

第10回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和4年12月26日（月）14：00～
場所：四日市商工会議所 3階 大会議室

1 次第

1. 第9回中央通り再編関係者調整会議の振り返り（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およびバスタデザイン検討ワークショップの報告（資料4）
4. 賑わい創出社会実験およびシンポジウムの報告（資料4）
5. 第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告（資料5）
6. 中央通り再編基本計画とりまとめの方向性について（資料6）
7. 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10回中央通り再編関係者調整会議資料

資料5：第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

資料6：中央通り再編基本計画とりまとめの方向性

資料7：基本計画のとりまとめに向けた修正箇所一覧

第10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12月26日(月) 14:00～
四日市商工会議所3階大会議室

区分	所 属	氏 名	出 欠	随 行
有識者	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	
	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	
	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	村山 顕人	出席(web)	
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	阪田 道夫	出席 (※所用により15:30頃退席予定)	
	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(web)	
	三重交通(株) バス営業部長	高田 和昭	出席	四日市営業所 所長 服部 孝史
	三岐鉄道(株) 自動車部 執行役員 自動車部長	三輪 直樹	出席	
	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	中島 嘉浩	出席	三重近鉄タクシー(株) 取締役社長 末吉 利教 (欠席)
	三重県バス協会 専務理事	青木 周二	出席(web)	
	四日市自治会連合会 副会長	山路 和良	出席	事務局長 大瀧 あずさ
	(株)近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	速水 正明	代理(web) 営業推進部長 北谷 八彦	-
	諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	北岡 泰爾	出席	
行政	四日市駅西発展会 会長	堀木 直弘	出席	
	四日市商工会議所 専務理事	須藤 康夫	出席	三重県商工会議所連合会事務局長 田中 克昌
	四日市観光協会 副会長	佐野 貴信	出席	
	(株)ティア四日市 代表取締役	鈴木 主計	出席	
	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	課員 今井 健太
	近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	吉田 健	出席	名古屋事業本部 賃貸事業部長 長谷川 徹
	株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 ICTソリューション推進室 部長	安達 勝也	出席	課長 山本 龍太郎 (欠席)
	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	
	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	出席	事業対策官 清水 敬太 藤井 爽太
オブザー バー	三重県 県土整備部 理事	佐竹 元宏	代理(web) 都市政策課 課長 林 幸喜	都市政策課 街路・公園班 技師 左橋 直也(web)
	四日市市 副市長	舘 英次	出席	
	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 前川 浩希	
	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官	太田 裕之	出席(web)	
	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	出席(web)	
	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	出席(web)	
	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	代理(web) 専門官 川口 貴弘	
	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 前業 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 栗 昌洋	出席	

第10回中央通り再編関係者調整会議 席次表

令和4年12月26日(月) 14:00~
四日市商工会議所 3階 大会議室

スクリーン

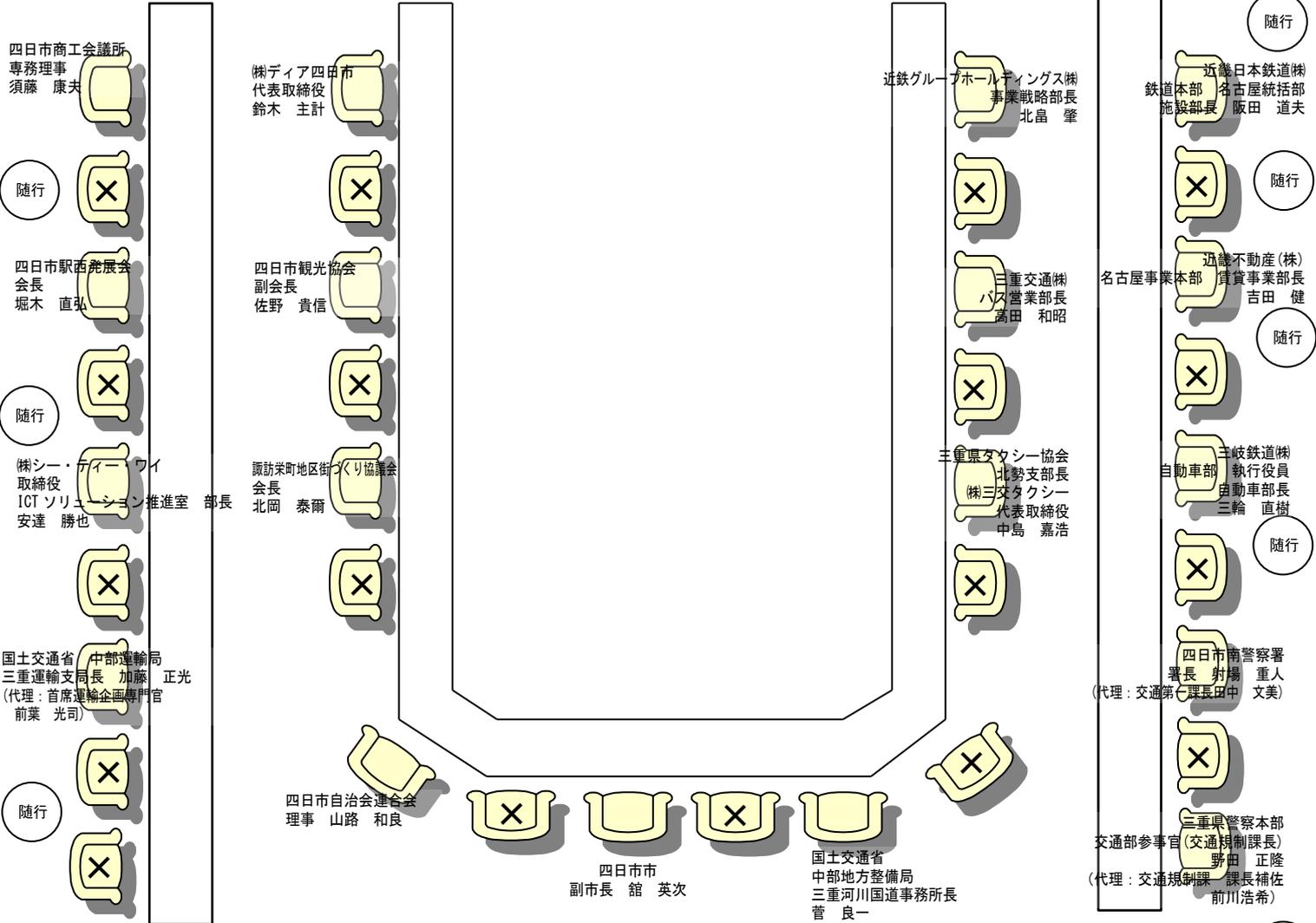
東京大学大学院
工学系研究科
准教授 村山 顕人
※WEB参加

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

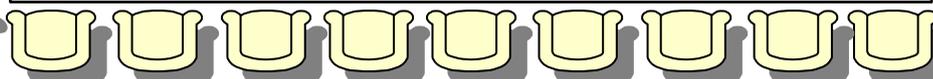
名城大学理工学部
社会基盤デザイン工学科
教授 松本 幸正

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

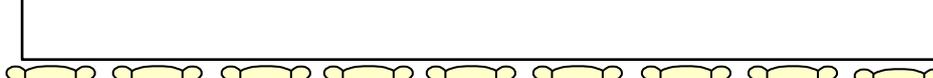
事務局



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 都市計画課 課長
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
国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 事業対策官 清水 敬太



関係者
関係者
四日市市 都市整備部 市街地整備課
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
四日市市 政策推進部 東京事務所 所長

関係者 関係者 記者 記者 記者

出入口

※WEB参加者については、【資料2】出席者名簿を参照

第10回 中央通り再編関係者調整会議

1. 第9回中央通り再編関係者調整会議の振り返りP. 2
2. 関係者との協議・調整に伴う対応P. 4
3. デザインワーキンググループの報告P. 7
4. バスタデザイン検討ワークショップの報告P. 9
5. 賑わい創出社会実験の報告P. 11
6. シンポジウムの報告P. 14
7. 今後の進め方P. 17

令和4年12月

1. 第9回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

1-1. 第9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9回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

- 令和4年7月19日に開催した第9回中央通り再編関係者調整会議における意見への対応を下記に示す

表 第9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) 「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）について				
道路線形	1	・近鉄高架西側の横断歩道について、地元説明を進める中で「残してほしい」との声が多く上がっている	○警察協議を実施 横断歩道を残す形に修正（資料6にて提示）	
	2	・横断歩道の幅員が全体的に狭い ・現在の中央通りのように幅の広い横断歩道としていただきたい ・中央通りと交差する枝線の横断部等はスムーズ横断歩道の採用等により、バリアフリーに配慮した横断歩道にしていきたい	○幅員は交差点を極力コンパクト化する方針で設定しており、原則4mとする ○バイパスの整備も進めているので、それに伴う車両交通の減少に応じて完成後に対応を検討予定 ○スムーズ横断歩道については、第2期中間とりまとめに記載の通り設計に反映していく	
中央通りのデザイン	3	・萬古焼を舗装材やモニュメント等に活用し、イメージ向上に活かしていきたい	○今後の設計に反映していくことを検討	
	4	・車道部に降った雨をレインガーデンで受けて段階的に下水へ流す計画が望ましい	○道路横断勾配計画上、先行整備区間での適用は困難だが、市民公園東交差点以東の区間において反映すべく検討を行う	
デッキのデザイン	5	・円形デッキの屋根については、強い日照を考慮して素材や幅等を検討いただきたい	○不透過の屋根を採用する方針で設計検討中 （資料6にて円形デッキイメージを提示）	
社会実験	6	・社会実験に合わせて、車でなく公共交通で来てもらうような行動変容を促す取り組みを行ってはどうか	○今回社会実験では十分に取り組みなかったが、次年度以降の取り組みにおいて検討	
	7	・お茶や萬古焼を宣伝いただきたい	○お茶・萬古焼を扱う店舗に出店いただいた	
	8	・事業目的である歩行者中心の道路への転換に向けて、車線数削減や自転車レーンの確保などを社会実験で実装できないか	○交通社会実験について検討を行ったが、交差点交通処理の困難さ（信号現示および交差点形状変更による費用の増大）から断念した ○次年度以降の取り組みにおいて検討	
	9	・鉄道事業者として、自動運転バスへの案内を行う必要があるかと思うので、詳細に調整したい	○近鉄四日市駅前およびJR四日市駅前に自動運転停留所を設置、ポスター等の掲示を行い、連携を試みた	
	10	・イベント実施に合わせ、中央通りの将来像PRにも注力いただきたい	○市役所東広場において、インフォメーションブースを設置し、計画案等の将来像のPRを実施した	
バスタ	11	・公共空間利用のニーズの掘り起こしや使い方、クスノキの事前の剪定・間伐の有り方等を今回検討することで、将来整備にフィードバックいただきたい	○今回の社会実験実施区間においては、クスノキの剪定・間伐は実施しなかったが、十分に利活用できる空間であることが把握できた ○社会実験の詳細結果分析を踏まえて、将来整備へのフィードバックを検討予定	
	12	・東海道エリアに休憩所や茶店、観光物産などの宿場にふさわしい施設を整備いただきたい ・エリアプラットフォーム検討委員会において、東海道の検討部会があるので、そちらの意見も収集・反映いただきたい	○今後検討	バスタ検討部会と調整

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. 5
- 2-2. 関係者協議(警察等)P. 6

2-1. 地元関係者等への計画周知の状況（意見と対応方針）

- ・ 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8月23日	中部地区5連合自治会長	中央通り全体の事業概要説明
令和4年9月8日	中央地区自治会長	中央通り全体の事業概要説明
令和4年10月29日	栄町・本町・沖の島町・グランドメゾン沖の島町自治会員	中央通り全体の事業概要説明
令和4年11月18日	浜田地区自治会長	中央通り全体の事業概要説明
令和4年12月18日	三栄町、幸町、朝日町自治会員 国道1号～JR四日市駅区間沿道所有者	中央通り全体の事業概要説明 乗り入れ設置の方針について

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	
車線数について	国道1号～JR四日市駅区間沿道住民	○片側1車線では渋滞が発生するのではないか	○1車線に加えて右折車線やバスベイの設置、緊急車両通行のための幅広路肩の確保を行うなど円滑な通行に配慮した断面構成としている ○通常の交差点解析に加え、交通シミュレーション等を実施し、渋滞が発生しないことを確認済	—
スケートボードパークについて	国道1号～JR四日市駅区間沿道住民	○社会実験で使用したスケートボードパークは今後どうなるのか ○社会実験期間中、騒音に対する意見は聞かなかったが、スケートボードパークに至る道での走行に対する安全性の懸念の声が上がっている ○24時間利用としないほしい	○12/24から再開し、当面、土日及び休日の10時～17時に開放（冬休み期間も開放するが、12/29～1/3は閉鎖） ○本設に向けた運用について、地元代表者、商店街、愛好家・警察・道路管理者を交え、継続して意見交換を実施していく	—

2-2. 関係者協議（警察等）

- ・三重県警察および市内関係者との協議を実施

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			
先行整備区間の設計協議	・自転車道入口部については、誤進入および安全確保のために、カラー舗装やボラードを設置いただきたい	○カラー舗装やボラードを設置する方針に変更	
近鉄四日市駅西側高架下付近の横断歩道について	・検討中	○近鉄四日市駅西側横断歩道は既存の位置に残す形に修正 (資料6にて提示)	
近鉄百貨店前（西町線）の横断歩道について	・横断需要は認められず、ふれあいモール及び円形デッキの横断歩道利用で対応できるため、現状では必要性はないと判断する	○スターアイランド跡地に市の公共施設（図書館）及び商業施設の建設計画があるため、引き続き、歩行者動線を検討	
自転車道の整備に伴う自転車専用信号灯器の設置について	・歩行者用灯器による対応とする	○将来的に設置するとなった場合に、3灯式縦型（赤・黄・青）の自転車専用信号灯器を共架できるように、道路照明などの構造を検討 ○今後、継続して協議を実施予定	
○お茶展示園に係る管理者協議（農水振興課・公園緑政課）			
先行整備区間のデザインについて	・周辺のビルも考慮し、日当たりの良い箇所としていただきたい ・道路沿いは管理しづらいため、公園付近が望ましい (参考：公園緑政課意見) ・茶畑の計画位置が近隣の高層な建物の陰になることから、生育が悪いと考えられる	○茶畑の位置について、先行整備区間歩道部から市民公園南東部へ位置変更 ○今後、市民公園の計画深度化に合わせ日照検討を実施し、配置を精査予定	
○モニュメント（昭和60年開催「第39回全国お茶まつりの四日市開催記念」）制作者協議			
モニュメント製作者等	・モニュメントについては、残るのであれば付近への移設は問題ない	○今後、継続して協議を実施予定	

3. デザインワーキンググループの報告

3-1. 先行整備区間におけるサイン配置方針とデザインイメージ P. 8

3-1. 先行整備区間におけるサイン配置方針とデザインイメージ

- 第18回デザインWG（令和4年10月23日/11月7日開催）および第19回デザインWG（令和4年12月17日開催）において、先行整備区間（西浦通り～市民公園東）におけるサイン配置の考え方等について検討を行った

- ≪配置方針≫
- ① 主要な交差点において、駅や拠点施設への方向・案内を掲示
 - ② 人が滞留するところに周辺エリア一体の案内や情報を掲示
 - ③ 自転車道については、入り口部分で歩道と自転車道の区分を明示



案内サイン 設置イメージ：周辺エリアの案内



誘導サイン① 設置イメージ：周辺主要施設への誘導



誘導サイン② 設置イメージ：自転車道と歩道の区分の明示



4. バスタデザイン検討ワークショップの報告

4-1. バスタエリアのデザイン調整の仕組み P. 10

4-1. バスタエリアのデザイン調整の仕組み

- ・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、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。

<p style="text-align: center;">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）</p> <p>●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。</p>	<p style="text-align: center;">デザインワーキンググループ （令和2年10月～,16回実施済）</p> <p>●目的 基本計画の骨子となる「中央通りのエリアデザイン」や持続的な空間利活用等について検討することを目的とする。</p>
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block;"> <p style="text-align: center;">バスタデザイン検討ワークショップ （令和4年10月～）</p> </div>	

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。

7月19日

第9回 中央通り再編関係者調整会議

- ・バスタエリアのデザイン検討の進め方について意見交換

8月25日

第17回 デザインWG

10月23日/11月7日

第18回 デザインWG

12月17日

第19回 デザインWG

12月26日（本日）

第10回 中央通り再編関係者調整会議

11月7日

第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

10月23日

バスタデザイン検討WS

- ・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」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. 賑わい創出社会実験の報告

5-1. 賑わい創出社会実験の報告..... P. 12

5-1. 賑わい創出社会実験の報告

12

【開催場所】

- ・国道1号~三滝通りまでの中央通り（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空間利用の方向性の検証
（歩行者の利便性向上、賑わいの創出、官民連携での運営等）
- 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空間整備（供給系インフラやファニチャーの配置、空間の仕上げ等）への反映



はじまりのいち

Market 4 Beginning



5-1. 賑わい創出社会実験の報告

- ・ 現在、結果についてとりまとめ・詳細分析を進めている
- ・ 概要について下記に示す

【出店・イベント開催状況】

- ・ 59店舗が出店、JAZZFESTIVAL等既存イベントとの連携含めて12のイベントを開催

【結果概要】

- ・ 休日の歩行者交通量は、社会実験前と比較し、平均約6倍程度増えた
(353人→2278人)※市役所前歩道部
- ・ 市内を中心にのべ357店舗の方々にご参加いただき、地元密着型の社会実験とできた
- ・ アンケート回答者の約7割が居心地が良い・良いと回答(現地回答454+WEB回答57)

【今後検討が必要な点】

- ・ 平日の歩行者交通量は、社会実験前と比較し、減少・おおよそ変わらなかった
(1629人→1382人)※市役所前歩道部
- ・ 平日、普段使いのあり方について検討を行う必要がある
- ・ イベントと出店計画の連携が必要であった
- ・ 一部利用者のマナーが課題として挙げられた

59

出店者数

12

イベント開催数

6倍

休日歩行者交通量
(市役所前歩道部)

7割

居心地が良いと
回答した来訪者割合
(現地回答454
+WEB回答57)

6. シンポジウムの報告

6-1. シンポジウムの報告	P. 15
----------------	-------

6-1. シンポジウムの報告



1. 日時 2022年11月27日(日) 13:30～16:30

2. 場所 【現地】四日市商工会議所1階 会議所ホール
【オンライン】Zoomウェビナーによるオンライン配信

3. 参加人数 【現地】104名 【オンライン】72名

4. 目的

- ・まちなか再生に向けた“ニワミチよっかいち”中央通り再編計画の周知
- ・中央通りを舞台に多様な主体が連携した賑わい創出へ取り組んでいく機運の醸成

5. プログラム概要

・シンポジウム主旨説明（事務局）

・主題解説「四日市のまちづくりとこれから」

《コーディネーター》

有賀 隆 氏 早稲田大学 理工学術院大学院 創造理工学研究科 教授

・パネルディスカッション「“ニワミチ”からのまちづくり」

《論点》

- ①まちなかの道路空間に期待される役割
- ②様々な主体と共に進める公共空間の整備やマネジメント
- ③“ニワミチ”は四日市をどう変えていくのか

《パネリスト》

村山 顕人 氏 東京大学 大学院 工学系研究科 准教授

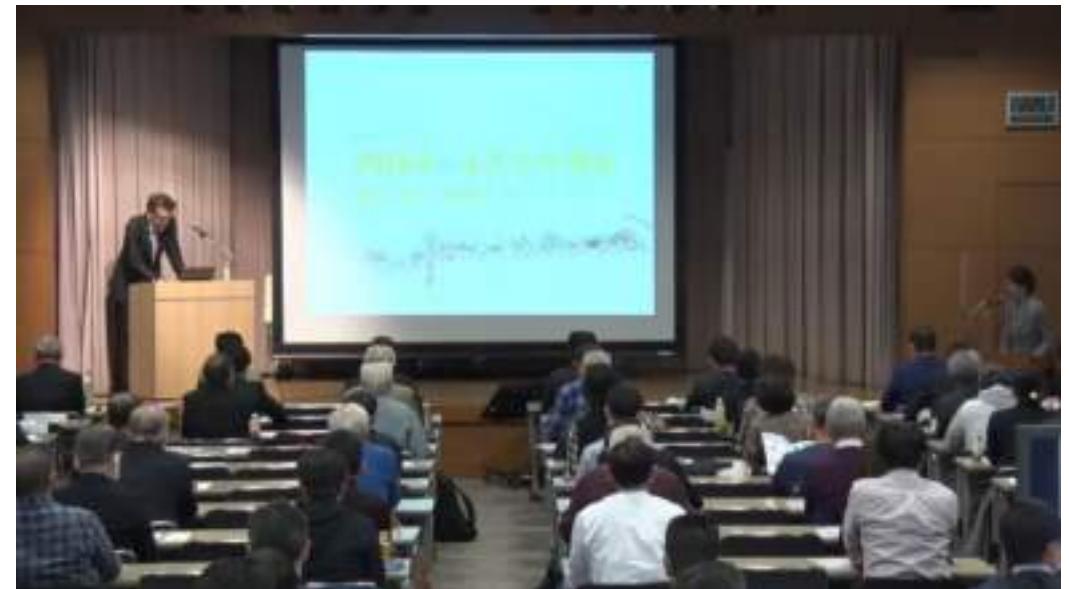
小林 長久 氏 日本トランスシティ株式会社 取締役 特別顧問

種橋 潤治 氏 四日市商工会議所 顧問

角田 陽介 氏 国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官

菅 良一 氏 国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長

森 智広 氏 四日市市長



会場風景 / 主題解説



会場風景 / パネルディスカッション

6-1. シンポジウムの報告

「主題解説「四日市のまちづくりとこれから」」

- ・まちとさととみなとを紡いでいくようなまちづくりを進めるための仕組みや、その体制づくりをどういうふうと考えていけばよいのか
- ・今日の大きなテーマは、駅を中心にして広がっている「まち」、郊外の住宅地や農業等の1次産業との共存ということも含めた「さと」、港の機能やストックを将来どうやって生かしていくのかという「みなと」、それらをつないでいく交流の骨格をつくっていきましょう、ということ
- ・中央通り再編のまちづくりは、全員参加型に近いような多様な主体の協働と、公と民の資本を生かすような、段階的なマネジメントをしていくイメージ

「パネルディスカッション「“ニワミチ”からのまちづくり」」

論点① まちなかの道路空間に期待される役割

- ・賑わい施設をバスタエリアに設け、わくわくしたり、景観的に楽しめたりするエリアをつくるのが、来街者への大きなアピールのひとつになる。（菅氏）
- ・JR四日市駅側には、目的を持って来てもらうことが重要になる。周りのお店や事業者、市民の活動が大事である。（角田氏）
- ・変化に対応できるようなグリーンインフラのマネジメントが求められる。市民が、自分たちの庭の延長として中央通りを考え、みんなで管理していくような雰囲気と仕組みを作っていくことが大事である。（村山氏）
- ・道路だけではなくまち全体を巻き込んでいくプロジェクトにしたい。諏訪公園や鵜の森公園、JR四日市駅の再開発も行う。港やクスノキ並木などといった四日市のいいところを再認識・再発見し、それらをつなげていくのが道路空間の整備に期待することである。（森市長）

論点② 様々な主体と共に進める公共空間の整備やマネジメント

- ・人の流れを生み、市民に親しまれる港とするには、中央通りだけではなく、国道23号やJR四日市駅での取り組みが必要である。（小林氏）
- ・地域の発展のためには人口増加が必須条件である。働き方が多様化しているなかで、住みたいと思えるまちづくりが必要である。（種橋氏）
- ・また将来、高確率で新しい乗り物が出てくるなかで、道路空間自体のデザインを変えながら使いこなしていくことが大事である。（村山氏）
- ・道路や街路の空間だけに限らず、そこからどれだけ周りににじみ出ていくかということが大事である。（角田氏）

論点③ “ニワミチ”は四日市をどう変えていくのか

- ・事業が進むことで新たな投資を生み出せる。民間と公共が連携して新しい企業や新しい産業が生まれるようなまちに育ててほしい。（種橋氏）
- ・新しい産業が集積して多くの働き手が生まれるなかで、子どもや学校教育、社会インフラが今後大切になる。（小林氏）
- ・ニワミチが整備されると、まちの価値は確実に上がる。税金が増えることを前提に、ニワミチの維持管理に投資していくことも考えていくことが必要（村山氏）
- ・ニワミチの取り組みによって、さまざまな民間投資を誘発していきたい。また、市民の意識の変化を期待したい。（森市長）
- ・公共交通の利便性が高い地域になる。歩くことで健康寿命も高まり、市民がいきいきと過ごせるまちとなるのではないかと。（角田氏）
- ・「ニワミチは四日市をどう変えていくのか」というより、市民やわれわれがニワミチで四日市をどう変えていくのかが大事である。（菅氏）

パネルディスカッション総括（有賀氏）

- 1) 行政のみで実現できることは限定的なので、民間企業が主体になるような産業拠点づくりや住まいづくりの契機となる事業として、“ニワミチよっかいち”が重要
- 2) 人口減少社会で地方再生では、暮らしや住まいの観点から、選ばれるための都市機能の更新が継続して求められる
- 3) 市民組織・地元事業者・民間企業・専門家等が主体的な意識をもって投資・運営等に関われるかがまちづくりのポイント
- 4) 対話・合意形成・意思決定の仕組みづくりと、そのような協働の場を継続的に設け、計画策定に加え事業の実施に向けたプロセスを共有し進めていくことが重要
- 5) 多様な関係者が協働して段階的かつ継続的に実現する「まちづくりマネジメント」の実現が不可欠である。

7. 今後の進め方

- 7-1. 事業の進捗状況.....P. 18
- 7-2. 今後のスケジュールP. 19

7-1. 事業の進捗状況

【工事スケジュール等】

①-1 【西1期工事】

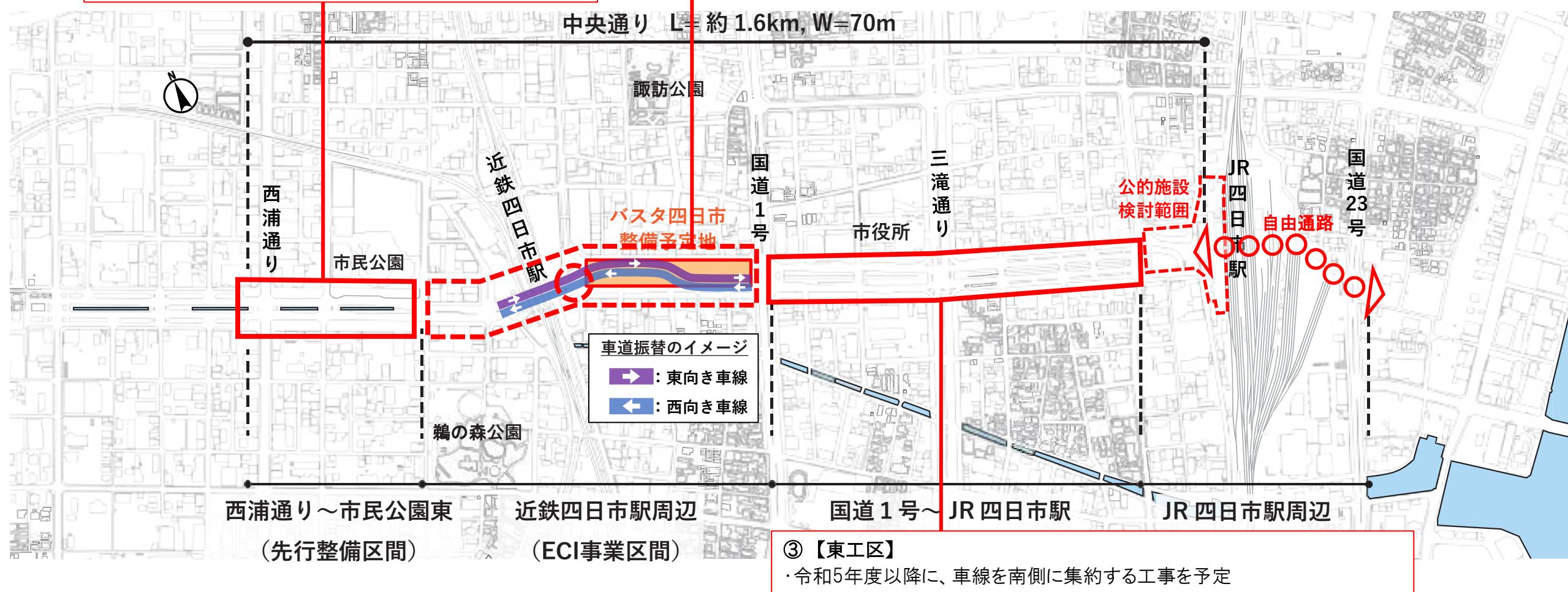
- ・歩行者空間を広げるため、車道と歩道間に設置する街渠の工事を進めた
- ・現在、車道舗装の改築を進めている

①-2 【西2期工事】

- ・令和4年度に、道路照明やベンチ等を含む歩道部等を施工する工事を発注予定
- ・令和5年度には、先行整備区間を完成する見込み

② 【ECI事業区間 車道振替仮設工事】

- ・現在、工事支障物件(上下水道、NTT、中部電力、東邦ガス等)の移設工事を実施中
- ・ECI事業区間の工事に必要となる作業ヤードを確保するために、令和4年度から、樹木の移植や車道の振替工事を一部前倒して実施予定
- ・車道振替後、国直轄のバスタ整備と調整しながら、円形デッキ関連工事に着手予定



7-2. 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		設計												工事										
		先行整備区間 (西1期) 工事着手														近鉄四日市駅東 樹木移植工事着手			先行整備区間(西2期) ECI区間(車道振替工事) 国1~JR区間(東1期) 工事着手					
													R5.3.28 (予定)											
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															
バスタデザイン 検討ワークショップ									第1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	第20回	第21回	第22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年度 第1回			令和4年度 第2回		令和4年度 第3回												
四日市市 都市再生協議会					令和4年度 第1回						令和4年度 第2回		令和4年度 第3回											

リニア開通（東京・名古屋間）

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第8回検討部会資料

令和4年11月7日

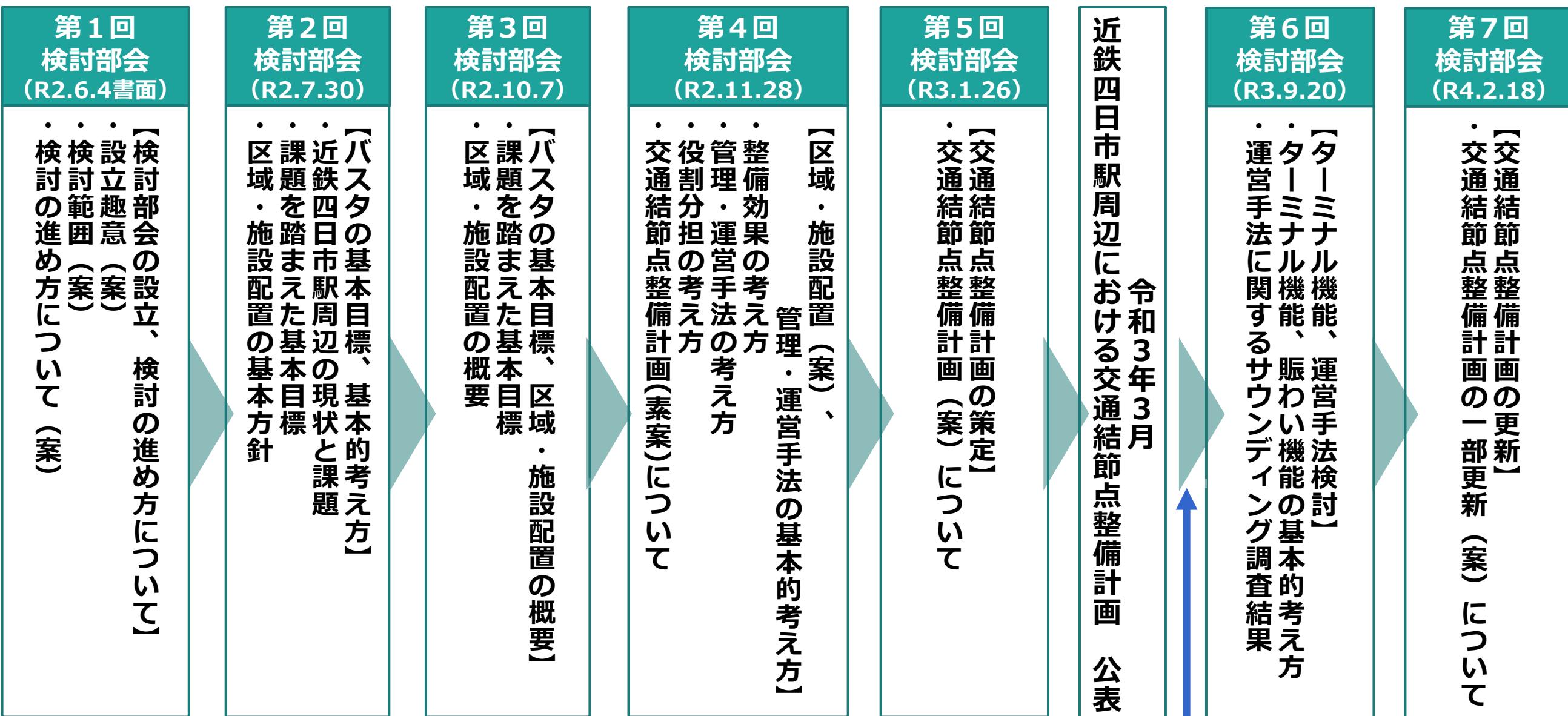
目次

1. これまでの経緯	02	3. 事業スキーム選定	15
(1) バスタ検討部会の検討経緯	02	(1) 前回のふりかえり	15
(2) 四日市バスタの基本目標	03	(2) 事業方式の比較検討	16
(3) 四日市バスタの施設配置方針	04	(3) 事業形態の検討	19
(4) 管理・運営手法の考え方	07		
2. ターミナル施設形態検討	08	4. 各機能の役割分担検討	21
(1) 施設配置検討方針	08	(1) 役割分担の基本的考え方(案)	21
(2) 新旧対照表	10		
(3) 建物配置	11	5. 事業者公募に向けた手順	22
(4) 交通機能(ターミナル基本機能)、 公益・利便機能の配置	12		
(5) 緑化・広場検討	14	6. 今後の進め方について	23

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。
- ◆ 第6回以降、整備計画に基づきターミナル機能や施設形態、運営手法等について具体化の検討を推進。



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。
- ◆四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】

- ①中心市街地の活性化 ②交通結節機能強化 ③都市機能施設への回遊性向上 ④バリアフリー環境の整備 ⑤都心居住の促進

バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

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

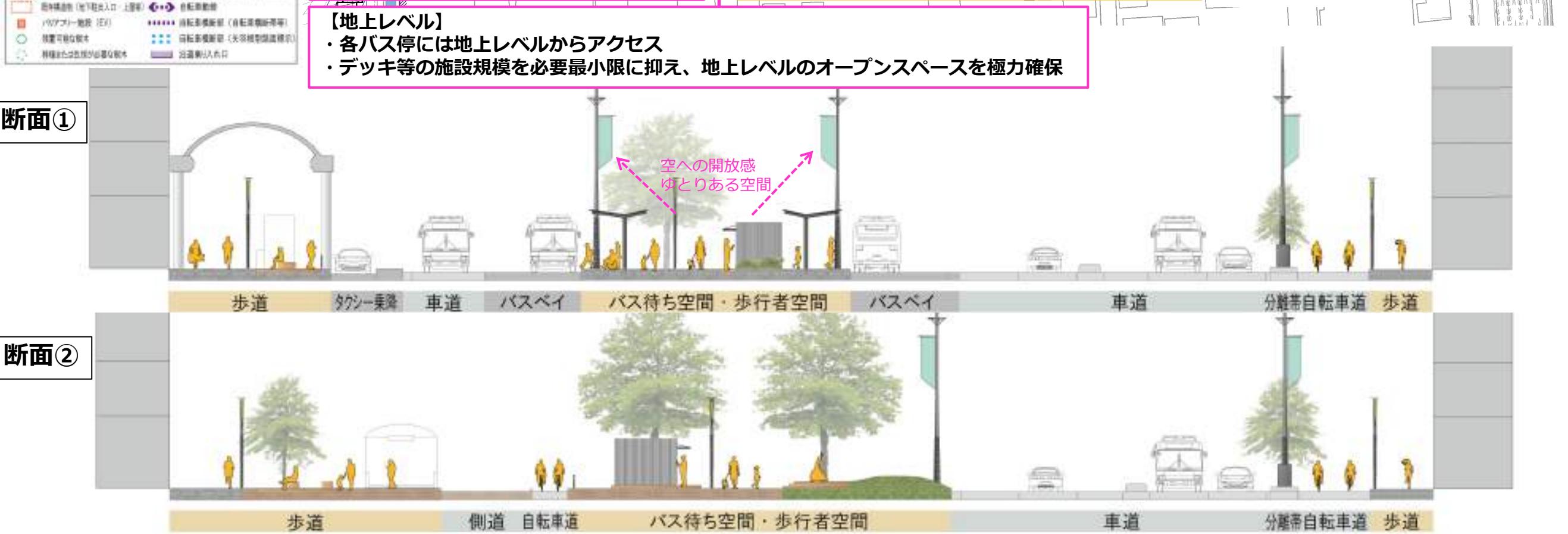
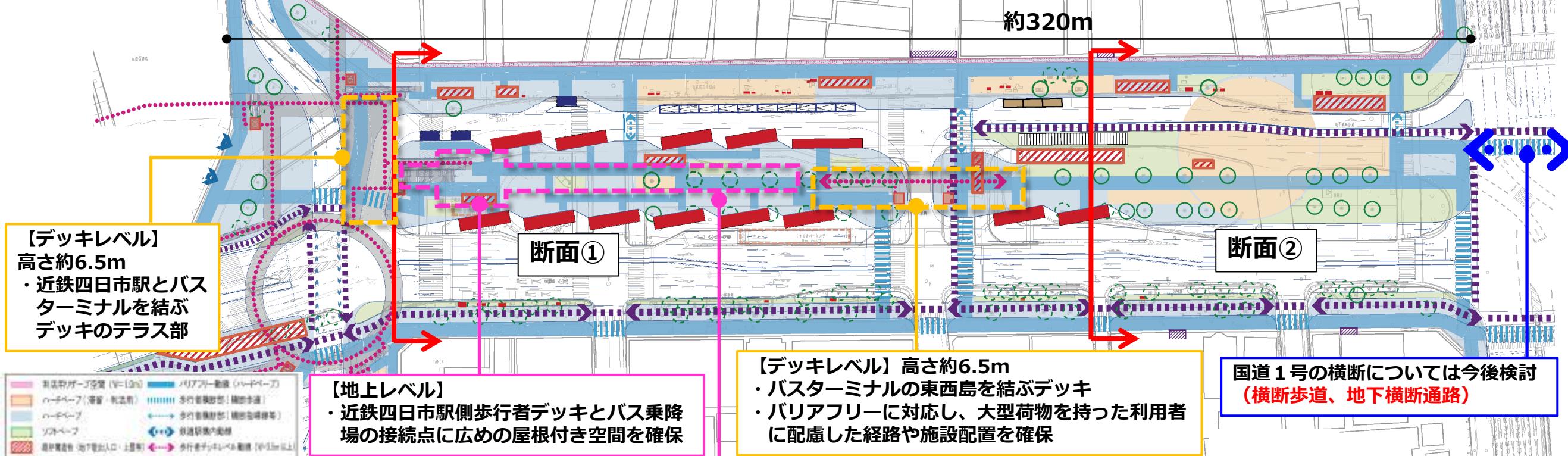
並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

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

(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

1) バスターミナル周辺のアクセス動線計画



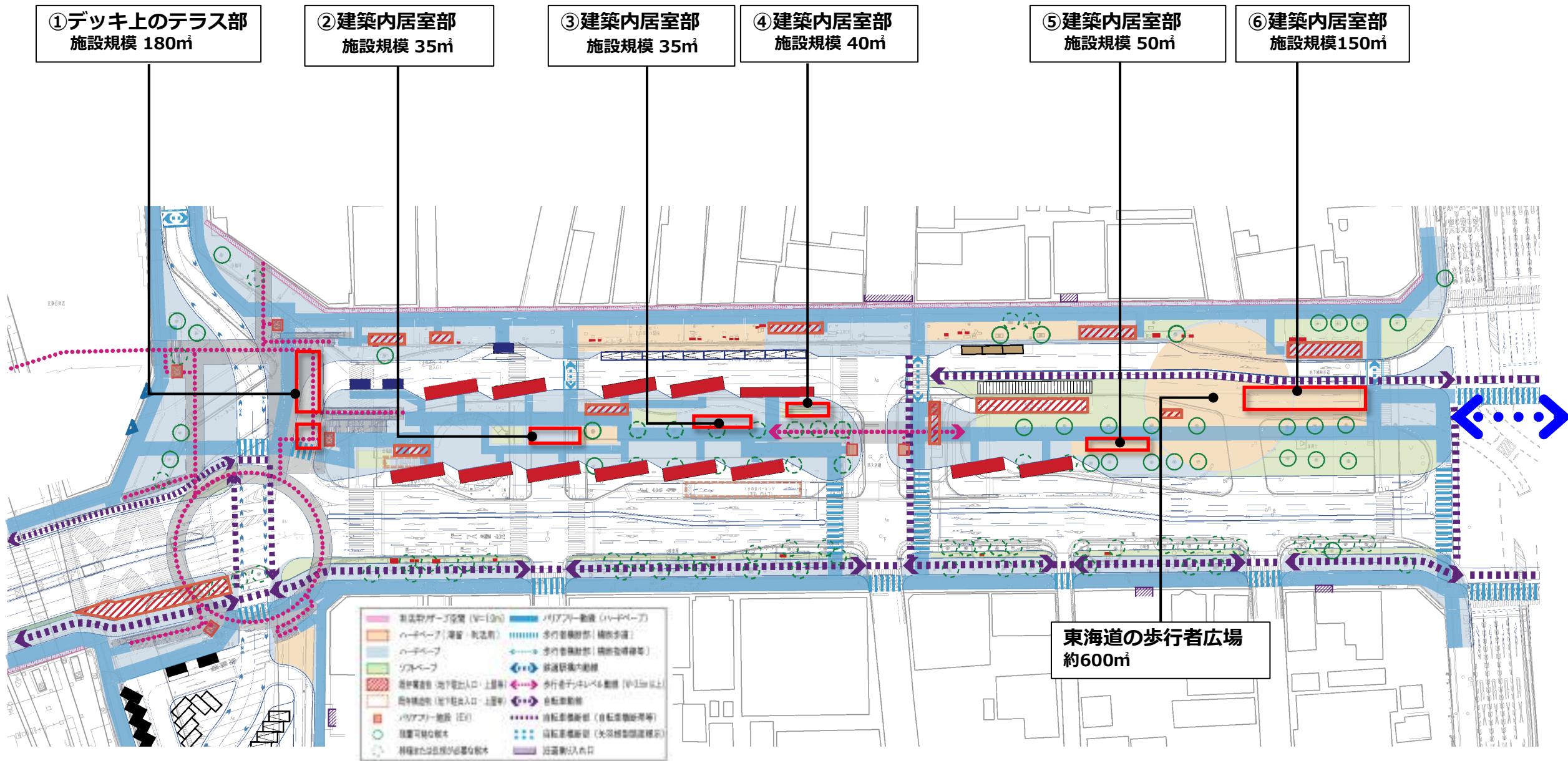
※平面図、断面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

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

2) 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。



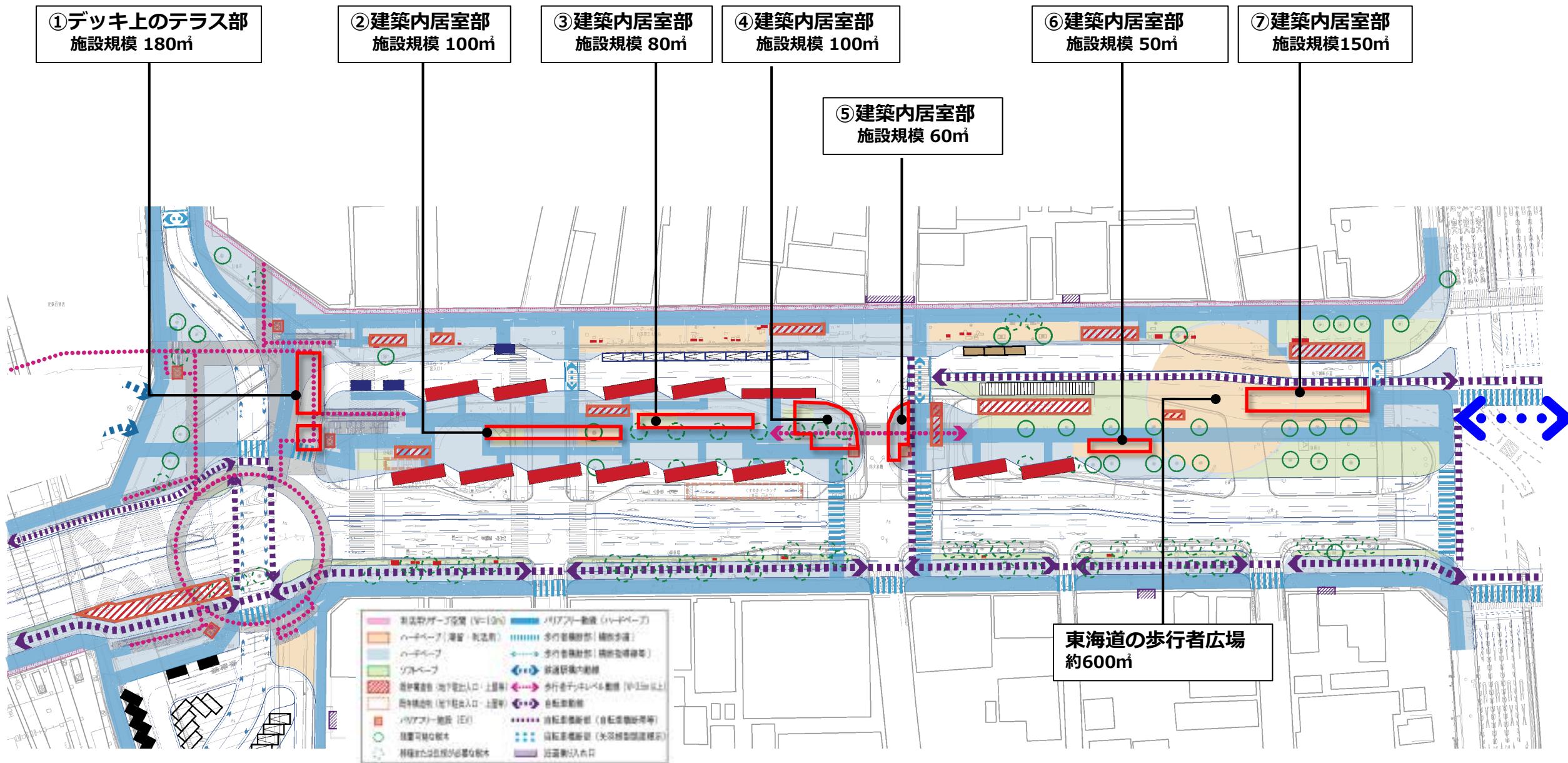
※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

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

3) 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、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

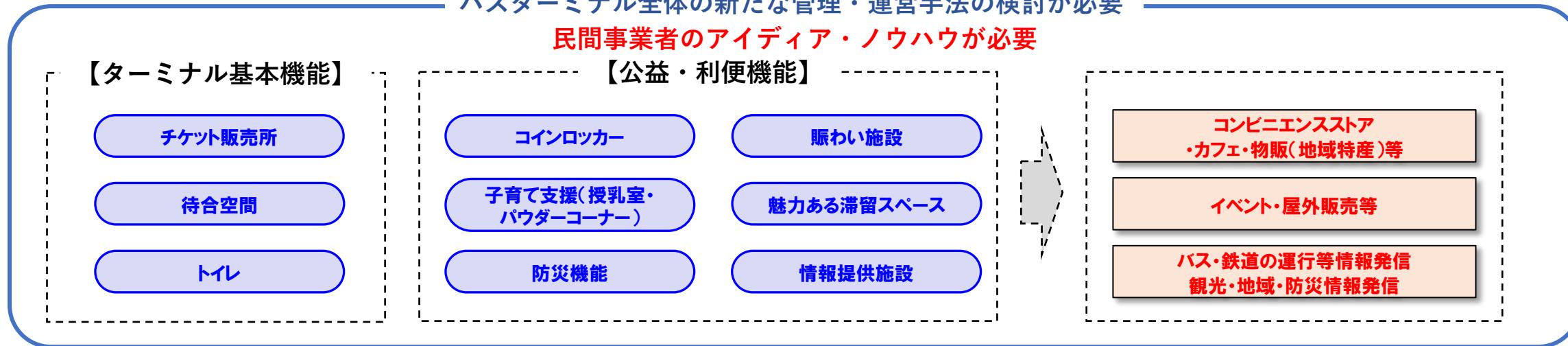
1. これまでの経緯

(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。

バスターミナル全体の新たな管理・運営手法の検討が必要

民間事業者のアイデア・ノウハウが必要



- ◆ 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
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

2. ターミナル施設形態検討

(1) 施設配置検討方針

1) 施設最大案の選択

◆ 下記の理由から施設最大案を選定した。

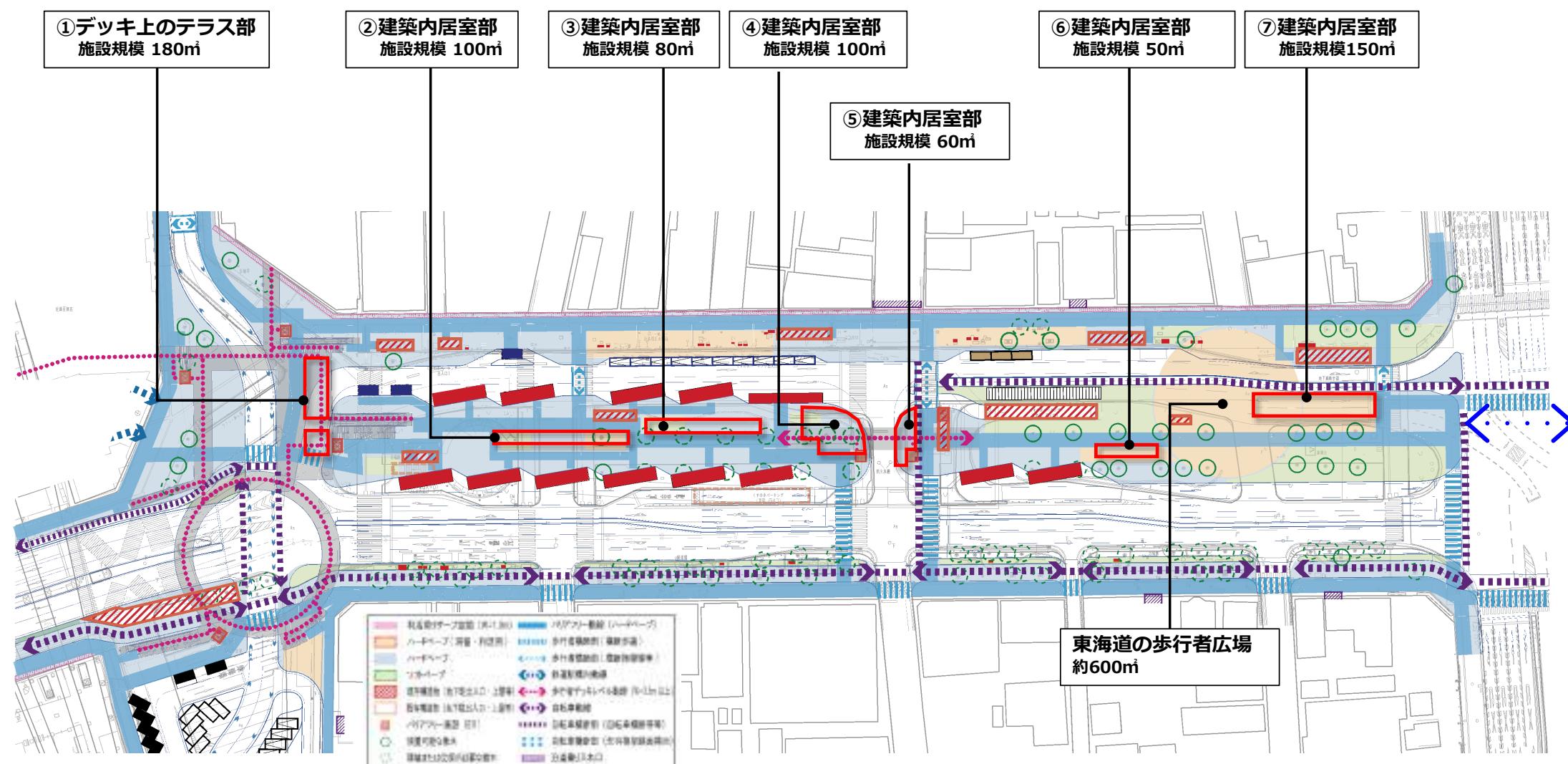
施設最大案選定理由

○バスターミナルの将来における持続的な運営を目指すうえで、一定の収益を確保する必要がある。

○ただし、バスの発着料に伴う収益が少ないことが想定されることから、ターミナル内において、可能な限り収益性を確保することが望ましい。

○民間商業事業者へのサウンディング調査結果からは、収益性の面からは大きい施設面積を確保しスケールメリットを生かした運営が望ましい意向を確認しており、さらに複数のサービス業種導入を目指すうえでは施設最大案を選定し、施設配置検討を進める。

○ただし、施設最大案に基づいて施設配置を検討する際、ターミナル内外の景観を阻害しないよう配慮する必要がある。



※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

図 施設最大案

2. ターミナル施設形態検討

(1) 施設配置検討方針

2) 機能配置検討方針

- ◆ 機能配置は中央通り共通のデザイン方針を踏まえたうえ、下記の手順により検討を行った。
- ◆ 施設最大案を基に、建物配置（ターミナル内乗降場所、歩行者動線、待合空間（屋外））の位置関係を精査。
- ◆ 交通機能（ターミナル基本機能）を優先配置し、その上で余剰空間に公益・利便機能、緑化・広場を配置。

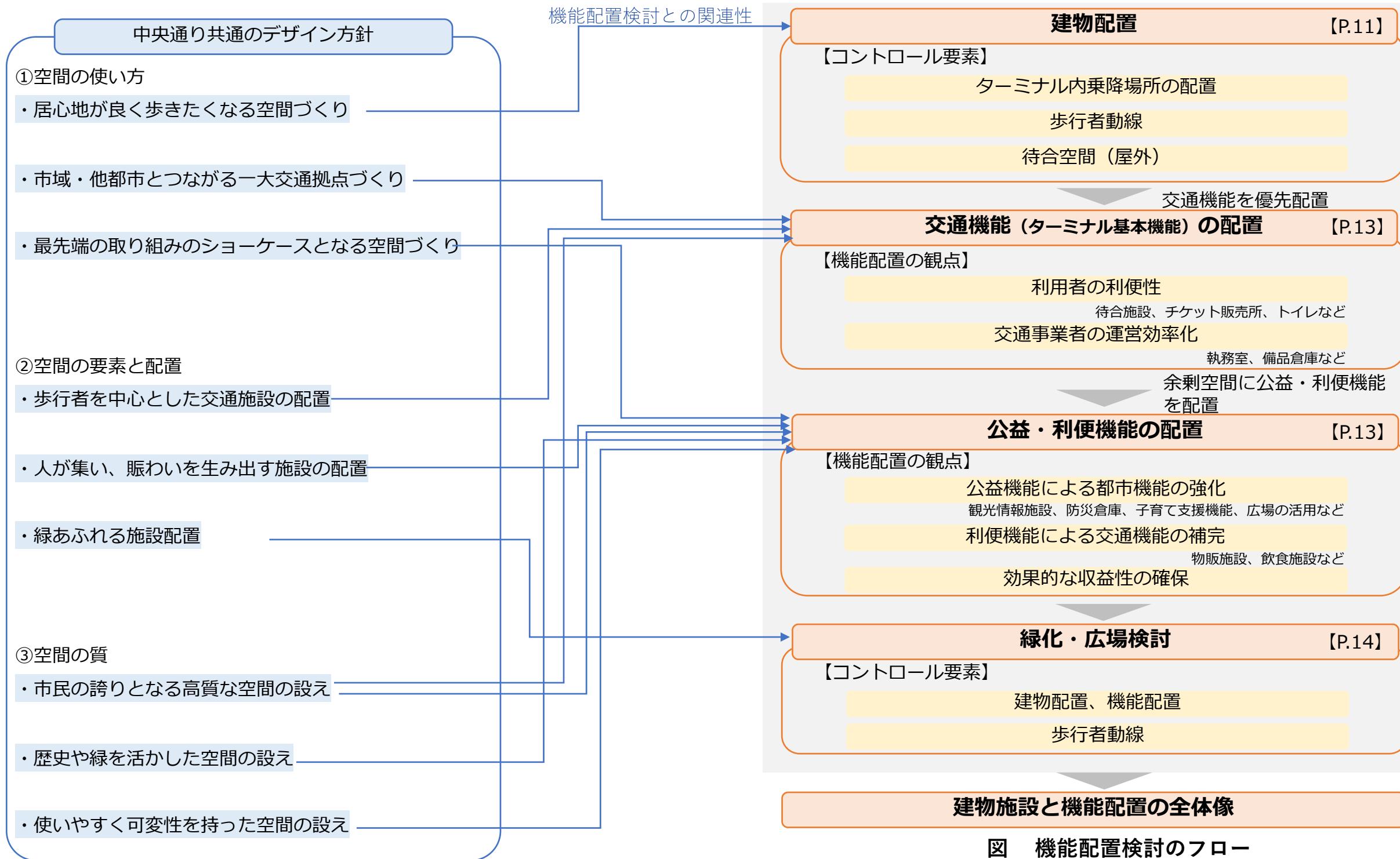


図 機能配置検討のフロー

2. ターミナル施設形態検討

(2)新旧対照表

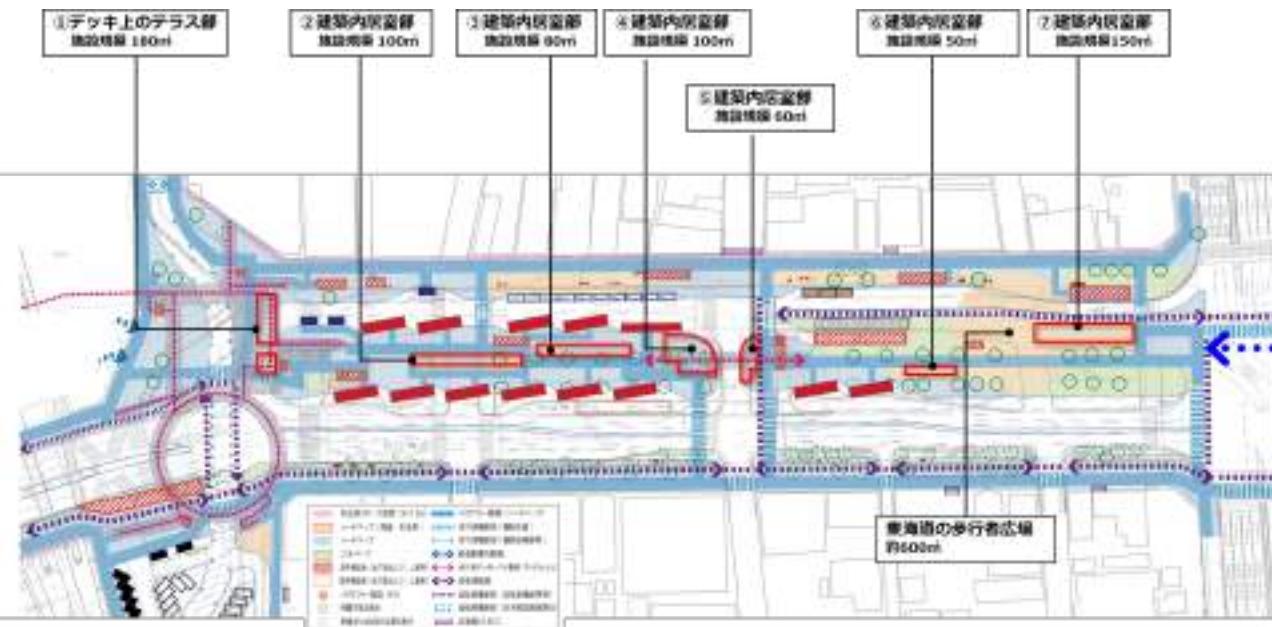
◆ これまでの「施設最大案」と建物配置、緑化・広場検討の更新箇所を示す。

表 新旧対照表

内容

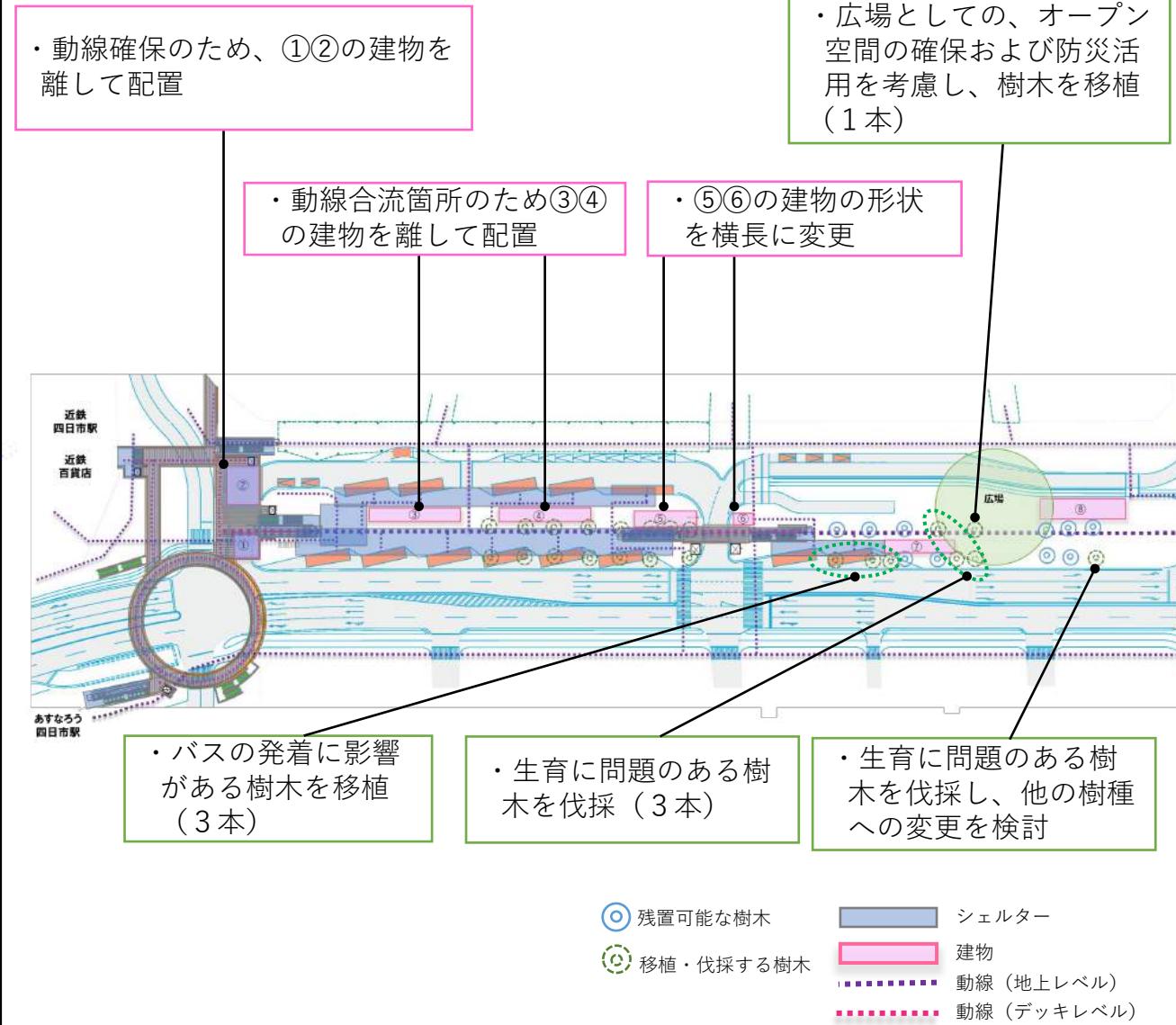
【旧】

これまでの「施設最大案」



【新】

建物配置、緑化・広場検討の更新点



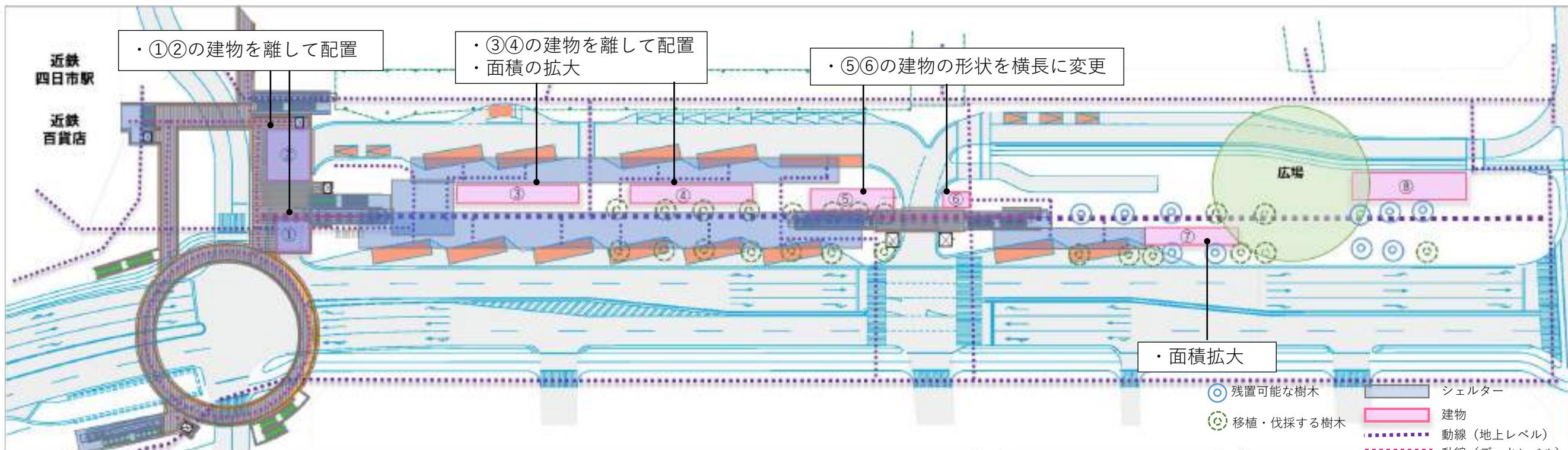
2. ターミナル施設形態検討

(3) 建物配置

- ◆ コントロール要素の他、中央通りの景観や、ターミナルを挟んだ南北の回遊性促進を考慮し、建物配置を検討した。
- ◆ 各建物を配置するうえでの基本目的、「施設最大案」からの配置・形状の変更点とそれらに伴う面積変更について、下記の表に示す。

表 建物配置の考え方

		建物番号							
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
建物配置の基本目的		・近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する。	・主たる交通機能が集約される西島平面部へのターミナル機能を確保する。	・西島平面部におけるターミナル機能を補完する。	・東島平面部における交通機能・広場機能を補完する。	・高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する。	・広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する。		
これまでの「施設最大案」との配置・形状の変更点		・駅から円形デッキやターミナル平面部との十分な動線確保のため、①②の離隔を取り、階段・エスカレーター付近の空間を確保する。	・商店街側からの動線が合流する箇所となるため、歩行者の通行を阻害しないよう、③④の建物の離隔をとった配置とする。 ・主たるターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。	・ターミナル内の西島・東島間の見通しの確保と、車両からの視認性確保の観点から、形状を横長にする。 ・⑥について歩行者動線の妨げにならないよう配慮する。	・高速バス利用者のためのターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。			—	
上記変更に伴う面積変更	「施設最大案」	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡
	今回変更	50㎡	130㎡	110㎡	110㎡	80㎡	20㎡	70㎡	150㎡



※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※建物の配置や寸法・面積は目安であり、機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整等により変更の可能性あり
 ※シェルターの形状・配置については、建物配置及び機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整などにより変更の可能性あり

2. ターミナル施設形態検討

（4）交通機能（ターミナル基本機能）、公益・利便機能の配置

- ◆ 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、今後の調整等により変更の可能性あり。

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	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	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



2. ターミナル施設形態検討

(4)交通機能(ターミナル基本機能)、公益・利便機能の配置

- ◆ 交通結節点であることを踏まえ、交通利用者の利便性を第一に考え、交通機能を優先的に配置し、余剰空間に公益・利便機能を配置する。

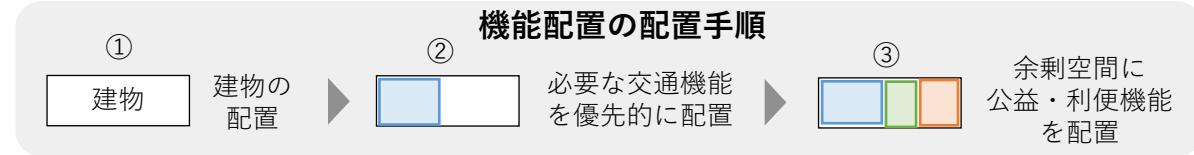
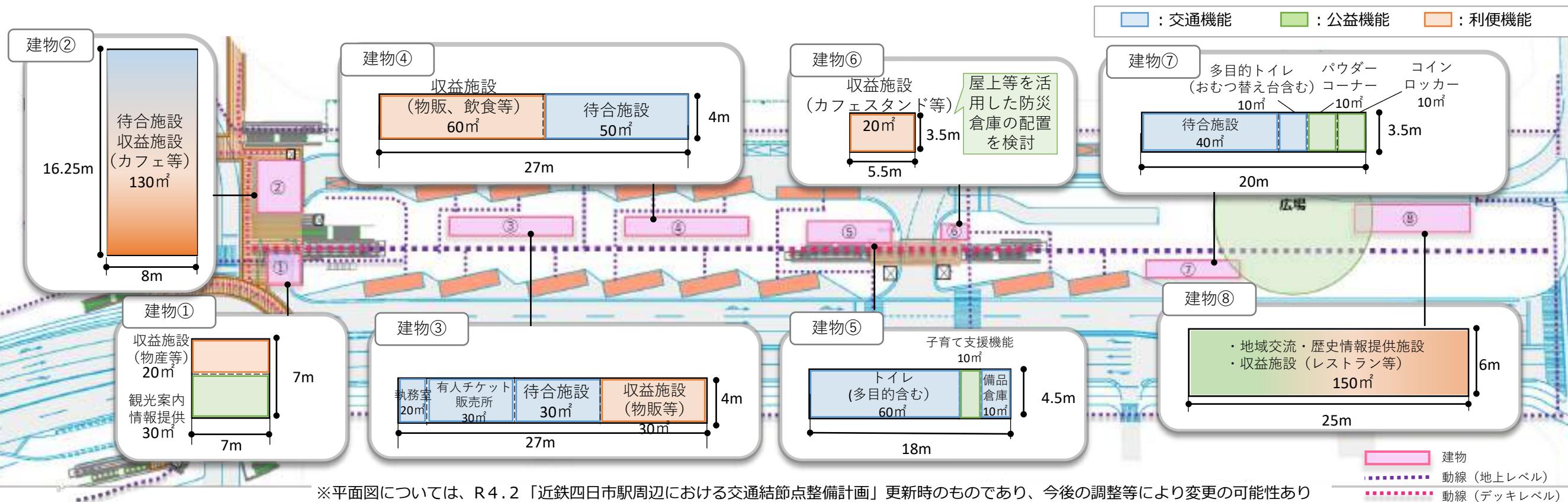


表 機能配置の考え方

	建物番号							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
交通機能 (ターミナル基本機能)	—	・バスターミナルへアクセスする玄関口となる立地特性から、シンボルとなり、かつ実用的な施設として、待合・情報提供機能を配置。	・主たる交通機能が集約される西島平面部の施設であるため、主に交通利用者の利便性を確保するための機能を配置。 ・併せてターミナルや交通事業の効率的な運営に必要なオペレーション機能を配置。【交通事業者意見】	—	・西島の端部である位置関係からトイレを配置（駅前には周辺施設の利用可能なトイレがあることを考慮）。 ・併せて備品倉庫を配置。	—	・高速バス乗場に近接し、主に高速バス利用者の利便性を確保するための機能を配置。【交通事業者意見】 ・併せて、利便性向上のため、多目的トイレを配置。	—
公益機能	・駅前の玄関口となる立地特性と、バスターミナル以外の利用者が想定されることから、公共性の高い空間利用として観光案内機能を配置	—	—	—	・利便性の向上のため、トイレと併設して子育て支援機能を配置。	・屋上等を活用した防災倉庫の配置を検討。（水害・高潮の影響回避のため屋上等の活用）	・高速バス利用者のニーズが多く考えられるコインロッカー及びパウダールームを待合施設に併設して配置。	・旧東海道や沿道と一体的な空間を形成する広場に隣接する位置関係から、地域交流や歴史情報提供などのコミュニケーション機会を創出する機能を配置。
利便機能 (収益施設)	・観光案内所と併設した場合であるため、地域の物産をアピールし地域振興につなげるため収益施設（物産等）を配置。	・歩行者が多く収益性が高い位置関係から、利便機能（収益施設）を併せて配置。 ・ただし、出店形態は高質な待合空間の形成に配慮。	・交通利用者が多く、待合施設と併設して利便機能（収益施設）を配置。【商業事業者意見】 ・③と④の利便施設（収益施設）は連続した賑わい空間の形成のため、隣接する位置に配置。	—	—	・高速バス利用者にサービスを提供する利便機能（収益施設）を配置。	—	・広場等と一体的に憩いの空間を形成する利便機能（収益施設）を併せて配置。



※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※建物の配置や寸法・面積は目安であり、機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整等により変更の可能性あり
 ※カッコで示す収益施設のサービス業種に関しては現状の想定のため、今後の事業者との協議・調整により変更の可能性あり

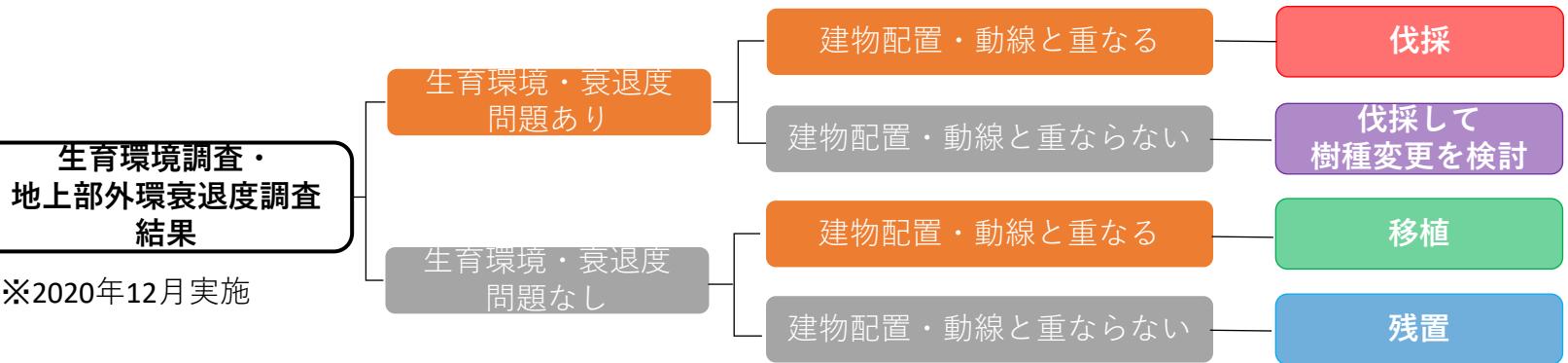
2. ターミナル施設形態検討

(5) 緑化・広場検討

- ◆ 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画において、西島はゲートエリア、東島はゲートエリアからガーデンエリアへの移行区間となっている。
- ◆ 今回検討を行った動線および建物配置と第12回デザインWGにおける樹木移植調査結果を考慮し、現存する樹木について残置の検討を行った。

緑化方針

- 西島については、交通結節点としての機能を優先し、現在の樹木については伐採および移植を行う。なお、施設緑化については別途検討を行う。
- 東島については、可能な限り樹木を残し、生育環境に問題がある樹木および動線・施設と重なるものについては、伐採および移植の検討を行う。

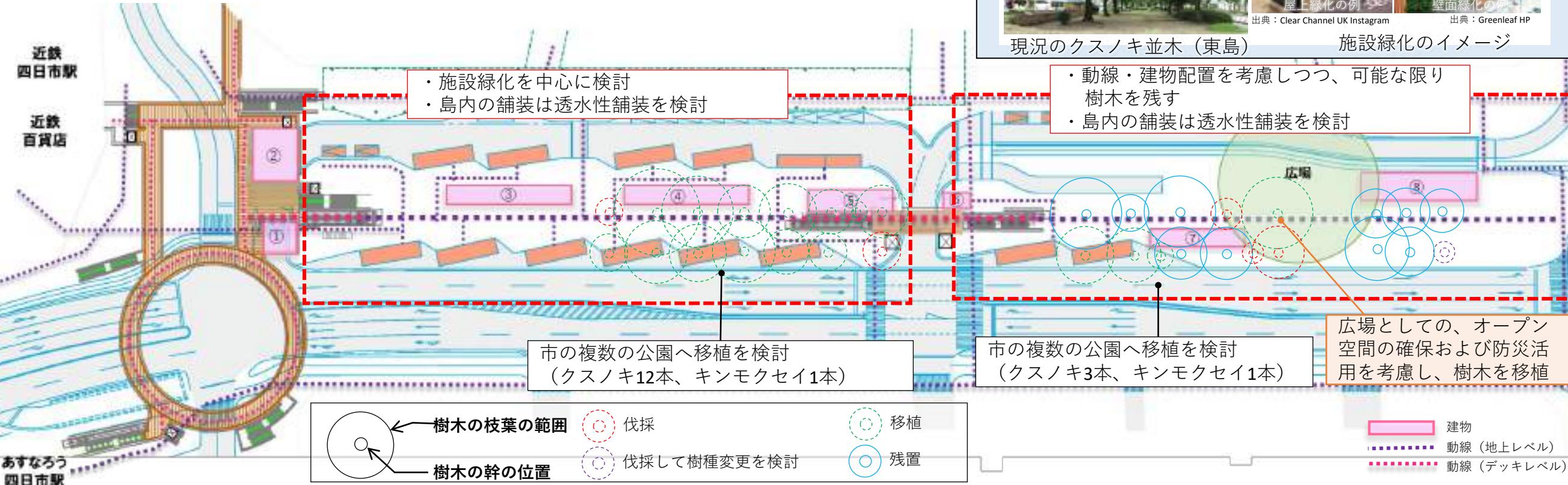


今後の課題

- 移植先・移植方法の検討が今後必要。
- 樹木の移植の際の準備期間についても考慮し、スケジュールの検討が必要。
- 現在東島のクスノキは低層まで枝葉が広がり、建物に近接する場合の干渉や、夜間のバスターミナルを安心して利用できる環境（防犯性）を考慮し、残置する樹木についても間引きや樹種変更、或いは低層の枝葉剪定等の検討が必要。
- 施設緑化についても今後検討が必要。



図 樹木の残置・移植・伐採検討フロー（第12回デザインWG資料をもとに作成）



※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※建物の配置や寸法・面積は目安であり、機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整等により変更の可能性あり
 ※樹木・緑化検討については、今後の関係者との協議・調整などにより変更の可能性あり

3. 事業スキーム選定

(1) 前回のふりかえり

1) 令和3年度の検討状況と令和4年度の対応

- ◆ 令和3年度はサウンディング調査を実施しながら、「事業内容」「事業方式」「事業範囲（役割）」について検討を行った。
- ◆ 令和3年度のサウンディング調査結果では、公共が基盤整備と施設所有をした上で、民間が維持管理・運営事業を行うC方式への関心度が高い状況であった。
- ◆ このため、令和4年度ではサウンディング調査でC方式に関心の高い民間事業者を中心に、事業費等に関する追加の調査を行いながら対応について検討した。

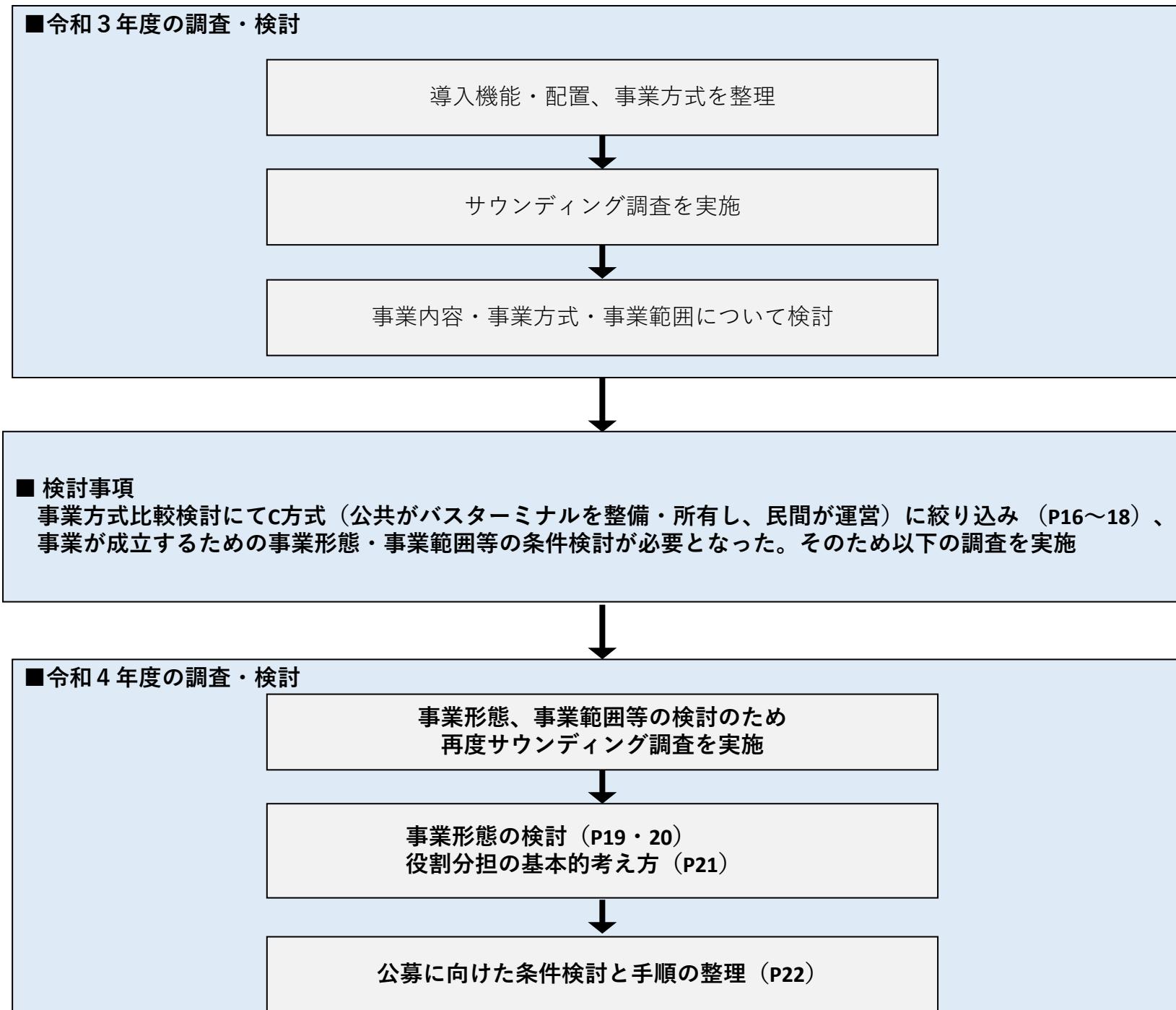


図 検討事項及び対応

3. 事業スキーム選定

(2) 事業方式の比較検討

1) 事業方式の整理

◆ 令和3年度のサウンディング型市場調査では、主にC方式への関心が高い状況であった。本検討では他の事業方式も含め内容を精査し、事業方式の絞り込みを行った。

	管理・運営のイメージ (案)		事業方式 (例)	方針・基盤整備	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)	
民間主体方式 A	<ul style="list-style-type: none"> 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・建設を含めた民生活導入	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)
民間部分主体方式 B	<ul style="list-style-type: none"> 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有を行い民間が賑わい施設の建物を整備・所有し、その収益で管理・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)
公民分担方式 C1	<ul style="list-style-type: none"> 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)
公民分担方式 C2	<ul style="list-style-type: none"> 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。 			コンセッション PFI (O)	公共	公共【従来型】	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)
公共主体方式 D	<ul style="list-style-type: none"> 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で活用。 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)
直営	<ul style="list-style-type: none"> 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・運営を含め全てを実施する。 		直営	公共	公共【従来型】	公共 (ターミナル+賑わい) ※	公共 (従来型)	公共 ※	

※公共、民間は今後検討

3. 事業スキーム選定

(2) 事業方式の比較検討

2) 事業方式の選定手順

- ◆ 第1段階では全ての事業方式に対し、利用者・民間・発注者の視点から、サービス向上・競争性の確保・財政負担軽減等の観点で事業方式を比較。
- ◆ 第2段階では第1段階で抽出された事業方式に対して、収入・支出状況から事業形態を比較。

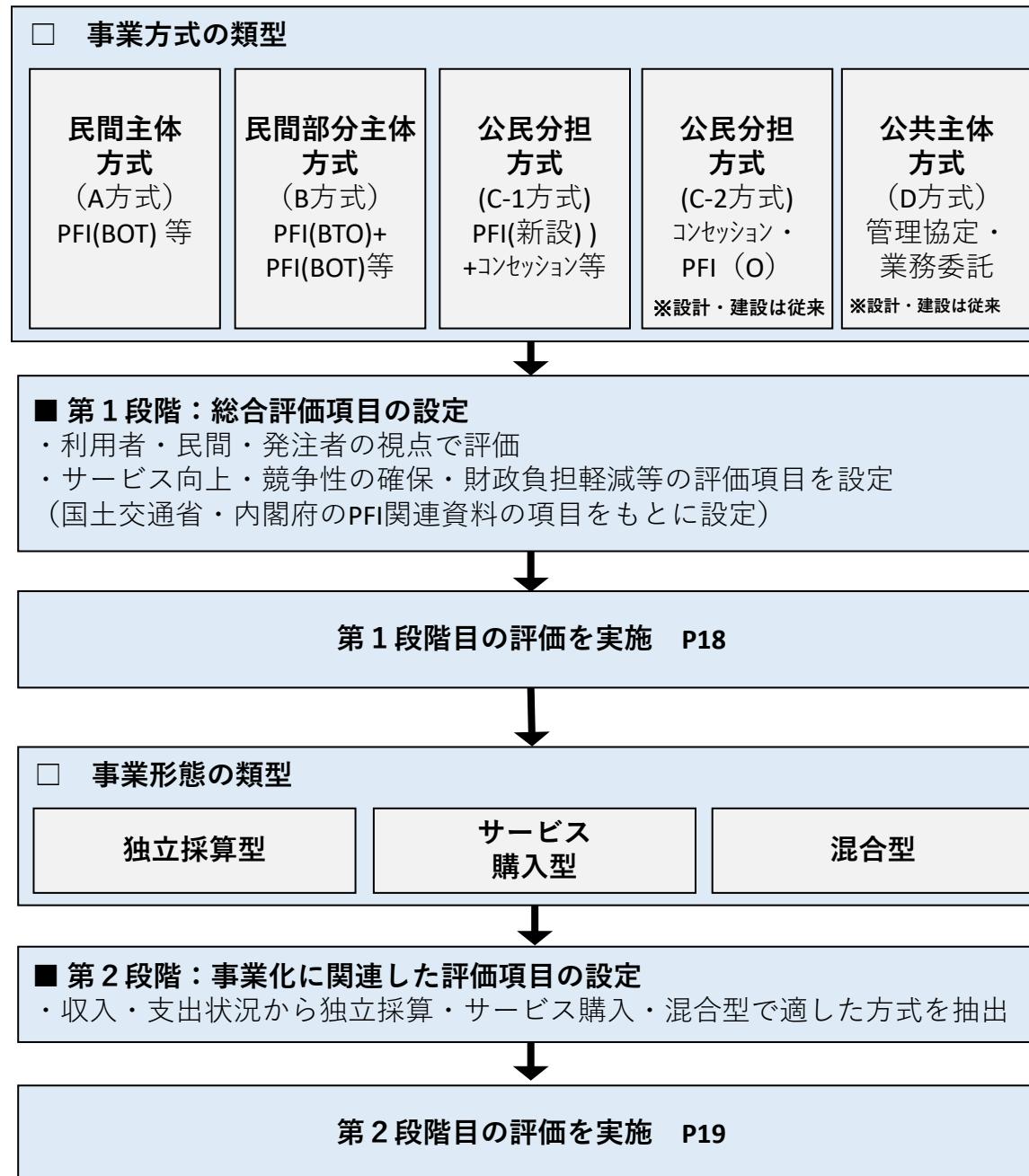


図 選定の流れ

3. 事業スキーム選定

3) 事業方式の評価 (第1段階)

◆ これまでのサウンディング調査から、建設事業のデザイン調整に関する懸念や収益性の低さに対する懸念、あるいは、民間では施設所有しない事業方式に関心があるなど、C-2が有望であるとの回答を得ている。

概要	民間主体:A	民間部分主体:B	公民分担 (建設有) : C-1		公民分担 (建設無) : C-2		公共主体:D	直営	
	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託		
ターミナルへの収益還元の可能性	△: 民間収益床を多く設定可だが税負担有り	△: 民間収益床を多く設定可だが税負担有り	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	×: 民間収益床は増やせない	×: 民間収益床は増やせない	
ターミナルの収支	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	△: コンセッション利用料収入と運営効率化で赤字(補填)が縮小	△: コンセッション利用料収入と運営効率化で赤字(補填)が縮小	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	×: コンセッション利用料収入・運営効率化が無い	×: コンセッション利用料収入・運営効率化が無い	
発注者(16点)	整備段階における市の事業全体との調整	×: 建設時に民間含む	×: 建設時に民間含む	×: 建設時に民間含む	×: 建設時に民間含む	○: 建設時に公共限定	○: 建設時に公共限定	○: 建設時に公共限定	○: 建設時に公共限定
一括発注でスケジュール効率化	○: 建設から一括	○: 建設から一括	○: 建設から一括	○: 建設から一括	△: 運営から一括	△: 運営から一括	△: 運営から一括	×: 分離発注	
道路内建築許可	△: 許可の可否が不明確	△: 許可の可否が不明確	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	
地域のデザイン方針への対応方法の確保	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	
交通機能の確保(必要な交通機能を発注者が主導的に確保しやすいか)	×: 民間が施設所有	×: 民間が施設所有	△: 公共の施設所有だが予め整備を主導できない	△: 公共の施設所有だが予め整備を主導できない	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	
管理運営段階における市の事業全体との調整	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	×: 協定・契約見直し	△: 行政間協議で対応	
概要	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	直営	
民間(16点)	複数者の関心(5者以上○、3者以上△)	△: 3者以上	○: 5者以上	△: 3者以上	○: 5者以上	○: 5者以上	○: 5者以上	×: 3者未満	-
交通事業者の参加のしやすさ	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	○: 参加しやすい	○: 参加しやすい	×: 関心なし	-	
代表企業の有無	○: 有	×: 無	×: 無	○: 有	○: 有	×: 無	×: 無	-	
バス利用料金収入の有無	×: 無	×: 無	×: 無	○: 有	○: 有	×: 無	×: 無	×: 無	
概要	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	直営	
利用者(16点)	整備段階における民間の創意工夫	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	×: 仕様発注	×: 仕様発注
民間運営事業者の整備への関与によるより良いサービス提供	○: 設計・建設含む方式のため可	○: 設計・建設含む方式のため可	○: 設計・建設含む方式のため可	○: 設計・建設含む方式のため可	△: 関与する方法はあるが実績が少ない	△: 関与する方法はあるが実績が少ない	×: 建設含まず不可	-	
管理運営段階における民間の創意工夫	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	×: 仕様発注	×: 仕様発注	
長期的な安定的運営	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	×: 契約更新必要	○: 公共が長期運営	
評価	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	直営	
発注者 : ○=2点、△=1点、×=0点	28点	26点	26点	37点	43点	34点	9点	—	
民間・利用者 : ○=4点、△=2点、×=0点	○=7 △=2 ×=6	○=7 △=2 ×=7	○=7 △=3 ×=5	○=10 △=3 ×=3	○=12 △=4 ×=0	○=10 △=3 ×=3	○=4 △=1 ×=11	—	

配点：発注者16点+民間16点+利用者16点 = 合計48点

公民分担(建設無) : C-2方式は、民間事業者の関心の高さ、関係者との円滑な調整、市のデザイン方針への柔軟な対応が可能であり、本事業に最適な手法として、導入可能性を引き続き調査検討する。

3. 事業スキーム選定

(3)事業形態の検討

1) 事業化に関連した評価 (第2段階)

① 業務区分の調査・検討

- ◆ 今年度は、コンセッションにおける行政と民間の費用負担検討を行うため、費用や人員配置、賃料に関連した詳細調査を実施した。

A: 運営費・維持管理費の精度向上

- C2方式 (コンセッション・混合型) の実施にあたり、精度の高い運営費・維持管理費を把握し、官民の費用分担等を検討する。

【調査対象者】

- 令和3年度に参画意向ありと回答した事業者のうち、C2方式 (コンセッション・混合型) に関連する「交通事業者」「建物維持管理事業者」「商業事業者」の事業者を抽出し、再度アンケート・ヒアリングの実施。(回答数: 6件)
- 上記を補足する他都市のターミナル運営事業者 (回答数: 5件)

【調査項目】

分野	主な調査項目
交通事業者	○運営費 <ul style="list-style-type: none"> • スタッフ・警備員人数・配置場所及びその考え方 • 単価設定に対する考え方 • 運営に必要な機器に対する費用や考え方 等
建物維持管理事業者	○維持管理費 建物保守管理、建物設備等保守管理 (昇降機込) 道路保守管理、外構等維持管理、環境衛生・清掃 保安警備、修繕、保守管理)
商業事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 運営・開業費用や追加工事の考え方 • 想定されるテナントの賃料 等

B: 収入に関する精度向上

- 不動産鑑定士により予定建物のテナント賃料収入の目安の調査・検討を実施。

【調査項目】

- 周辺の地代やテナント賃料を考慮し、想定される建物賃料
- 計画地内の建物配置場所による建物賃料の違い 等

② コンセッション (混合型) の選定

- ◆ 一般的に公共施設は事業形態として「独立採算型」「サービス購入型」「混合型」に類型される。
- ◆ 最も有効な方針として、コンセッション (混合型) について、今後、詳細を検討

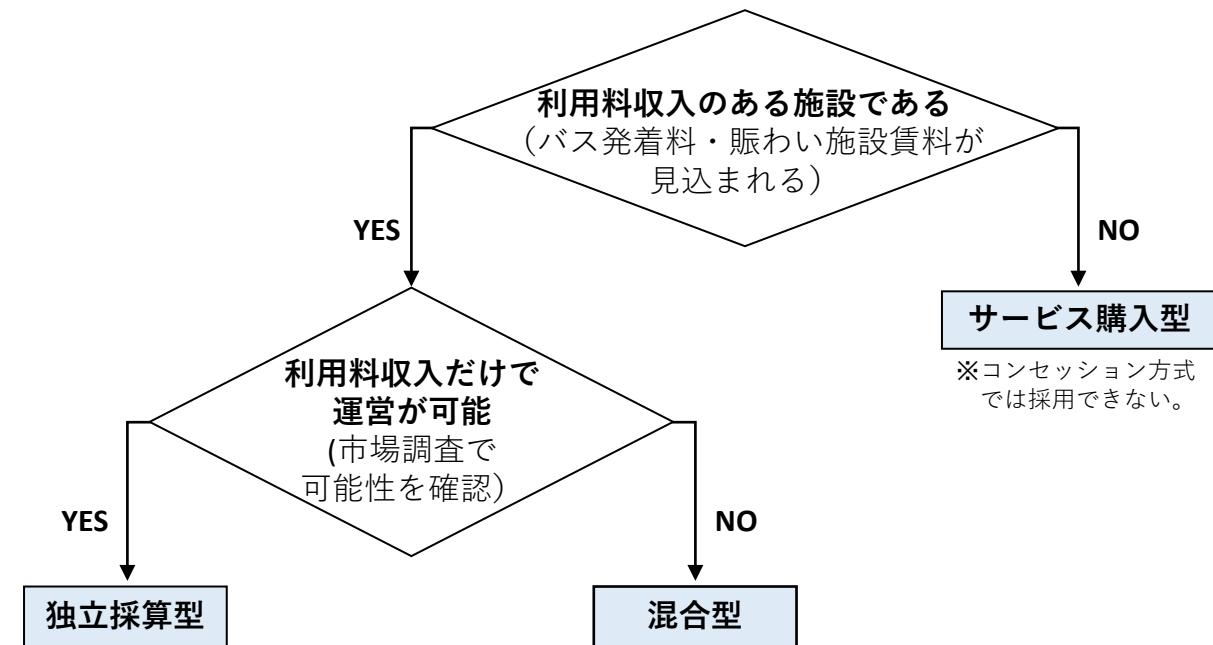


図 選定の流れ

※ 「コンセッションの詳細内容は今後調整」

3. 事業スキーム選定

(3) 事業形態の検討

1) 事業化に関連した評価 (第2段階)

③ 業務範囲

- ◆ 業務範囲については、バスターミナル運営・賑わい施設運営による収益性、清掃、保守・点検等の日常的な維持管理といった部分での行政支出を考慮し設定します。
- ◆ 今後、民間の収益性を踏まえ、コンセッションの事業範囲を検討します。

- ◆ 今後、令和4年度調査により把握した支出（運営費・維持管理費）及び収入（テナント賃料収入）をもとに収入・支出の条件を整理した上で、VFM算定を行い、事業形態の詳細を検討する。

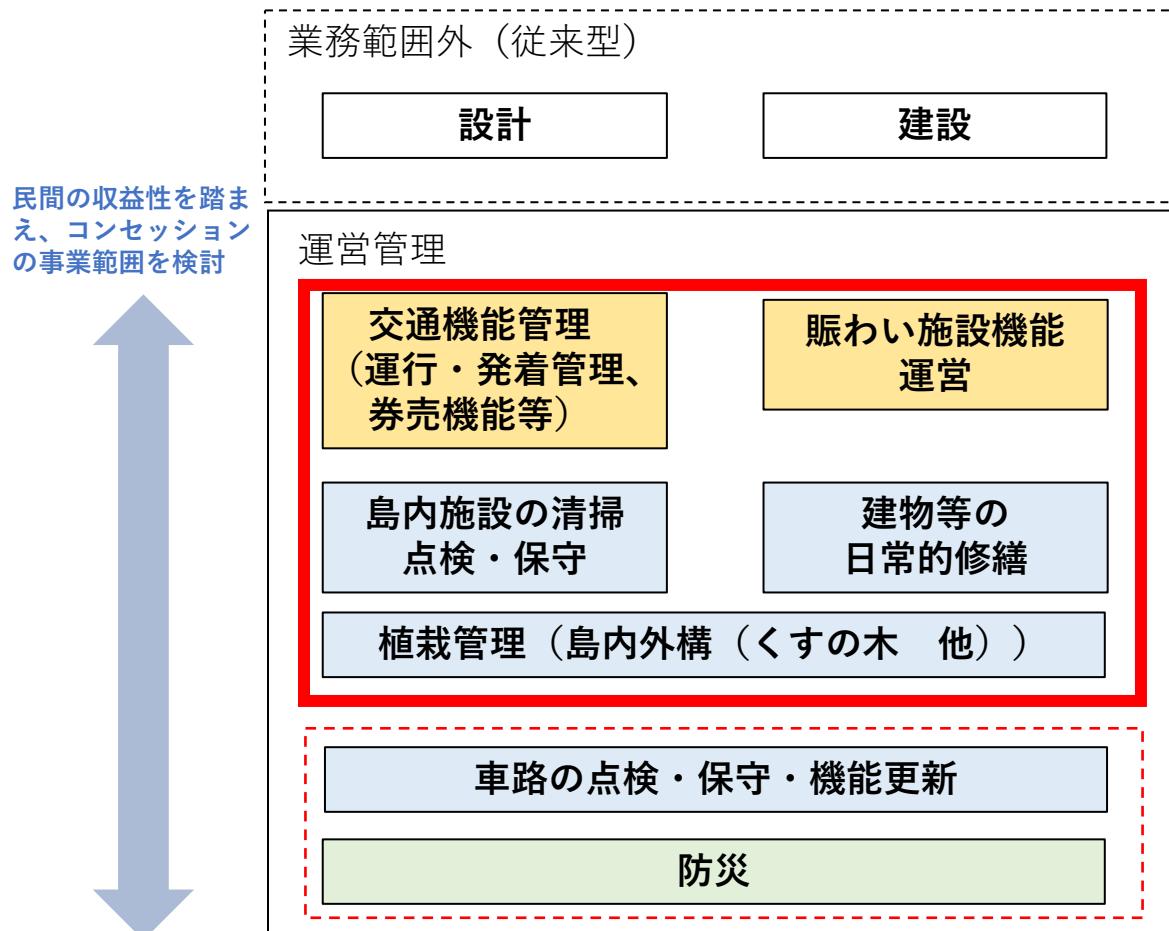


図 目標とする混合型の業務範囲（イメージ）

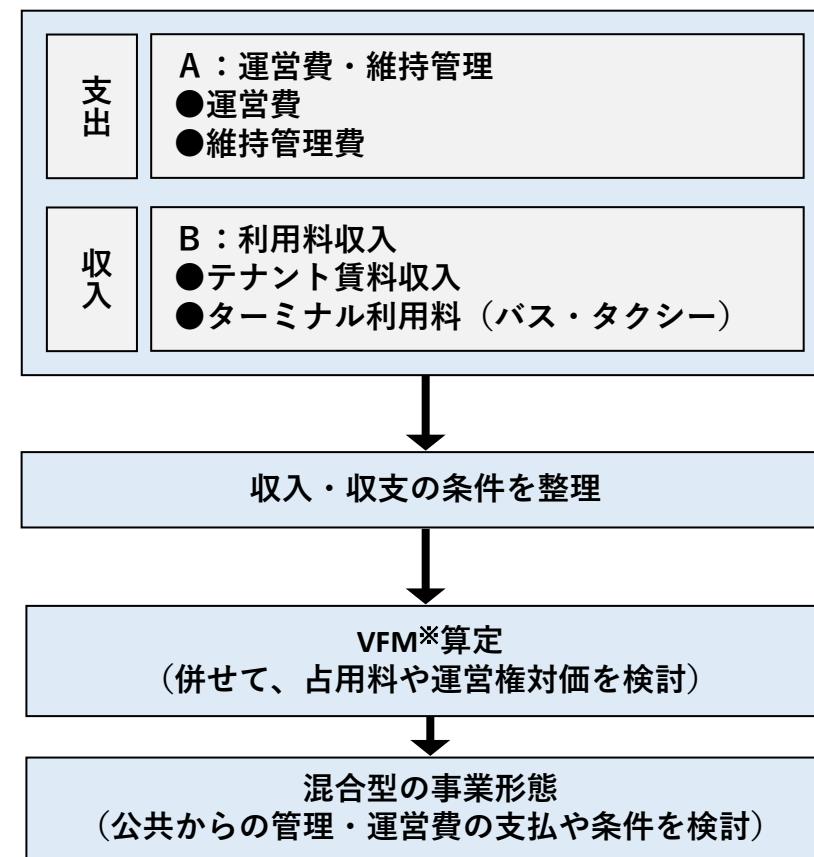


図 混合型事業形態検討の流れ

※支払い(Money)に対して最も価値の高いサービス(Value)を供給するという考え方のこと。従来の方式と比べてPFIの方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合

4. 各機能の役割分担検討

(1) 役割分担の基本的考え方(案)

- ◆ 整備：基盤施設や建物の躯体部分は行政による整備、内装及びその他機器・什器については運営事業者（民間）による整備を実施。
- ◆ 管理・運営：民間のノウハウを活用した効率的で質の高いサービスの提供や維持管理を目指し、運営事業者（民間）主体による管理運営、経常修繕を実施。
- ◆ 修繕：今後、協議により役割分担を定める。

事業区分		基本的考え方(案)
●整備（設計・建設）	工事区分	<p>基盤施設：ターミナルの基礎となる基盤施設（デッキ・車路等）は行政による整備を実施する。 建物：下記、工事区分に応じた役割分担により整備を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物の躯体部分、共用施設に関わる部分など基盤となる施設整備は行政による整備を実施 ・その他機器・什器については運営事業者（民間）による整備を実施
		<p>A工事：行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物の主に躯体等の基本的施設整備部分 ・基本的施設整備として行政負担で行政が施工する工事 <p>B工事：行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的施設整備（A工事）に加え、必要に応じて運営事業者（民間）と協議の上、行政が行う工事 <p>C工事：運営事業者（民間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A・B工事以降の部分 ・運営事業者の負担で運営事業者が行う工事 <p>機器・什器の持ち込み：民間 ・運営事業者の負担で行う</p>
●管理運営		民間のノウハウを活用した効率的で質の高いサービスの提供を目指し、運営事業者（民間）主体によるバスターミナル運営・賑わい施設運営を実施する。
●修繕	経常修繕	管理運営同様、民間のノウハウを活用した効率的な維持管理を目指し、運営事業者（民間）主体による経常的な修繕を実施する。
	大規模修繕	今後、協議により役割分担を定める。

※賑わい施設は除く

5. 事業者公募に向けた手順

事業者公募に向けた手順と別組織の設立

- ◆ 第8回検討部会以降、更なる精度向上の後、公募条件や審査基準の詳細検討を行い、公募の手続きを進める。
- ◆ 公募の公平性・透明性の観点から、公募の手続きについては「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」ではなく、「有識者等委員会」を独立して設置し、検討を進めることとする。

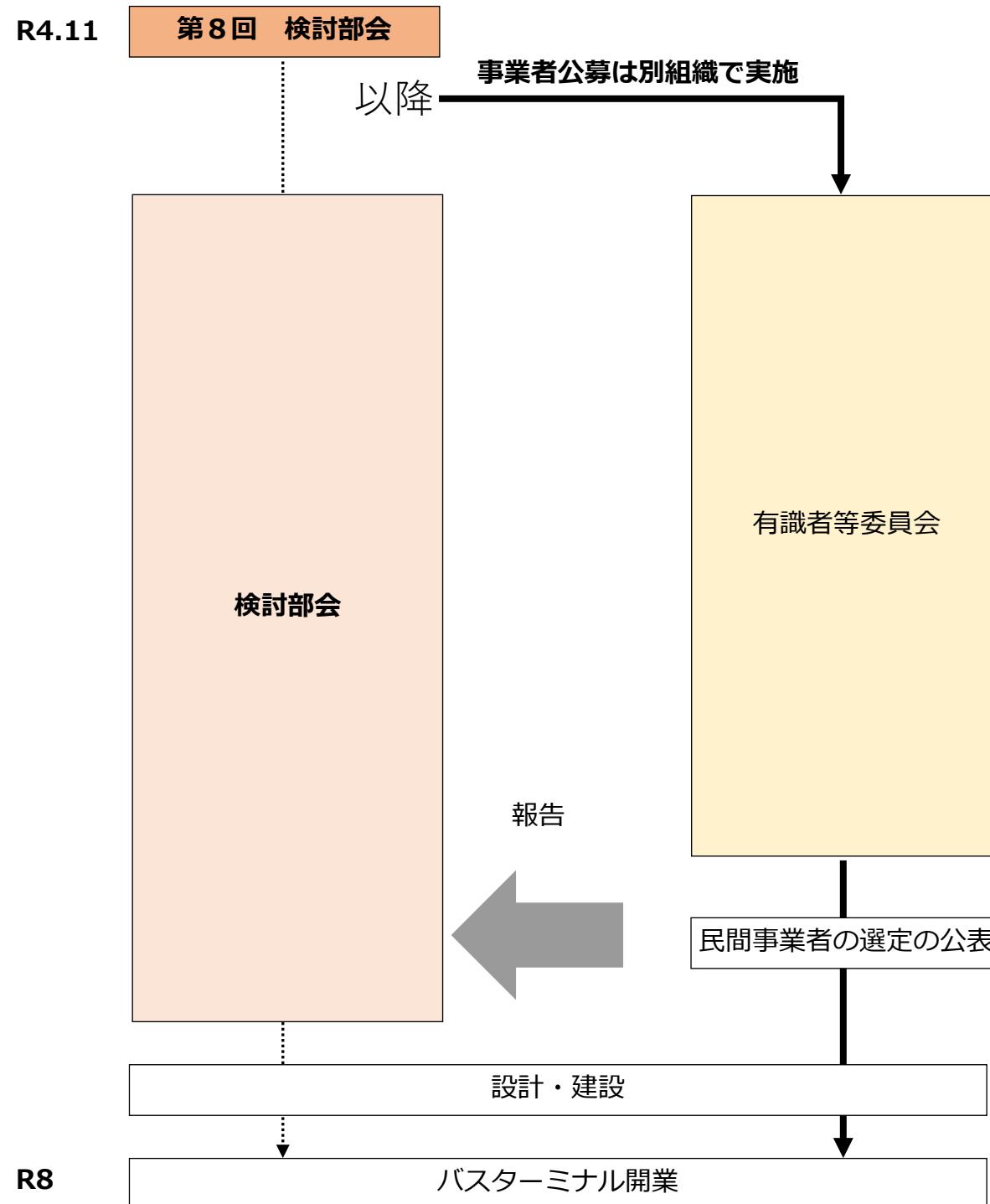
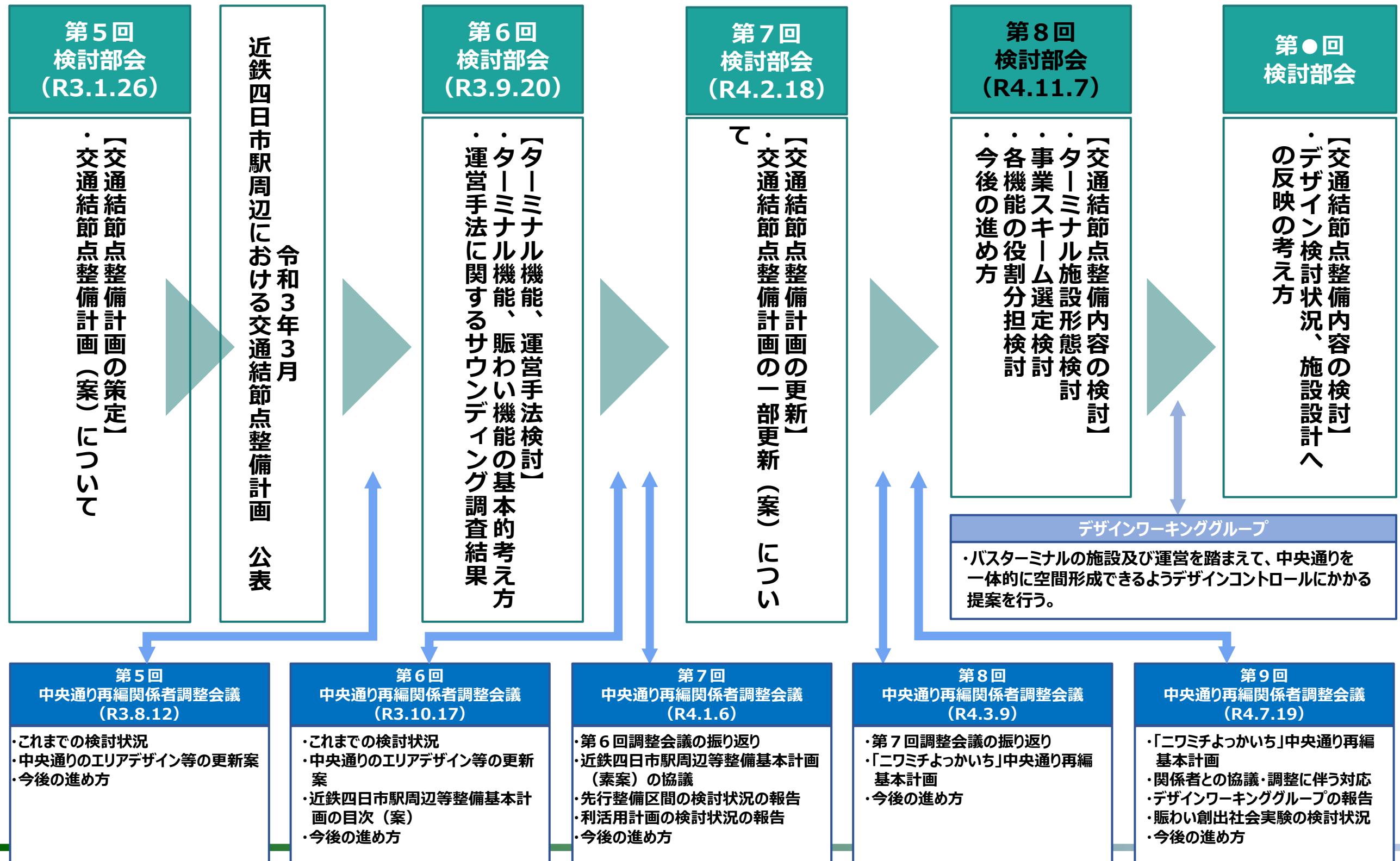


図 事業者公募に向けた流れ

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8回検討部会では、過年度までの議論を踏まえ、ターミナル施設形態・事業スキーム選定、各機能の役割分担などについて意見交換。
- ◆ 本日の意見及びデザインワーキンググループにおけるデザインコントロールにかかる提案等を踏まえ、デザイン選定に向けて検討を進める。



赤字；今回提示する修正箇所（案）

青字；次回までに修正予定箇所（案）
（第11回中央通り再編関係者調整会議まで）

中央通り再編基本計画 とりまとめの方向性

令和4年12月

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(素案)

1. はじめに	3	2-3. 個別施設のデザイン方針	35
1-1. 基本計画策定の経緯と目的	4	2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方	35
1-1-1. 基本計画策定の経緯	4	2-3-2. 災害時の使われ方	37
1-1-2. 基本計画の目的	5	2-3-3. 個別施設のレイアウト	42
1-1-3. 第2期中間とりまとめの位置づけ		2-3-4. 個別施設の設えの考え方	48
1-2. 四日市中央通りの現状と課題	6	3. 交通結節点のデザイン	51
1-3. 基本計画の位置づけ	7	(バスターミナルの整備に係る事項)	
1-4. 基本計画の対象範囲	8	3-1. 基本目標	52
1-5. 基本計画のコンセプト	9	3-2. 施設配置方針	53
1-6. 中央通りの整備方針	10	3-3. 必要機能	54
1-6-1. 中央通りの空間構成	10	3-4. 動線計画	57
1-6-2. エリア区分	11	3-5. 機能配置「施設最大案」	58
2. 中央通りのデザイン	12	4. 将来イメージ	59
2-1. 共通のデザイン方針	13	5. 今後の進め方	71
2-1-1. 空間の使い方	14	5-1. 基本計画の事業区分	72
2-1-2. 空間の要素と配置	15	5-2. 事業スケジュール	73
2-1-3. 空間の質	16	5-3. 利活用、維持管理・運営の考え方	74
2-2. エリアごとのデザイン方針	17	----- (参考資料) -----	
2-2-1. 中央通りの空間テーマ	18	参考1. 検討体制	78
2-2-2. 導入機能	19	参考2. 検討経緯	79
2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定	20		
2-2-4. 歩行者中心の空間形成	23		
2-2-5. 交通施設配置	27		
2-2-6. グリーンインフラの整備	28		
2-2-7. 景観づくりの考え方	30		

1. はじめに

1-1-1. 基本計画策定の経緯

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ます。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、リニア中央新幹線の東京一名古屋間の開通により、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ます。そこで、四日市市では、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市として、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、関係者等とともに平成30年度に「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」（以下、「基本構想」）を策定しました。「基本構想」では、「賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上」、「まちづくりと連動した交通機能の配置」、「中央通りを活用した空間の魅力向上」といった基本的な3つの方向性を掲げました。

「基本構想」の策定後には、「四日市市総合計画」（令和元年12月）、「四日市市立地適正化計画」（令和2年3月）が策定され、新しい生活様式や防災・減災、国土強靭化、SDGs、まちづくりDXなど、社会情勢に大きな変化がありました。このような中、四日市市では、具体の整備に向けて基本構想や社会情勢の変化などを踏まえつつ、関係者とともに基本計画の策定を進めています。令和3年3月には、本計画範囲内に位置する交通結節点（バスターミナル）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、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ました。

この基本計画は、「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」「デザインワーキング」や「市民ワークショップ」等多くの関係者の議論を踏まえとりまとめています。これを着実に実施していくことで、四日市のまちなかが市民にとって誇りになり、来街者にとって訪れて楽しい場所となることを目指します。



四日市の茶畑



緑豊かな中央通り



臨海部の産業集積

1-1-2. 基本計画の目的

この基本計画では、4つの目標を設定しました。まず、基本構想で示した基本的な3つの方向性をブラッシュアップし、①「まちなかの回遊性向上による賑わいの展開」、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」、③「広域連携強化による交流人口の増加」を目標に設定し、社会状況の変化を踏まえ、新しい様式に対応するゆとりあるオープンスペースの創出や次世代モビリティ等のスマート技術への対応といった視点を追加しました。さらに新しい視点として、災害に対して強くしなやかに対応するために、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」を4つめの目標として設定しました。

これらの4つの目標を達成するために、基本計画では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。中央通りはこれまで車中心であった車道を大きく再編し、ゆとりある歩行者空間を創出していきます。加えて、歩行者との安全な分離を図るため、連続的な自転車道を整備します。さらに、市民や来街者が「歩いて楽しく」感じることができるよう、クスノキ並木の緑の良好な景観などを活かした高質で魅力ある空間づくりを行っていきます。近鉄四日市駅周辺やJR四日市駅周辺においては、交通結節点として効率的で快適な交通機能の配置にあわせて、「より美しく、より快適な、もてなしの空間」を目指します。

このような高質で魅力ある空間づくりには、「デザイン」が重要となります。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利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を意味しています。

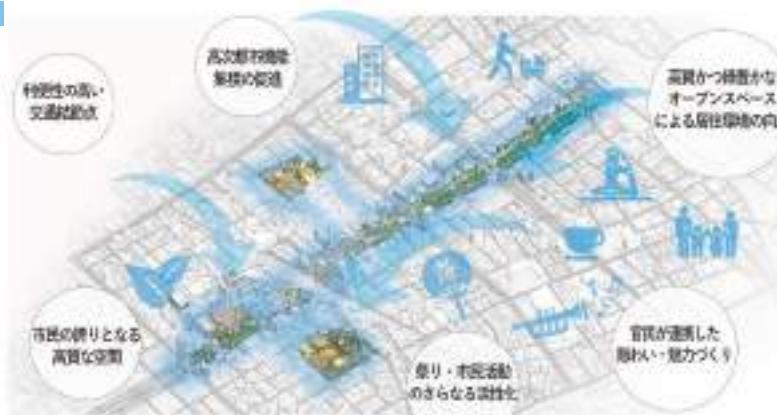
この基本計画は、今回再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70mの広大な空間全体を「デザイン」し、関係者が一丸となってまちづくりに取り組むための指針となるものです。

■基本計画の4つの目標

① まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



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



③ 広域連携強化による交流人口の増加



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



■近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺の現状と課題

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）を基に加筆

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」

【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
- ◇ 国道1号からJR四日市駅間の歩行者交通量が少ない
- ◇ 中央通り全線において滞留・利活用空間が不足している
- ◇ JR四日市駅からみなと側への歩行者動線が繋がっていない

【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
- ◆ JR 四日市駅の利用の低下した駅前広場を機能的で美しい空間として、再編する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
- ◇ 国道1号からJR四日市駅間に創出される歩行者拠点広場を活用し、回遊性を向上させる必要があるのではないか
- ◇ 中央通り全線において創出される滞留・利活用空間を魅力ある空間にする必要があるのではないか
- ◇ みなと側との連携を見据え、JR四日市駅から歩行者動線を結ぶ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 「交通機能強化」

○近鉄四日市駅

【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
- ◇ 自転車通行空間が未整備であり、歩行者と自転車の錯綜がある
- ◇ バスタ四日市の国直轄事業化が決まり、機能強化への期待が一層高まっている

【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
- ◆ 歩行者と分離した連続的な自転車通行空間の整備が必要ではないか
- ◆ バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、バス停集約・スマート化や災害対応の強化等、より高機能なバスターミナルを検討する必要があるのではないか

○JR 四日市駅

【現状】

- ◇ 駅前広場は、中央通りとの接続が複雑
- ◇ 駅前広場は、広い面積を有しているが、パーキングメーターなどの交通機能が有効活用されていない

【課題】

- ◆ 駅前広場と中央通りの交差点を安全にわかりやすくする必要があるのではないか
- ◆ 駅前広場の広い空間を活かし、集中する近鉄四日市駅の交通機能を補完したり、交通機能空間を待ち合い空間として利用してはどうか

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」

【現状】

- ◇ 中央通りは楠の並木など良好な景観を有する
- ◇ 車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある

【課題】

- ◆ 広い中央通りをバスのりばや歩行空間などに優先的に利用してはどうか
- ◆ 楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか
- ◆ 四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を眺められる場所を確保してはどうか

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」

【現状】

- ◇ 人口減少・高齢化・財政制約等の課題に対するスマート化技術（次世代モビリティ等）の導入ができていない
- ◇ 激甚化する自然災害のリスクが高まっている状況の中で、中央通り道路空間の防災・減災への役割が計画されていない
- ◇ SDGs への意識の高まりへの対応が十分でない
- ◇ ポストコロナ社会への対応したゆとりのある空間や機能の導入がされていない

【課題】

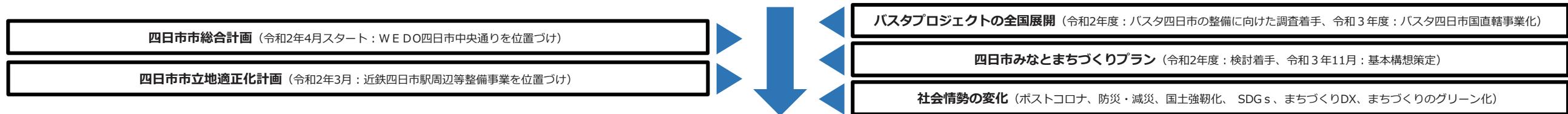
- ◆ 持続可能な都市の実現に向けた次世代モビリティなどのスマート化技術の導入とそれらを実装するための基盤整備が必要ではないか
- ◆ 既に策定されている「四日市市地域防災計画」と連携する形で、激甚化する自然災害を考慮しつつ中央通り道路空間における避難時の対応や災害種別ごとの防災機能の設定が必要ではないか
- ◆ グリーンインフラの導入やカーボンニュートラルへの対応など、環境に配慮された空間への転換が必要ではないか
- ◆ ポストコロナ社会の新しい生活様式に対応した道路の役割や機能を検討してはどうか

※基本構想で整理された現状と課題を黒字、社会情勢の変化等を踏まえてオレンジ字で示している

1. はじめに 1-3. 基本計画の位置付け

- 基本計画は、関係者と調整を行った上で、中央通り全体で統一感を演出しながら、エリアごとの特徴を反映した整備が進められるよう対象地域全体の計画の基本的な考え方をとりまとめるもの
- 基本計画の実現に向けて、官民連携による事業推進等が必要となることから、利活用戦略と景観形成戦略の2つの戦略を策定し、これらに基づき、個別事業の推進を図る

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（平成30年12月策定）



「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 -山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り-

各項目に該当する章節を **2-X** で示す

中央通り再編では、四日市のまちなかを貫く都市軸としての統一感に加え、歩いて楽しい空間の実現に向けたエリア・テーマの設定と機能配置、デザインが求められる。

また、官民連携による高質なまちづくりの実現に向け、**各事業において、施設配置や規模等のレイアウトの考え方から、形態・素材・色彩・仕上げ等の意匠に至るまでのトータルデザインが重要**となる。

そのため、基本計画の骨子となる「中央通りのデザイン（右記）」では、共通、エリア、個別の各スケールに対応する「**3つのデザイン方針**」と、それぞれで検討すべき「空間の使い方」「空間の要素と配置」「空間の質」の「**3つの視点**」で考え方をとりまとめた。



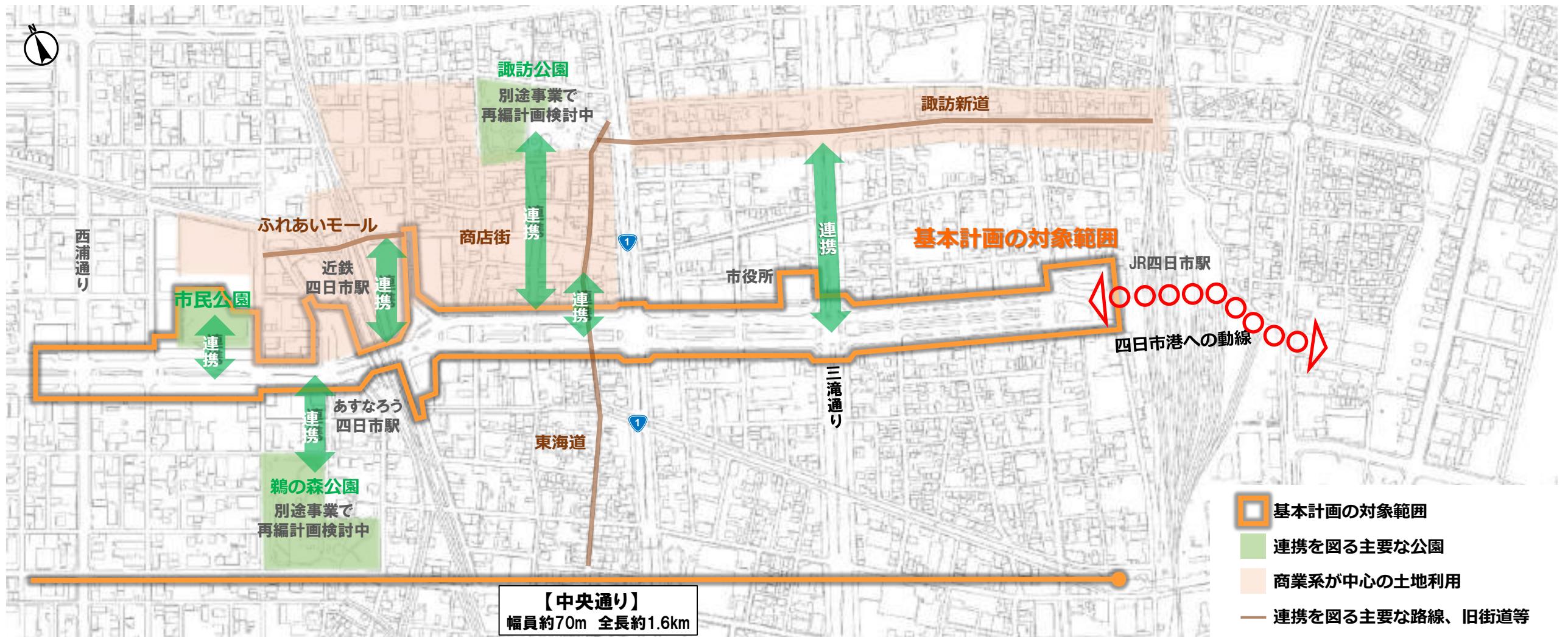
基本計画を実現するための2つの戦略

関係者間の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



1. はじめに 1-4. 基本計画の対象範囲

- ・中央通り周辺の施設や沿道の土地利用の関係を考慮し、基本計画の対象とする範囲を下記とした



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-

「ニワ」

緑・滞在・交流
(グリーンインフラ)



緑とひとの豊かな関係の中で気兼ねなく時を過ごせる

「ミチ」

交通・移動+滞在+活動の場
(ウォークアブル)



居心地がよく歩きたくなる (“WEDO”)



“ニワミチ”

交通・移動+滞在+活動の場+緑・滞在・交流



多様な活動が展開され、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心のミチ
緑とひとの豊かな関係をととも育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ
(ウォークアブル×グリーンインフラ)

中央通りは、鈴鹿山脈を望み、港へつながっていく四日市市の中心市街地を貫く緑の都市軸となる「ミチ」です。

今回の再編により、交通を捌き処理していくという従来の道路機能だけではなく、新たな時代にふさわしい道路整備を目指していきます。

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在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。

“ミチ”が“ニワミチ”になることで、鈴鹿山脈や港へのつながりといった中央通りが持っているポテンシャルを最大限に発揮できる空間づくりを実現していきます。

「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とも育んでいながら、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。

安全安心に歩くことができるというだけでなく、緑豊かなオープンスペースで過ごしたり、人々や行われる様々な活動に出会ったり、自然とその場所に集い歩きたくなるような空間づくりを目指します。

“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。

1-6-1. 中央通りの空間構成

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」

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」

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」

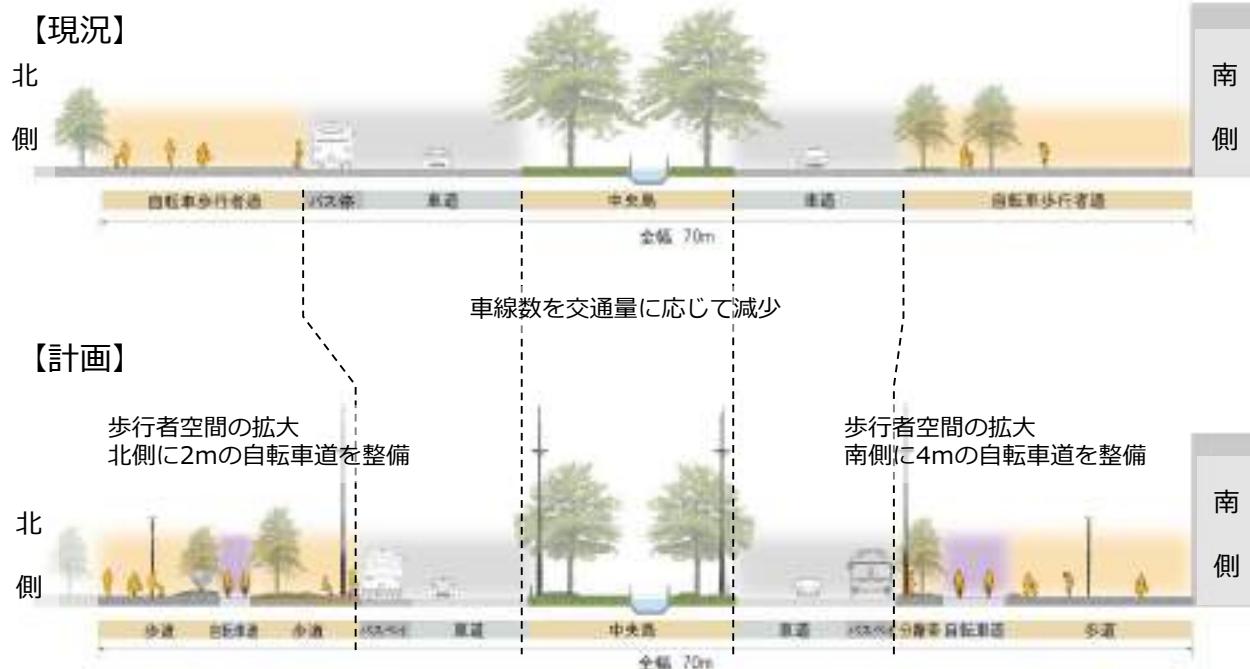
視点④：社会情勢の変化への対応
「スマート化、レジリエンスの向上」

- 西浦通り～市民公園東区間は、中央島を残しながら南北の車線数を減らす
- 近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側にすべての車線を集約し、北側にまとまった歩行者空間を確保する
- 商店街に隣接する近鉄四日市駅東側に、バスターミナルを集約する（令和3年度バスタ四日市国直轄事業化）
- 周辺の各種公園やバスターミナル、商店街等周辺施設との連携を図る
- 全線を通して、歩行者空間を最大化することで、歩きたくなる空間の素地をつくる
- クスノキ並木を活かした緑豊かで高質なデザインとすることで、まち全体の都市景観形成の軸として空間の魅力向上を図る
- 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として、中央通り全線で4.0mを確保する
- 災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保する

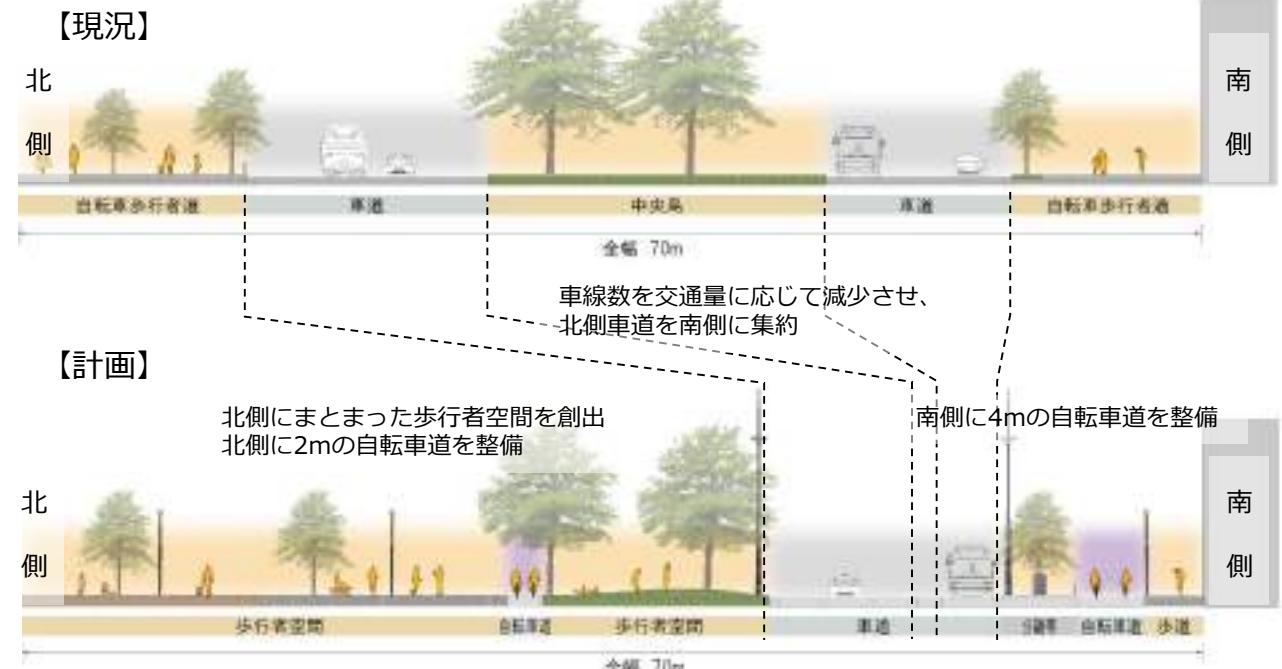
■空間構成と連携する周辺施設



西浦通り～市民公園東区間の道路断面（A-A断面）



国道1号～JR四日市駅区間の道路断面（B-B断面）



1-6-2. エリア区分

- 中央通りの持つ場所ごとの特徴を踏まえ、中央通りを3つのエリアに区分し、それぞれのエリアにふさわしい整備を進める



交通⇄まち ゲートエリア

- 近鉄四日市駅や整備予定のバスターミナルを中心とした交通結節点として、鉄道、路線バス、観光バス、タクシー、送迎車等の交通施設が集積するエリア
- 周辺には、百貨店や商店街等の商業施設やホテル等の都市機能の集積や、様々なイベントが実施される市民公園が立地するなど、まちの中心的エリア

緑⇄生活 ガーデンエリア

- 車線の集約によってまとまった広場・クスノキ並木、緑地空間を確保できるエリア
- 四日市市役所や商工会議所、総合会館、裁判所などの、公的施設が集積し、周囲には、戸建てやマンション等の住宅街が広がる居住エリア
- 東海道や諏訪新道など、歴史や文化と関係性の深いエリア

駅・まち⇄みなと ハーバーエリア

- 四日市港へのエントランスとなる交通結節点
- 中央通りから四日市港へとつながる玄関口となるエリア
- 稲葉三右衛門翁の銅像があるなど、歴史的にもみなと側と関係性の深いエリア

2. 中央通りのデザイン

	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

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
- ・バスターミナル機能（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

2. 中央通りのデザイン 2-1. 共通のデザイン方針

	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施策		

2-1-1. 空間の使い方

①空間の使い方

目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

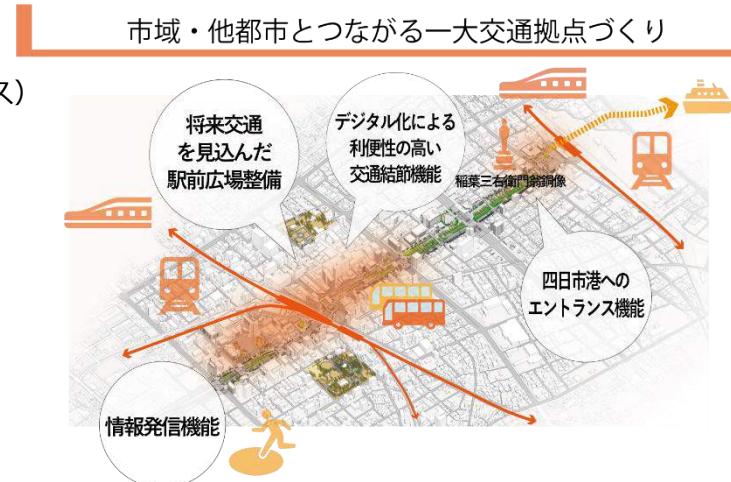
- ・まちなかの回遊を支える歩行空間
- ・自転車走行空間の分離
- ・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間
(待合・休憩、公園、カフェや屋台等)
- ・自動車と歩行者の分離
- ・交通の阻害を防止する荷捌き機能



賑わいを感じるストリーートの事例 (La Rambla, Barcelona, Spain)

目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

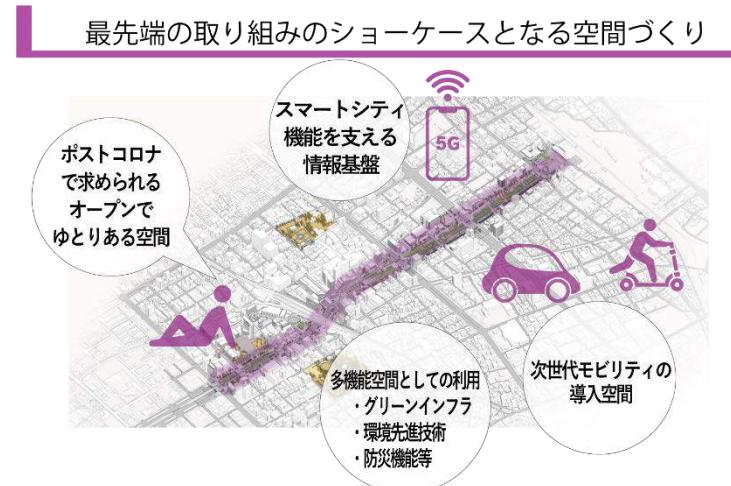
- ・将来交通を見込んだ駅前広場の整備 (待合・交流機能、送迎スペース)
- ・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・バスターミナル機能 (特定車両停留施設、バス待ち施設等)
- ・情報発信機能 (まちなかの案内、四日市市のPR、災害情報等)
- ・四日市港へのエントランス機能



交通結節点となる駅前の事例 (岐阜市, 日本)

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



中央通りで実証実験を行った自動運転車両：アルマ (仏ナビヤ社)

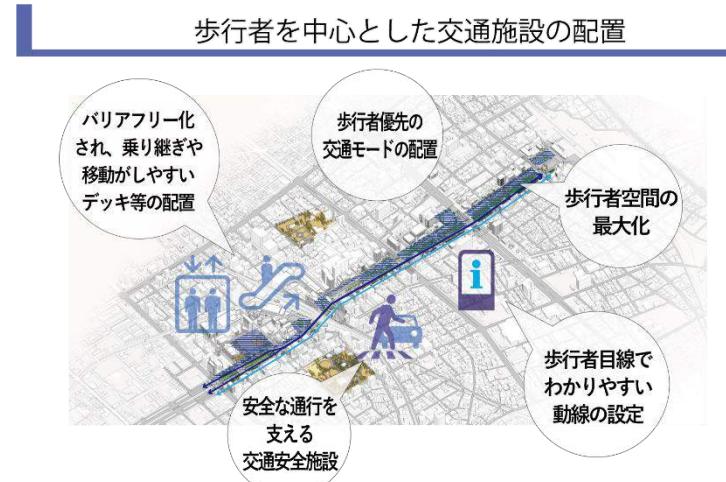
	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-1-2. 空間の要素と配置

②空間の要素と配置

目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置

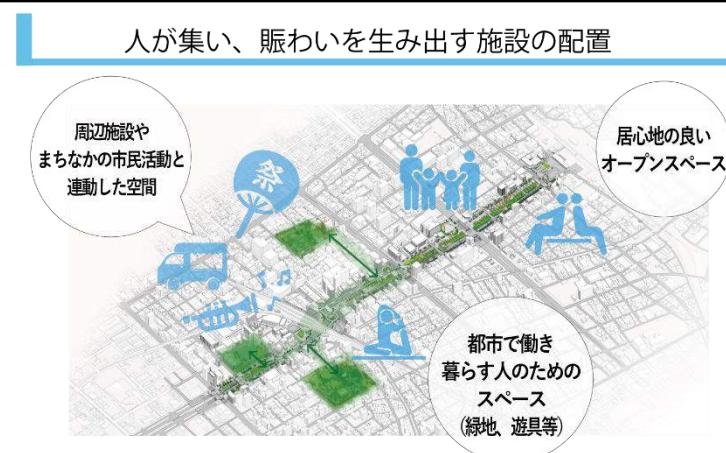
- 歩行者優先の交通モードの配置
歩行者 > 自転車 > 公共交通（鉄道・バス・タクシー） > 一般車
- 歩行者空間の最大化（交通量に応じた車両走行空間の適正化）
- バリアフリー化され、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等の配置
- 歩行者目線で分かりやすい動線の設定（サイン計画等）
- 安全な通行を支える交通安全施設（歩車分離、信号等）



歩行者空間を優先した道路の事例(Maastricht, Netherlands)

目標2 人が集い、賑わいを生み出す施設の配置

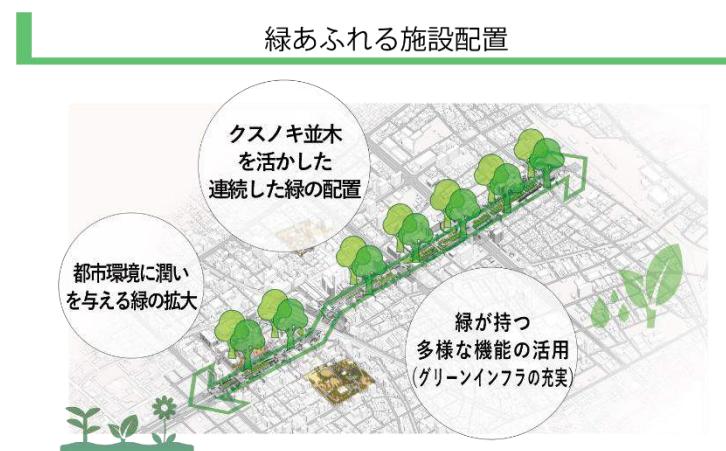
- 居心地の良いオープンスペース（ベンチ、テーブル、東屋、木陰等）
- 周辺施設やまちなかの市民活動と連携した使い方ができる空間の配置（オープンカフェ、祭り等）
- 都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）



居心地の良いオープンスペースの事例（姫路市, 日本）

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）



緑あふれる空間の事例 (Lille, France)



グリーンインフラの事例 (Lille, France)

	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-1-3. 空間の質

③空間の質

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



まちの顔としての賑わうふれあいモール



【次回までに修正予定】
最新パースに合わせ適宜変更予定

高質なグレードの歩行者空間のイメージ

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



都市景観形成の軸となる緑豊かな中央通り



歴史と文化をつなぐ大四日市まつり



東海道五十三次

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



使い方の変化に対応できるテーブル・チェアの事例
(賑わい創出社会実験“はじまちのいち”、四日市)



四日市JAZZFESTIVAL
(賑わい創出社会実験“はじまちのいち”、四日市)



四日市市での防災訓練

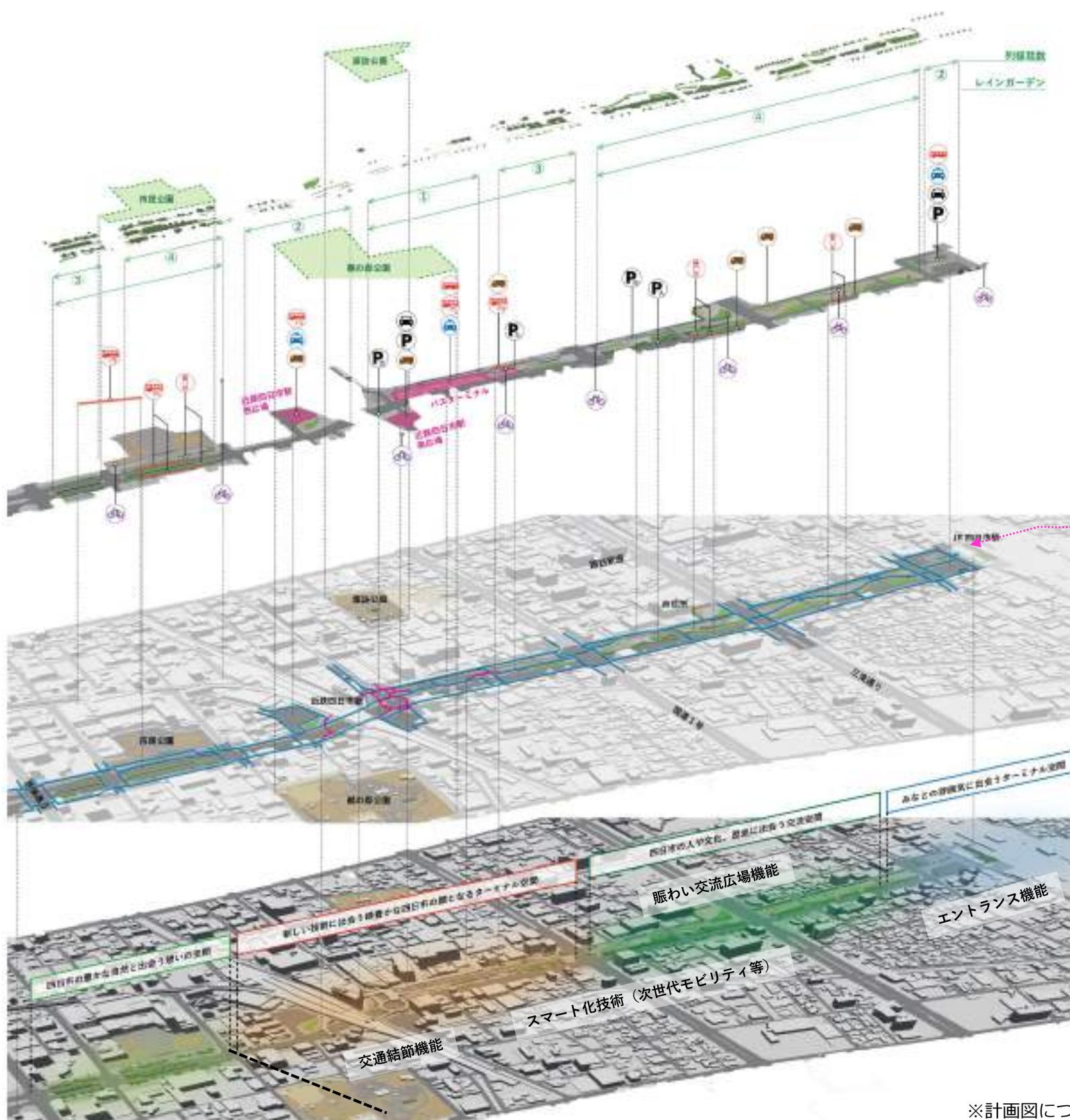
四日市市HPより引用
<https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/index.html>

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使い方	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施策			

・ エリアごとのデザイン方針については、以下に示す4つの階層に分けて整理した

グリーンインフラの整備
交通施設配置
歩行者動線・各種車両動線
中央通りの空間テーマ
導入機能



【グリーンインフラの整備】
 ・グリーンインフラ整備のポイント
 ・高木の扱いについて
 ・レインガーデン導入箇所
 → 2-2-6に記載

【交通施設配置】
 ・バス・タクシー乗降/待機
 ・路線バス停
 ・一般車乗降場
 ・駐車場
 ・荷捌き車
 ・駐輪施設
 → 2-2-5に記載

【歩行者中心の空間形成】
 ・車道の空間形成
 — 車線数・自転車道・沿道乗り入れ・交差点

 ・歩行者空間の空間形成
 — 歩行者空間の大きさと配置
 — 歩行者拠点広場・滞留空間
 — 動線空間
 ※今後、「サイン整備」について追加予定
 → 2-2-4に記載

【歩行者動線・各種車両動線の設定】
 ・歩行者動線
 ・自転車動線
 ・バス・タクシー動線
 ・一般車・荷捌き車動線
 → 2-2-3に記載

【導入機能】
 → 2-2-2に記載
【中央通りの空間テーマ】
 → 2-2-1に記載

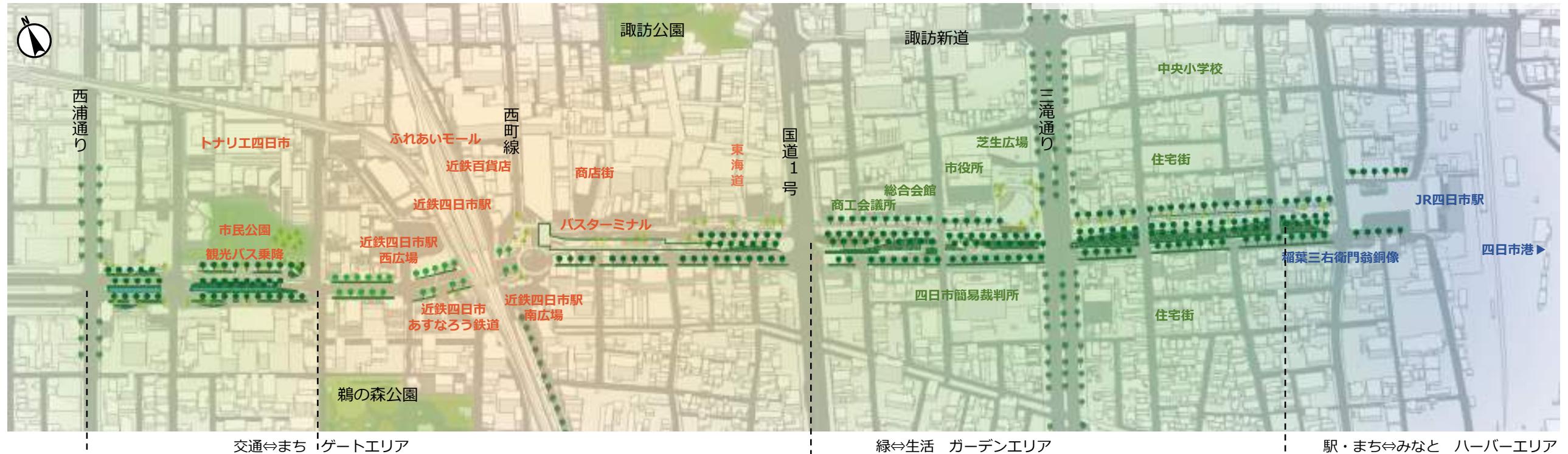
※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
エリアごと			
個別施設			

2-2-1. 中央通りの空間テーマ

※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



・ 鈴鹿山脈の自然や地場産業の茶に結びつく場所として、既存のクスノキ並木、阿瀬知川、市民公園の緑に加えて、多様で豊かな自然と出会い、気兼ねなく時を過ごせる空間



鈴鹿山脈の自然や茶畑

・ 様々な都市機能が集積するゲートエリアとしての特徴を最大限に活かしながら、交通結節点強化やスマート化による利便性の向上により、最先端の技術に出会う四日市の顔となるターミナル空間



ターミナル空間の事例（岐阜市、日本）

・ 公的施設が集積する区間では、アーバンスポーツやイベント利用など、様々な出来事に出会える官民連携の空間を目指し、住宅街に隣接する区間では、子供の遊び場や市民農園など、緑とひとの豊かな関係を育める空間



多様な利用ができる空間の事例（豊田市、日本）

・ JR四日市駅のターミナル機能の強化に加えて、みなとへの玄関口となる立地特性を活かし、四日市港への動線など、みなと側の顔となるエントランス空間



港へのエントランス空間の事例（延岡市、日本）

延岡駅前複合施設エングロスHPより引用
<https://engross-nobeoka.jp/>

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使い方	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施策			

2-2-2. 導入機能

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
目標1 居心地が良く 歩きたくなる 空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・鈴鹿山脈へのビュースポット ・地場産業を発信する茶畑 	<ul style="list-style-type: none"> ・居心地の良いバス待ち待合滞留機能 ・四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能 ; 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  <p>顔・玄関口となる広場機能の事例（姫路市、日本）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ; アーバンスポーツや、ボルダリングを楽しめる広場 ; 都市で働き暮らす人のランチ利用可能な広場 ; 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  <p>賑わいを支える広場の事例（NewYork, USA）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・みなととのつながりを感じる空間 ・市民活動を展開できる交流空間 ・みなとへの歩行者アクセス機能
目標2 市域・他都市 とつながる 一大交通拠点 づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・スマート化による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 ・乗り継ぎ利便性を向上する歩行者デッキ ; 駅・バスターミナル・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、バスターミナルをつなぐデッキ ・まちの活動を支える荷捌き機能  <p>利便性を向上する歩行者デッキの事例（岐阜市、日本）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスアクセス機能 ; 路線バスの停留所設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・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  <p>港へのエントランス機能の事例（延岡市、日本）</p>
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	 <p>グリーンインフラの事例（Lille, France）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートバスタ  <p>次世代モビリティの事例</p>	 <p>オープンでゆとりある休息・滞留機能の事例（NewYork, USA）</p>	<p>【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）</p> <p>【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（センシング機能・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</p>

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定

- 「歩行者動線」「自転車動線」「バス・タクシー動線」「一般車・荷捌き車動線」それぞれの動線設定について次ページ以降に整理した



※計画図については、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. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使い方	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施策			

2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定



【歩行者動線】

- ・ バリアフリー動線は、建物へのアクセスを想定し沿道に沿って通すことを基本とする
- ・ 交通施設が密集する近鉄四日市駅周辺では、車両との錯綜を回避するため、歩行者デッキレベルでの動線を主要動線とする
- ・ 四日市港への連続性を確保するため、JR四日市駅からみなと側への歩行者デッキの設置の検討を進める
- ・ 国道1号交差点では、地上部での横断を基本とし、既存の地下横断通路の改修等により動線強化を図る



【自転車動線】

- ・ 自転車の利便性向上および将来的な次世代モビリティの導入を想定し、北側（2m）・南側（4m）の双方向自転車道を整備
- ・ 北側部分の自転車動線は、バスターミナル西島の北側（アーケード下部）のみ安全性の観点から「押し歩き区間」とする
- ・ 国道1号、三滝通りへは自転車歩行者道として、中央通りからの自転車動線の接続を行う
- ・ 車道空間と自転車道空間の間にスペースを確保するという Protected Intersection の考え方に基づいて交差点整備を行うことで、信号待ちの歩行者と自転車を分離しつつ、自動車衝突のリスクから守る

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

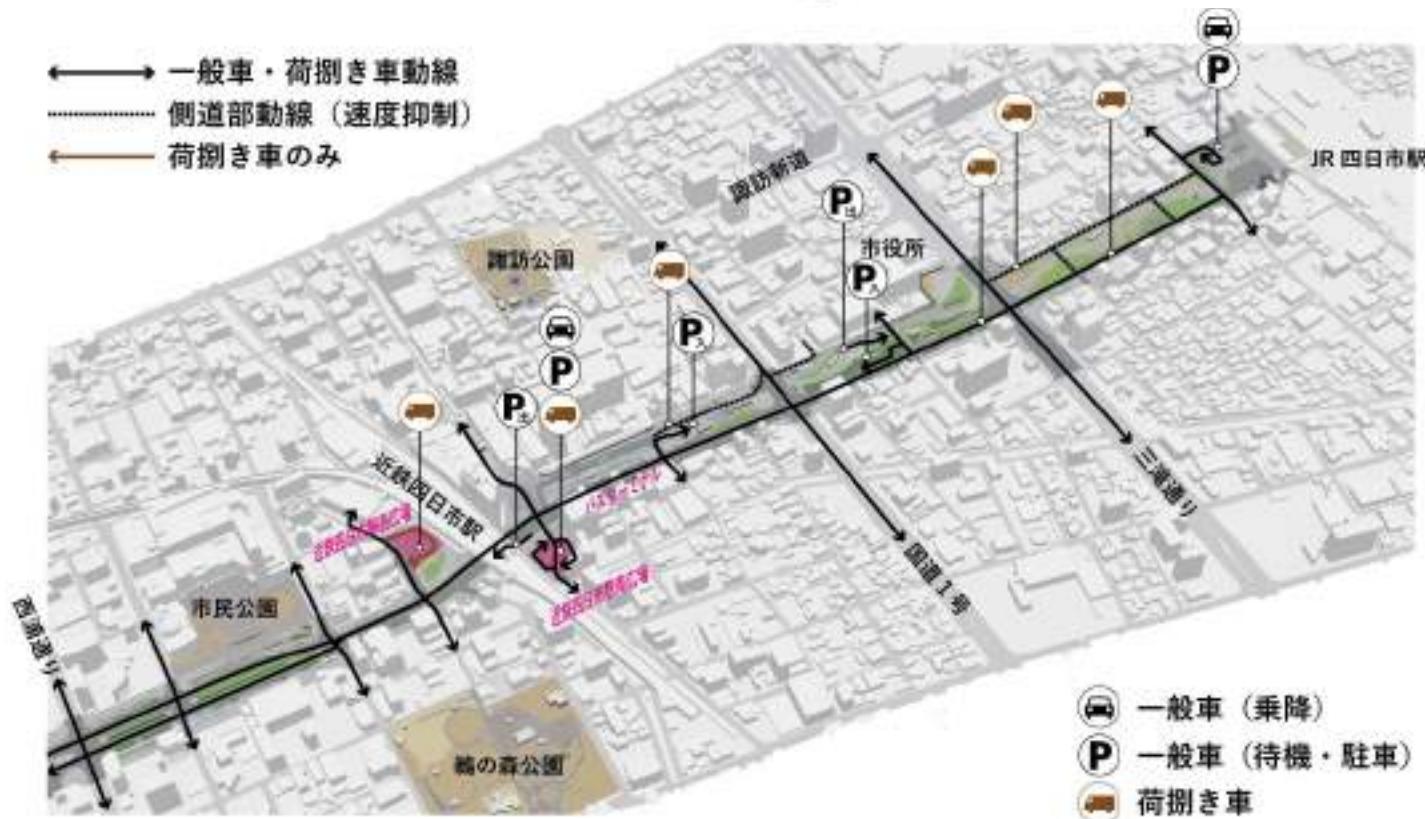
	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定



【バス・タクシー動線】

- ・ 特定車両停留施設である近鉄四日市駅東のバスターミナル部に路線バス・高速バスの乗降場を集約する
- ・ バスターミナル入口部は、特定車両侵入の規制や路面標示、注意喚起サイン等による安全対策を行う
- ・ 一定の間隔でバス停を設け、西浦通り～JR四日市区間でバス動線を通すことでバスの利便性向上を図る
- ・ 近鉄四日市駅西広場、バスターミナル、JR四日市駅前広場に乗降場を設け、全線に渡ってタクシー動線を確保する



【一般車・荷捌き動線】

- ・ 近鉄四日市駅南広場、JR四日市駅前広場に整備される一般車乗降・駐車場への安全な一般車動線を確保する
- ・ 既存の地下駐車場への一般車のスムーズなアクセス動線を整備する
- ・ 沿道へのアクセス動線としての側道部については、積極的な速度抑制対策を行い、歩行者優先の設えとする

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施策			

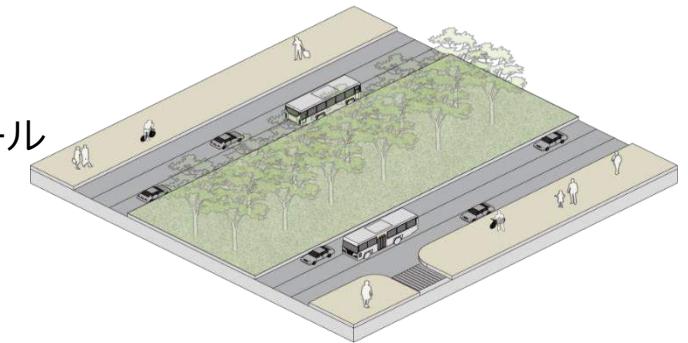
2-2-4. 歩行者中心の空間形成

- 歩行者中心の空間形成として、歩行者空間の最大化や適切な分離による歩行者の安全性の向上を目指す「車道の空間形成」と、多様な活用を生み出し、居心地がよく歩きたくなる歩行者空間の実現を目指す「歩行者空間の空間形成」を以下に示す

A. 車道の空間形成

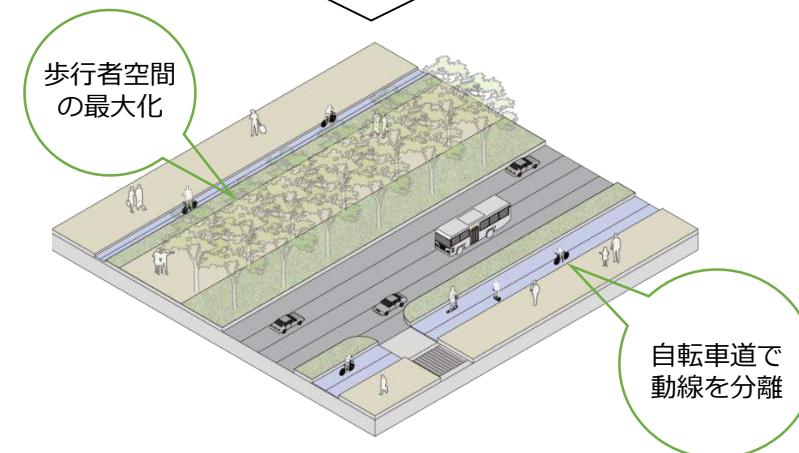
- 歩行者、自転車、公共交通、一般車を適切に分離しつつ、車道空間を最小限に抑える方針とする
- 公共交通の利用環境向上やバイパス道路の整備により、公共交通と歩行者が共存するトランジットモール（フルモール・セミモール）¹⁾への展開を目指す

1) “トランジットモール（フルモール）”とは、一般車両の通行を排除し、バスや路面電車等の公共交通機関だけが通行できるようにした歩行者専用の空間
 “トランジットモール（セミモール）”とは、一般車の通行は抑制しつつ、歩行者専用通路と自動車通行路を分けることで、歩行者・公共交通・一般車の共存を図った道路空間



現状；車道6～8車線、自転車道なし

- 現況交通量に基づいた車線数の設定
- 南側への車線の集約 / 交差点のコンパクト化



計画；車道2～4車線、自転車道あり

A-1. 車線数の集約・交差点のコンパクト化

- 現況の自動車交通量に基づき、計画車線数を設定（現状6～8車線の車道空間を2～4車線に削減）
- 南北に分散した車線を南側に集約し、交差点のコンパクト化を図る

A-2. 連続的な自転車道の整備

- 歩行者の安全性を確保するため、自転車動線と歩行者動線を分離
- 可能な限り連続的な自転車動線を確保

A-3. 沿道乗り入れ対応の側道整備

- 沿道乗り入れが連続する箇所については、可能な限り歩行者優先型の側道を整備し、歩行者と自動車の交錯リスクの低減を図る

A-4. Protected Intersection²⁾方式の交差点整備

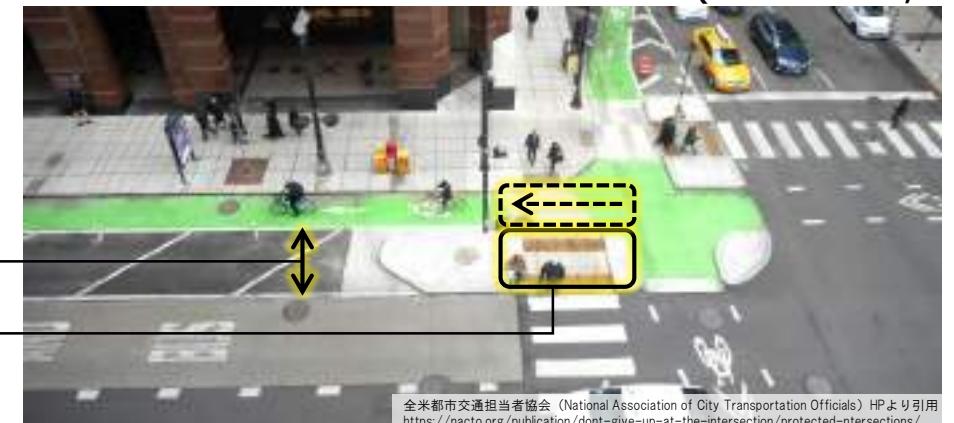
- 交差点部での歩行者・自転車と自動車の交錯リスクを減らすため、「Protected Intersection」の考え方で交差点整備を行う

2) 車道と自転車道の間スペースを確保することで、交差点部で自動車から自転車までの距離を離し、自動車との交錯リスクを回避するとともに、信号待ちの歩行者が滞留するスペースを確保することで、信号待ちの歩行者と自転車の動線を分離する交差点の整備方式

車道と自転車道の間スペースを確保

信号待ちの歩行者と自転車の動線を分離

●Protected Intersection方式の交差点整備の事例(San Francisco, USA)



	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施策		

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

B. 歩行者空間の空間形成

- ・ 車道空間を最小限に抑えることで創出される歩行者空間について、下記の方針に基づき整備を行うことで、歩いて楽しい「ニワミチ」の実現を目指す

B-1. ゆとりある安全に歩くことができる歩行者空間の確保

> 歩行者空間の最大化

- ・ 削減した車道部を歩行者空間に転換

B-2. 歩くをつなげる「歩行者拠点広場」「滞留空間」の配置

> 7つの歩行者拠点広場；“みんなのニワ”

- ・ 徒歩2分程度の間隔で、イベント等が可能な面積の7つの「歩行者拠点広場」を配置

> すぐ見つかる「一休みできる場所」（滞留空間）：“わたしのニワ”

- ・ 2～4箇所/街区程度の密度で座ることができる場所を整備
- ・ 信号待ち・バス/タクシー待ちの時に座りやすい場所にベンチを配置

B-3. 沿道施設と連携し、歴史を踏まえた配置

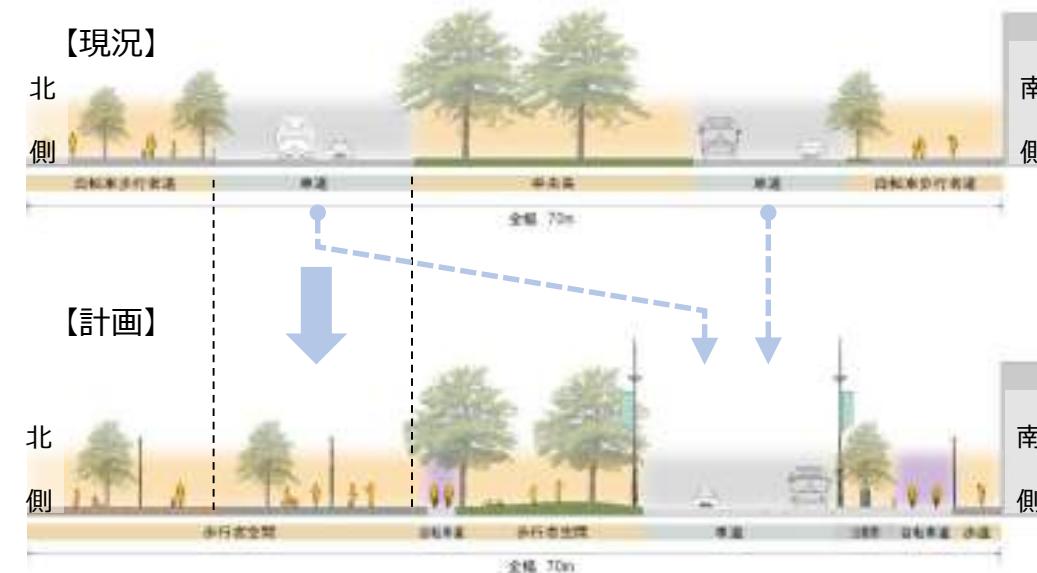
> 東海道の市の賑わいを演出する；東海道歩行者広場

- ・ 東海道と中央通りが交差する位置に、「市（いち）」に使いやすいまとまった大きさのオープンスペースを確保する

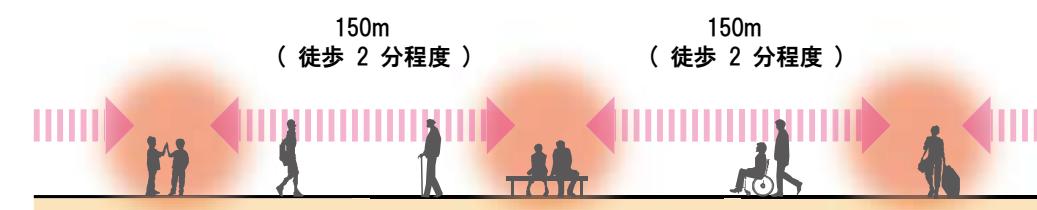
> 沿道状況を踏まえた「歩行者拠点広場」の配置

- ・ 市民公園や市役所東広場など沿道でまとまった歩行者空間が確保できる場所については、沿道の歩行者空間と連携し、中央通りと一体的な整備を行う
- ・ 沿道にまとまった歩行者空間が少ない箇所や、交通結節点等歩行者密度が高くなると想定される箇所に「歩行者拠点広場」を配置する

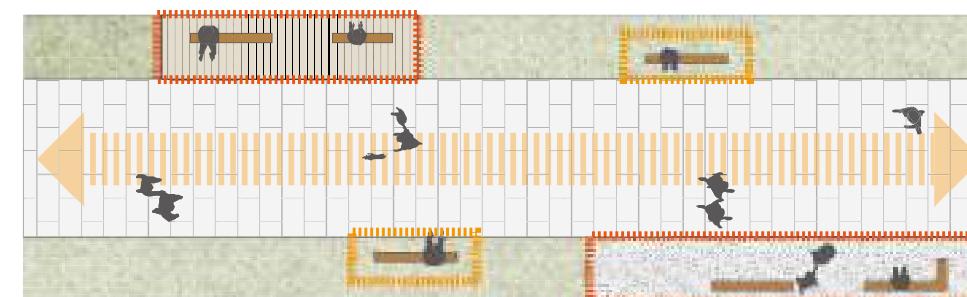
● 車道空間を歩行者空間に転換



● 歩行者拠点広場の配置間隔



● 滞留空間の配置（2～4箇所/街区）



	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

B-4. まちの賑わいに出会える「歩行者拠点広場」

> 「気軽に使える」「使いたくなる」「みんなのニワ」

- ・ 日常的な子供の遊び場やアーバンスポーツなどの使い方を受け止める広場
- ・ イベント利用が可能なゆとりある面積の広場
- ・ イベント利用を想定した電源等利活用を支えるインフラを整備
- ・ イベント利用が想定される空間においては、使いやすいハードペーブで設える

● 広場の利活用を支えるインフラ



利活用のための電源の事例
(豊田市, 日本)



電源を利用した広場でのイベントの事例
(豊田市, 日本)

B-5. 座りたくなる居心地の良い「座り場」

> 自然を感じることができる「休める場所」「あなたのニワ」

- ・ ベンチ等座ることができる場所の傍には、季節を感じる樹木や草木・花を設え、緑陰を創出し、自然を感じることができる「座り場」を整備する

> まちの賑わいを眺めることができる「座り場」「わたしのニワ」

- ・ 「歩行者拠点広場」の周縁部や動線際には、イベントや人の往来を眺めることができる「座り場」を整備する

● 賑わいを眺めることができる広場周縁部の座り場



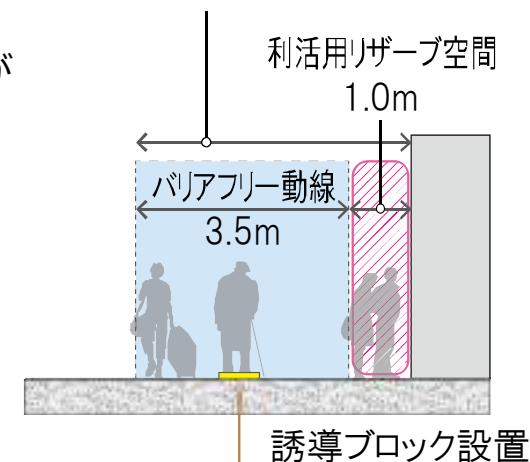
座り場の事例 (姫路市, 日本)

B-6. まちの賑わいが染み出す動線際の「利活用リザーブ空間」

> 沿道の賑わいが染み出す「利活用リザーブ空間」

- ・ 沿道の利活用を受け止めるため、沿道建築の地先部分に連続的な空間確保が可能な場合には、「利活用リザーブ空間」を設定

● 「利活用リザーブ空間」の設定



「利活用リザーブ空間」の使い方イメージ

	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
エリアごと			
個別施設			

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

B-7. 安全・安心に歩ける道（歩行者優先型の整備）

> 十分な幅員の連続的なバリアフリー動線

- ・歩行者動線部は、幅員3.5mの十分な幅員を確保し、ゆとりをもって歩くことができる空間とする
- ・バリアフリー動線部には誘導ブロックを配置する
- ・歩きやすさに配慮した舗装材の選定

> 乗り継ぎや移動がしやすいバリアフリー動線

- ・鉄道駅とバスターミナル、まちを結ぶ、バリアフリー対応の歩行者用デッキ
- ・バリアフリー対応の縦動線については、エレベーターを整備し、歩行者動線を強化する箇所についてはエスカレーターを整備

> 夜も安全・安心に歩けるミチ

- ・適度に明るく、安心して歩くことができる歩行者用照明の整備を行う

> スムース横断歩道の導入

- ・歩行者優先の歩きやすい空間とするため、側道や街区間の横断箇所においては、スムーズ横断歩道を整備

B-8. 統一感のなかに変化を感じ、歩いて楽しい動線空間；“通りのニワ”

> 緑と車道照明により統一感を演出

- ・クスノキ並木と車道照明により緑と光の軸を形成し、統一感を演出する

> 回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ

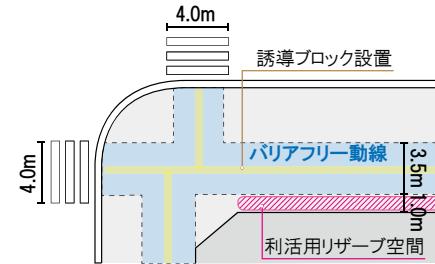
- ・幅員70mの空間をつなぎ、シークエンスの変化を感じるランドスケープ

> まちを眺めるアイレベルの視点場

- ・まちを眺めることができる視点場からの見え方に留意し、アイレベルでの「見通し」と「シークエンス」を重視した施設等のデザインを行う
- ・地上工作物の統合を行い、見通しの確保に留意する

●バリアフリー動線部のイメージ

バリアフリー動線部には誘導ブロックを配置



●スムーズ横断歩道の事例（神戸市, 日本）

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

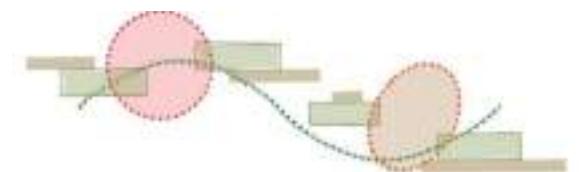


●緑と車道照明による統一感の演出



●回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ

中央通り全体の一体感を演出する流線形のランドスケープ
歩行者拠点広場は円形やオーバルなど明確な形状を与え、滞留空間は長方形の形状として、周辺の空間から引き立たせる



●まちを眺めるアイレベルの視点場（デザイン検討上重要な視点場）

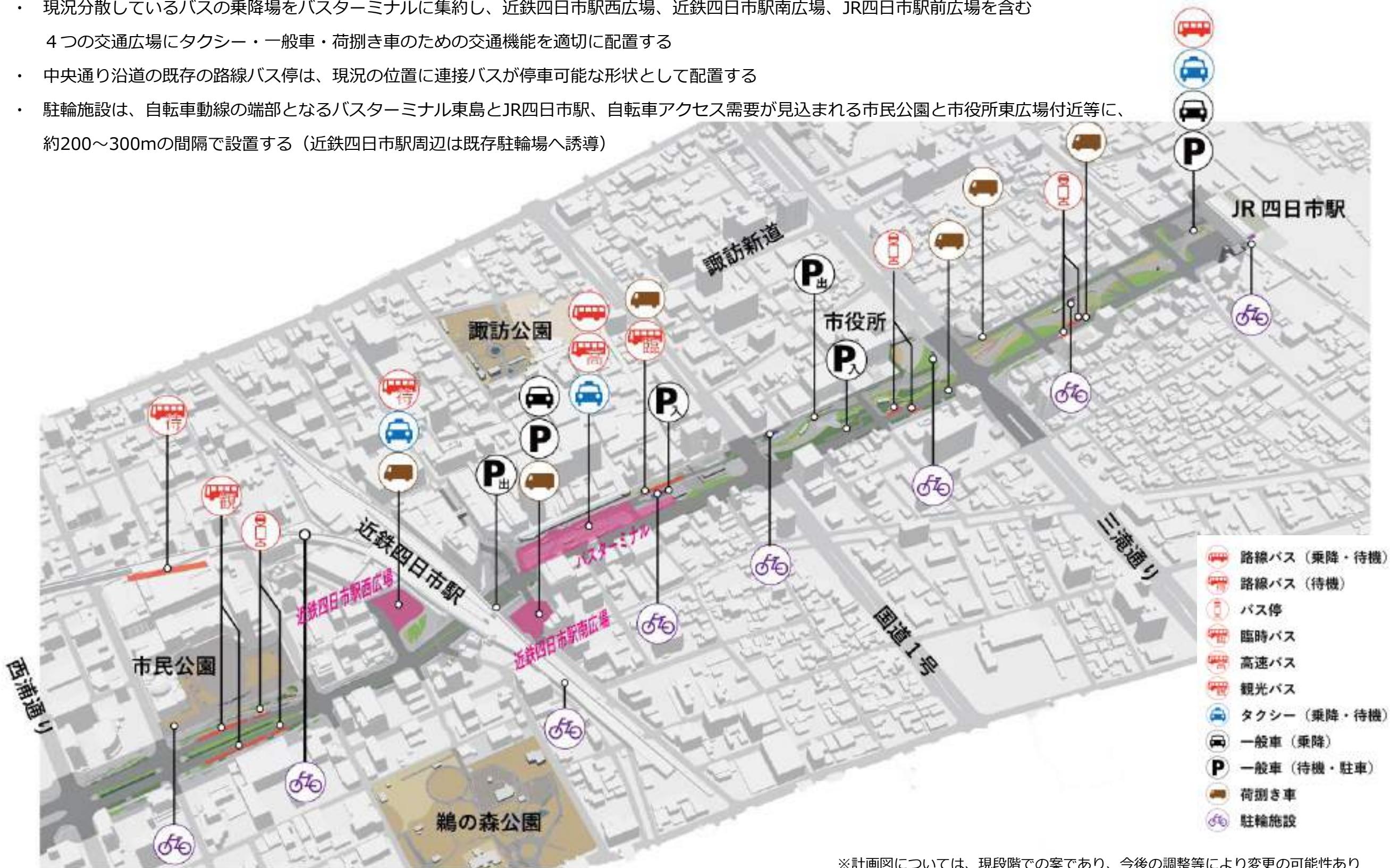


シークエンス景観と呼ばれる、「移動しながら連続的に眺める景観」の変化点に留意したアイレベルのデザインとする

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-2-5. 交通施設配置

- ・ 現況分散しているバスの乗降場をバスターミナルに集約し、近鉄四日市駅西広場、近鉄四日市駅南広場、JR四日市駅前広場を含む4つの交通広場にタクシー・一般車・荷捌き車のための交通機能を適切に配置する
- ・ 中央通り沿道の既存の路線バス停は、現況の位置に接続バスが停車可能な形状として配置する
- ・ 駐輪施設は、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（近鉄四日市駅周辺は既存駐輪場へ誘導）



※計画図については、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. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
エリアごと			
個別施策			

2-2-6. グリーンインフラの整備

- ・ 既存の樹木を可能な限り活かしつつ、今後数十年先を見据えて、これから多様な緑を育てていくという方針で整備を行う
- ・ 「緑の軸」を形成する高木の扱いについて下記に示す

「グリーンインフラとは」

雨水の貯留・浸透や生態系を活用した防災・減災（Eco-DRR）、生態系ネットワークに配慮した自然環境の保全、「新しい生活様式」に対応した健康でゆとりあるまちづくり、SDGs に沿った環境に優しい地域づくり、生物多様性の保全と持続可能な利用、観光等による地域振興等を実現するために、自然環境が有する多様な機能を活用するもの（第5次社会資本整備重点計画より）



	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
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	
グリーンインフラ整備のポイント	「四日市の自然」 「四日市の地場産業」 (茶畑等)	「おもてなし」 「丘・起伏」 「芝生広場」 「施設緑化」	「自然を感じる子供の遊び場」 「四日市の文化・歴史」 「市民農園」 「水景」		「港へのエントランス」 「港側への緑の連携」	
高木の扱い	中央の2列植栽は可能な限り保存 3列植栽 4列植栽	2列植栽	中央の2列植栽は可能な限り保存 1列植栽 3列植栽	4列植栽	2列植栽	

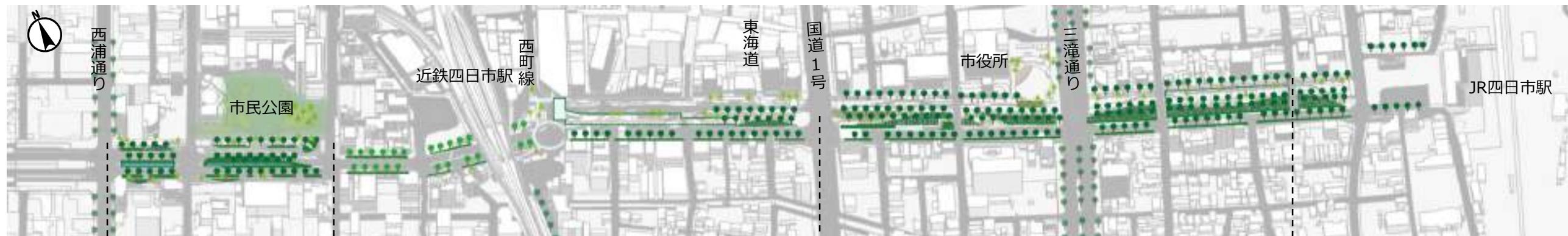
※上記列植以外の既存樹木については、樹木医等の調査を行った上で、今後数十年先を見据えた適切な間隔としていく
 ※列植以外の樹木については、ベンチ等休憩施設とセットでランダムに配置し、自然を感じる人の居場所（＝「座り場」）形成に寄与する

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
エリアごと			
個別施設			

2-2-6. グリーンインフラの整備

- 空間テーマに合わせて多様なグリーンインフラの整備を行う
- 降雨時に雨水を一時的に貯留するレインガーデンを導入し、排水施設への負荷軽減や、蒸散熱によるヒートアイランド対策を図る



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

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

レインガーデン導入箇所

レインガーデン

レインガーデン

レインガーデン

※ゲリラ豪雨対策にも寄与するレインガーデンは今後の設計段階の排水検討等とセットで検討を行う

参考事例



道路縁のレインガーデンの事例 (京都, 日本)



バスシェルターの緑化のイメージ



植栽基盤と舗装による雨水浸透・気温低減事例 (横浜, 日本)



高架橋の施設緑化の事例 (ソウル, 韓国)



四日市の自然—御池沼沢植物群落



壁面緑化の事例



中央通りのクスノキ並木



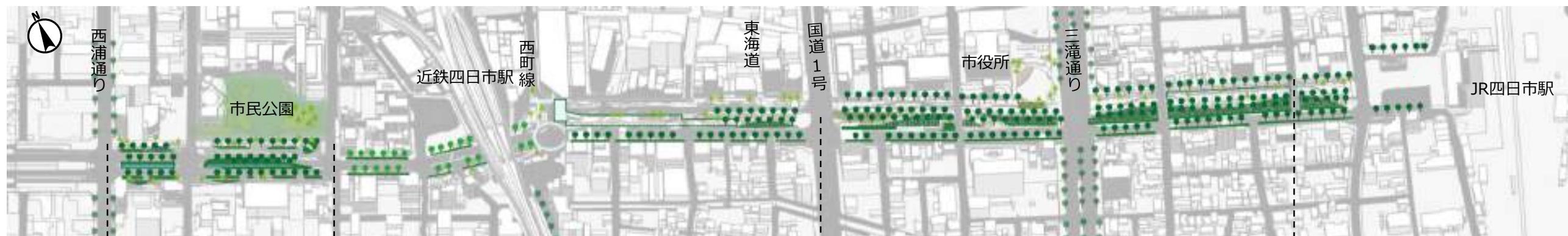
施設緑化による魅力向上の事例 (NewYork, USA)

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-2-7. 景観づくりの考え方

- 「景観づくりの考え方」では、空間テーマごとの景観づくりのポイントと参考となるイメージを整理した
- 次ページ以降で、各空間テーマの詳細な景観づくりの考え方についての整理を行った



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 ハーパーエリア

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

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 四日市の新たなシンボルとなる円形デッキ
 - ・ “ニワミチよっかいち”のエントランスにふさわしい四日市のシンボルとなる円形デッキのデザインとする
 - ・ デッキ上に市民の憩いの場所となる“まちを眺める上空のニワ”を整備
 - ・ 産業や伝統を活かした“四日市らしいデザイン”とする
- ② 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
- ③ 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
- ④ 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

参考事例



鈴鹿山脈への眺望



シンボルとなる円形デッキの事例
(新横浜, 日本)



多様な植栽の事例
(New York, USA)



おおらかなランドスケープの事例
(左: Basel, Switzerland、右: 大阪市, 日本)

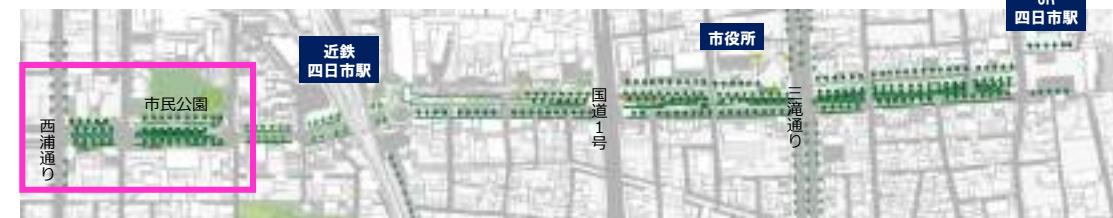
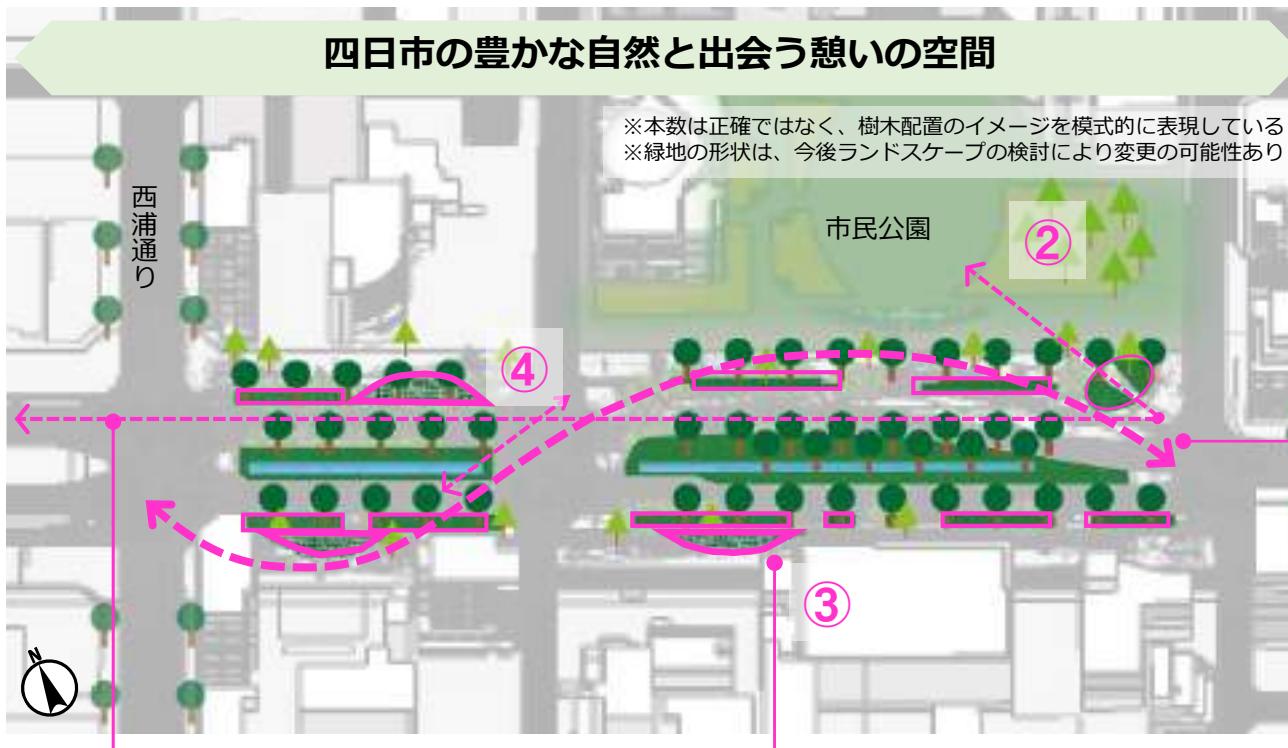


みなとへの接続性を高めた空間の事例
(延岡市, 日本)

	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施策		

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ 近鉄四日市駅西側（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



	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
エリアごと			
個別施設			

2-2-7. 景観づくりの考え方

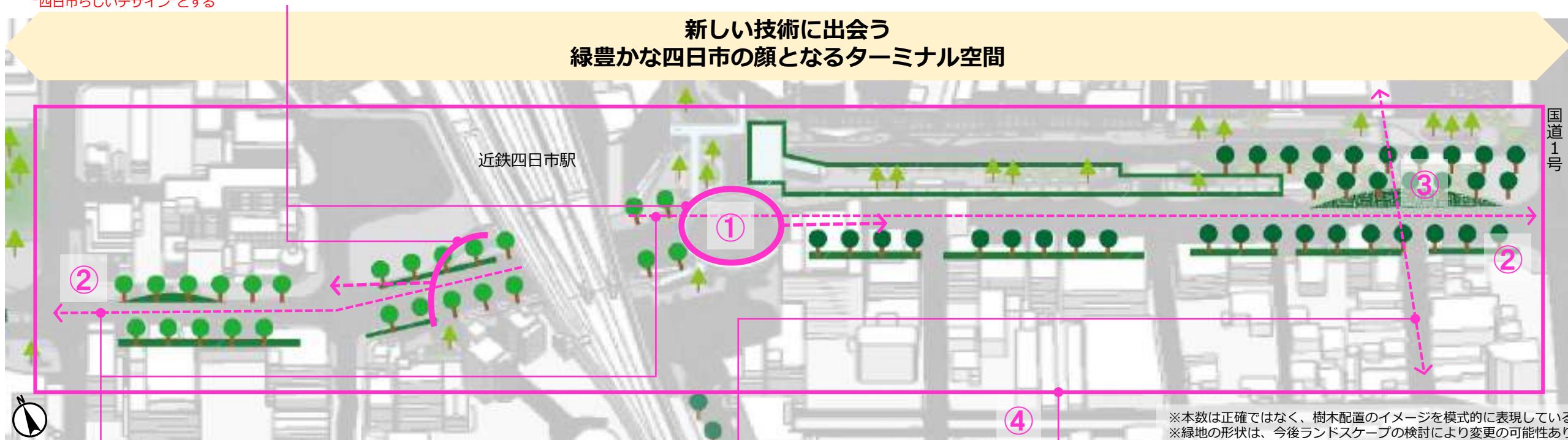
■ 近鉄四日市駅周辺（近鉄四日市駅西側～国道1号）

①【四日市の顔づくり】近鉄四日市駅東側円形デッキを象徴的なデザインとする

- ・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
- ・人と自然を結ぶ“2つの円の重なり”の形態とすることで、屋根に覆われた歩行スペースと緑化されたオープンスペースを共存させ、「自然と調和したまちづくり」を象徴するデザインを目指す
- ・四日市の先端技術産業のイメージを都市的でシンプルに洗練されたデザインとして反映し、「日永うちわ」の立体的な分岐構造をモチーフとした柱など、産業や伝統を活かした“四日市らしいデザイン”とする



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



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



【次回までに修正予定】
最新パースに合わせ適宜変更予定

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、四日市の新たな顔にふさわしいシンプルで洗練されたデザインとする



【次回までに修正予定】
最新パースに合わせ適宜変更予定

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



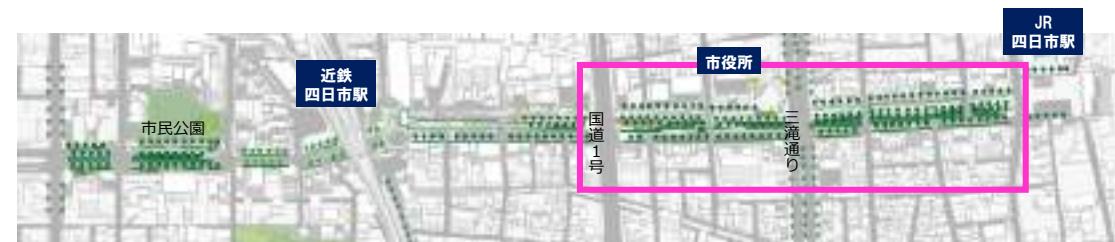
【次回までに修正予定】
最新パースに合わせ適宜変更予定

※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

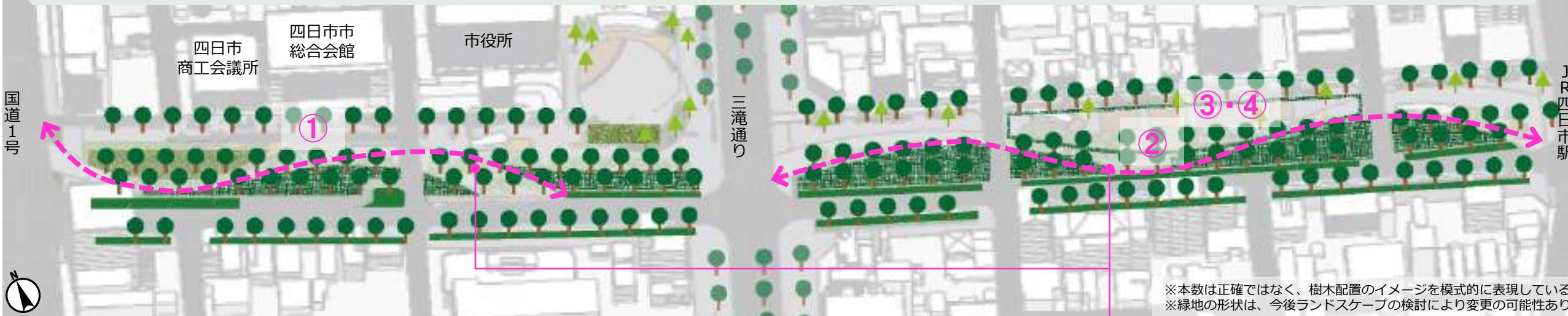
	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ 四日市市役所周辺（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

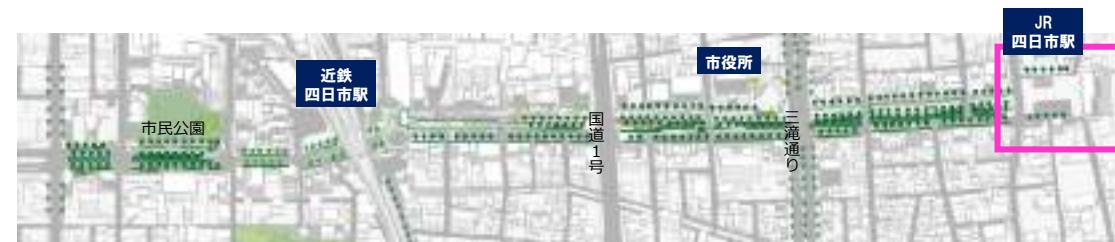
- ③【交流空間の演出】大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ
- ・人が集まり交流できる空間を確保するため、空間を細分化しすぎず、大きな空間を活かしたおおらかなランドスケープとする
- ④【人や文化、歴史に出会う空間の演出】回遊を促す変化に富んだシーケンス（移動しながら連続的に眺める景観）
- ・クスノキ並木を景観の軸としつつ、人が集まる広場、歴史モニュメントなどを空間の変化点として活かしながら、変化に富んだシーケンスとすることで、出会いを演出し、周辺への回遊を促す



	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ 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



列植をつなげたランドスケープのイメージ

【次回までに修正予定】
最新パースに合わせ適宜変更予定

- 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
 - 四日市港への動線（自由通路）については、中央通りとの連続性に配慮した設えとする



滞留空間、緑化空間のある自由通路（山口市、日本）

- 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
 - JR四日市駅周辺には、大学等の拠点施設の導入を別途検討する



市民が多目的に活用できる駅前空間の事例（延岡市、日本）

延岡駅前複合施設エンクロスHPより引用
<https://encross-nobeoka.jp/>

2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

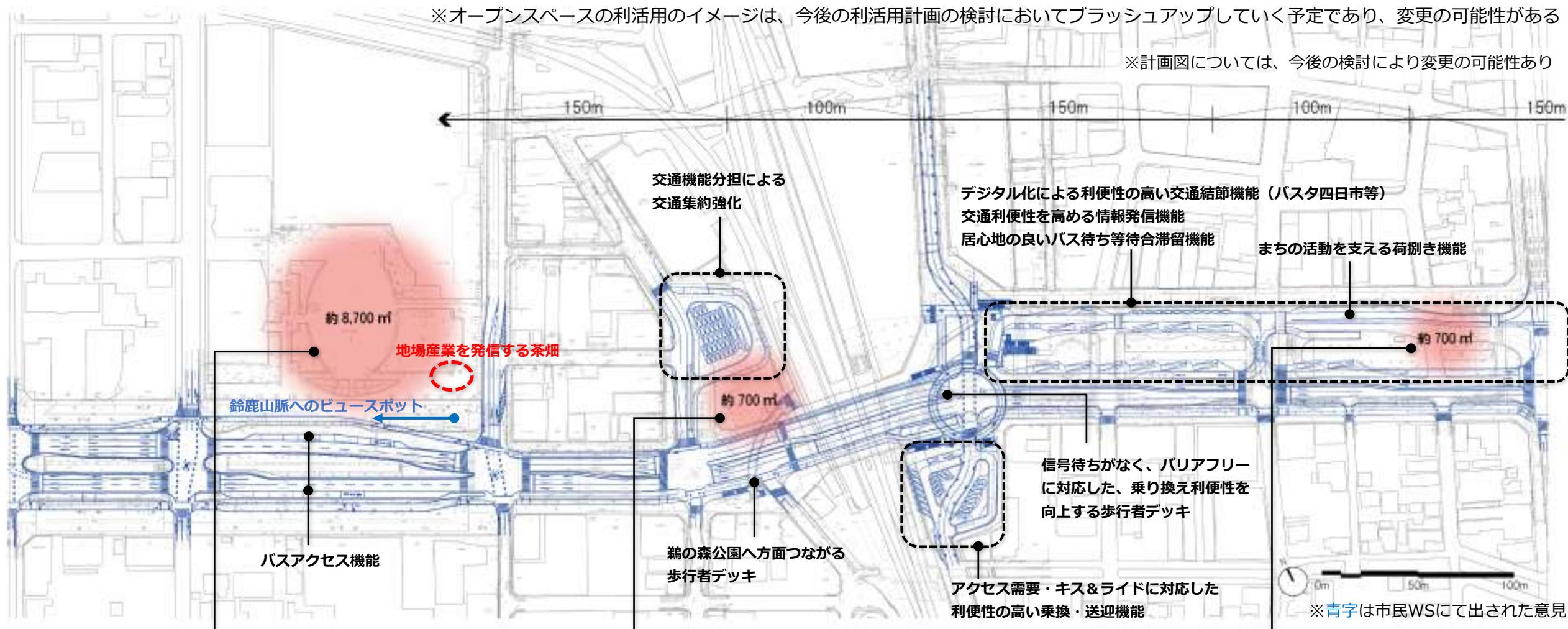
	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方

- 西浦通り~国道1号における、各オープンスペースの大きさと配置、およびエリアごとの導入機能に基づいた利活用イメージを示す

※オープンスペースの利活用のイメージは、今後の利活用計画の検討において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

※計画図については、今後の検討により変更の可能性あり



①市民公園

【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

【利活用イメージ】



②近鉄四日市駅西広場

【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

【利活用イメージ】



③東海道歩行者広場

【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】

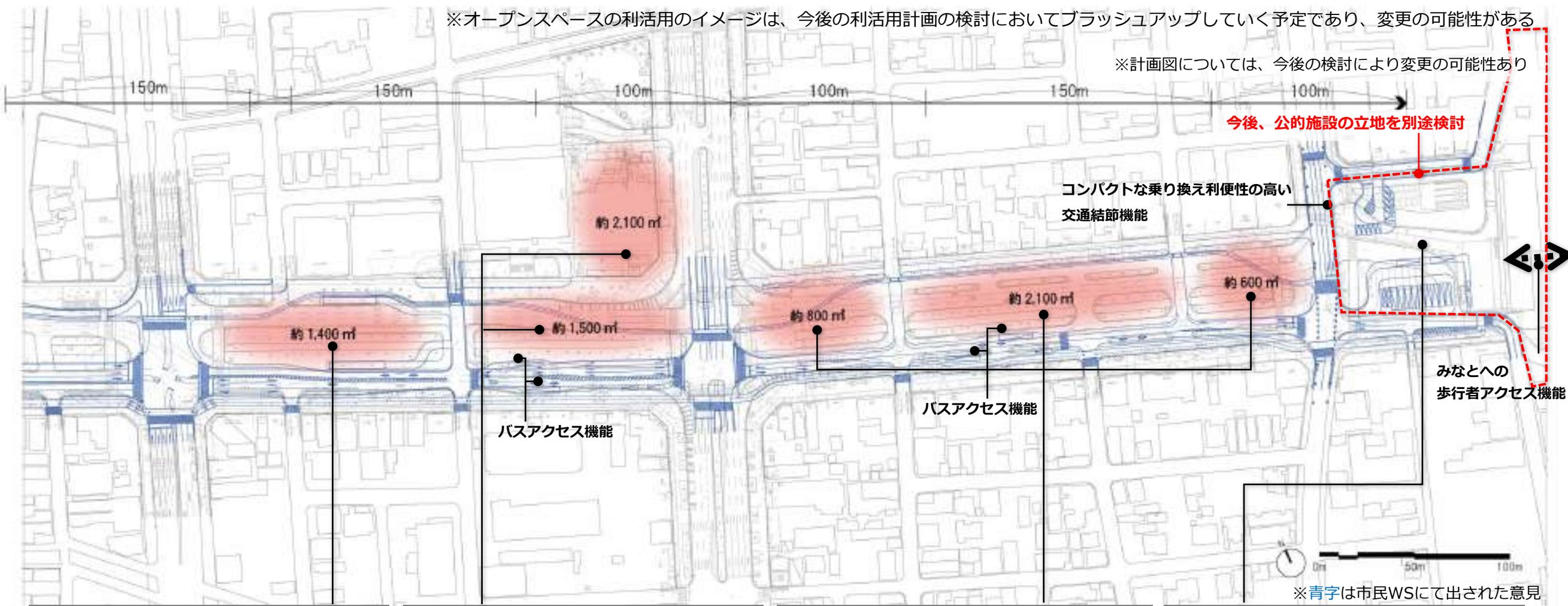


	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方

- 西浦通り~国道1号における、各オープンスペースの大きさや配置、およびエリアごとの導入機能に基づいた利活用イメージを示す

※オープンスペースの利活用のイメージは、今後の利活用計画の検討において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

【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

【利活用のイメージ】



©四日市市・日建設計

⑤市役所前・東広場

【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）、休憩（飲食含）、祭り、文化伝統体験

【利活用のイメージ】



©四日市市・日建設計

⑥三滝通り~JR四日市駅間の広場

【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、マルシェ、市、イベント、

【利活用のイメージ】



©四日市市・日建設計

⑦JR四日市駅前

【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空間、交通結節機能

【普段時の使われ方】

休憩（飲食含む）、市民活動、駅・みなとへのエントランス、公共交通の乗り換え空間

【利活用のイメージ】

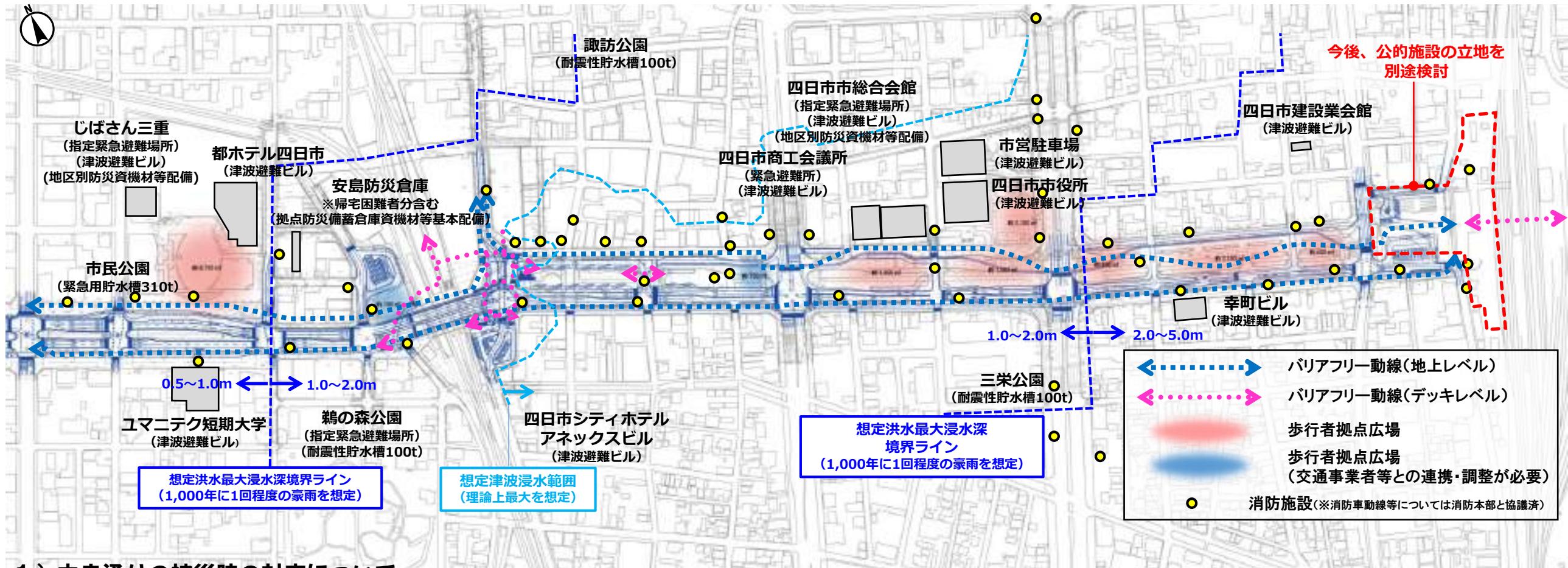


©四日市市・日建設計

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-2. 災害時の使われ方

- 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	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

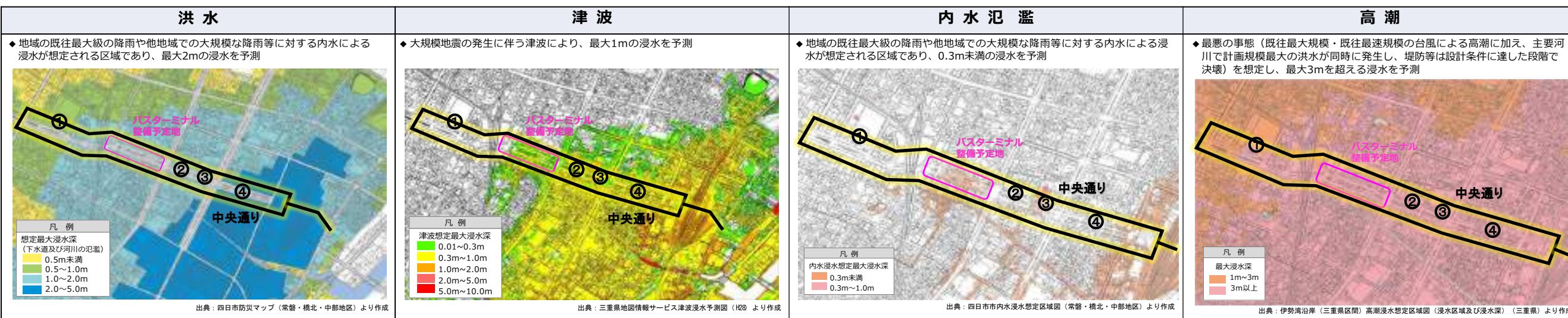
	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-2. 災害時の使われ方

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		対応	災害種別	被災想定	
	広場名等	面積			四日市市 指定緊急避難場所指定基準	
①	市民公園	面積：約 8,700㎡ (平場面積：約7,800㎡)	A	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	
②	商工会議所前広場	面積：約 1,400㎡ (平場面積：約 1,400㎡)		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	
③	市役所前・東広場	面積：約 3,600㎡ (平場面積：約 3,100㎡)		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	
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㎡)		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	
			B	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という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ウ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	
			C	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	

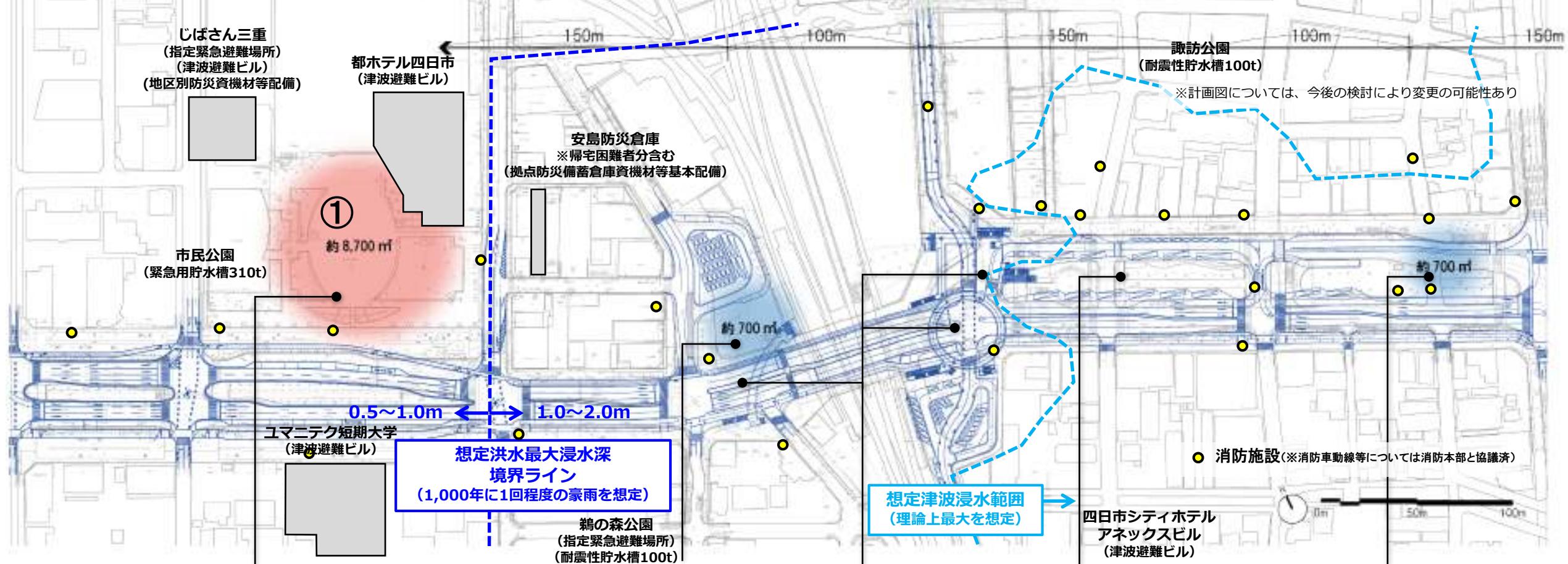


	使い方	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-2. 災害時の使われ方

- 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 8,700㎡ (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、都ホテル四日市、ユマニテク短期大学、安島防災倉庫等		じばさん三重、都ホテル四日市、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							

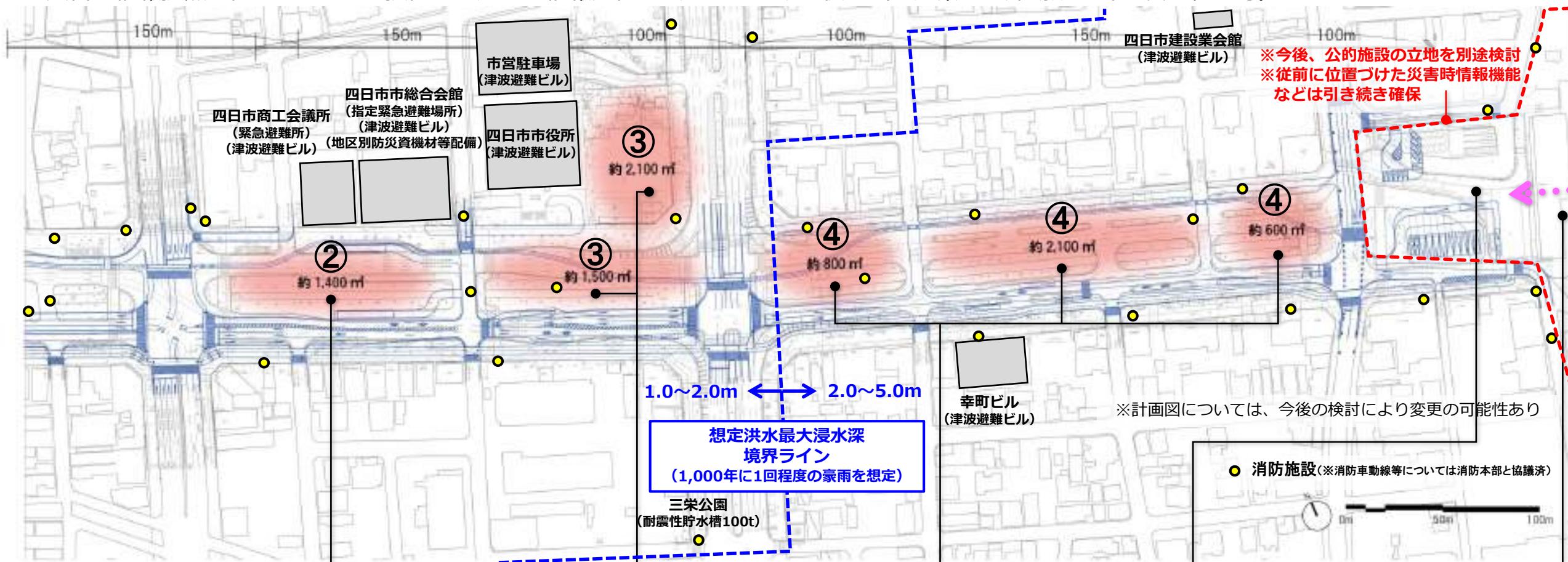
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-2. 災害時の使われ方

- 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	

2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-2. 災害時の使われ方

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保	①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ②地震、大規模な火事 ③土砂災害	※建物の上層階に情報提供施設を配備
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保し周辺防災施設と連携した防災機能を確保	①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ②地震、大規模な火事	※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 ※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	①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ②地震、大規模な火事	※浸水による被害がない場合に活用可能 ※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	②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

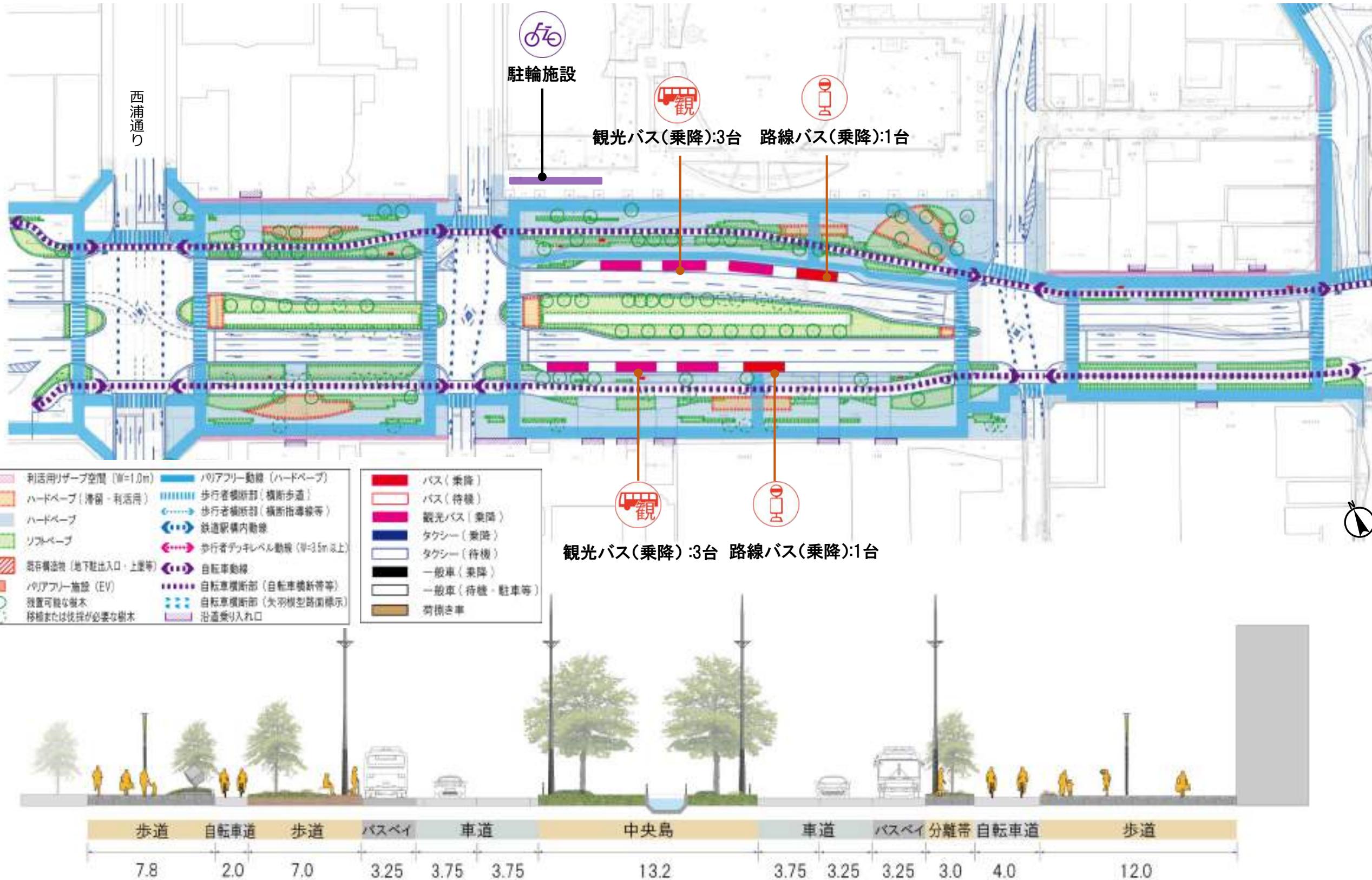
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-3. 個別施設のレイアウト

※平面図（交通施設の台数含）・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

■西浦通り～近鉄四日市駅区間



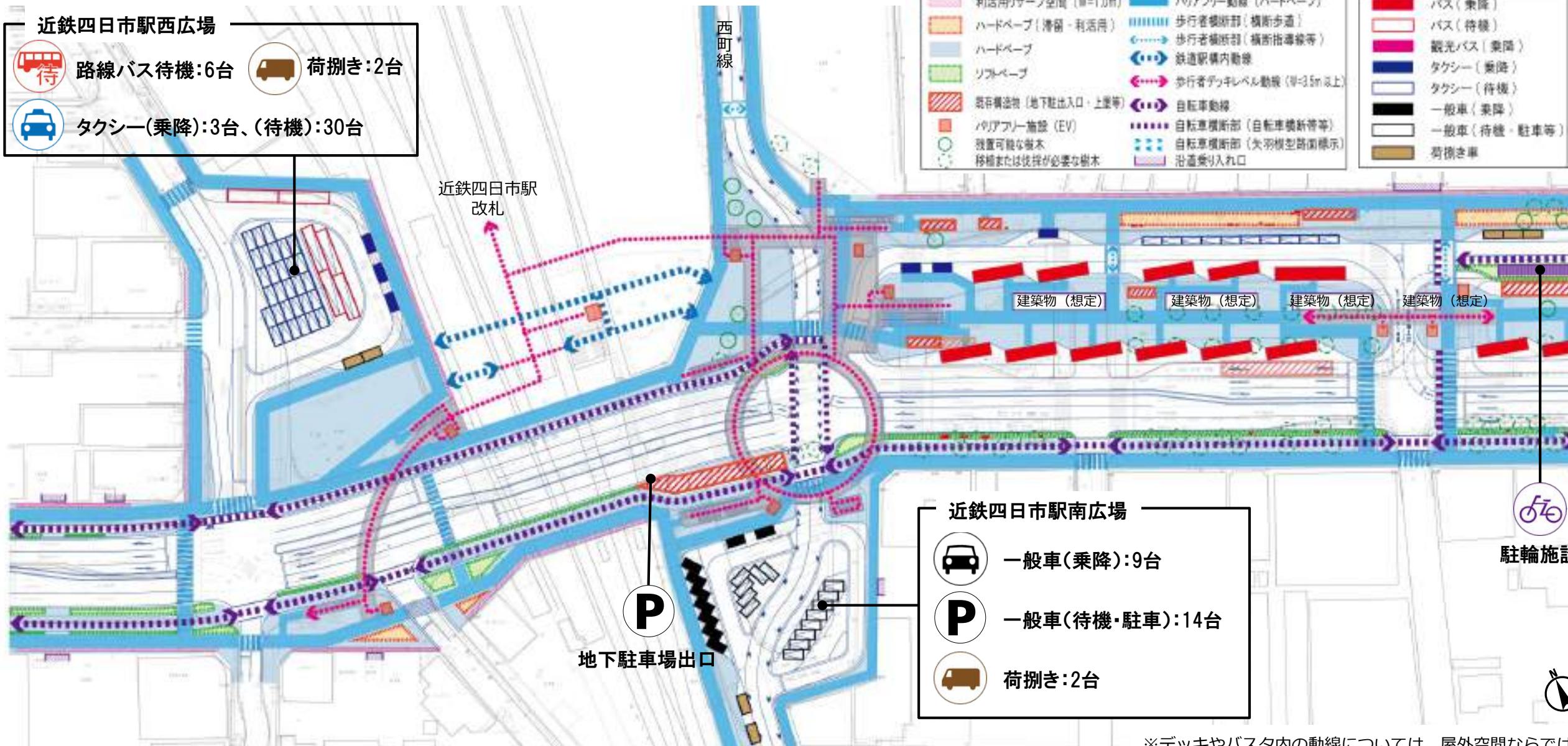
	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-3. 個別施設のレイアウト

■ 近鉄四日市駅周辺

近鉄四日市駅西広場

-  路線バス待機: 6台
-  荷捌き: 2台
-  タクシー(乗降): 3台、(待機): 30台



※平面図(交通施設の台数含)・断面図については、現段階での案であり、今後のバスターミナル検討部会等との調整により変更の可能性あり

- | | | |
|--|--|---|
|  利用用リザーブ空間 (W=1.0m) |  バリアフリー動線 (ハードペープ) |  バス(乗降) |
|  ハードペープ(待機・利活用) |  歩行者横断部(横断歩道) |  バス(待機) |
|  ハードペープ |  歩行者横断部(横断指導線等) |  観光バス(乗降) |
|  リフトペープ |  鉄道駅構内動線 |  タクシー(乗降) |
|  既存建築物(地下駐出入口・上屋等) |  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) |
|  設置可能な樹木 |  自転車横断部(自転車橋新等) |  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(矢羽模型踏面標示) |  荷捌き車 |
| |  沿道乗り入れ口 | |



※デッキやバスターミナル内の動線については、屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる施設配置とする

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

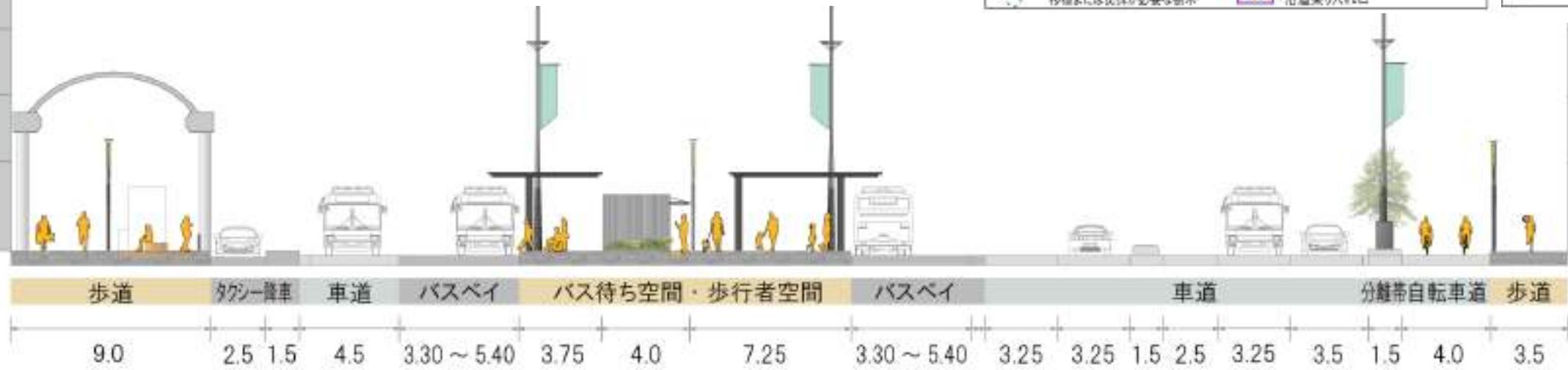
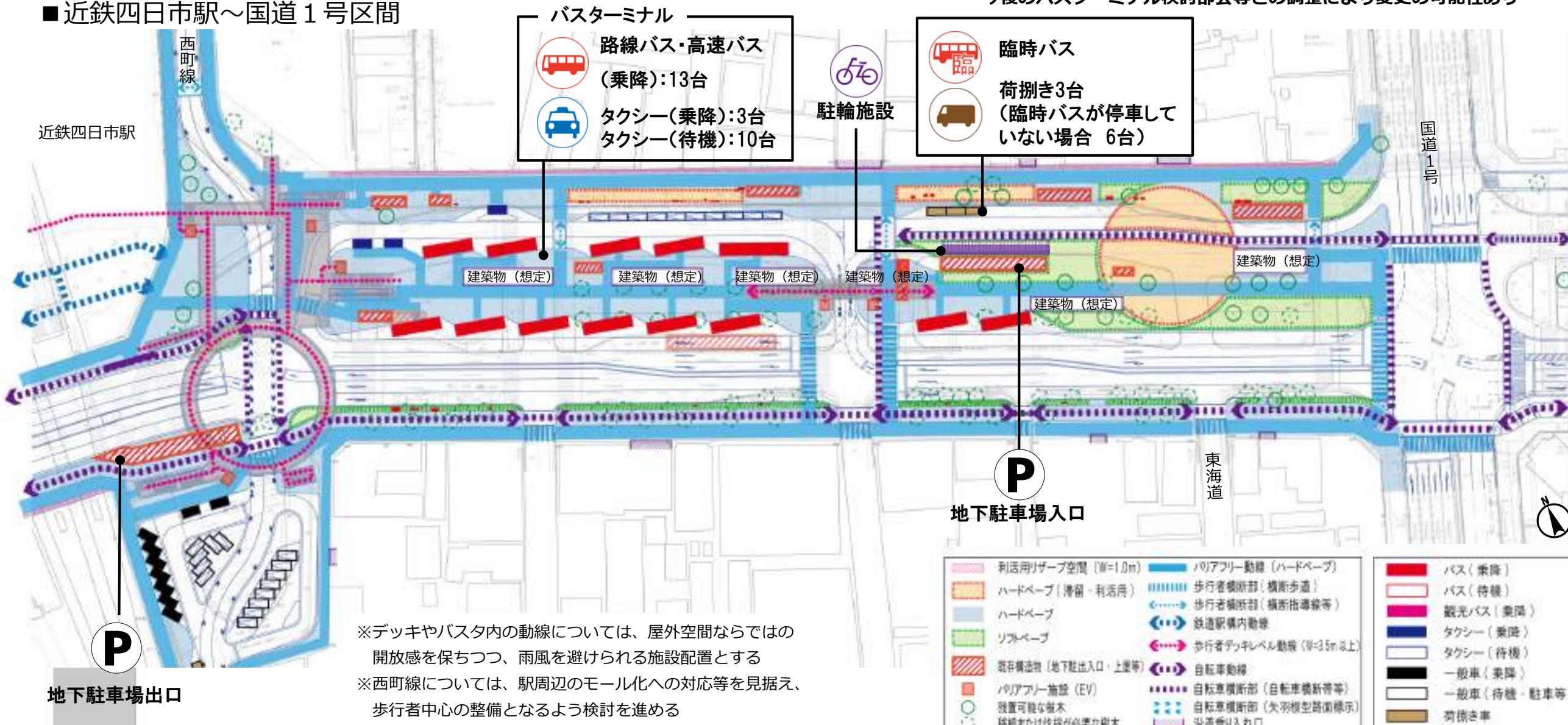
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-3. 個別施設のレイアウト

■ 近鉄四日市駅～国道1号区間

※平面図（交通施設の台数含）・断面図については、現段階での案であり、今後のバスターミナル検討部会等との調整により変更の可能性あり



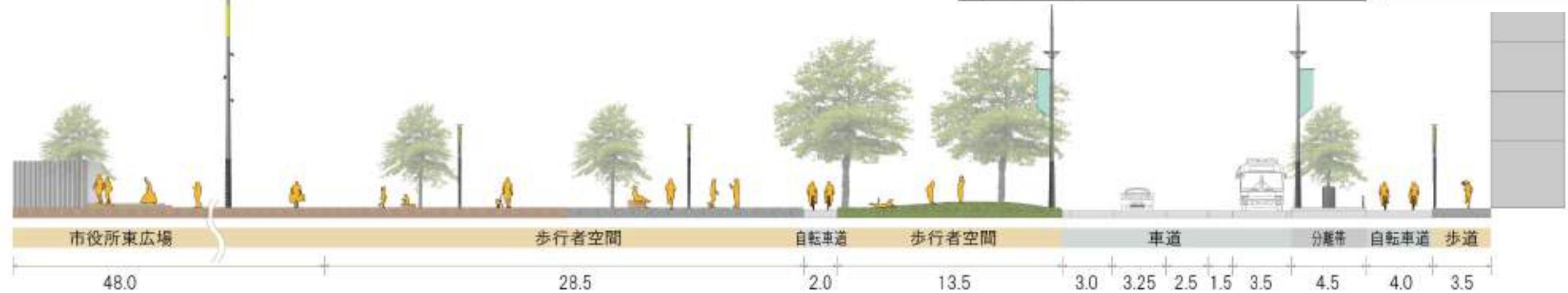
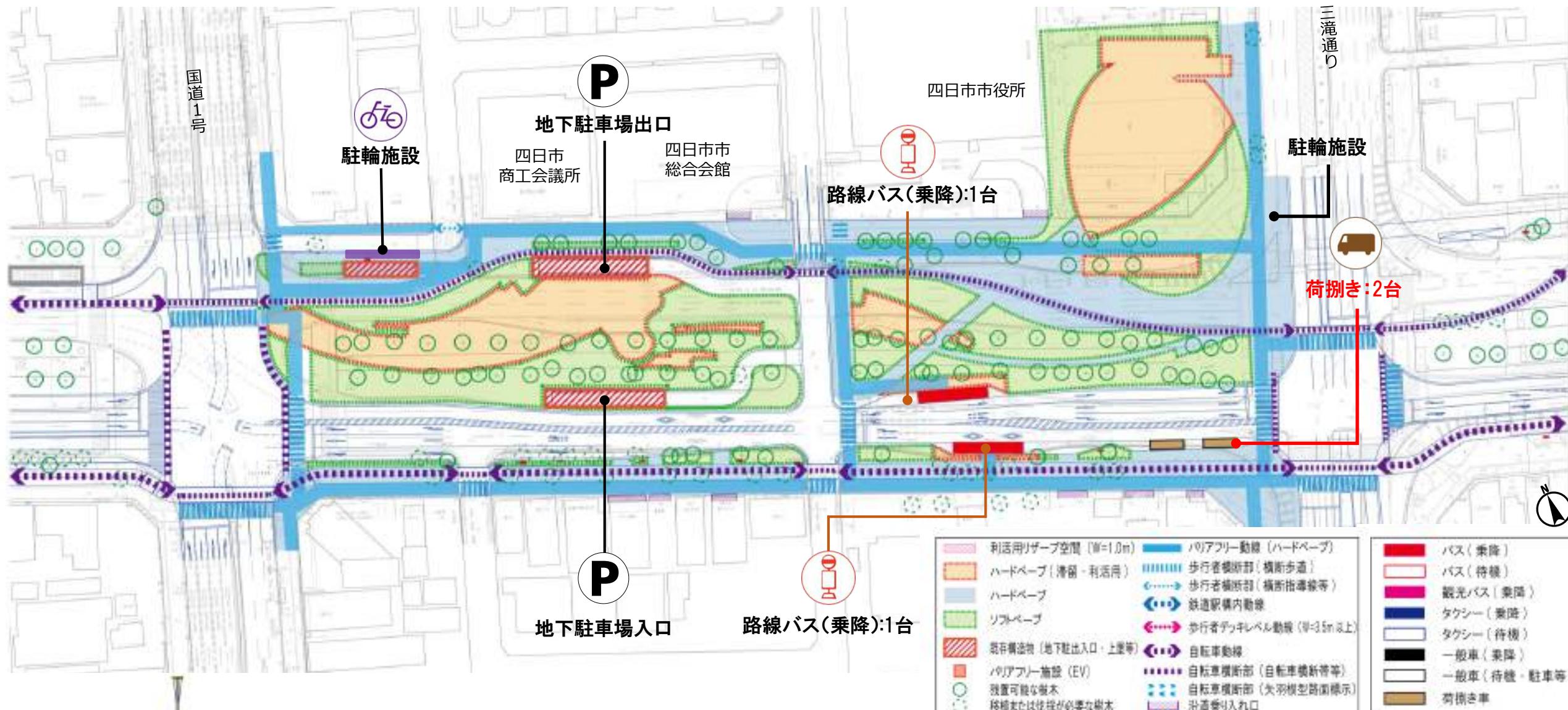
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-3. 個別施設のレイアウト

※平面図（交通施設の台数含）・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

■ 国道1号～三滝通り区間



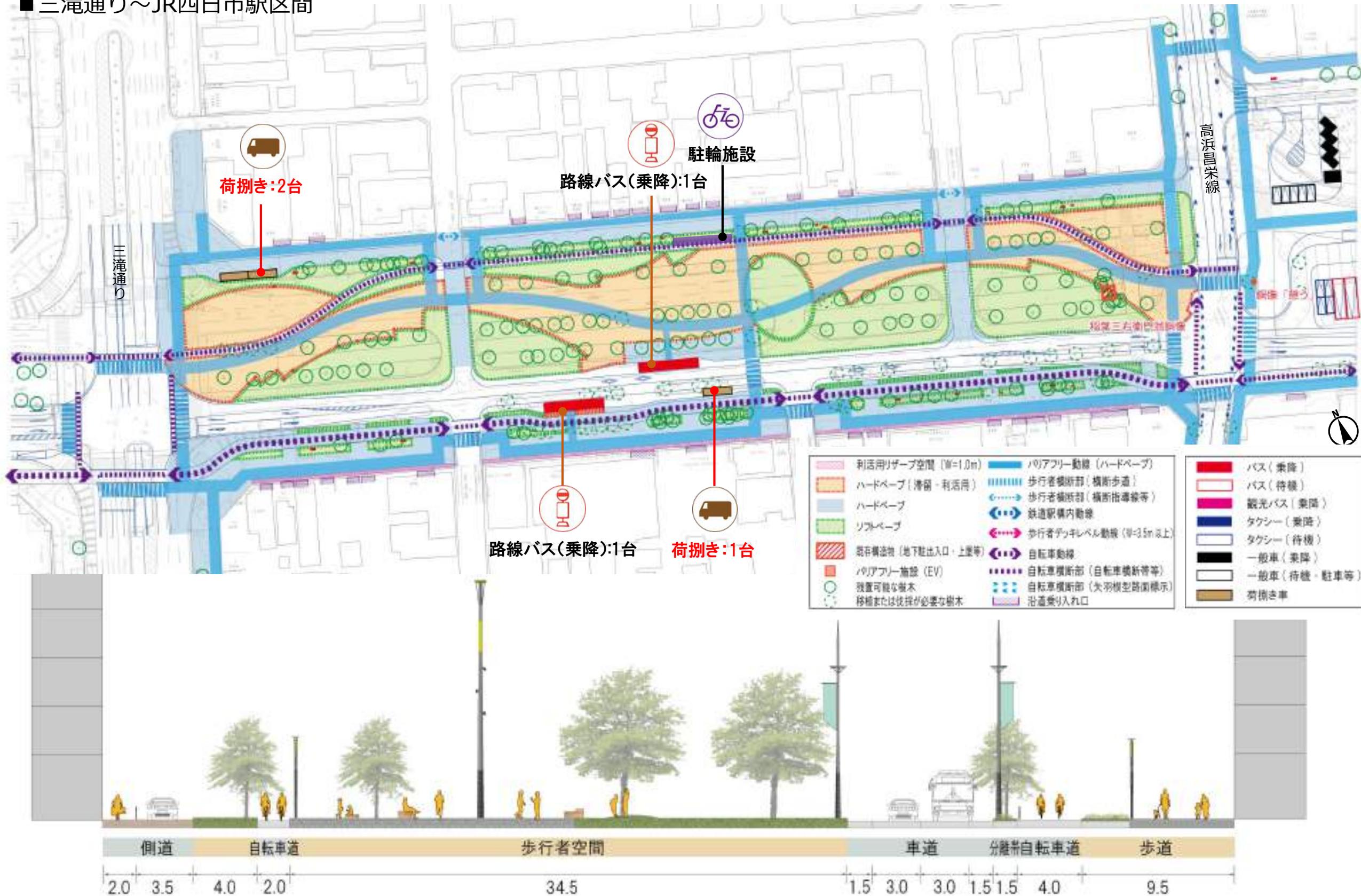
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

	使いか	要素と配置	質
歩行者空間	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-3. 個別施設のレイアウト

※平面図（交通施設の台数含）・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

■三滝通り～JR四日市駅区間

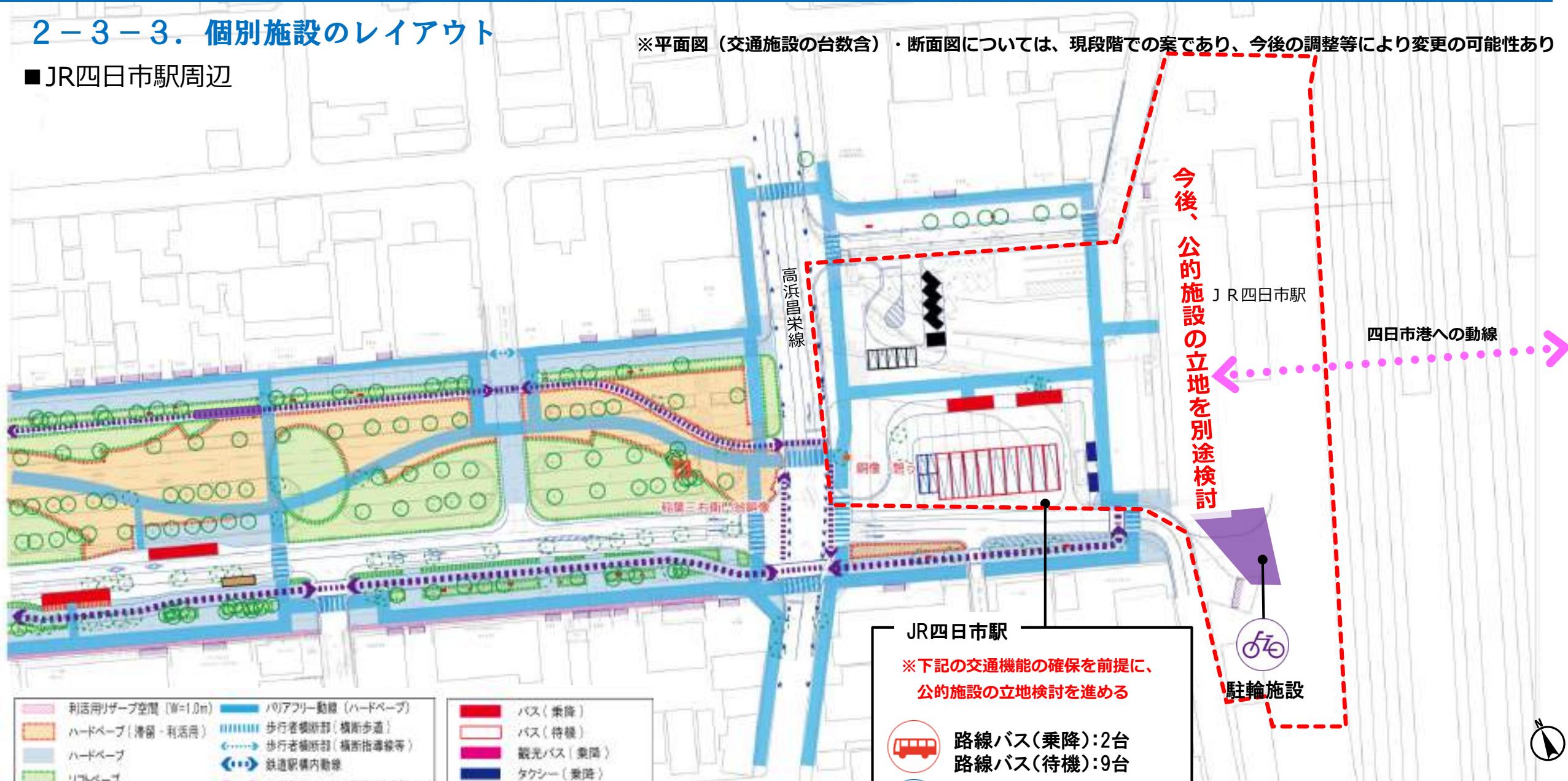


	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-3. 個別施設のレイアウト

※平面図（交通施設の台数含）・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

■JR四日市駅周辺



今後、公的施設の立地を別途検討

四日市港への動線

- JR四日市駅
- ※下記の交通機能の確保を前提に、公的施設の立地検討を進める
- 路線バス(乗降):2台
 - 路線バス(待機):9台
 - タクシー(乗降):2台
 - タクシー(待機):4台
 - 一般車(乗降):5台
 - 一般車(待機・駐車):5台

駐輪施設

- | | | |
|--------------------|-----------------------|-------------|
| 利活用リザーブ空間 (W=1.0m) | バリアフリー動線 (ハードベープ) | バス(乗降) |
| ハードベープ(滞留・利活用) | 歩行者横断部(横断歩道) | バス(待機) |
| ハードベープ | 歩行者横断部(横断指導線等) | 観光バス(乗降) |
| ソフトベープ | 鉄道駅構内動線 | タクシー(乗降) |
| 既存構造物(地下駐出入口・上屋等) | 歩行者デッキレベル動線(準-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(矢羽模型路頭標示) | 荷揚き車 |
| | 沿道乗り入れ口 | |



	使いか	要素と配置	質
共通			
エリアごと			
個別施設			

2-3-4. 個別施設の設えの考え方

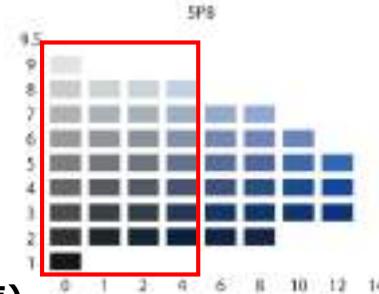
(1) 個別施設のカラースキーム

・ 共通のカラースキームと空間テーマ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）

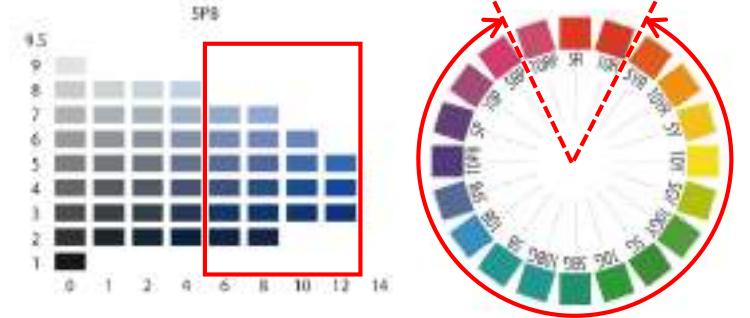
<共通のカラースキーム>

- ・ 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）



<空間テーマごとのカラースキーム>（個別施設の色彩計画）

西浦通り 西町線 東海道 国道1号 市役所 JR四日市駅 市民公園 近鉄四日市駅 諏訪公園 鶴の森公園

※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

- 【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

自然に調和する色彩の事例（渋谷, 日本）



- 【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

都市的なイメージを演出する色彩の事例（Fabryczna, Poland）



- 【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

親しみやすい色彩の事例（NewYork, USA）



	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-4. 個別施設の設えの考え方

【次回までに修正予定】
 ・バスターエリアのデザインについて、国との役割分担や進め方について調整

(2) 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、**極力統一した設えとする**

<主要構造物>

- 歩行者デッキ
(駅西デッキ・駅東デッキ(バスタ四日市含む)・バスターミナル東西島間デッキ)
- バスシェルター
- 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、灯具の色温度に変化をつける等、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)

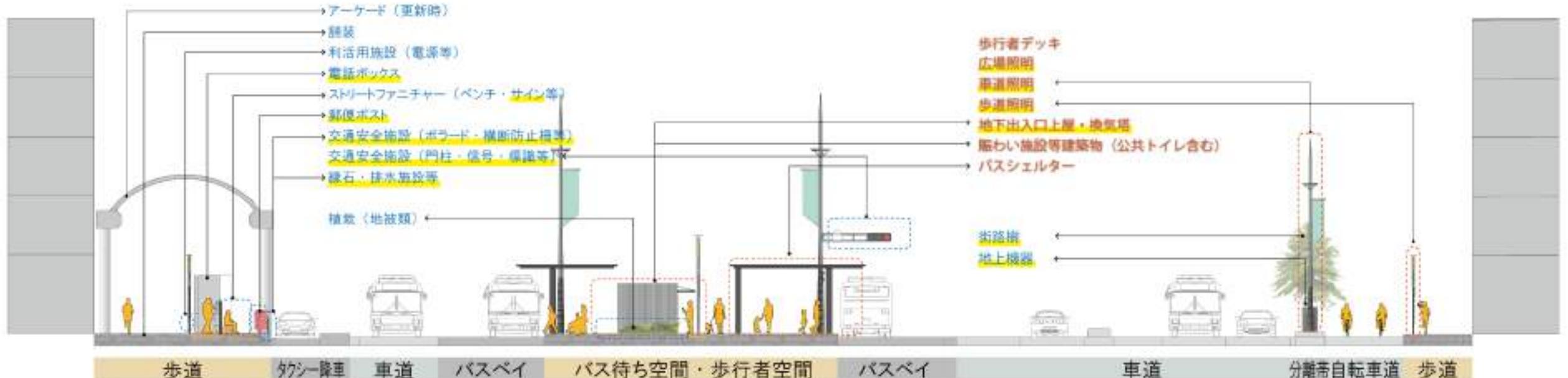
※警察・施設管理者と適宜要調整

(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



※断面図については、現段階での案であり、今後のバスターミナル検討部会等との調整により変更の可能性あり

	使いか	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-4. 個別施設の設えの考え方

(3) 主要構造物の設えの考え方

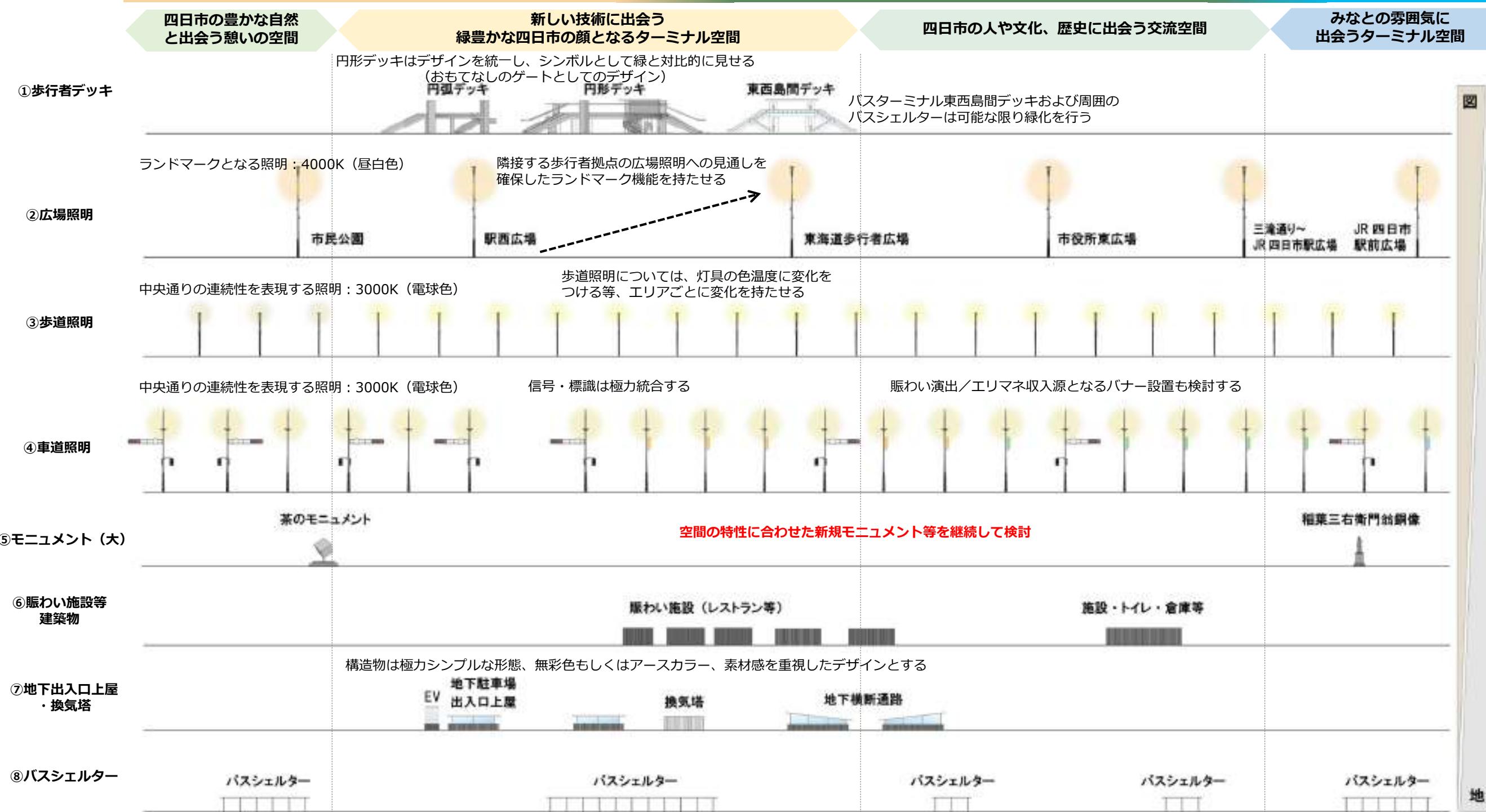
- ・ 主要構造物を設える際の「図」と「地」のバランスと、デザイン上のポイントを下記に示す
- ・ 下記の①~⑧の順番で「図」として引き立つようデザインする

※主要構造物の配置については、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

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



【次回までに修正予定】

バスターミナルのデザインについて、役割分担や進め方を調整して記載
バスターミナルの余剰スペースにおける低木等によるグリーンインフラの充実に関する記載については、今後調整・検討

3. 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)

- ◆ 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。
- ◆ 四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】

- ① 中心市街地の活性化 ② 交通結節機能強化 ③ 都市機能施設への回遊性向上 ④ バリアフリー環境の整備 ⑤ 都心居住の促進

バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減

民間ノウハウを活用した事業スキーム

民間ノウハウを活用し、ターミナル使用料・商業施設等から得られる収益によるターミナルの管理・運営を実現。

公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化

他の交通やまちづくりとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

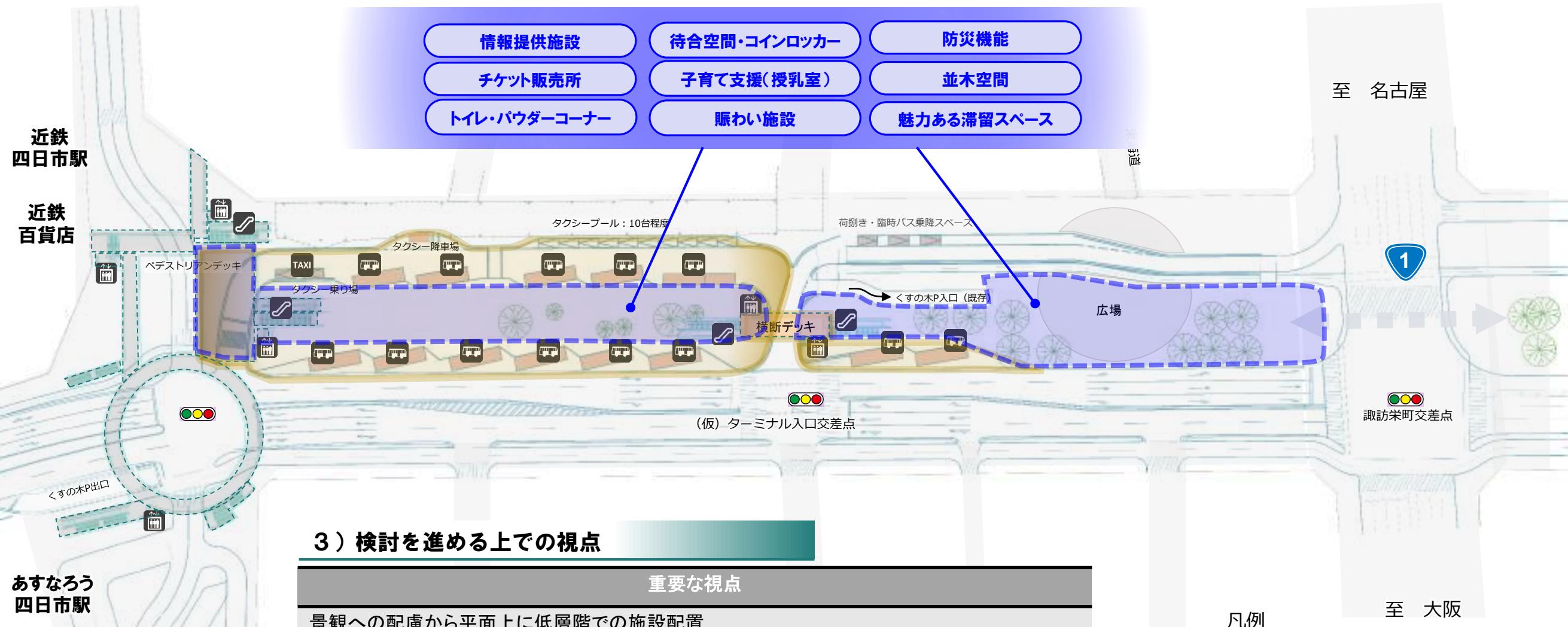
新たなモビリティや交通サービスとの連携

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。



3) 検討を進める上での視点

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

凡例

- バスのりば
- タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ
- 特定車両停留施設 区域設定エリア(案)

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

- ◆ 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



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

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

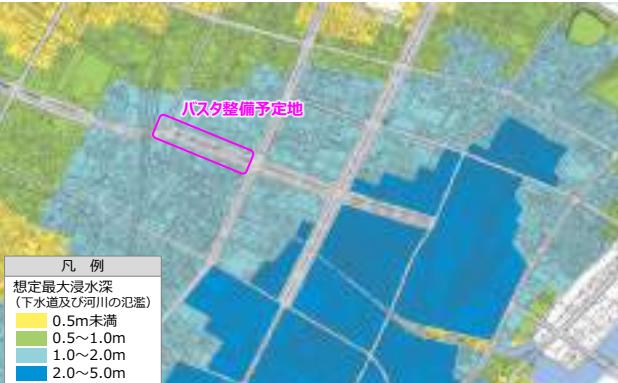
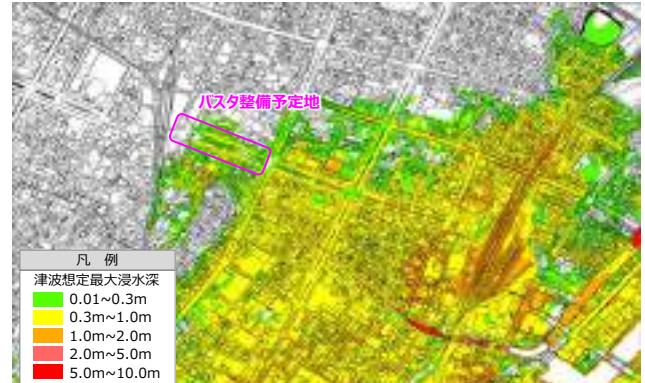
種別	概要
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所 (2次避難所)	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

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	デッキテラス部 (近鉄四日市駅側 2階相当)	ターミナル部	東海道歩行者広場
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	○ (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	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○ (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	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	○ (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	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	○ (避難経路等)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)
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	○ (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	火災発生区域外のオープンスペース	○ (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)
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	○ (情報提供)	○ (情報提供)	○ (情報提供)

洪水	津波	内水氾濫	高潮
<p>◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測</p>  <p>凡例 想定最大浸水深 (下水道及び河川の氾濫) 0.5m未満 0.5~1.0m 1.0~2.0m 2.0~5.0m</p> <p>出典：四日市防災マップ (常盤・橋北・中部地区) より作成</p>	<p>◆大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測 (南海トラフの理論上最大クラスの地震発生を想定)</p>  <p>凡例 津波想定最大浸水深 0.01~0.3m 0.3m~1.0m 1.0m~2.0m 2.0m~5.0m 5.0m~10.0m</p> <p>出典：三重県地図情報サービス津波浸水予測図 (H28) より作成</p>	<p>◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、0.3m未満の浸水を予測</p>  <p>凡例 内水浸水想定最大浸水深 0.3m未満 0.3m~1.0m</p> <p>※想定最大降雨を時間最大雨量147mm/hとし、概ね1,000年に1回程度起こる豪雨を想定 出典：四日市市内水浸水想定区域図 (常盤・橋北・中部地区) より作成</p>	<p>◆最悪の事態 (既往最大台風である室戸台風級の台風により、県内各地区に大きな影響を与える複数の経路を設定、堤防等は設計条件に達した段階で決壊) を想定し、高潮シミュレーションを実施。最大3mを超える浸水を予測</p>  <p>凡例 最大浸水深 1m~3m 3m以上</p> <p>出典：伊勢湾沿岸 (三重県区間) 高潮浸水想定区域図 (浸水区域及び浸水深) (三重県) より作成</p>

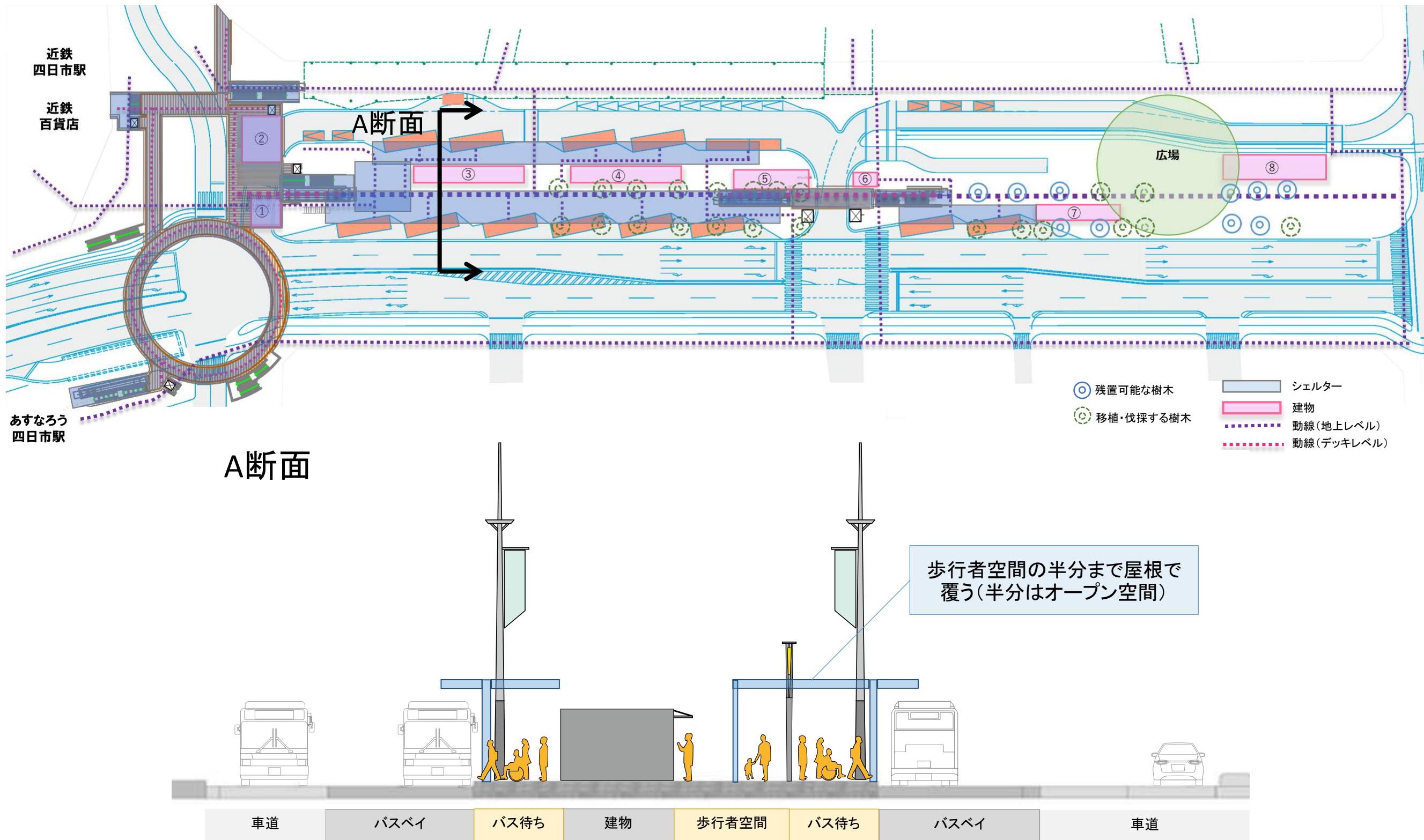
防災機能

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
	・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	○近隣の指定緊急避難場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
②地震、大規模な火事	【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 ※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）
	【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
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、発災後の道路閉鎖が完了）	○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
		○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
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	○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	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、発災後の道路閉鎖が完了）	○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
		○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 ※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）

◆ 東島・西島の主動線を直線を通す案 (西島の建物配置は北側に寄る)



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

出典：第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

施設配置方針について、下記の理由から「施設最大案」を選定

- バスターミナルの将来における持続的な運営を目指すうえで、一定の収益を確保する必要がある
- ただし、バスの発着料に伴う収益が少ないことが想定されることから、ターミナル内において、可能な限り収益性を確保することが望ましい
- 民間商業事業者へのサウンディング調査結果からは、収益性の面からは大きい施設面積を確保しスケールメリットを生かした運営が望ましい意向を確認しており、さらに複数のサービス業種導入を目指すうえでは施設最大案を選定し、施設配置検討を進める
- ただし、施設最大案に基づいて施設配置を検討する際、ターミナル内外の景観を阻害しないよう配慮する必要がある

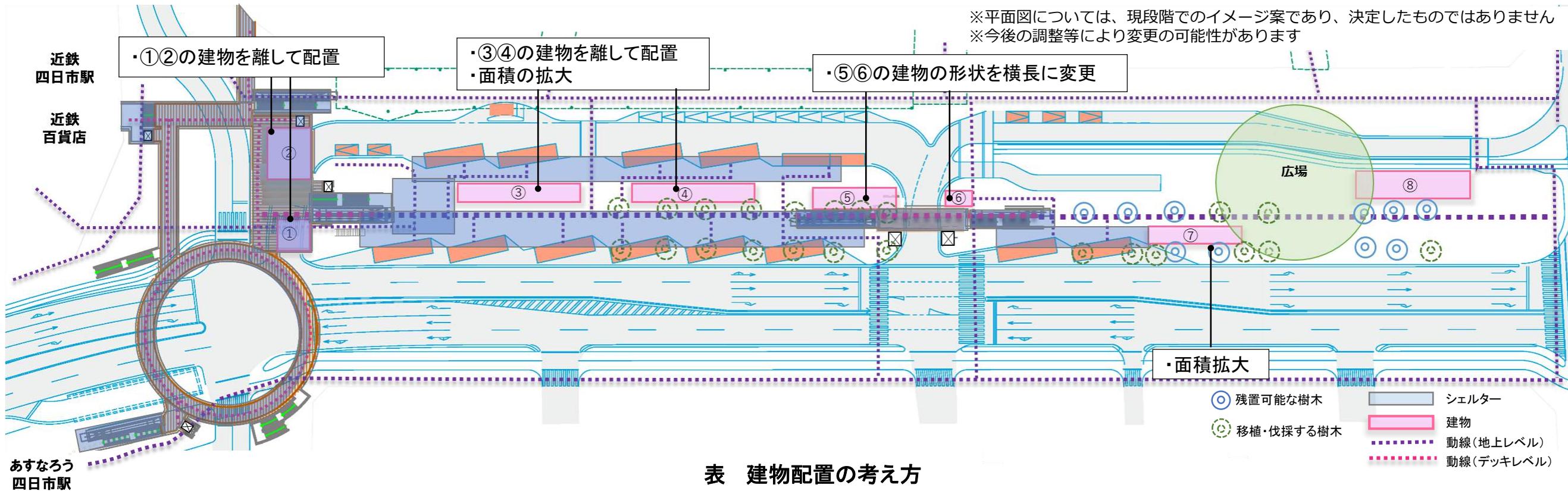


表 建物配置の考え方

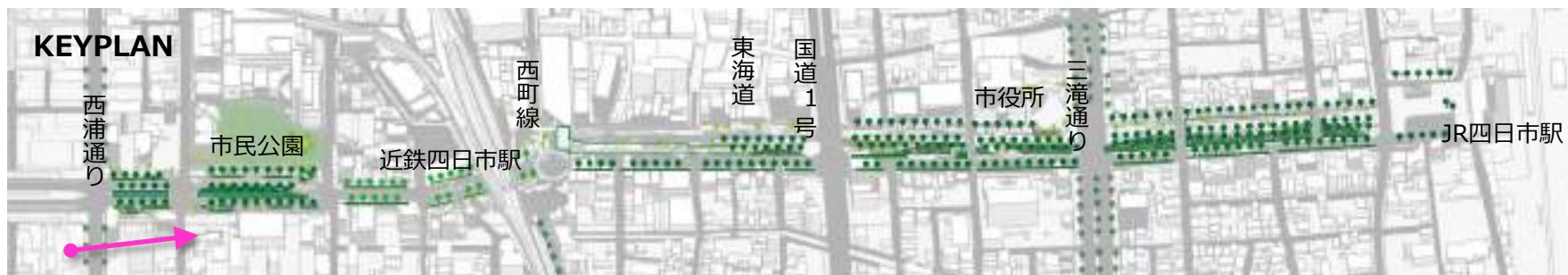
	建物番号								
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
建物配置の基本目的	・近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する。		・主たる交通機能が集約される西島平面部へのターミナル機能を確保する。		・西島平面部におけるターミナル機能を補完する。	・東島平面部における交通機能・広場機能を補完する。	・高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する。	・広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する。	
これまでの「施設最大案」との配置・形状の変更点	・駅から円形デッキやターミナル平面部との十分な動線確保のため、①②の離隔を取り、階段・エスカレーター付近の空間を確保する。		・商店街側からの動線が合流する箇所となるため、歩行者の通行を阻害しないよう③④の建物の離隔をとった配置とする。 ・主たるターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。		・ターミナル内の西島・東島間の見通しの確保と、車両からの視認性確保の観点から、形状を横長にする。 ・⑥について歩行者動線の妨げにならないよう配慮する。	・高速バス利用者のためのターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する		—	
上記変更に伴う面積変更	「施設最大案」	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡
	今回変更	50㎡	130㎡	110㎡	110㎡	80㎡	20㎡	70㎡	150㎡

4. 将来イメージ

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



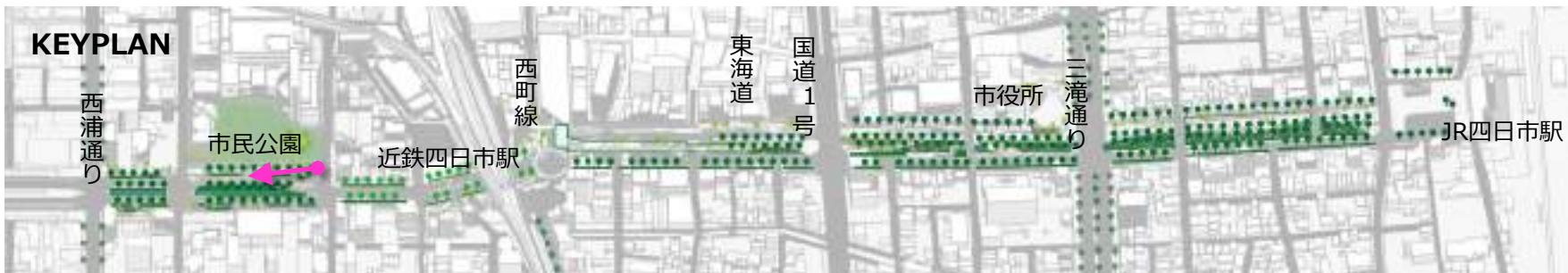
近鉄四日市駅西側のアングル

※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

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



四日市市民公園前のアングル

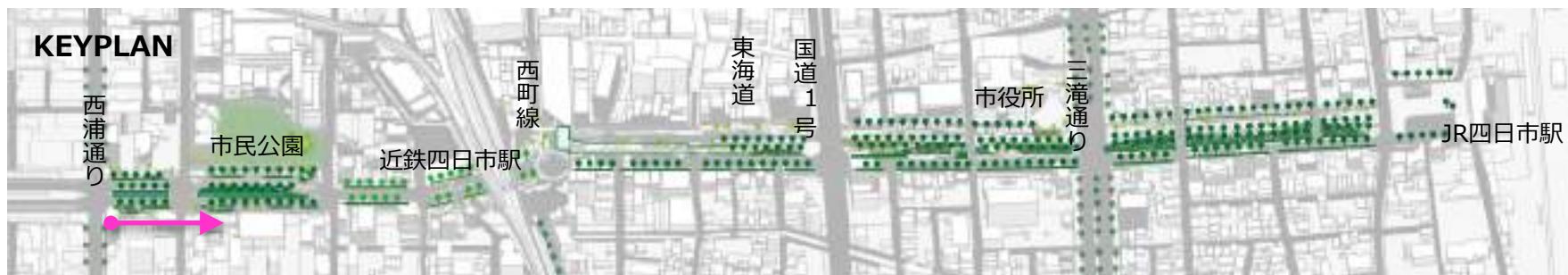
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

4. 将来イメージ

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



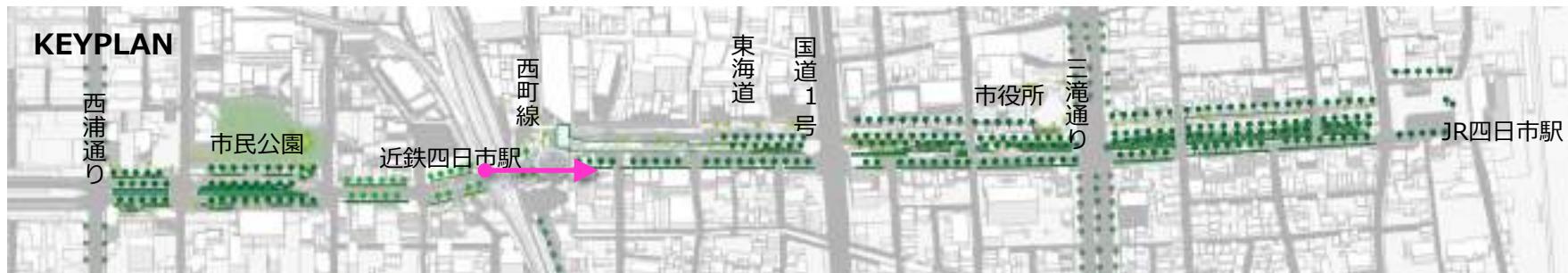
西浦通り周辺のアングル

※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

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



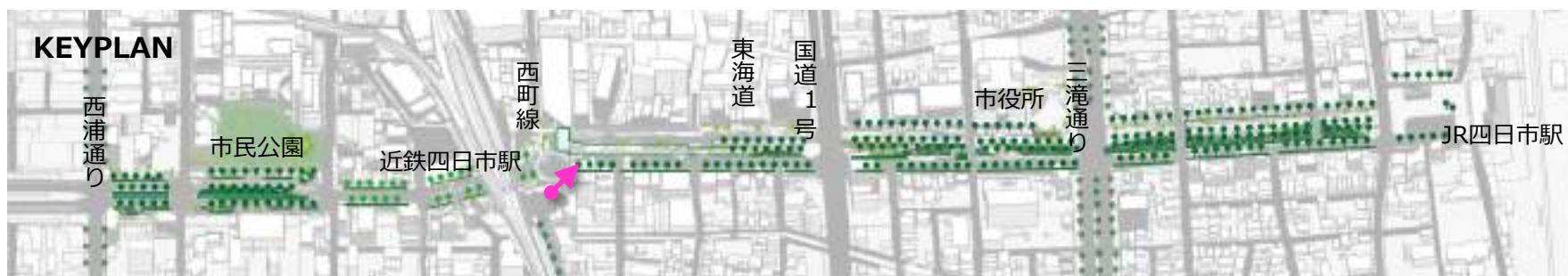
近鉄四日市駅東側のアングル

※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

【図修正】
最新計画反映済



©四日市市・日建設計



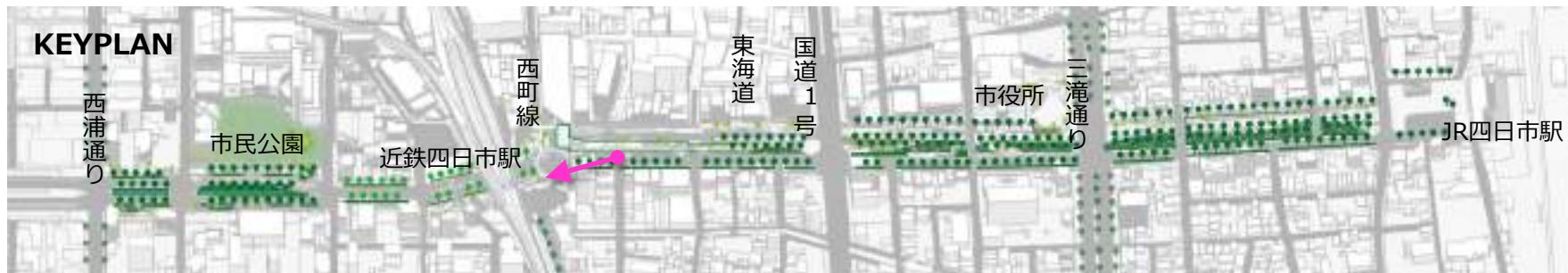
近鉄四日市駅東側のアングル

※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

【図修正】
最新計画反映済



©四日市市・日建設計



近鉄四日市駅東側のアングル

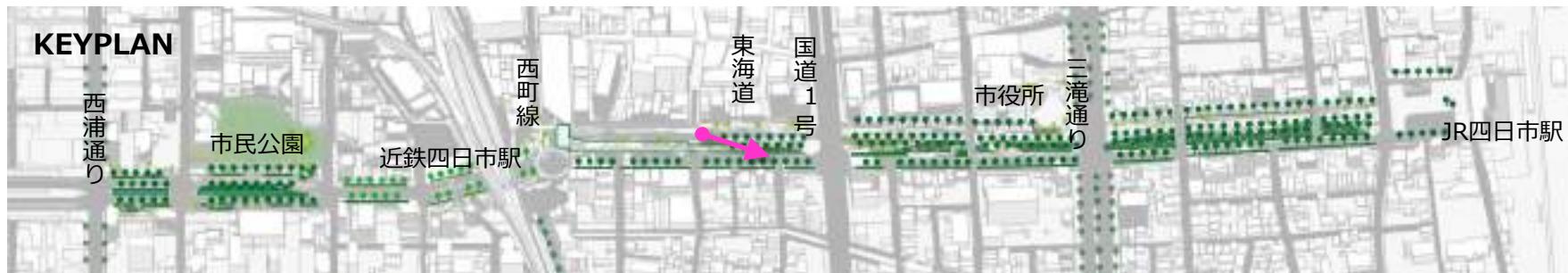
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

4. 将来イメージ

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



東海道周辺のアングル

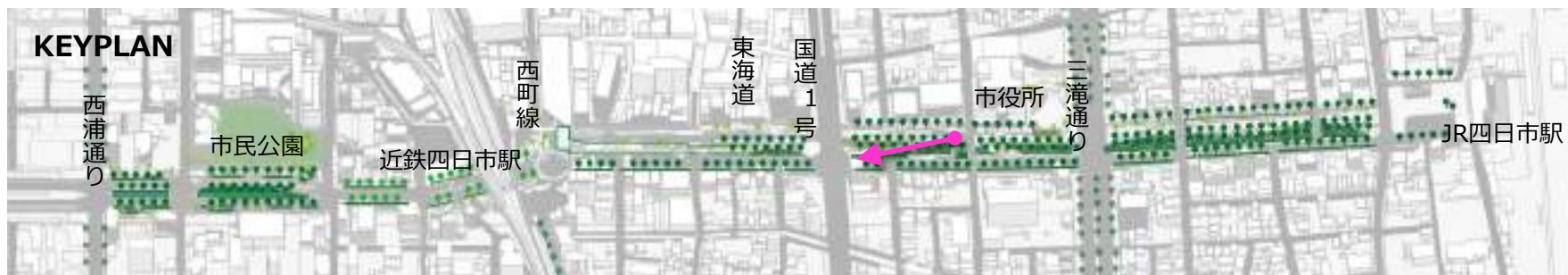
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

4. 将来イメージ

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



国道1号周辺のアングル

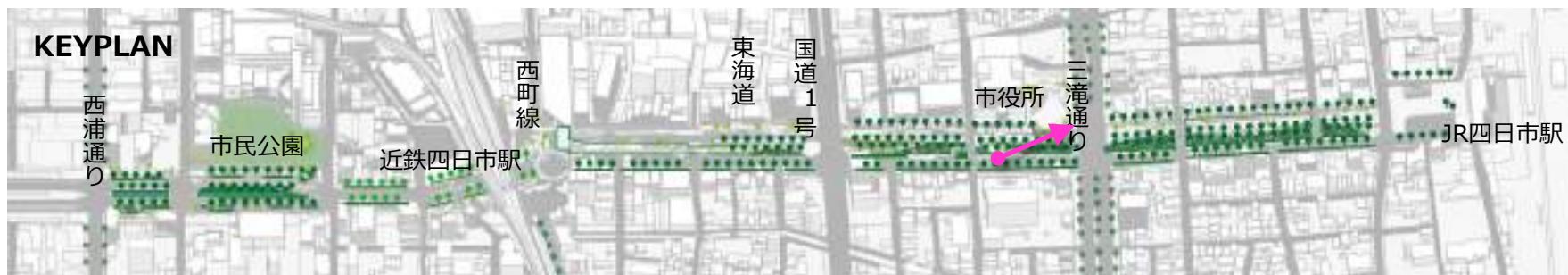
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

4. 将来イメージ

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



四日市市役所前のアングル

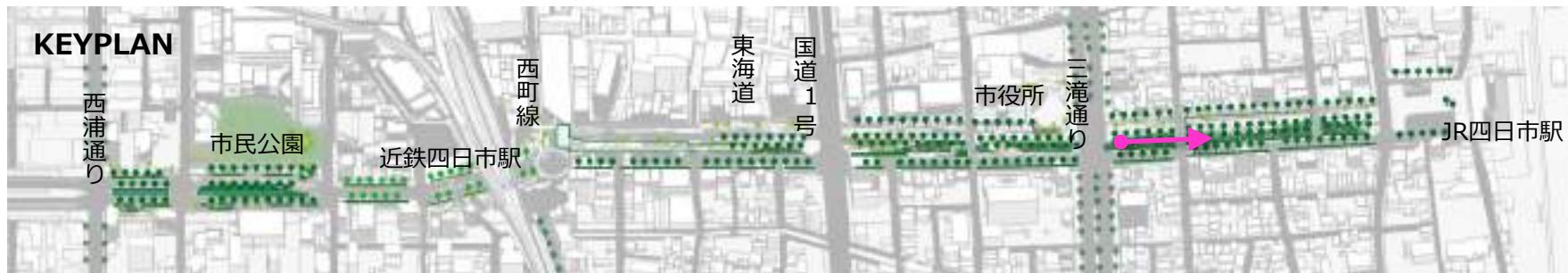
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

4. 将来イメージ

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



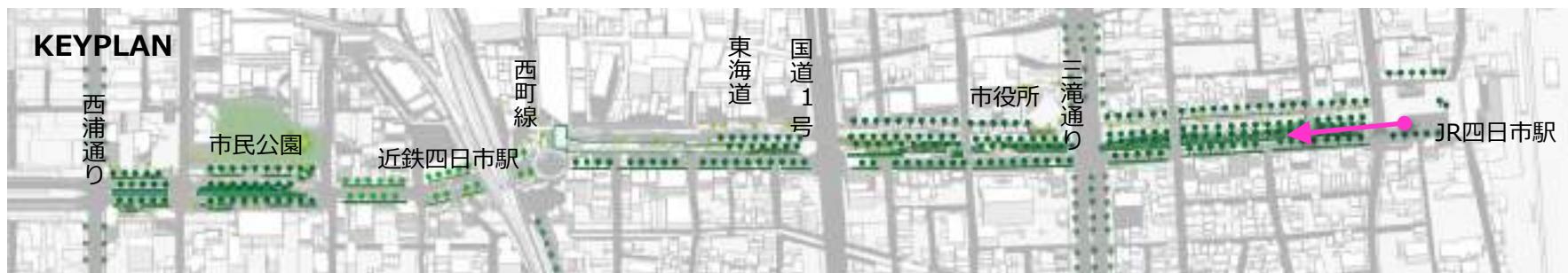
三滝通り周辺のアングル

※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

【次回までに修正予定】
最新計画反映



©四日市市・日建設計



JR四日市駅前のアングル

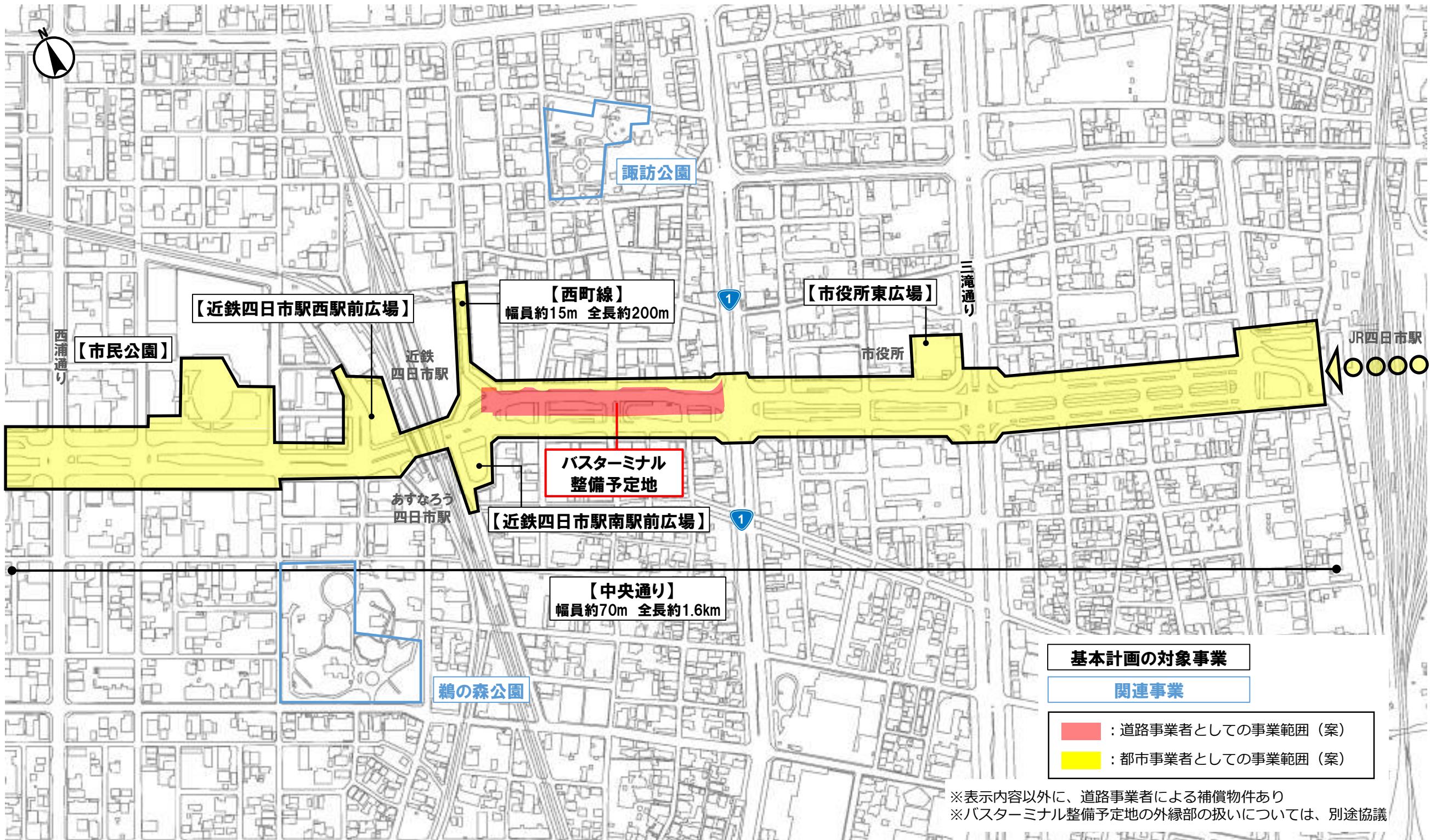
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

5. 今後の進め方

5. 今後の進め方 5-1. 基本計画の事業区分

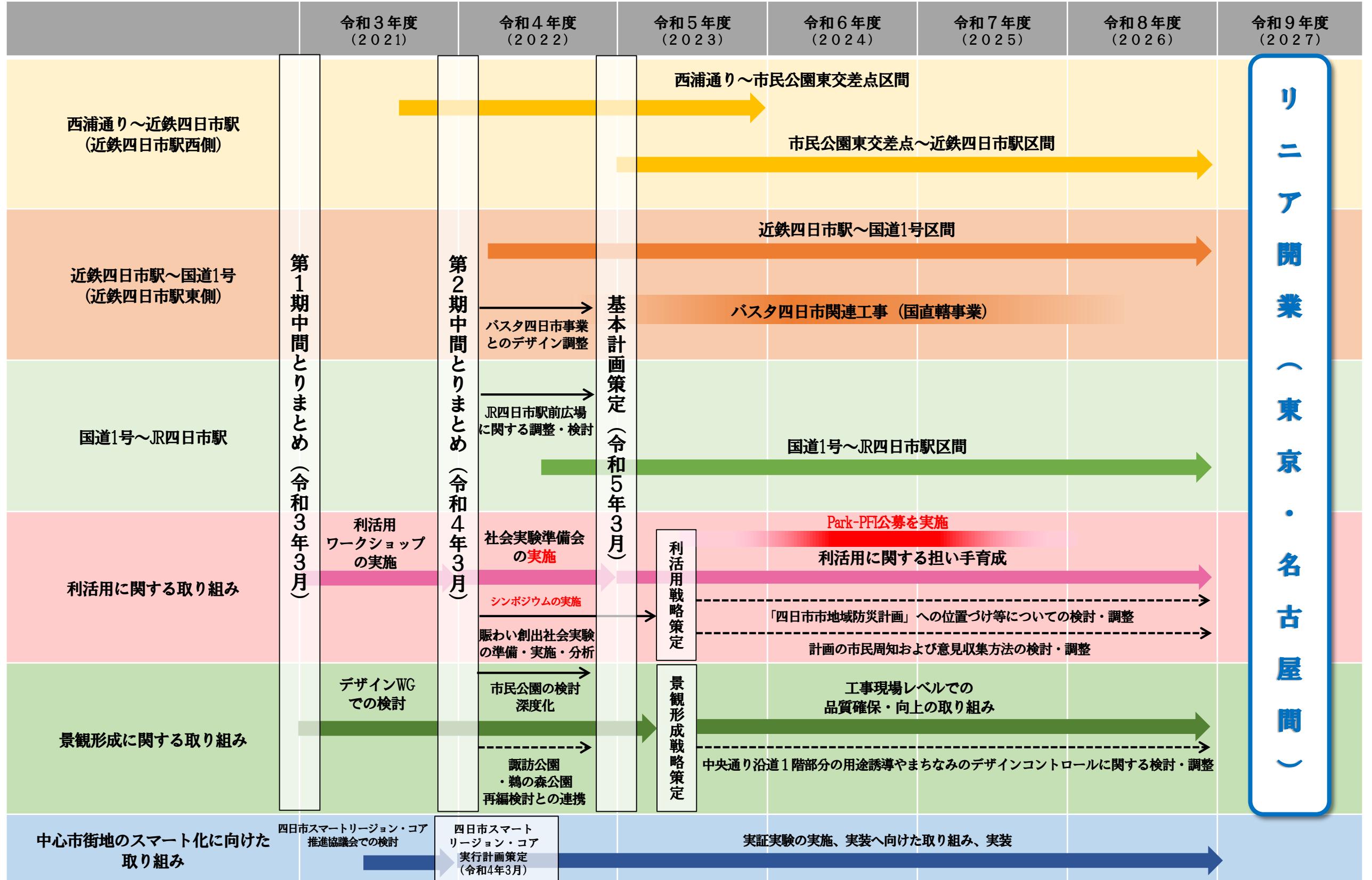
- 基本計画の事業区分を下記に示す

【基本計画の事業区分】



5. 今後の進め方 5-2. 事業スケジュール

・事業スケジュールについては、今後の調整により変更の可能性がある

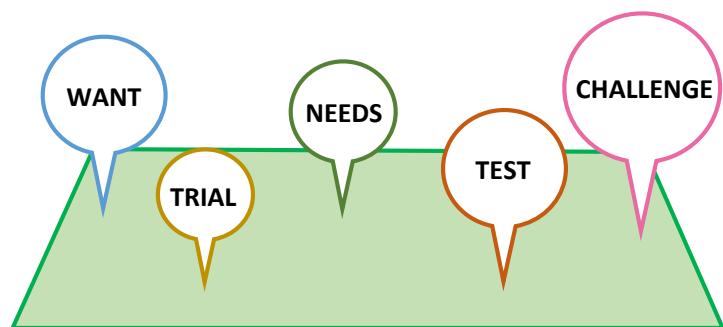


リニア開業（東京・名古屋間）

-----> 基本計画策定以降、本計画と連携しつつ、別途の関連事業等として検討・調整を行っていく事項

5-3-1. 基本的な考え方

1 様々なニーズに対応し新たなチャレンジを可能とする場づくり

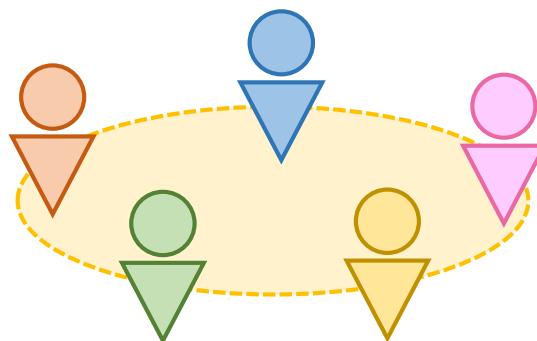


整備後も様々なニーズに応じて必要な更新を繰り返しつつ、常に誰かが新たなチャレンジを行っている空間となる



賑わい創出社会実験でのチャレンジショップの様子

2 多様な関係者が関わる管理運営の仕組みづくり

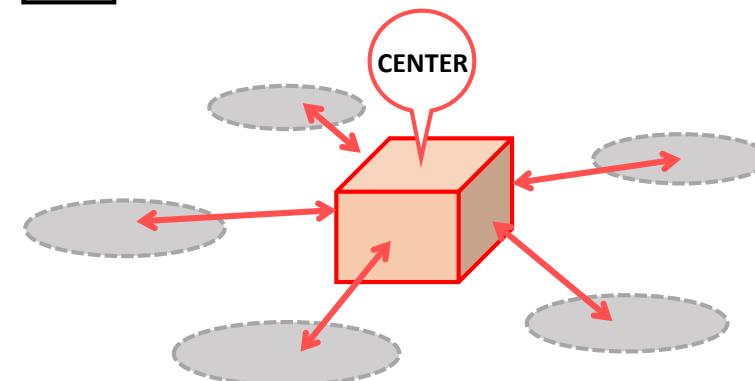


行政、市民、企業など、この空間に価値を見出す大勢の人々が協働して維持管理や運営に携わる仕組みをつくる



社会実験準備会の様子

3 まちづくりの波及と連携づくり



沿道の再開発や商店街やみなとまちづくりなどと連携した取り組みを進め、相互に波及効果を高めるとともに、市内をはじめ広域に展開される様々なまちづくり活動をつなぐ拠点としての役割を果たす



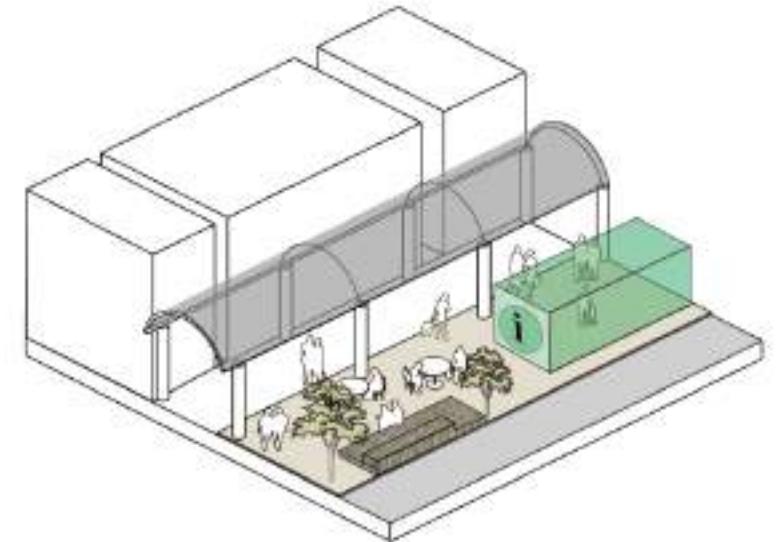
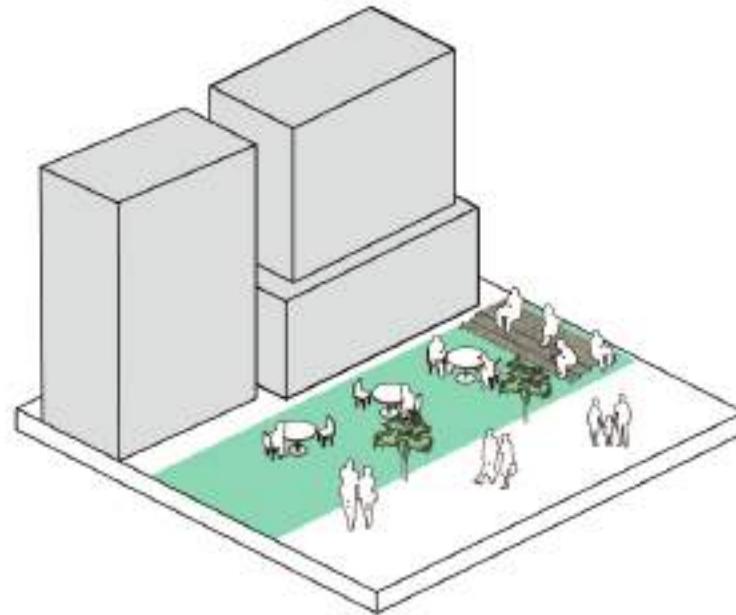
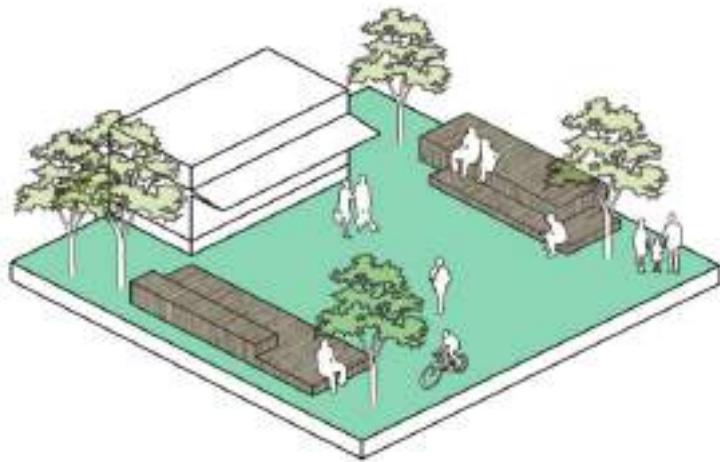
賑わい創出社会実験でのインフォメーションブースの様子

5-3-2. 管理運営のイメージ

1 公共空間の管理運営への民間活力の導入

2 沿道施設と一体となった公共空間活用

3 まちづくり拠点



- ・ コンセッション制度 (バスタエリア)
- ・ Park-PFI (国道1号~JR四日市駅)
- ・ 指定管理者制度

- ・ 歩行者利便増進道路 (ほこみち)
- ・ 公開空地活用

- ・ まちなか空間の利用調整の場
- ・ まちづくり情報のインフォメーション



Park-PFIの事例 久屋大通公園 (名古屋市)

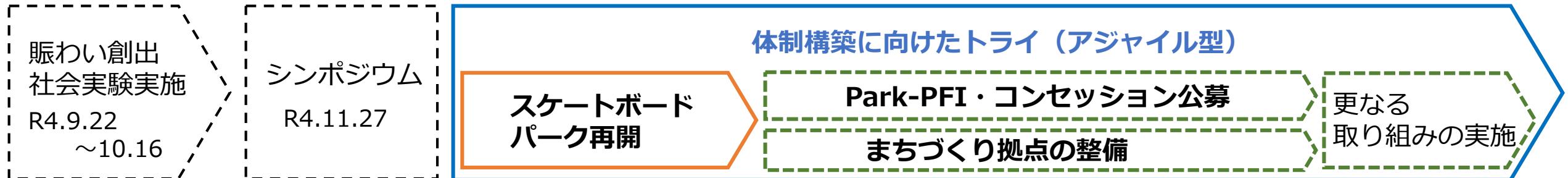


ほこみち指定道路の事例 三宮中央通り (神戸市)



まちづくり拠点の事例 アーバンデザインセンター松山 (松山市)

5-3-3. 進め方について



- ・歩道上にオープンカフェ等の設置が可能な「歩行者利便増進道路制度（ほこみち）」を中央通り全線で活用する
- ・道路を公園的に使うことができるようにした上で、飲食店や売店等の設置が可能な「Park-PFI」を活用する



參考資料

中央通り再編関係者調整会議

●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・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、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。

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。

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。

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

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。

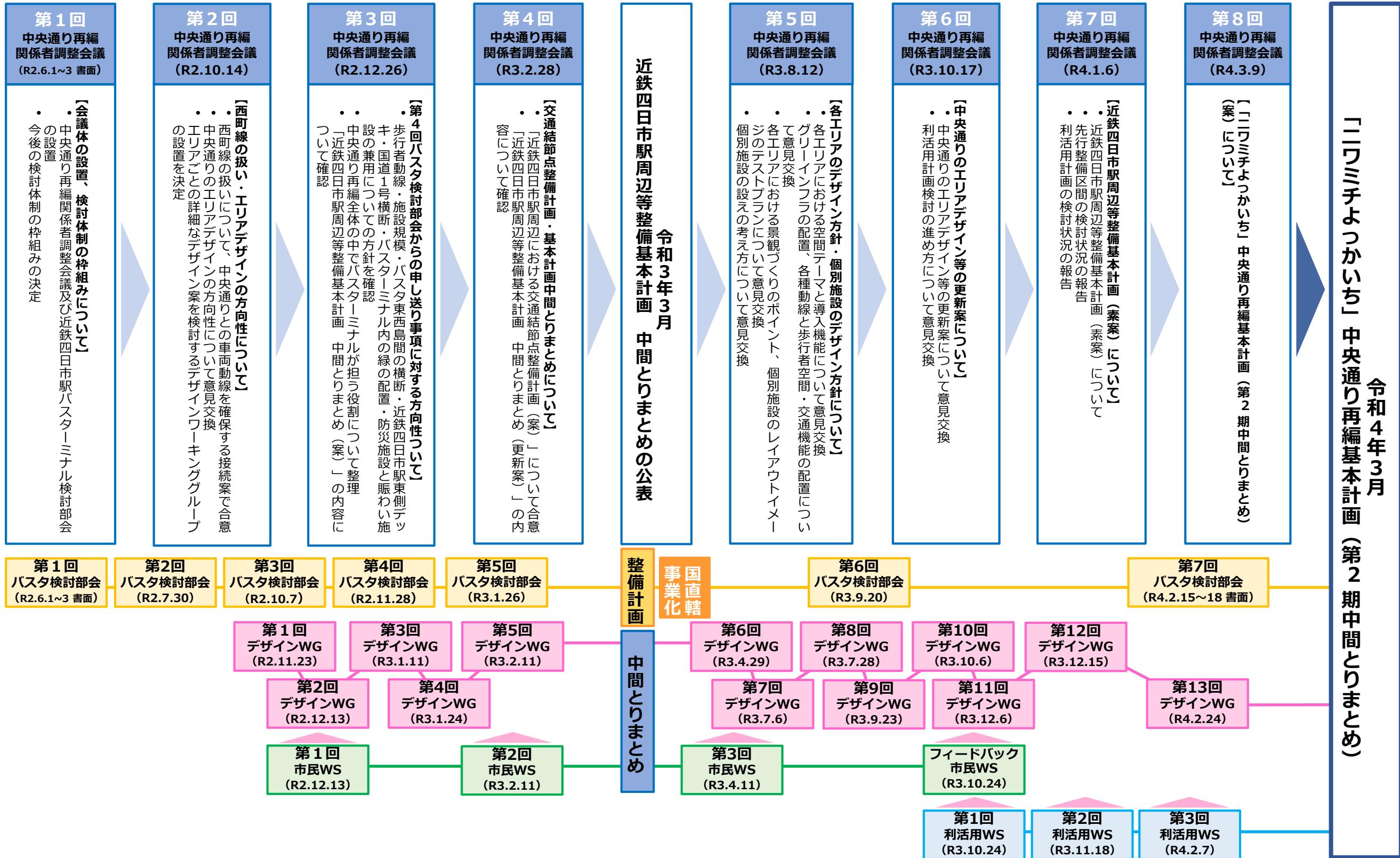
- ・「**四日市交通ターミナル戦略**」（R3.3月策定）
- ・「**四日市交通ターミナル戦略**」に位置付けられた**事業の実施**
- ・「**四日市市都市再生整備計画**」（R3.3月策定）に関し、必要な協議を行う

四日市スマートリージョン・コア推進協議会

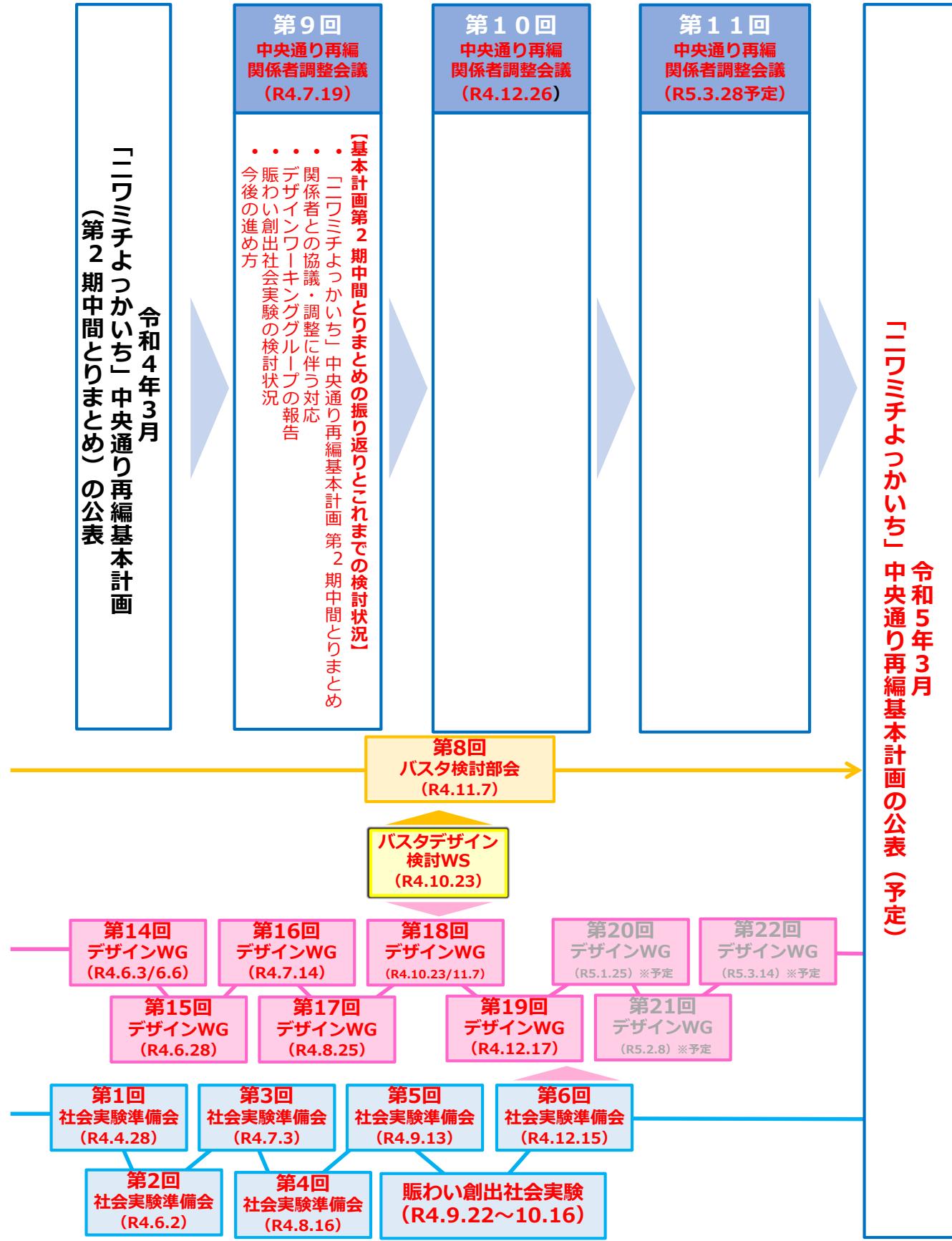
●目的
スマートシティ化に向けた「**四日市スマートリージョン・コア実行計画**」の検討や事業の推進に向け、公民学が一体となって、相互に連携・協力し、地域の抱える様々な課題を解決するために、IoTやAIを含むICT等の先端技術を活用し、都市の機能と魅力を高め、活力あふれる都市を実現することを目的とする。



- 令和2年6月以降、下記の検討経緯で検討を進めてきた
- 第2期中間とりまとめ以降についても、本編5-2. 事業スケジュールに示す通り、事業を推進していく



- 第2期中間とりまとめ以降、下記の検討経緯で検討を進めてきた



基本計画のとりまとめに向けた修正箇所一覧

- 「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）からの修正点・変更点を以下に示す

該当ページ	修正箇所	修正内容
P2	・目次	・「1-1-3.第2期中間とりまとめの位置づけ」の項目を削除 ・「5-3.利活用検討の進め方」のタイトルを「利活用、維持管理・運営の考え方」に変更
P7	・利活用戦略へつながる矢印の途中（基本計画の位置づけ表下部）	・「賑わい創出社会実験“はじまりのいち”（R4.9.22～R4.10.16）」の文言を追加
P8	・基本計画対象範囲の枠	・基本計画対象範囲から、三滝通りを除外
P8	・四日市港への動線矢印	・JR四日市駅周辺の検討状況を踏まえ、四日市港への動線位置を修正
P10	・西浦通り～市民公園東交差点の計画道路断面（A-A断面）	・断面中の南側にあった側道の表現を削除
P10	・四日市港への動線矢印	・JR四日市駅周辺の検討状況を踏まえ、四日市港への動線位置を追加
P16	・目標3の写真の内左2枚	・賑わい創出社会実験“はじまりのいち”開催時の写真に差し替え
P17	・交通施設配置のレイヤーダイアグラム	・国道1号～JR四日市駅区間に荷捌き駐車場を3箇所追加
P19	・目標1のみなどの雰囲気に出会うターミナル空間内文言	・「交流広場」→「交流空間」に文言を変更
P20	・動線設定のベース図	・三滝通りの対象範囲を修正
P21	・動線設定のベース図	・三滝通りの対象範囲を修正
P22	・動線設定のベース図	・三滝通りの対象範囲を修正
P22	・一般車・荷捌き車動線	・国道1号～JR四日市駅区間に荷捌き駐車場を3箇所追加
P27	・交通施設配置	・国道1号～JR四日市駅区間に荷捌き駐車場を3箇所追加
P28	・バスタエリア（西島・東島）	・第8回バスタ検討部会の内容を反映
P28	・クスノキの間の状況写真	・賑わい創出社会実験“はじまりのいち”開催時の写真に差し替え
P28～34	・上段平面図のJR四日市駅前広場の樹木	・広場内にあった樹木の表現を消去し、北側歩道部の既存樹木を残す計画に修正
P30	・景観づくりのポイント部の文言	・8月に決定した円形デッキのデザインを反映
P30	・参考事例の「みなとへの接続性を高めた空間の事例」の写真	・姫路駅前の事例写真から延岡駅前の事例写真に変更
P32	・カラー平面上部文言及び写真	・8月に決定した円形デッキのデザインを反映し、イメージパースを変更
P34	・JR四日市駅周辺の公的施設の立地検討範囲の赤点線枠	・赤点線枠の範囲を修正
P34	・景観づくりの考え方②、③の文言	・JR四日市駅周辺の検討状況を踏まえ、景観づくりの考え方の文言を修正
P34	・景観づくりの考え方②の写真	・JR四日市駅周辺の検討状況を踏まえ、自由通路の事例写真に差し替え
P35	・地場産業を発信する茶畑の位置	・中央通り歩道部から市民公園内へ修正
P36	・JR四日市駅周辺の公的施設の立地検討範囲の赤点線枠	・赤点線枠の範囲を修正し、「JR四日市駅前広場」→「JR四日市駅前」、「交流広場」→「交流空間」に文言を変更
P36	・⑥三滝通り～JR四日市駅間の広場における【普段時の使い方】	・「市民農園・休憩（飲食含）」→「マルシェ・市・イベント」に変更
P37	・JR四日市駅周辺の公的施設の立地検討範囲の赤点線枠	・赤点線枠の範囲を修正
P40	・JR四日市駅周辺の公的施設の立地検討範囲の赤点線枠	・赤点線枠の範囲を修正し、注記を追加

- 「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）からの修正点・変更点を以下に示す

該当ページ	修正箇所	修正内容
P42	・西浦通り～近鉄四日市駅区間における個別施設のレイアウト	・設計・施工段階の調整内容を反映
P42	・ページ下部の断面図	・断面中の南側にあった側道の表現を削除
P43	・近鉄四日市駅周辺における個別施設のレイアウト	・近鉄高架西側の既設横断歩道を存置する方針に修正 ・近鉄四日市駅東側の既存イチョウ・クスノキの移植方針を変更 ・西町線の付替えに合わせたスターアイランド跡地前のレイアウト変更 ・バスタエリア内のレイアウトを修正（第8回バスタ検討部会の内容を反映）
P44	・近鉄四日市駅～国道1号区間における個別施設のレイアウト	・近鉄四日市駅東側の既存イチョウ・クスノキの移植方針を変更 ・西町線の付替えに合わせたスターアイランド跡地前のレイアウト変更 ・バスタエリア内のレイアウトを修正（第8回バスタ検討部会の内容を反映）
P44	・ページ下部の断面図	・バスタエリア内のレイアウトに合わせて、断面図を修正（第8回バスタ検討部会の内容を反映）
P45	・国道1号～三滝通り区間における個別施設のレイアウト	・沿道の利用状況に合わせた歩道部のレイアウトに修正（乗入れ位置等） ・荷捌き駐車場（2台分）の追加
P46	・三滝通り～JR四日市駅区間における個別施設のレイアウト	・沿道の利用状況に合わせた歩道部のレイアウトに修正（乗入れ位置等） ・荷捌き駐車場（3台分）の追加
P46	・ページ下部の断面図	・断面右側の歩道部のレイアウトを平面図に合わせて修正
P47	・JR四日市駅周辺における個別施設のレイアウト	・沿道の利用状況に合わせた歩道部のレイアウトに修正（乗入れ位置等） ・荷捌き駐車場（1台分）の追加 ・JR四日市駅周辺の公的施設の立地検討範囲の赤点線枠を修正し、駅前広場内のペープを使い分ける着色を削除
P49	・個別施設の設えの考え方の文言	・「同じ製品・仕様にて中央通りの統一感を演出」→「極力統一した設え」に修正
P49	・個別施設の設えの考え方の文言	・歩道照明について「※歩道照明については、灯具の色温度に変化をつける等、エリアごとに変化を持たせる」へ修正
P50	・⑤モニュメント（大）	・新規モニュメントの位置づけを、イメージ図から文言に修正
P57	・平面図、断面図	・バスタエリア内のレイアウトを修正（第8回バスタ検討部会の内容を反映）
P58	・平面図	・バスタエリア内のレイアウトを修正（第8回バスタ検討部会の内容を反映）
P64	・将来イメージパース	・8月に決定した円形デッキのデザインを反映
P65	・将来イメージパース	・8月に決定した円形デッキのデザインを反映
P72	・基本計画の事業区分の平面図	・基本計画の対象範囲から三滝通りを除外
P73	・利活用に関する取り組みのスケジュール	・「社会実験準備会の組織化」→「社会実験準備会の実施」に修正
P73	・利活用に関する取り組みのスケジュール	・「シンポジウムの実施」の文言を追加
P73	・利活用に関する取り組みのスケジュール	・令和6年度～令和7年度にかけて、「Park-PFI公募を実施」を追記
P74	・ページを追加	・ページを追加「5-3-1. 基本的な考え方」
P75	・ページを追加	・ページを追加「5-3-2. 管理運営のイメージ」
P76	・ページを追加	・ページを追加「5-3-3. 進め方について」
P80	・検討経緯	・第2期中間とりまとめ公表以降の検討経緯について掲載