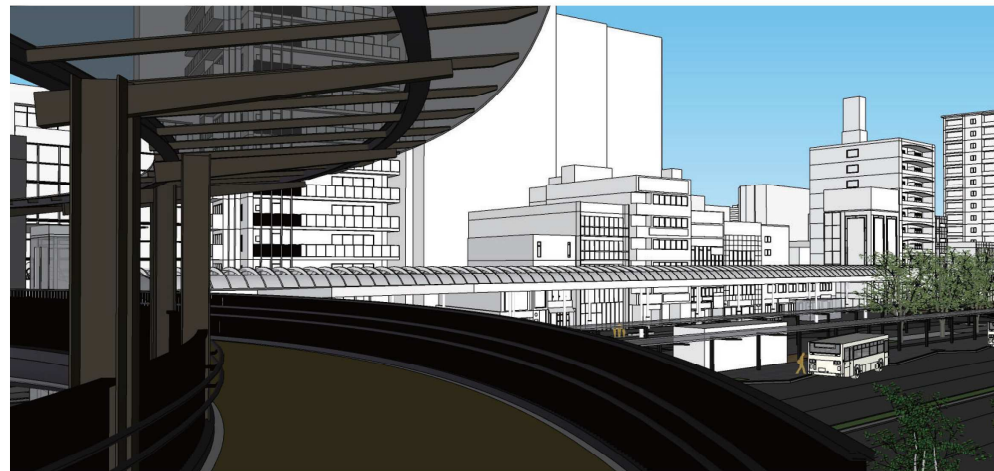
- ・まちへの眺望・開放感を最重視した案
- ・円の外側にフレームを設けず開放的な設えとし、デッキ上とGLの見る・見られるの関係を確保



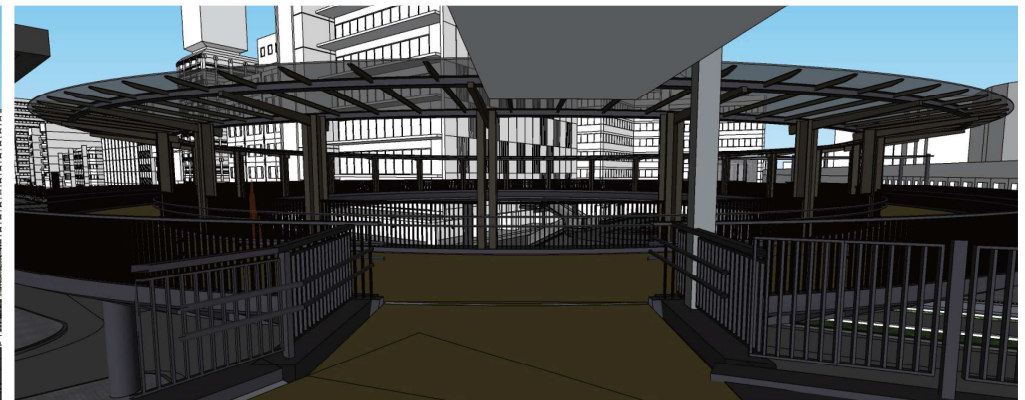
↑まちに向かって放射状に床版や屋根が張り出す躍動感のあるフォルムとする。

【デザインのテーマ】

- ・バスターミナルのシェルターとともにすっきりとしたデザインとし、高質な都市景観の演出を図る
- ・装飾を設けず、機能的で洗練されたフォルムとする



↑シェルターを内側に配置してまちへの開放感を演出

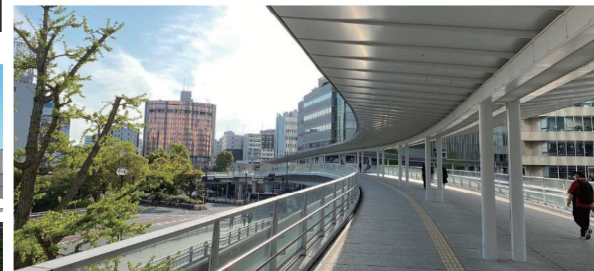


↑円形に対し垂直に接続させディテールを綺麗に納めつつ、象徴的な体験を演出

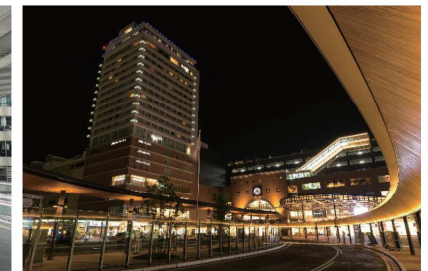


↑直線部とは断面形状を大きく変えて円形部を際立たせる

↑直線部はシンプルな門型フレーム



↑躍動感のあるシェルターの例 (横浜市)



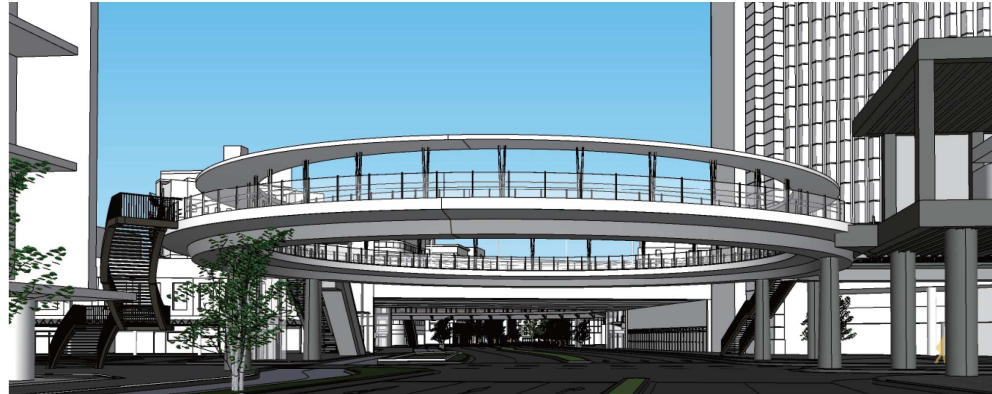
↑曲線を描く照明の例 (JR 大分駅前)

### 3-3. 円形デッキのデザイン (報告)

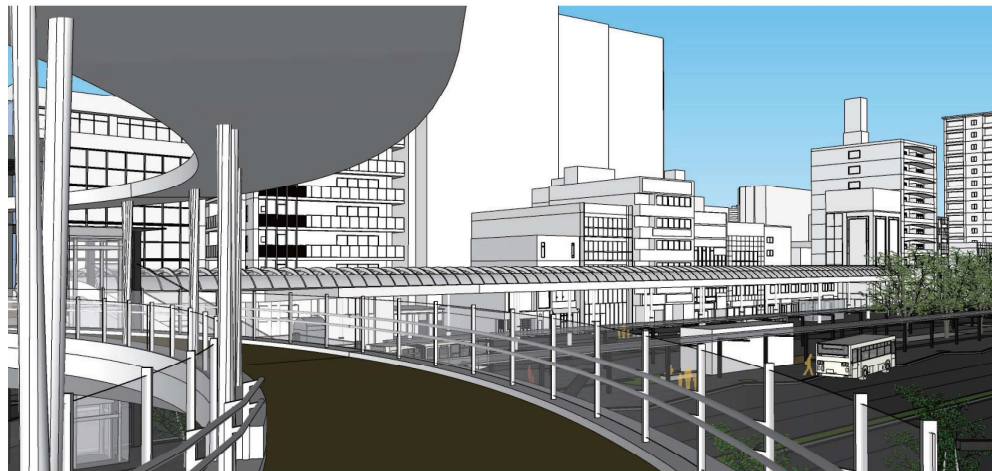
#### 【円形デッキ検討案②】

【概要】

- ・ 駅前のシンボルとしての円形デッキの存在感を最重視した案
- ・ 床版と屋根を浮遊する2枚の環として象徴的に演出



↑ のびやかな2枚の円盤が浮遊するようなデザインとし、印象的な駅前景観を演出する。円形デッキの柱は地面から桁に向かってすぼまるようなシルエットとし、デッキの象徴性を高める



↑ 東側はまちへの開放的な眺望と、その視点場を確保



↑ 直線部とは断面形状を大きく変えて円形部を際立たせる

↑ 直線部はシンプルな門型フレーム

【デザインのテーマ】

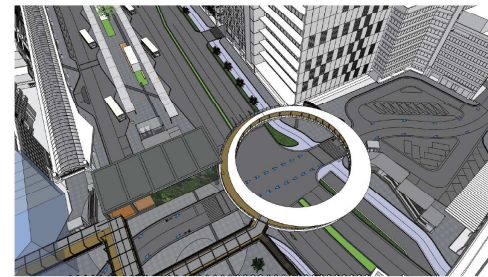
- ・ モダンでシンプルな形態により、洗練された四日市の顔を演出する
- ・ 構造部材を極力目立たせず、モノとして美しいデザインとし、他市では見られない新しいデザインのペDESTリアンデッキの実現を図る



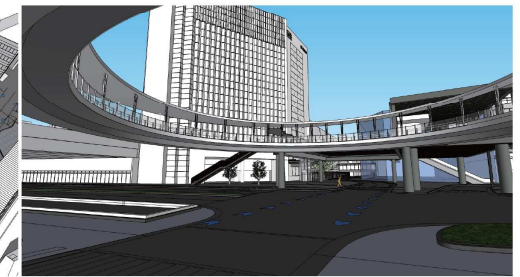
四日市市総合体育館



アキアイグニス片岡温泉



↑ 想定される交通量に応じて幅の変化する円形の屋根に、よりシンボリックな景観を演出



↑ 床版と屋根を極力同じような見え方とし、新しいペDESTリアンデッキのデザインを図る



↑ 東側は屋根の幅を狭く開放的な設えとし、腰掛を設けてまち側への視点場を確保



↑ 屋根が全幅に架かる西側は柱を両側に設けて屋根を支え、柱のピッチや配置の変化が歩く楽しさを演出



↑ 構造部材が目立たないすっきりとした屋根と柱のデザイン (熊本駅前広場・三角港キャノピー)



中央通りのストリートファニチャーと共通するV字型のシルエットをシェルター柱に持たせる



シルエットのモチーフ (日永うちわ)

### 3-3. 円形デッキのデザイン (報告)

- ・ 円形デッキの上屋、桁、柱のデザインについて、第16回デザインWG（令和4年7月14日）にて模型検証（デッキ検討案①、②を比較）を行った
- ・ 結果、検討案②をベースに検討を深度化していくこととなった

#### 【模型検証】 1/300（アーバンデザインスケール）、1/50（ヒューマンスケール）にて検証

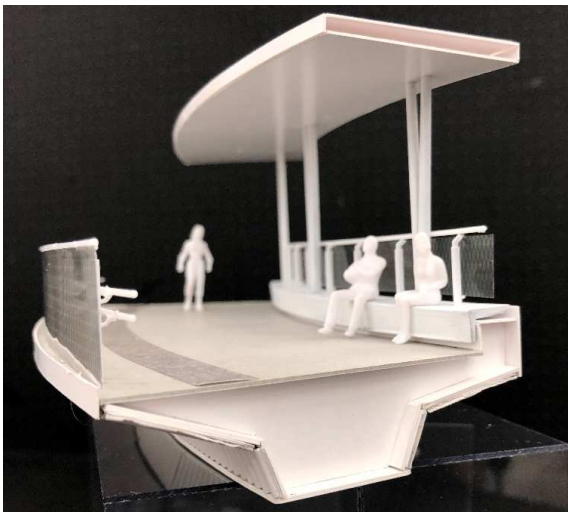
##### 検討案①

四日市のモノづくりの産業を想起させる  
インダストリアルなイメージの造形



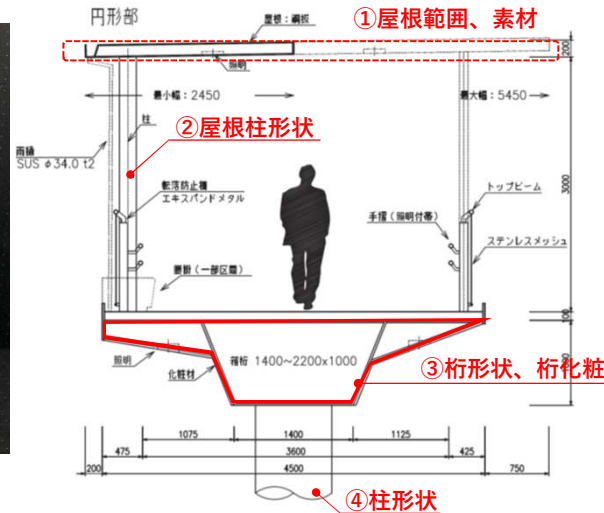
##### 検討案②

周辺に動線が広がっていく波紋をイメージした  
円がずれながら重なっている動きのある造形

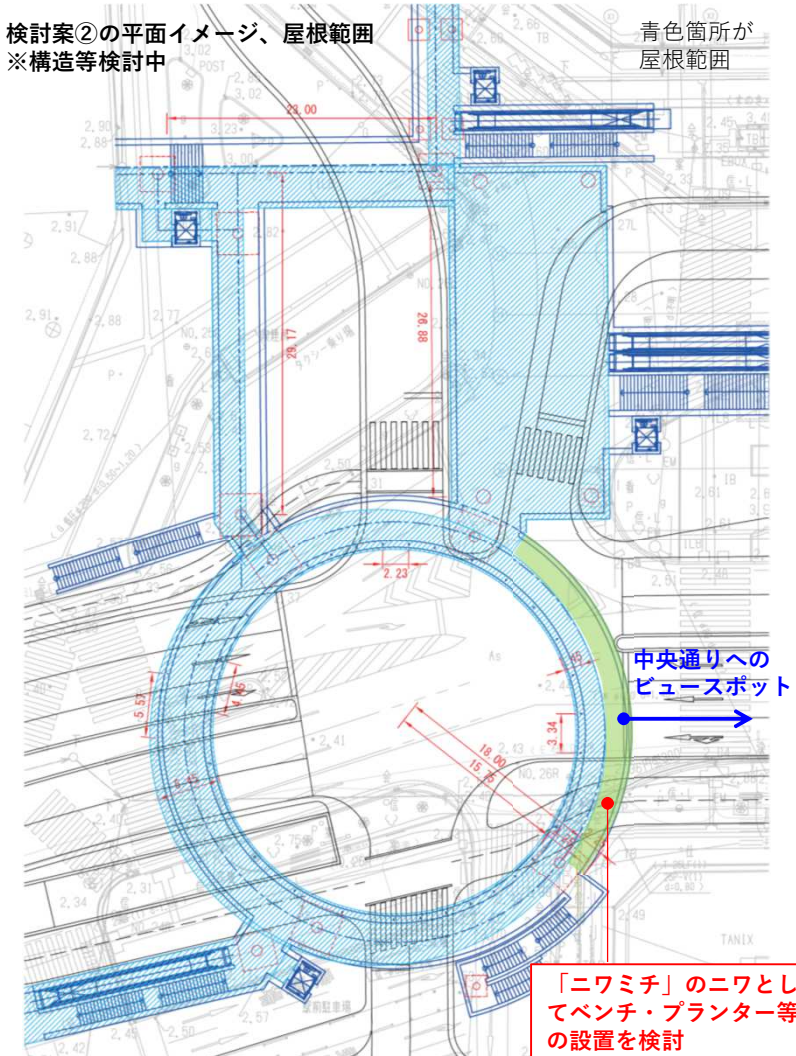


検討案②-1鋼板屋根案；円盤のイメージを見せ、日陰をしっかりと作る

検討案②の断面イメージ、模型検証のポイント  
※構造等検討中



検討案②の平面イメージ、屋根範囲  
※構造等検討中



「ニワミチ」のニワとしてベンチ・プランター等の設置を検討

- ・ 想定される歩行者交通量に合わせて通行空間には全屋根を設置
- ・ 円形デッキ東側は、西側に比べ、想定歩行者交通量が半分以下であることから、海側に向けて開けた眺望を活かし、オープンスペースとして緑化された眺望スペースを設置する方向で検討

## 4. 賑わい創出社会実験の検討状況

---

- 4-1. 賑わい創出社会実験の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 26
- 4-2. 広報計画 (SNS公式アカウントの運用開始(報告) )・・・・・・・・ P. 28
- 4-3. 出店者の応募状況と今後の進め方 ・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 29

## 4-1. 賑わい創出社会実験の概要

### 【開催場所】

- ・国道1号~三滝通り周辺までの中央通り（歩道及び緑地帯）、市役所東広場

### 【開催期間】

- ・令和4年9月22日~10月16日の25日間
- ・時間：10時~21時

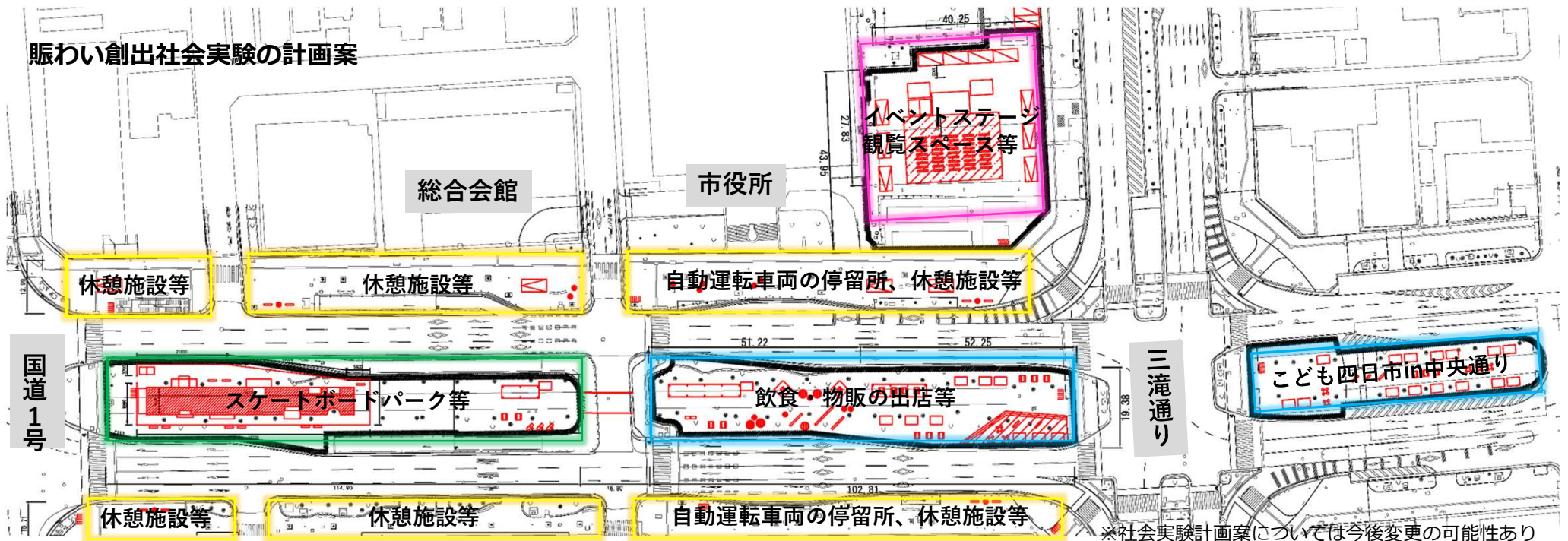
### 【開催目的】

国道1号からJR四日市駅間の中央通りを歩行者中心の道路へ転換することを前提に、想定される様々な用途を実際に道路上に配置し運営することで、具体的な利用の在り方や利用に際して必要とされる整備内容などを検討する

### 【主な検証項目】

- ①空間の利用可能性の検証（賑わい創出、官民連携での管理等）
- ②空間の利用転換に伴う人や自動車などの移動実態や変化の把握
- ③必要な整備内容（供給系インフラやファニチャーの配置、空間の仕上げ等）の検証

### 賑わい創出社会実験の計画案



※社会実験計画案については今後変更の可能性あり



## 4-2. 広報計画 (SNS公式アカウントの運用開始 (報告))

- ・ 広報計画としては、社会実験に係るホームページの開設、ポスター・パンフレット等の作成に加え、SNSによる情報発信を検討
- ・ SNS(Twitter,Instagram,Facebook) 公式アカウントの運用を令和4年7月1日から開始し、「出店応募」等をこれまでに発信

### Twitter



### Twitter

<https://twitter.com/niwamichi4>

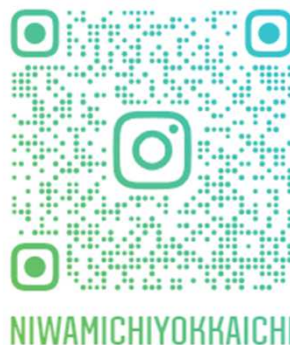


### Instagram



### Instagram

<https://www.instagram.com/niwamichiyokkaichi/>



### Facebook



### Facebook

<https://www.facebook.com/niwamichiyokkaichi/>



## 4-3. 出店者の応募状況と今後の進め方

### 【出店者応募】

- ・ 飲食・物販ごとの出店者応募状況を下記に示す
- ・ 今後、個々の応募内容を確認し、出店者を決定

出店応募状況(令和4年7月13日時点)

	9/22	9/23	9/24	9/25	9/26	9/27	9/28	9/29	9/30	10/1	10/2	10/3	10/4	10/5	10/6	10/7	10/8	10/9	10/10	10/11	10/12	10/13	10/14	10/15	10/16
	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日
飲食店出店者数	13	13	19	19	10	10	14	11	9	20	21	11	13	11	11	12	19	21	14	11	11	12	11	19	20
物販出店者数	3	4	6	7	2	4	4	3	3	5	8	1	5	3	3	2	6	7	4	3	2	3	2	7	11

### 【今後の進め方】

- ・ 今後、8月下旬ごろのホームページの開設や、9月上旬頃からのポスター等の配布に向けてデザイン等の検討を進める

社会実験実施期間  
9/22~10/16

	3月			4月			5月			6月			7月			8月			9月		下旬			
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬				
社会実験準備会						● 第1回				● 第2回		● 第3回				● 第4回					● 第5回			● 第6回
出店者募集										→ 出店者募集 →						● 決定	● 説明会							
広報計画															● SNS公開 (Twitter、Instagram、Facebookアカウント運用開始)					● ホームページ開設	● ポスター等配布開始			

#### 第1回

- ・ 準備会の体制について
- ・ 社会実験までの進め方
- ・ 視察先の共有
- ・ 広報戦略について

#### 第2回

- ・ 準備会の進め方
- ・ 推進役の選定
- ・ 情報発信について
- ・ 出店について
- ・ 実験計画内容の精査

#### 第3回

- ・ 公式SNS運用開始、デザイナー選定の報告
- ・ プログラム案検討
- ・ 社会実験コンセプトの検討

#### 第4回

- ・ 社会実験計画案最終確認
- ・ 広報制作物の方針確認
- ・ 出店スケジュール決定
- ・ プログラム決定

#### 第5回

- ・ 実験前の最終確認(プログラム、オペレーションに関して等)

#### 第6回

- ・ 社会実験の振り返り
- ・ 今後の進め方について



## 5. 今後の進め方

---

- 5-1. バスタエリアにおけるデザイン検討について .....P. 31
- 5-2. 事業の進捗状況.....P. 32
- 5-3. 今後のスケジュール .....P. 33

## 5-1. バスタエリアにおけるデザイン検討について

- ・バスタエリア（テラス建築部、バスシェルター、バス中島接続デッキ、ランドスケープ）には、中央通り全線のデザインと調和したデザインが求められるが、具体的な設計については、今年度以降に国直轄事業として検討される予定となっている
- ・このため設計に先立ち、今年度中にデザインWGメンバーを中心に**バスタデザイン検討WS**を開催し、バスタのデザインの基本的な方向性を議論する
- ・なお、バスタデザイン検討WSはデザインの方向性を議論する場であり、具体的な整備内容を定めるものではないことから非公開で行う
- ・得られた成果については景観形成戦略へ反映するなどして全体デザインとの調和を図る

### > 形式

- ・ラウンドテーブルワークショップ（対面型・対話型のワークショップ）

**中央通り再編関係者調整会議**（令和2年6月～、8回実施済）

●目的  
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、国土交通省と三重県、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、幅広く意見交換を行うことを目的とする。  
なお、中央通り再編関係者調整会議に設置した近鉄四日市駅バスターミナル検討部会やデザインワーキンググループからの提案事項等について、調整を行う。

**近鉄四日市駅バスターミナル検討部会**  
（令和2年6月～、7回実施済）

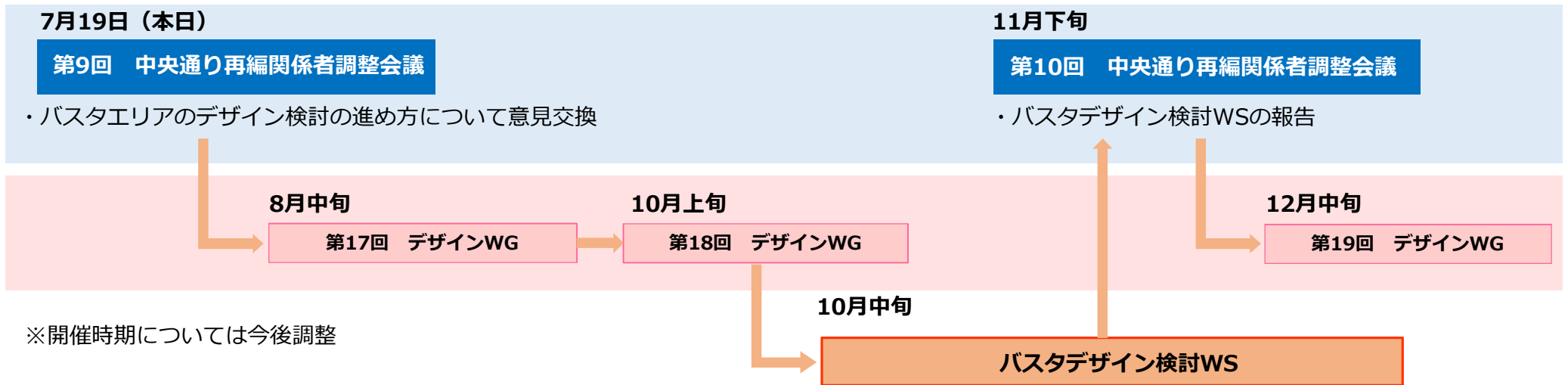
●目的  
「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の策定を行い、バスターミナルの施設及び運営について検討することを目的とする。

**デザインワーキンググループ**  
（令和2年10月～、16回実施済）

●目的  
基本計画の骨子となる「中央通りのエリアデザイン」や持続的な空間活用等について検討することを目的とする。

**バスタデザイン検討ワークショップ**（令和4年10月～）

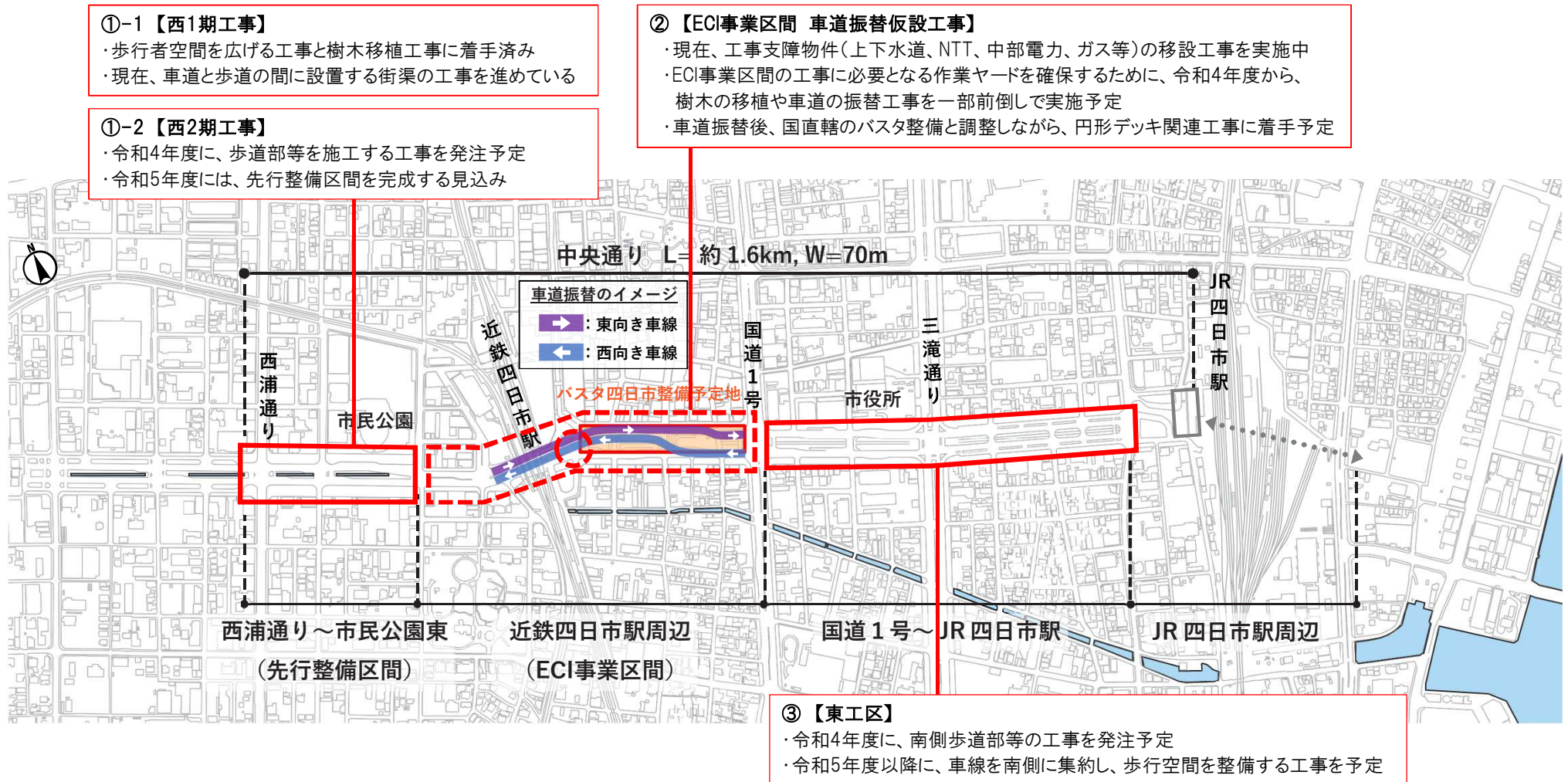
バスターミナルの施設及び運営を踏まえて、中央通りを一体的に空間形成できるようデザインコントロールにかかる提案を行う。



- ・中央通り全体との調和を図ることを目的として、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」（令和4年3月）に位置付けた施設配置方針をベースにデザインの方向性を検討

## 5-2. 事業の進捗状況

## 【今後の工事スケジュール】



### 5-3. 今後のスケジュール

- 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		先行整備区間(西1期) 工事着手 設計										近鉄四日市駅東 樹木移植工事着手			先行整備区間(西2期) 国1~JR区間(東1期) 工事着手 工事			
中央通り再編関係者調整会議					第9回				第10回			第11回						
近鉄四日市駅バスターミナル検討部会										第8回								
デザインワーキンググループ				第14回	第15回	第16回	第17回		第18回	第19回								
中央通り社会実験準備会		第1回		第2回	第3回	第4回		第5回	第6回									
四日市スマートリージョン・コア推進協議会						令和4年第1回						令和4年第2回						
四日市市都市再生協議会					令和4年第1回								令和4年第2回					

リニア開業(東京・名古屋間)