資料１

第11回中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和5年3月28日（火）14：00～
場所：四日市商工会議所 3階 大会議室

１　次第

1. 第１０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の報告（資料４）
4. 第９回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告（資料５）
5. 中央通り再編基本計画とりまとめについて（資料６、７）
6. 今後の進め方（資料４）
7. 規約の改正について（資料８）

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１１回中央通り再編関係者調整会議資料

資料５：第９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に向けた修正箇所一覧

資料７：「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（案）

資料８：中央通り再編関係者調整会議　規約（案）

第11回　中央通り再編関係者調整会議
出席者名簿

資料2

令和5年3月28日(火) 14：00～
四日市商工会議所 3階 大会議室

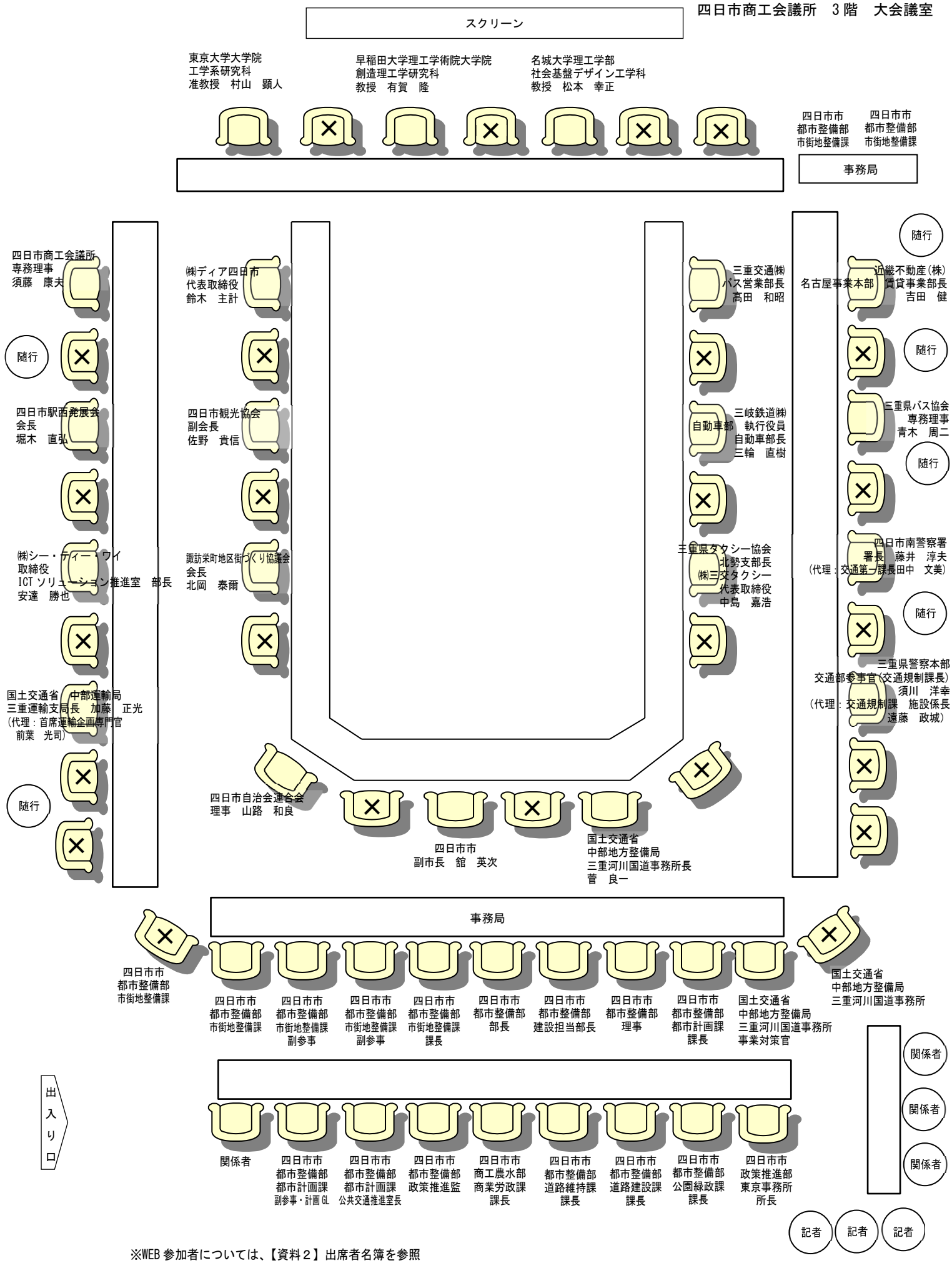
	区分	所　　属	氏　名	出欠	随行
1	有識者	早稲田大学　理工学術院　大学院 創造理工学研究科　教授	有賀（アリガ）　隆（タカシ）	出席	
2		名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科　教授	松本（マツモト）　幸正（ユキマサ）	出席	
3		東京大学　大学院 工学系研究科　准教授	村山（ムラヤマ）　顕人（アキト）	出席	
4	交通関係者	近畿日本鉄道㈱　鉄道本部　名古屋統括部　施設部長	阪田（サカタ）　道夫（ミチオ）	欠席	
5		東海旅客鉄道㈱　総合企画本部　企画開発部　担当課長	平井（ヒライ）　崇士（タカシ）	出席（web）	
6		三重交通㈱　バス営業部長	髙田（タカダ）　和昭（カズアキ）	出席	四日市営業所　所長　服部　孝史
7		三岐鉄道㈱　自動車部　執行役員　自動車部長	三輪（ミワ）　直樹（ナオキ）	出席	
8		三重県タクシー協会　北勢支部長 ㈱三交タクシー　　代表取締役	中島（ナカジマ）　嘉浩（ヨシヒロ）	出席	
9		三重県バス協会　専務理事	青木（アオキ）　周二（シュウジ）	出席	
10		四日市自治会連合会　副会長	山路（ヤマジ）　和良（カズヨシ）	出席	事務局長　大瀧　あずさ
11		㈱近鉄百貨店　百貨店事業本部　四日市店長	速水（ハヤミ）　正明（マサアキ）	代理（web） 営業推進部長　北谷　八彦	
12		諏訪栄町地区街づくり協議会　会長	北岡（キタオカ）　泰爾（タイジ）	出席	
13		四日市駅西発展会　会長	堀木（ホリキ）　直弘（ナオヒロ）	出席	
14		四日市商工会議所　専務理事	須藤（スドウ）　康夫（ヤスオ）	出席	三重県商工会議所連合会事務局長 田中　克昌
15		四日市観光協会　副会長	佐野（サノ）　貴信（タカノブ）	出席	
16		㈱ディア四日市　代表取締役	鈴木（スズキ）　主計（カズエ）	出席	
17		近鉄グループホールディングス㈱　事業戦略部長	北畠（キタバタケ）　肇（ハジメ）	代理（web） 事業戦略部　課長　林　龍人	
18		近鉄不動産㈱　名古屋事業本部　賃貸事業部長	吉田（ヨシダ）　健（タケシ）	出席	
19		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（アダチ）　勝也（カツヤ）	出席	
20	行政	四日市南警察署　署長	藤井（フジイ）　淳夫（アツオ）	代理 交通第一課長　田中　文美	
21		国土交通省　中部地方整備局　三重河川国道事務所長	菅（スガ）　良一（リョウイチ）	出席	事業対策官　清水　敬太 藤井　爽太
22		三重県　県土整備部　理事	佐竹（サタケ）　元宏（モトヒロ）	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）
23		四日市市　副市長	舘（タチ）　英次（エイジ）	出席	
24	オブザーバー	三重県警察本部　交通部参事官(交通規制課長)	須川（スガワ）　洋幸（ヒロユキ）	代理 交通規制課　施設係長 遠藤　政城	
25		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（オオタ）　裕之（ヒロユキ）	欠席	
26		国土交通省　中部地方整備局　建政部　都市整備課長	大島（オオシマ）　常生（ツネオ）	出席（web）	都市整備課　係長　林　哲男 （web）
27		国土交通省　中部地方整備局　道路部　道路計画課長	髙見（タカミ）　泰彦（ヤスヒコ）	出席（web） 課長補佐 大﨑　義保	
28		国土交通省　中部運輸局　交通政策部　交通企画課長	勝山（カツヤマ）　祐樹（ユウキ）	代理（web） 専門官　川口　貴弘	
29		国土交通省　中部運輸局　三重運輸支局長	加藤（カトウ）　正光（マサミツ）	代理 首席運輸　企画専門官 前葉　光司	

事務局	四日市市　都市整備部　都市計画課	課長 鈴木　淳	出席	
	四日市市　都市整備部　市街地整備課	課長 戸本　直弥	出席	
	四日市市　商工農水部　商業労政課	課長 秦　昌洋	出席	

資料３

第１１回中央通り再編関係者調整会議　席次表

令和５年３月28日(火)　14：00～
四日市商工会議所　３階　大会議室



※WEB参加者については、【資料２】出席者名簿を参照

第11回　中央通り再編関係者調整会議

１. 第10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. 今後の進め方 ………………………………………………………………P. １６

令和５年３月

１．第10回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

１－１.第10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10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12月26日に開催した第10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10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	
第10回中央通り再編関係者調整会議意見	（1）第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告				
	バスタエリアの緑化	1	・バス利用者の遮熱対策として、高木の新植やレインガーデン等を整備してほしい	○バスタ内の緑化方針について検討し、基本計画に反映（資料５にて提示）	
	バス停部	2	・朝夕の通勤・通学時間帯のバス待ちの行列について、自然に人が整列できるようなデザインを検討していただきたい	○今後検討	
		3	・将来的な連節バスの導入に対応したバス停形状を検討していただきたい	○連節バスに対応したバス停形状に修正し、基本計画に反映（資料５にて提示）	
	歩行者動線	4	・バスタ内建物の南側に歩行者動線を通しているが、北側商店街との一体性を考慮した建物配置や歩行者動線位置を検討していただきたい	○バスタ内の歩行者動線・建物配置について検討し、基本計画に反映（資料５にて提示）	
	自動車動線	5	・諏訪栄側への一般車の送迎や荷捌きの搬入路について検討していただきたい	○今後検討	
	くすの木パーキング入口	6	・バスタ東島北側のくすの木パーキング入口部の横断歩道は、駐車場への自動車動線と歩行者・自転車動線が重なるため、安全対策を検討いただきたい	○路面標示や標識、注意喚起サインなどによる安全対策を今後検討	バスタ検討部会と調整
	（2）中央通り再編基本計画とりまとめの方向性について				
	雨水対策	7	・中央通りの雨水対策について検討していただきたい	○近鉄四日市駅からJR四日市駅までの中央通り全線で、雨水対策について排水機能強化実施	
	駐輪場	8	・自転車道が整備されるため、駐輪場についても検討していただきたい	○駐輪場配置について検討し、基本計画に反映（資料７にて提示）	
	歩行者動線	9	・視覚障がい者の方や車いす利用者に配慮した歩行者動線にしていただきたい	○バリアフリー動線について検討し、基本計画に反映（資料７にて提示）	
		10	・バリアフリー動線については、三重県のユニバーサルデザイン推進まちづくり条例や整備ガイドラインも考慮して検討いただきたい		
	円形デッキ	11	・整備される円形デッキについて、四日市の顔として相応しいクオリティのデザインとしていただきたい	○デザインWGでの検討を踏まえ、今後詳細検討	

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・ 交通事業者）……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
・国道1号～JR四日市駅区間の工事着手に向け、沿道企業や住民・土地所有者等と乗入れ部の調整等順次個別協議を実施

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時間利用としないでほしい	○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	
国道1号～JR四日市駅間の荷捌き場について	三重県トラック協会	○中央通りの北側と南側の沿道への荷捌きのための駐車スペースを設けてほしい	○国道１号～JR四日市駅区間で5か所の荷捌き場を設置する方針	
国道１号～JR四日市駅間の沿道乗入れについて	国道１号～JR四日市駅区間沿道住民	○乗入れ時の支障とならないような照明（その他道路構造物）の配置としてほしい ○ゴミ収集車等の寄りつきを考慮した乗入れ位置としてほしい	○車両軌跡検証等を踏まえ、乗入れ部として道路構造物を設置しない範囲を確認し、設計に反映 ○ゴミ収集車等の寄りつきを考慮し、乗入れ位置を調整	

2－2．関係者協議（警察・交通事業者）

・三重県警察および交通事業者との協議を実施

表　関係者との協議

見出し	意見 内容	対応 対応方針	備考
○警察協議			
近鉄百貨店前（西町線）の横断歩道について	・近鉄百貨店前（西町線）の横断歩道については、継続協議	○基本計画では、横断指導線として記載し、横断歩道での整備は今後継続協議	
バスタ東島北東の南北横断位置について	・国道１号の地下横断通路の改修に伴う南北横断位置の変更について、現況と同等の視距確保が必要 ・安全確保のため、ハンプ（スムース横断歩道）等の速度抑制対策を行ってほしい ・横断指導線ではなく、横断歩道として整備するかについては、継続協議	○地下横断通路の改修範囲を含め、現況と同等の視距が確保できるような計画に修正 （資料５にて提示） ○歩行者横断部での速度抑制対策について今後検討	
三滝通り～JR四日市駅区間南側の横断歩道について	・歩行者動線が直線的に通るように横断歩道位置を南側に下げ、横断歩道と自転車横断帯の間に隙間ができる計画で問題ない ・横断歩道と自転車横断帯の隙間をカラー舗装で整備するなど、ドライバーの注意喚起を促す対策を講じてほしい	○前後の歩行者動線との直線性を確保する計画に修正 （資料４にて提示） ○ドライバーへの注意喚起等の安全対策については今後検討	
裁判所前の横断歩道への歩行者信号設置について	・歩行者横断需要のために信号を設けるのであれば押しボタン式信号が望ましい	○今後、制御方式を含め、継続協議	
国道１号、三滝通り、JR四日市駅前交差点部の自転車動線について	・交差点部の南北の自転車動線は、東西方向の信号待ち歩行者との交錯を回避し安全性を高めるため、中央通り側を主道路として考え、自転車道としての扱いで問題ない	○国道１号、三滝通り、JR四日市駅前交差点部は、南北道路の自歩道（普通自転車の歩道通行可）規制を解除し、全方向を自転車道扱いとして、自転車横断帯を整備する方向で検討 （資料４にて提示）	
円形デッキ、国道１号～JR四日市駅区間の信号配置等について	・三重県警と協議した適切な信号配置を計画に反映してほしい	○協議を踏まえた信号配置を計画に反映	
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 ○令和５年７月から電動キックボードが特定小型原動機付自転車として自転車道を通行することができるようになる電動キックボードは、自転車ではないため、歩行者用信号で規制可能か確認中 ○今後、継続して協議を実施予定	
○バス事業者			
バスタ西島のバス停形状について	・バスタ西島の南側に配置していた東寄りの３つバス停をストレート型に変更し、連節バス１台と路線バス１台が停車できる形状としてほしい ・東島のバス停を含め、その他のバス停は三角形切込み型で問題ない	○連節バスの導入を見据え、レイアウト変更 （資料５にて提示） ○路線バス11台→10台の変更は運用で対応可能とのことで合意 （資料５にて提示）	バスタ検討部会と調整
○タクシー事業者			
バスタ西島の北側のタクシー乗降場と待機場について	・タクシー待機車両の間隔を空け、待機列から自由に出入りができるようにしてほしい ・バスタ西島の北側に配置していた商店街側のタクシー降車場はバスタ側の２台の乗降場で対応し、その代わりに、タクシー待機スペースを12台以上確保してほしい	○タクシー乗降3台→2台と、タクシー待機10台→12台へレイアウト変更 （資料５にて提示）	バスタ検討部会と調整

3．デザインワーキンググループの報告

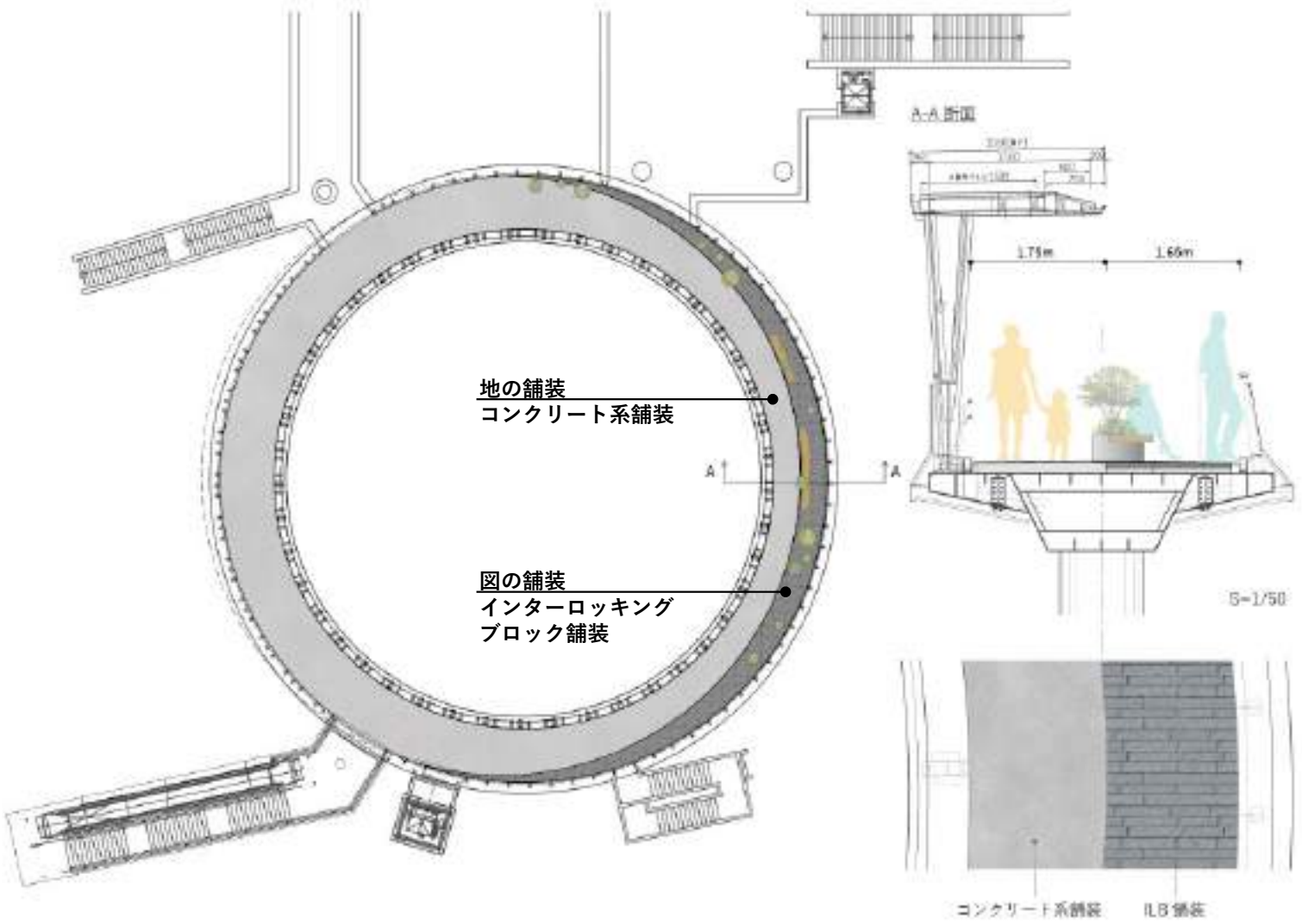
３－１．円形デッキのデザインについて ･･ Ｐ．　８
３－２．国道１号～JR四日市駅区間の整備計画について･･ Ｐ．１２

3－1．円形デッキのデザインについて

・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、円形デッキのデザイン方針および設備計画について検討を行った

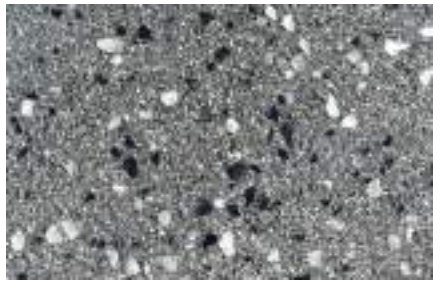
①円形デッキの舗装について

・円形デッキの舗装は、目地がきれいに通るようにコンクリート系舗装を基本とし、滞留部には、インターロッキングブロック舗装を採用する方針となった（舗装材については今後調整予定）



①地の舗装のイメージ

②図の舗装のイメージ



※青色ガラスブロック入りの舗装材を検討中

3－1．円形デッキのデザインについて

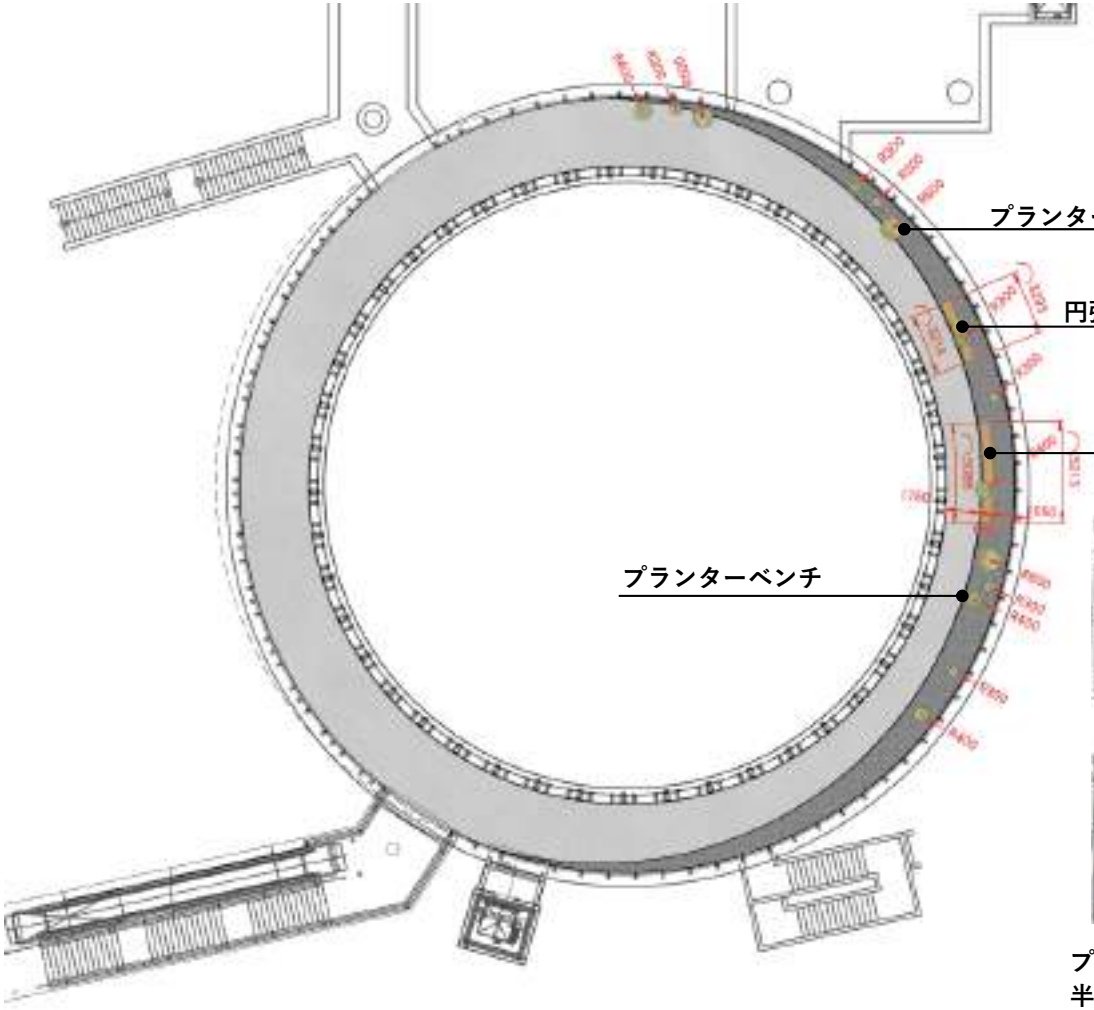
・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、円形デッキのデザイン方針および設備計画について検討を行った

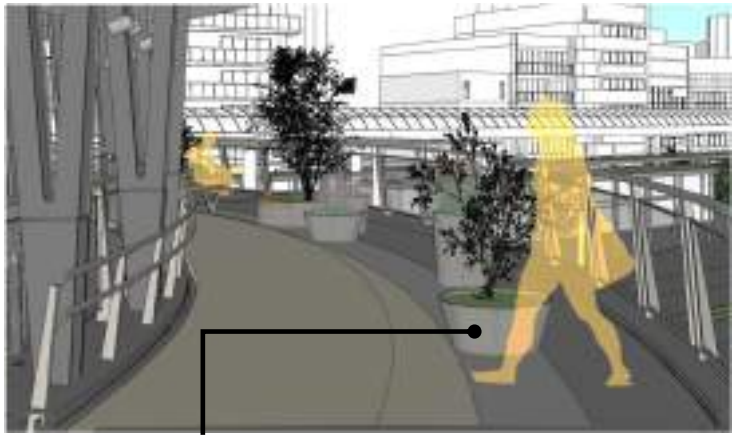
②ベンチ・プランターについて

・プランターについては、高さに変化をつけたデザインとし、“上空のニワ”を演出する方針となった

・ベンチについては、下記に示すようにベンチを設置し、デッキ上を滞留空間として設える方針となった

※詳細仕様については今後検討予定





プランター （鋼板製）
半径；300mm～600mm、高さ；350mm～700mm

プランターベンチ （鋼板製・座面木材）
半径；600mm、高さ；420mm

円弧ベンチ （鋼板分岐柱・座面木材）
長さ；3m/5m　高さ；420mm

３－１．円形デッキのデザインについて

・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、円形デッキのデザイン方針および設備計画について検討を行った

③高欄デザインについて

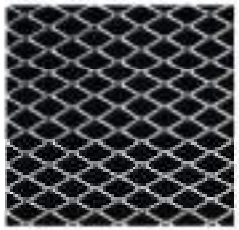
・円形デッキの高欄には、四日市の先端技術産業のイメージを都市的でシンプルに洗練されたデザインとして表現するため、アルマイト色（シルバー）のエキスパンドメタルを採用する方針となった

（歩行者への安全性を考慮し、開口率・設置方法含め継続検討）

【参考】開口率の異なるエクスパンドメタルとした場合の景観シミュレーション

開口率57%の場合

開口率66%の場合



【参考】エクスパンドメタルを高欄に使用している事例（Bergamo,Italy）

出典
https://www.filsexpandedmetal.co.uk/applications/architecture/parapets/vaprios-stair-leonardo

3－1．円形デッキのデザインについて

・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、円形デッキのデザイン方針および設備計画について検討を行った

④太陽光発電施設について

・円形デッキの屋根に設置を予定している太陽光発電施設の製品選定や設置位置についての検討を行った

・従来型の太陽光パネルと太陽光発電フィルムの比較検討を行い、意匠・構造・コストへの影響を最小限に抑える太陽光発電フィルムを採用する方針となった

（太陽光の照射時間や発電量を踏まえ、設置位置等について今後調整予定）

【太陽光パネル（従来型）】

＞概要

・一般的な太陽光パネルの仕様のため、モジュール（1820×455）が決まっており、レイアウトとしては、左図のようになる

＞機能

・発電量：**6.6KW（最大発電時）**

＞コスト

7.2万円/㎡（※屋根葺材と一体）

＞意匠への影響

・仕上げ厚が約180mm程度となり、屋根厚が約420mm程度となる

・バックシートの色彩は黒色一色のため、太陽光パネルの印象が強くなるのは避けられない

参考事例写真

【太陽光発電フィルム】

＞概要

・フィルム貼り付け式であり、日本国内でF-WAVEの1社のみとなる
※公共シェルターでの採用実績有

・調達・製造時のCO2負荷が通常の単結晶Si太陽電池の約半分（609kg/kW）

＞機能

・発電量：**6.8KW（最大発電時）**

＞コスト

6.3万円/㎡

＞意匠への影響

・**仕上げ厚が約2mm**のため、意匠・構造にほぼ影響を与えない

・シルバー色（右写真）があり、当初の意匠のイメージに影響を与えない

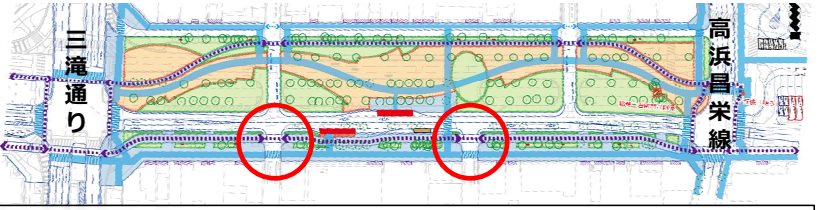
サンプル写真（シルバー）

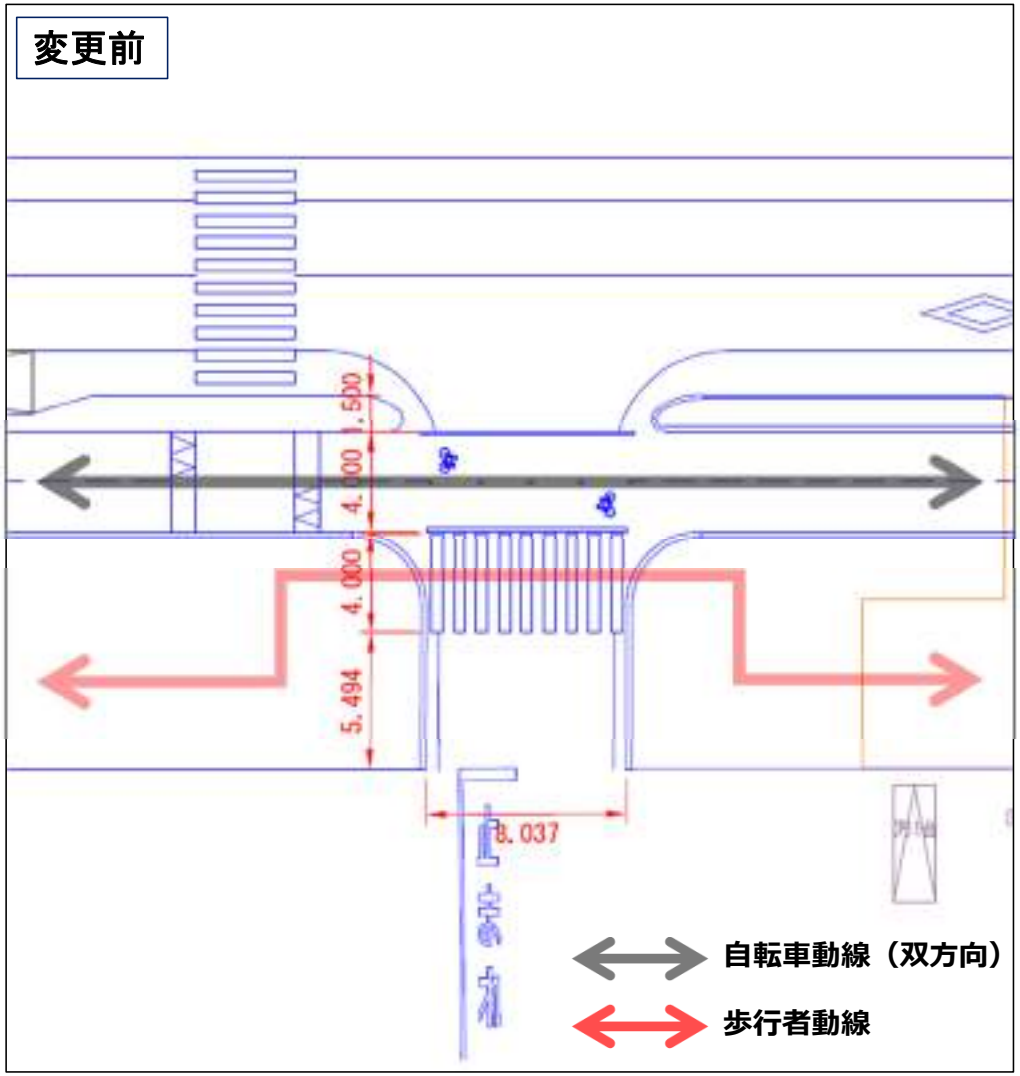
3－2．国道１号～JR四日市駅区間の整備計画について

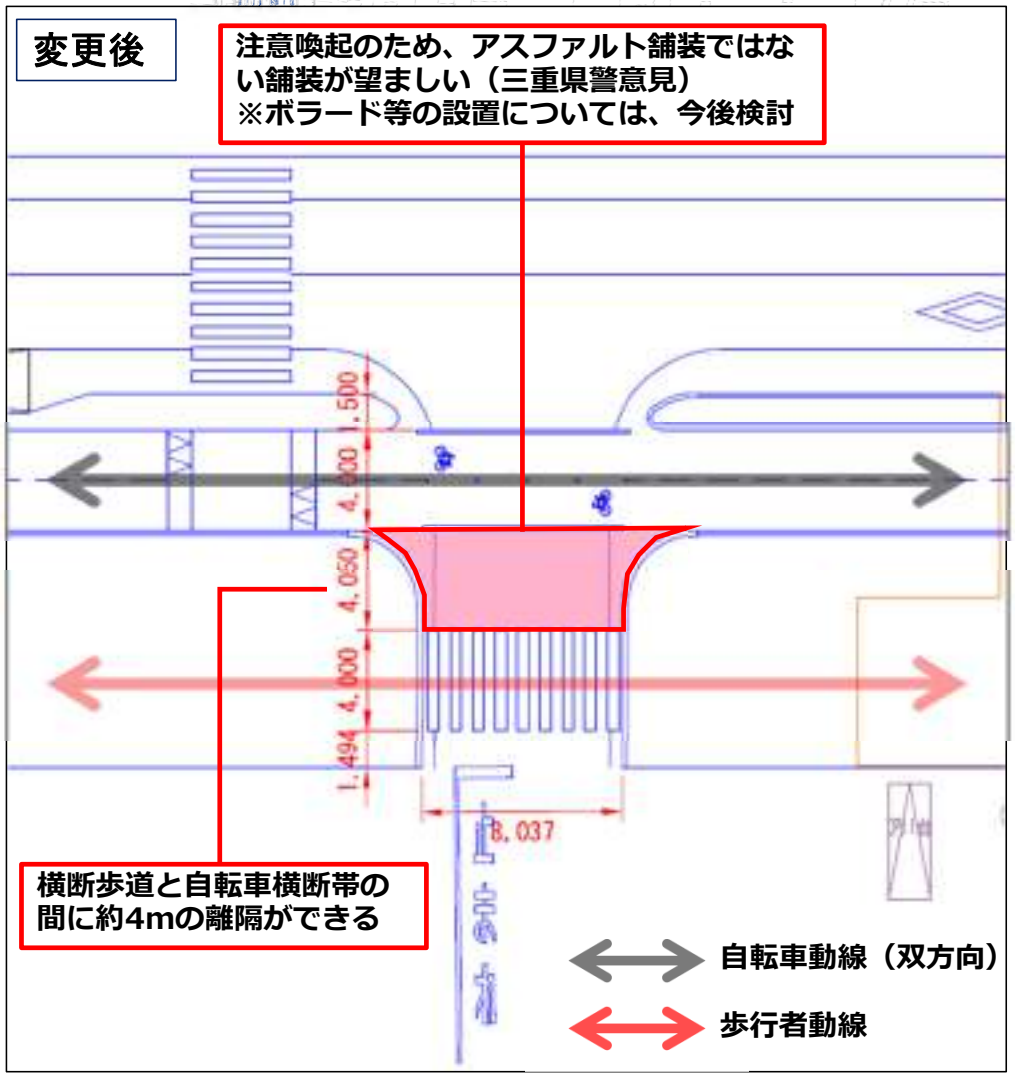
・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、国道１号～JR四日市駅区間の南側横断歩道部の検討を行った

①三滝通り～JR四日市駅区間の南側横断歩道について

・歩行者動線が直線的に通るように横断歩道位置を南側に寄せる計画となった







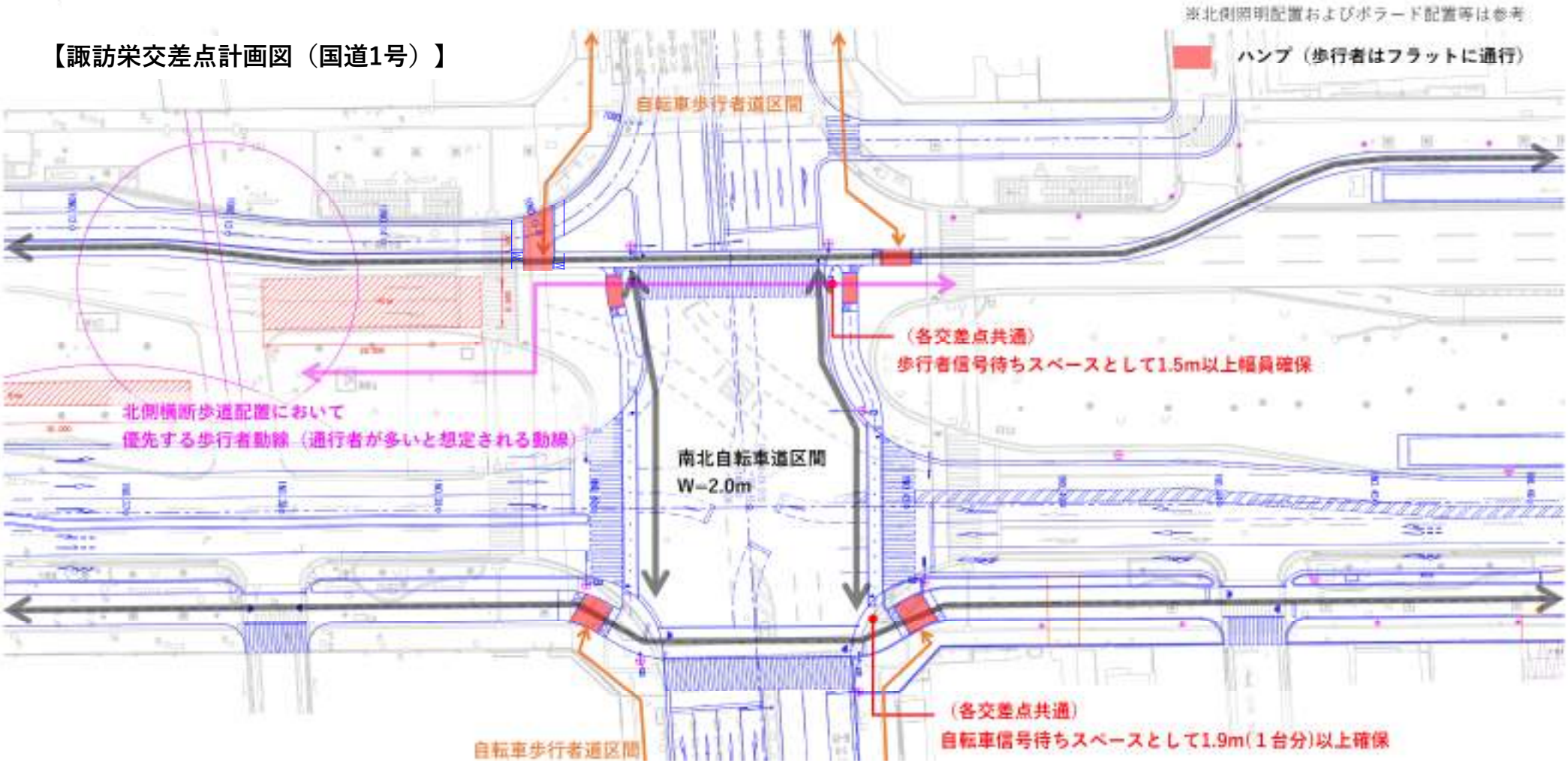
３－２．国道１号～JR四日市駅区間の整備計画について

・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、国道１号～JR四日市駅区間の交差点部の自転車動線について検討を行った

②交差点部の自転車動線（案）について

・国道１号、三滝通り、JR四日市駅前の交差点部では、東西方向の信号待ち歩行者と、南北方向の自転車走行との交錯を回避し、安全性を高めるため、南北道路の自転車歩行者道（普通自転車の歩道通行可）規制を交差点部のみ解除し、全方向を自転車道扱いとして自転車横断帯を整備する方向で検討していく

【諏訪栄交差点計画図（国道1号）】



３－２．国道１号～JR四日市駅区間の整備計画について

・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、国道１号～JR四日市駅区間の南側歩道の休息空間等の配置について検討を行った

③休息空間等の配置について（国道１号～三滝通り）

・国道１号～JR四日市駅区間の南側歩道の休息空間や植栽の配置について検討を行った
・沿道協議を踏まえ、ベンチの配置密度を1～2基/街区とする方針となった（先行整備区間では2～4基/街区）
・舗装材については、先行整備区間で採用している舗装材と同様の仕様とすることを基本としつつ、アクセント材を変えていく方針について検討を行ったが、全体の舗装の切り替えの考え方を整理した上で、最終決定していく方針となった
（今後、コスト検討踏まえ、最終調整予定）

国道1号～三滝通りのモデルプラン　※南側歩道および車道以外（北側公園エリア・側道等）については、照明配置およびボラード配置等は参考

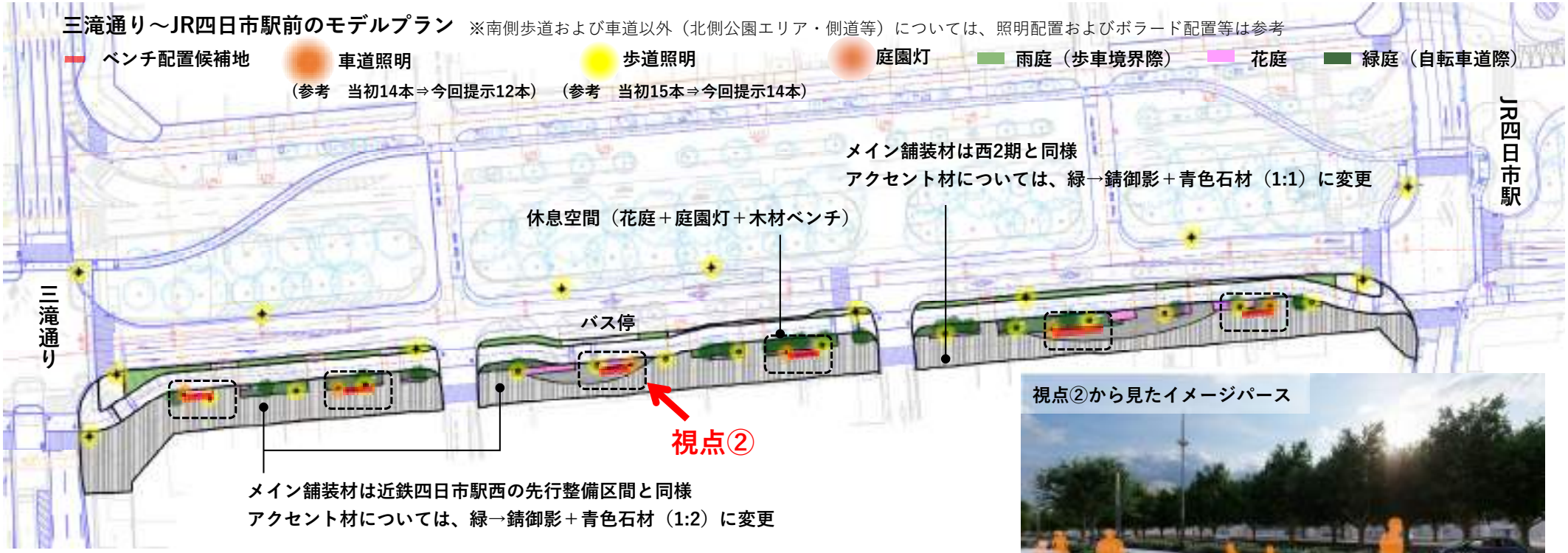
※照度詳細精査中

３－２．国道１号～JR四日市駅区間の整備計画について

・第20回デザインWG（令和5年1月25日開催）および第21回デザインWG（令和5年2月8日開催）、第22回デザインWG（令和5年2月27日,28日開催）において、国道１号～JR四日市駅区間の南側歩道の休息空間等の配置について検討を行った

③休息空間等の配置について（三滝通り～JR四日市駅）

・国道１号～JR四日市駅区間の南側歩道の休息空間や植栽の配置について検討を行った
・沿道協議を踏まえ、ベンチの配置密度を1～2基/街区とする方針となった（先行整備区間では2～4基/街区）
・舗装材については、先行整備区間で採用している舗装材と同様の仕様とすることを基本としつつ、アクセント材を変えていく方針について検討を行ったが、全体の舗装の切り替えの考え方を整理した上で、最終決定していく方針となった
（今後、コスト検討踏まえ、最終決定予定）



※照度詳細精査中

4. 今後の進め方

4－1. 事業の進捗状況……P. 17

4－2. 今後のスケジュール　……P. 18

4－1．事業の進捗状況

【工事スケジュール等】

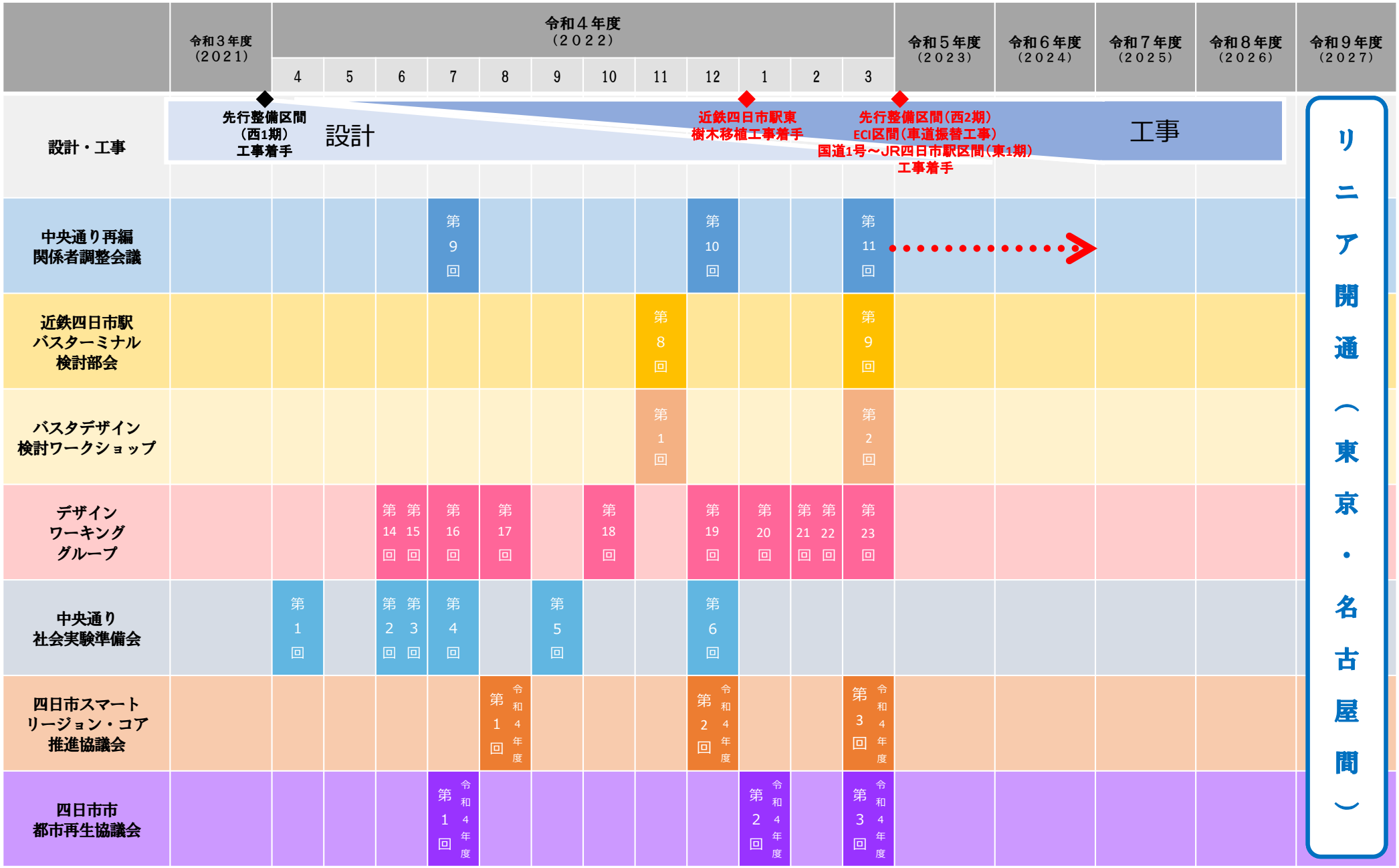
≪近鉄四日市駅周辺（ECI事業区間）≫
・現在、工事支障物件の移設工事を、各占用事業者が実施中
・全体工程の最適化を図るため、バスタ整備に係る「地下駐車場出口躯体」の設計を国から受託するとともに、次年度の業務・工事についても国と役割分担を協議中
・工事作業ヤードの確保に必要となる樹木移植を完了しており、引き続き、バス乗り場やタクシー乗り場などの移設工事を発注し、令和5年度からは車道振替工事、近鉄四日市駅東側の円形デッキの整備に着手予定

≪西浦通り～市民公園東（先行整備区間）≫
・“西1期工事”にて、歩行者空間を広げる工事を実施中
・これまでに車道と歩道の間に設置する街渠の設置を終え、現在、車道舗装を進めている
・今年度末に“西2期工事”を発注し、令和5年度に歩道部等を含め先行整備区間の完成を予定

≪国道1号～JR四日市駅≫
・Park-PFIの活用に向けた調査検討業務を今年度に着手
・令和5年度から車道を縮小し歩道を広げる工事に着手し、引き続き、歩行空間整備（公園化整備）を進める予定

4－2．今後のスケジュール

・「中央通り再編関係者調整会議」については、次年度以降も各種調整の場として継続予定（1～2回/年程度を想定）



資料5

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第9回検討部会資料

令和5年3月（書面開催）

デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

○変更のポイント

■バスバース形状の変更

・第８回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において、南側にも連節バス対応のバースを設置するよう意見が出されたことを踏まえ、一部バスバース形状を連節バス対応型に変更したこと。

・タクシー待機において車両の間隔を空けるよう要望が出されたことから、必要な待機台数を確保するため、タクシー乗降バースを待機バースに変更したこと。

■バスタエリア内の各施設等の配置計画の変更

・第８回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において示した計画について歩行者動線、くすの木駐車場、地上施設等との取り合いを検証した結果、課題が判明したことから各施設等の配置計画を変更したこと。

■バス待ちシェルターの設置案

・これまで近鉄四日市駅バスターミナル検討部会で意見があったシェルターの設置案について今回提示する。

・西島は構造物が多く、柱や屋根の線がかなり煩雑になることから、極力シンプルな形状に、ボリュームを統合する観点で、大屋根案を選定したこと。

デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

第23回デザインWG資料/第2回バスタデザイン検討WS資料

資料３

２．バスタデザイン検討ワークショップ

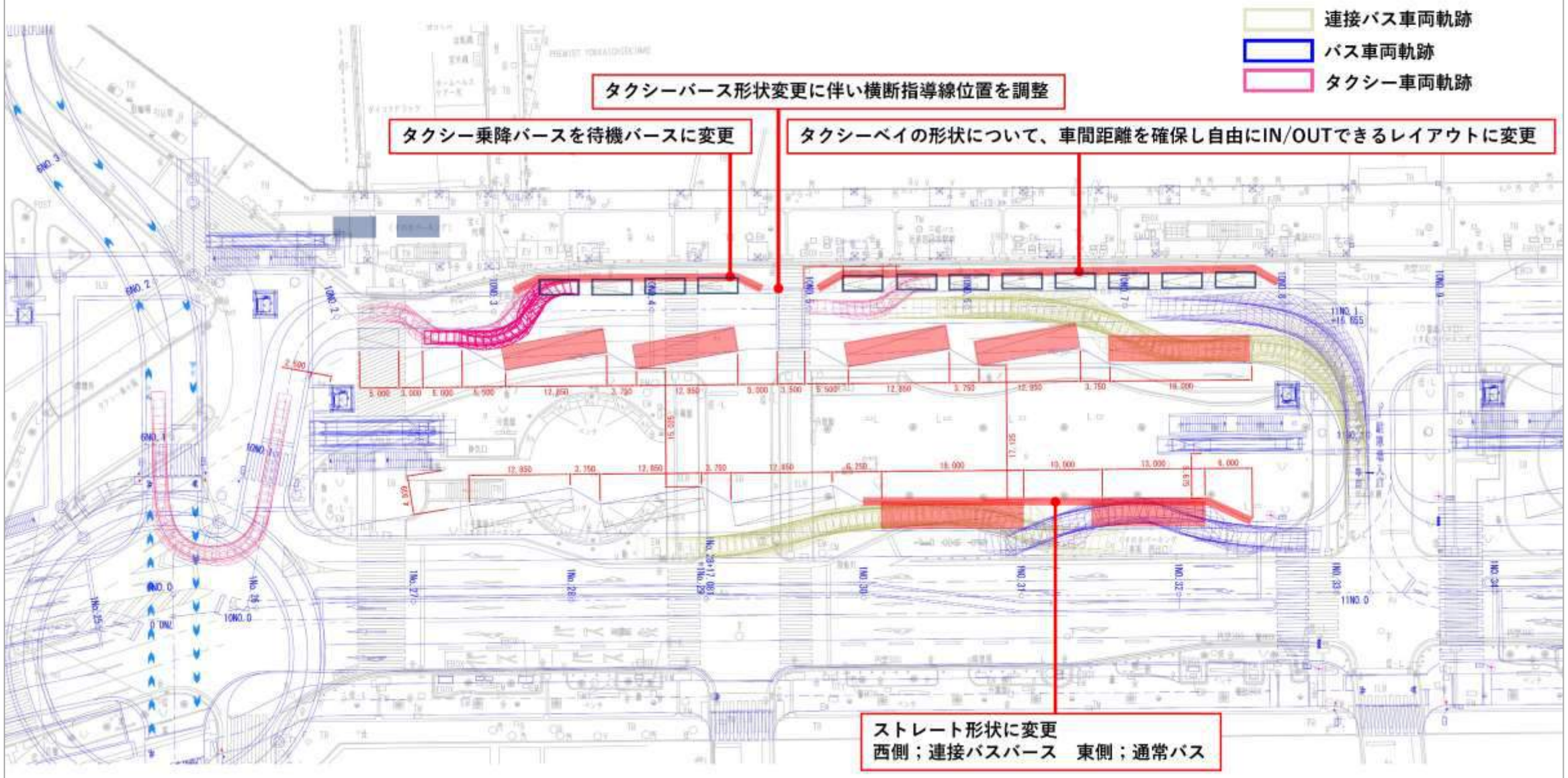
２－１．バスタ整備に係る調整状況等の報告

２－１－１．バスバースおよびタクシーバースの変更について

・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて、バスバース形状について南側にも連接バス対応のバースを増やすように交通事業者より要望があった

・タクシー待機について、玉突きではなく待機場の列から自由に出れるように変更要望があった

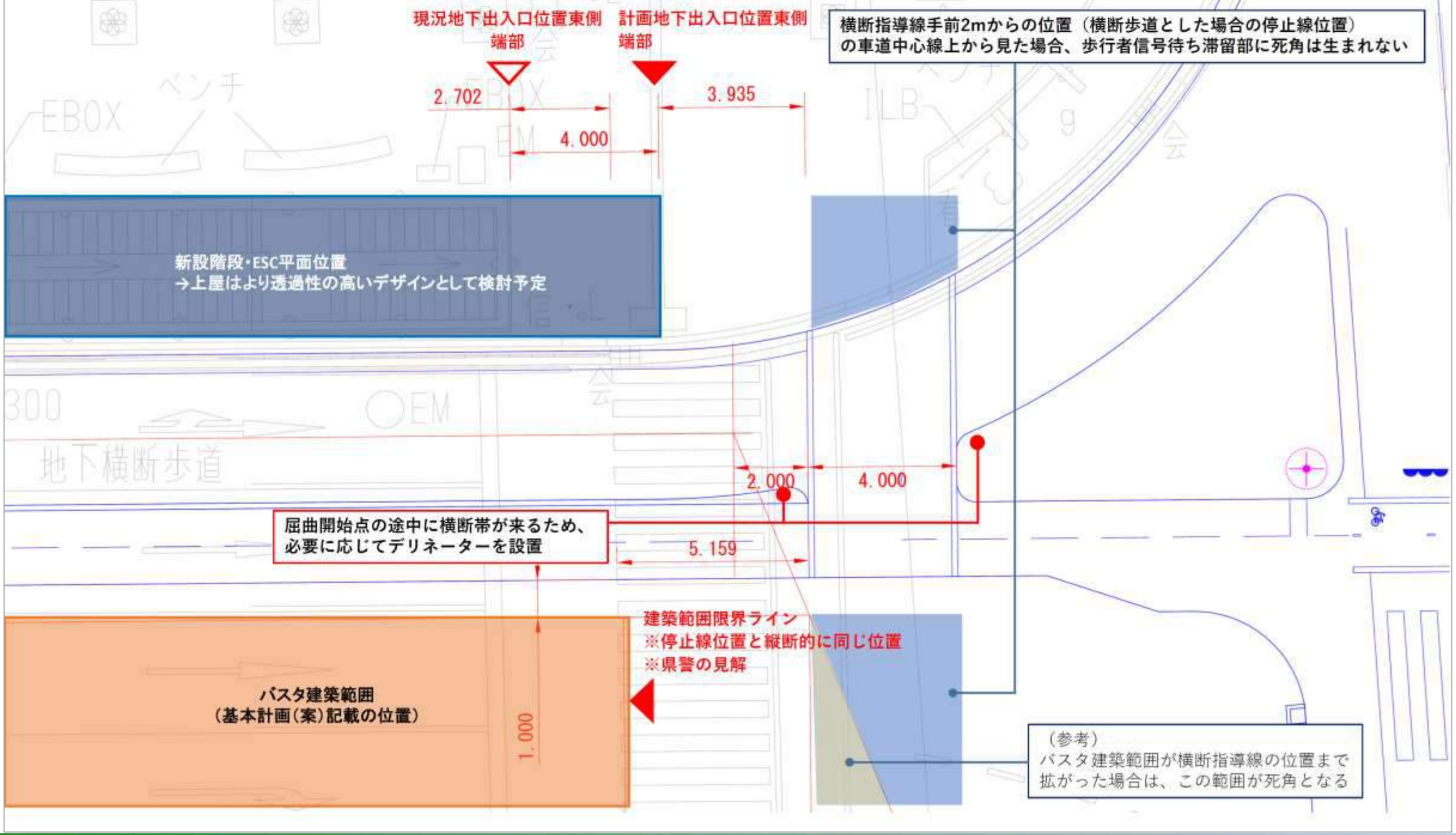
・上記を踏まえ、バスバースおよびタクシーバース形状の変更検討を行い、下記レイアウトにてバス事業者及びタクシー協会の同意が得られた



デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

２－１．バスタ整備に係る調整状況等の報告
２－１－２．国道1号交差点付近の変更について

・国道1号地下横断通路改修検討深度化に伴い、現況位置よりも約4m東側に上屋が移動（ESC設置に伴う改修に起因）することとなった
・その結果、横断指導線位置を現況横断歩道より約5.2m東側の位置に設置し、2/6に警察協議を実施、2/9に回答受領
→（回答）横断指導線の位置は問題ない　※市より県警に横断歩道の設置を要望中

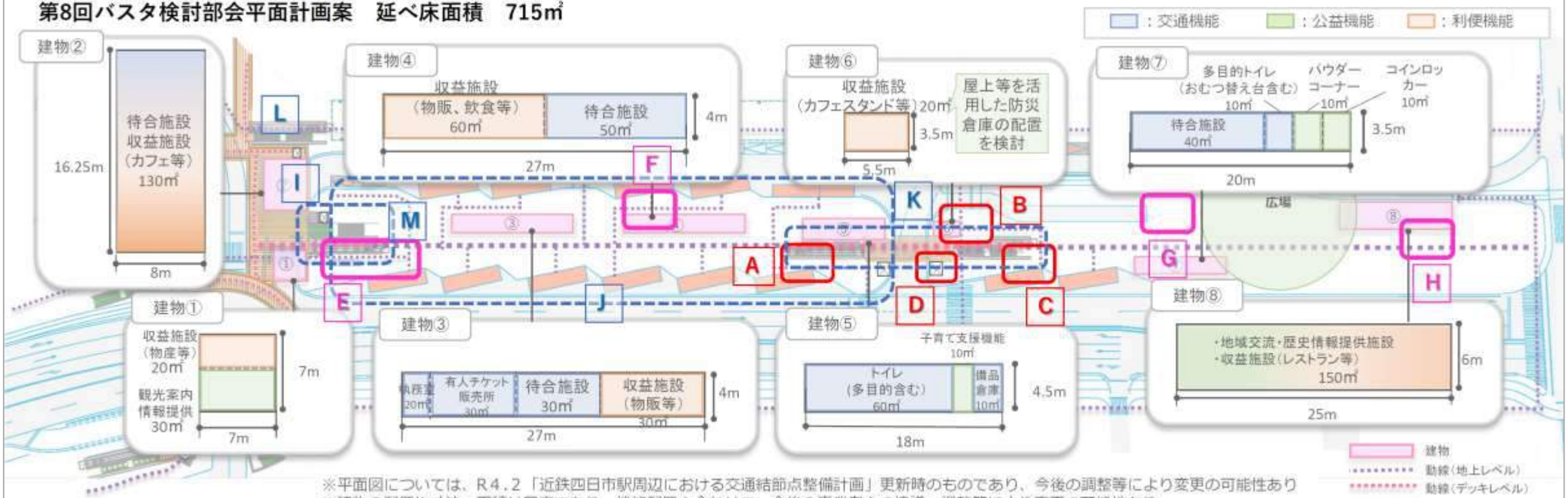


デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

２－２．バスタエリアのレイアウトについて
２－２－１．バスタ平面計画案のレビューと課題整理

・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて、平面計画が示された（下記）
・歩行者動線を直線的に通す案として検討されており、この案をベースに歩行者動線の幅員やくすの木Pの地上施設との取り合い等の平面レイアウトについてデザイン検討の与件整理としてレビューを行った
・レビュー結果として、今後検討が必要な課題の整理を行った

第8回バスタ検討部会平面計画案　延べ床面積　715㎡



※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

【歩行者動線に関して】

①幅員不足が懸念される個所（現状のレイアウトでは明らかに3.5m確保できていない箇所）；A～C　※A/Cについてはシェルター設置幅員が確保できない
②EVの平面配置について（くすの木Pとの3層接続を考慮する必要あり）；D

【くすの木P地上施設との取り合いに関して】

③くすの木P地上施設（換気口等）との取り合いを考慮する必要がある個所（建築内に取り込む等の調整が必要）；E～H

【その他】

④近鉄四日市駅からバスタへの見通しが得られなくなる懸念有（EVの配置）；I
⑤シェルター・大屋根・タクシー乗降場/降車場・アーケードと結ぶ横断指導線上の屋根の配置計画；J
⑥東西デッキ；幅員6mとして設定（公示資料より）されており、過大幅員となっている可能性がある（階段部は6m以下？）；K
⑦バスタテラス内のレイアウト検討・商店街側EV位置調整の必要有；L
⑧バスタテラス・東西デッキの階段幅員を交通量に合わせて適正化する必要有；M

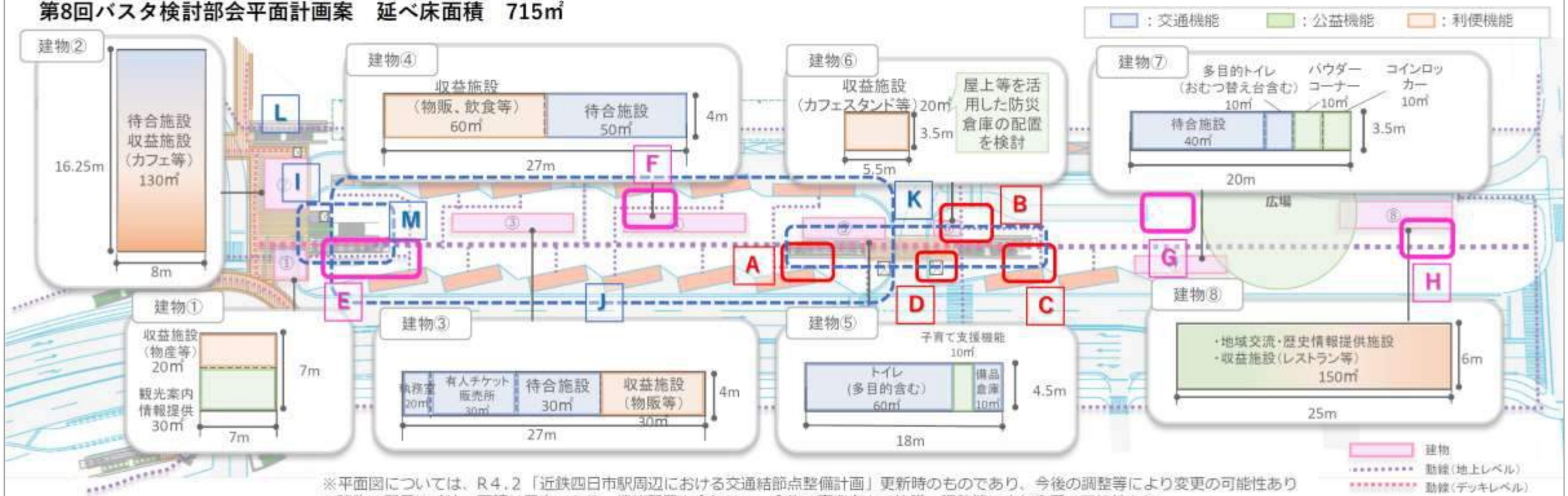
一デザイン検討の与件として上記事項の方針確定（想定）の必要あり（デザイン上の課題は次ページ）

デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

２－２．バスタエリアのレイアウトについて
２－２－１．バスタ平面計画案のレビューと課題整理

・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて、平面計画が示された（下記）
・歩行者動線を直線的に通す案として検討されており、この案をベースに歩行者動線の幅員やくすの木Pの地上施設との取り合い等の平面レイアウトについてデザイン検討の与件整理としてレビューを行った
・レビュー結果として、今後検討が必要な課題の整理を行った

第8回バスタ検討部会平面計画案　延べ床面積　715㎡



※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

【デザイン上の課題】

⑨きわめて敷地制約が大きい（狭い）状況で**どのように緑化を行っていくか、既存樹木の扱い**（緑化方針）
⑩雨水貯留等の**グリーンインフラ**の導入方法
⑪中央通りとのデザインの**統一感**をどの程度担保するか
→基本計画にどの程度記載するか
※現時点では、基本計画記載の事項に準拠するデザインとする方針（本線側車道照明は統一する、主要構造物については統一感を持たせる　等）
⑫**バス待ち乗降客**の誘導方法、休息空間の設え
⑬**東海道交差部の広場デザイン**
⑭**スマート化**

一基本計画策定時にどの程度まで検討が必要かを決定する必要あり

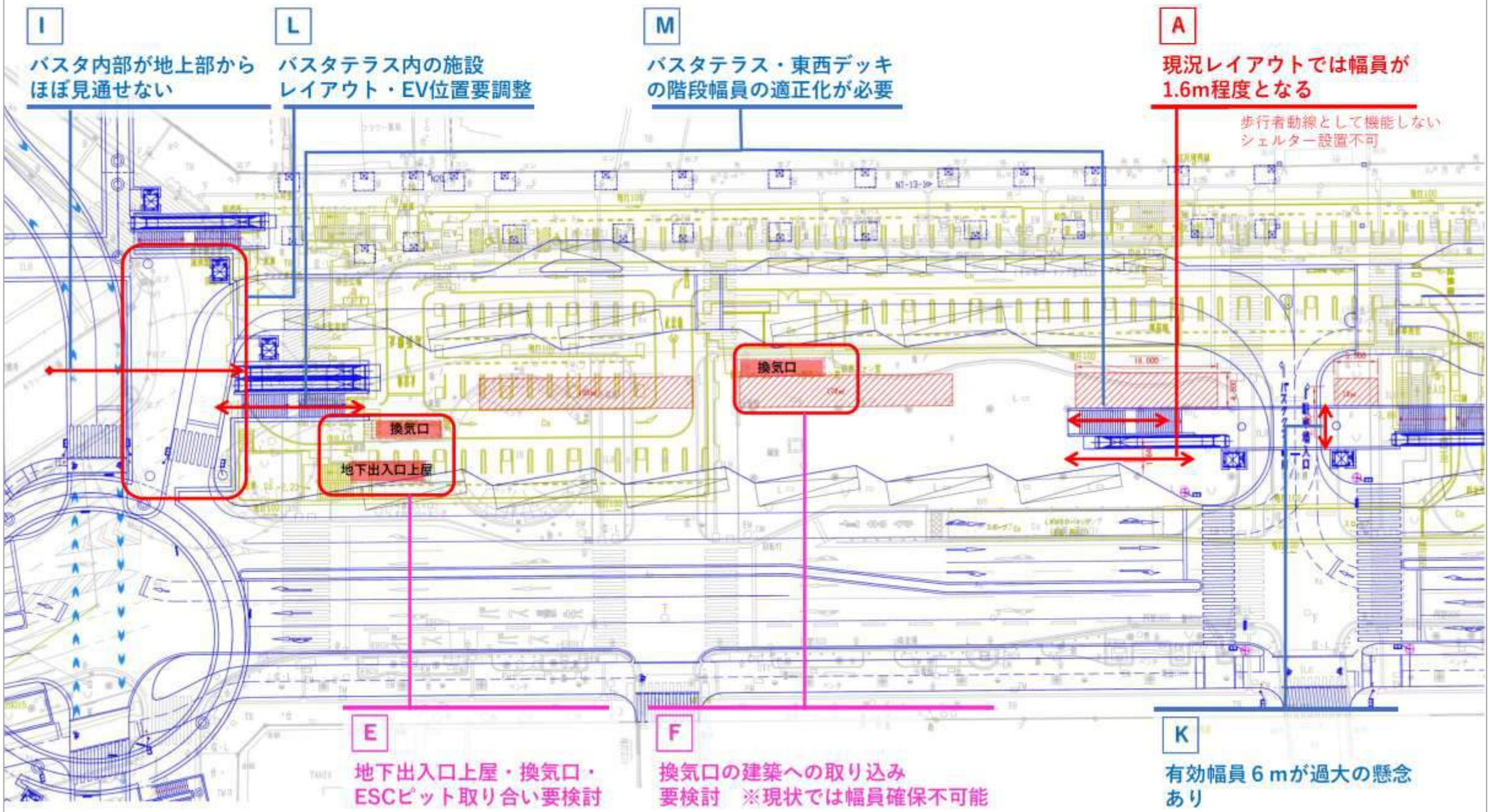
デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

第23回デザインWG資料/第2回バスタデザイン検討WS資料

２－２．バスタエリアのレイアウトについて
２－２－１．バスタ平面計画案のレビューと課題整理

・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会のプランに基づき作図した結果を下記に示す

バスタ西島

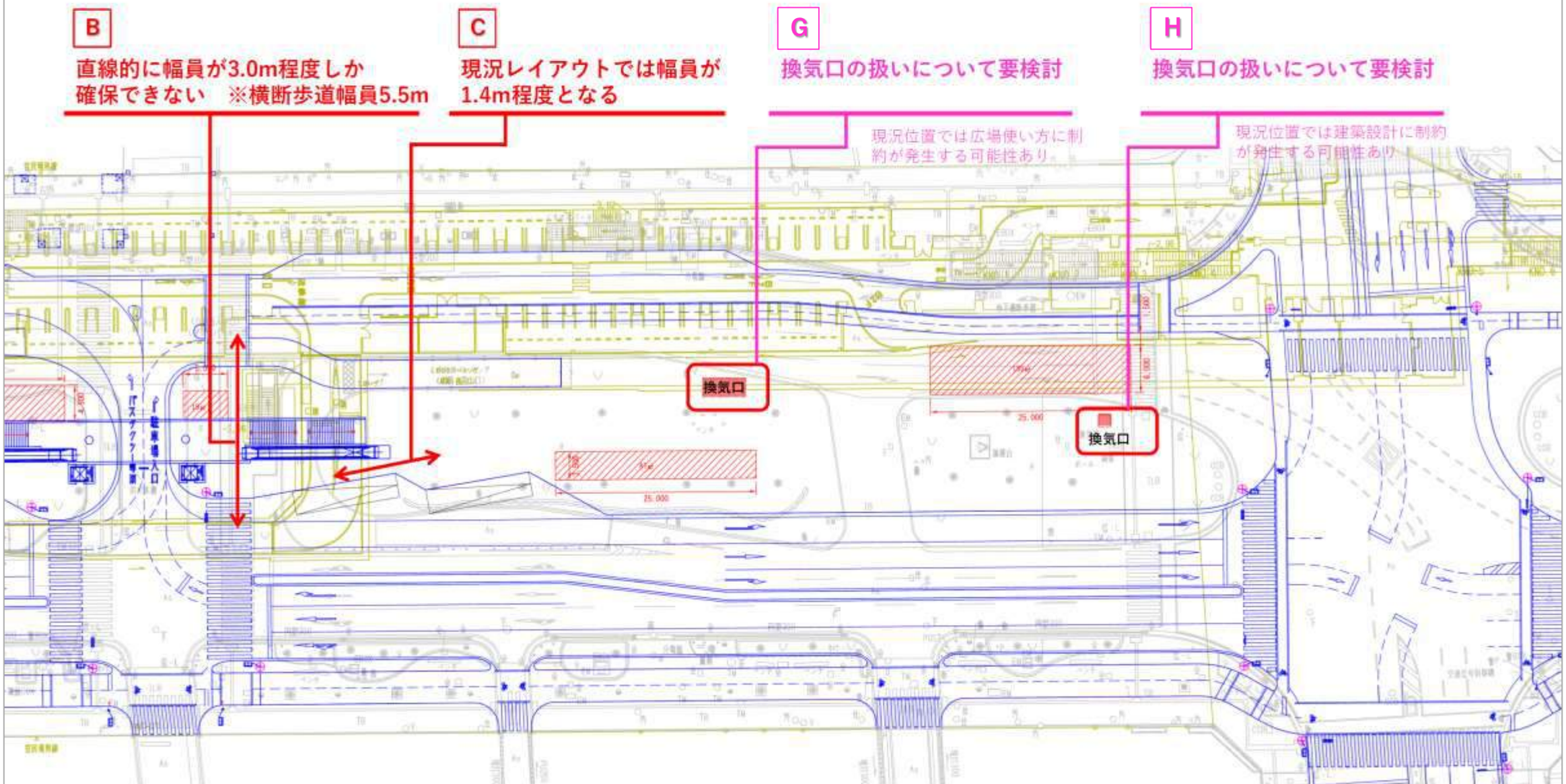


デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

２－２．バスタエリアのレイアウトについて
２－２－１．バスタ平面計画案のレビューと課題整理

・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会のプランに基づき作図した結果を下記に示す

バスタ東島



デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

２－２．バスタエリアのレイアウトについて
２－２－１．バスタ平面計画案のレビューと課題整理

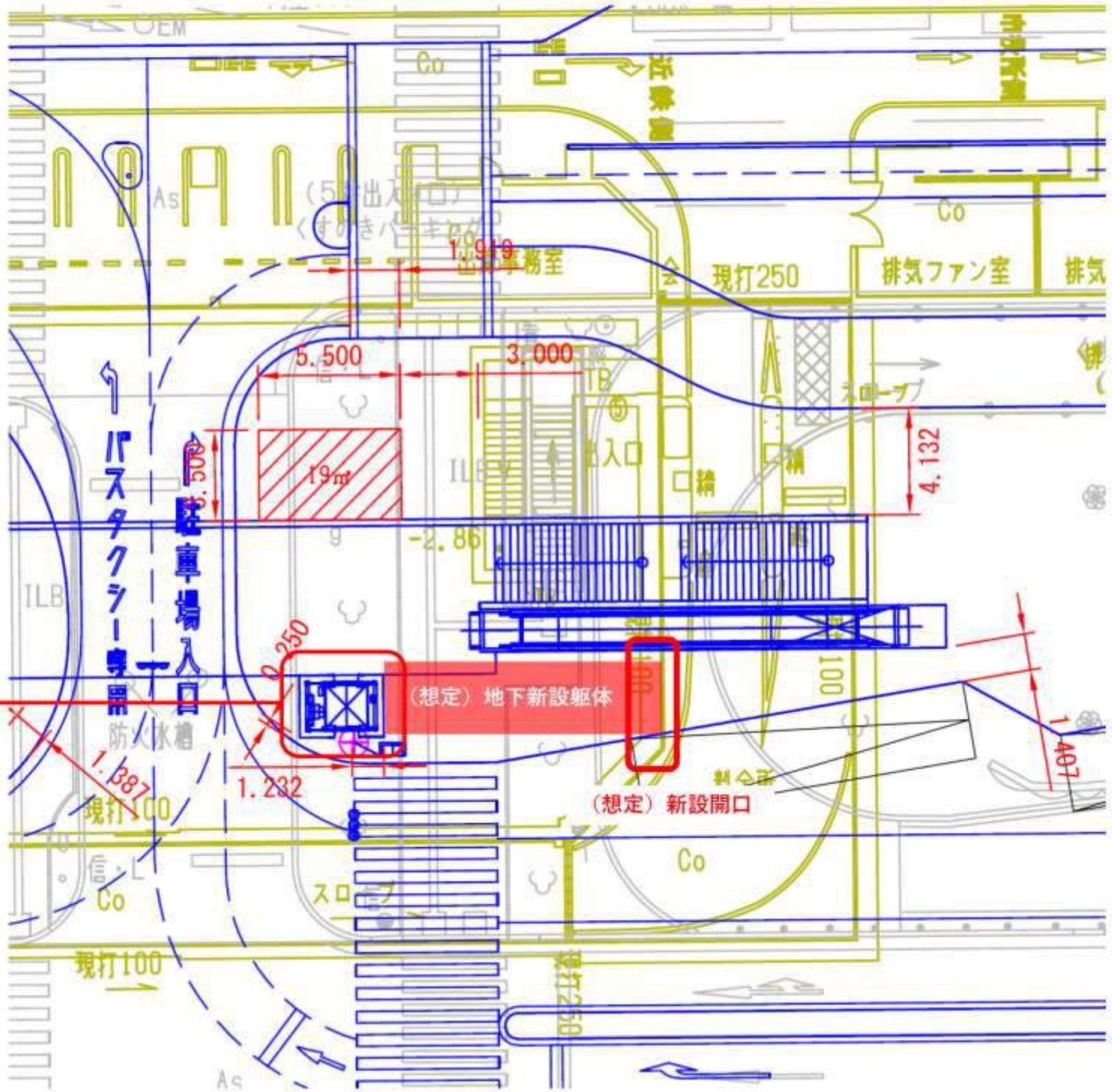
・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会のプランに基づき作図した結果を下記に示す

バスタ東西デッキ東側縦動線部について

D

くすの木Pと3層接続とした場合
利用者にとって遠回りとなる懸念有

- 撤去予定の階段については、避難上必要ではないことは確認済
- 地下車路閉塞工事との取り合い等について要調整
- 地下躯体に新たな開口が必要な可能性が高い



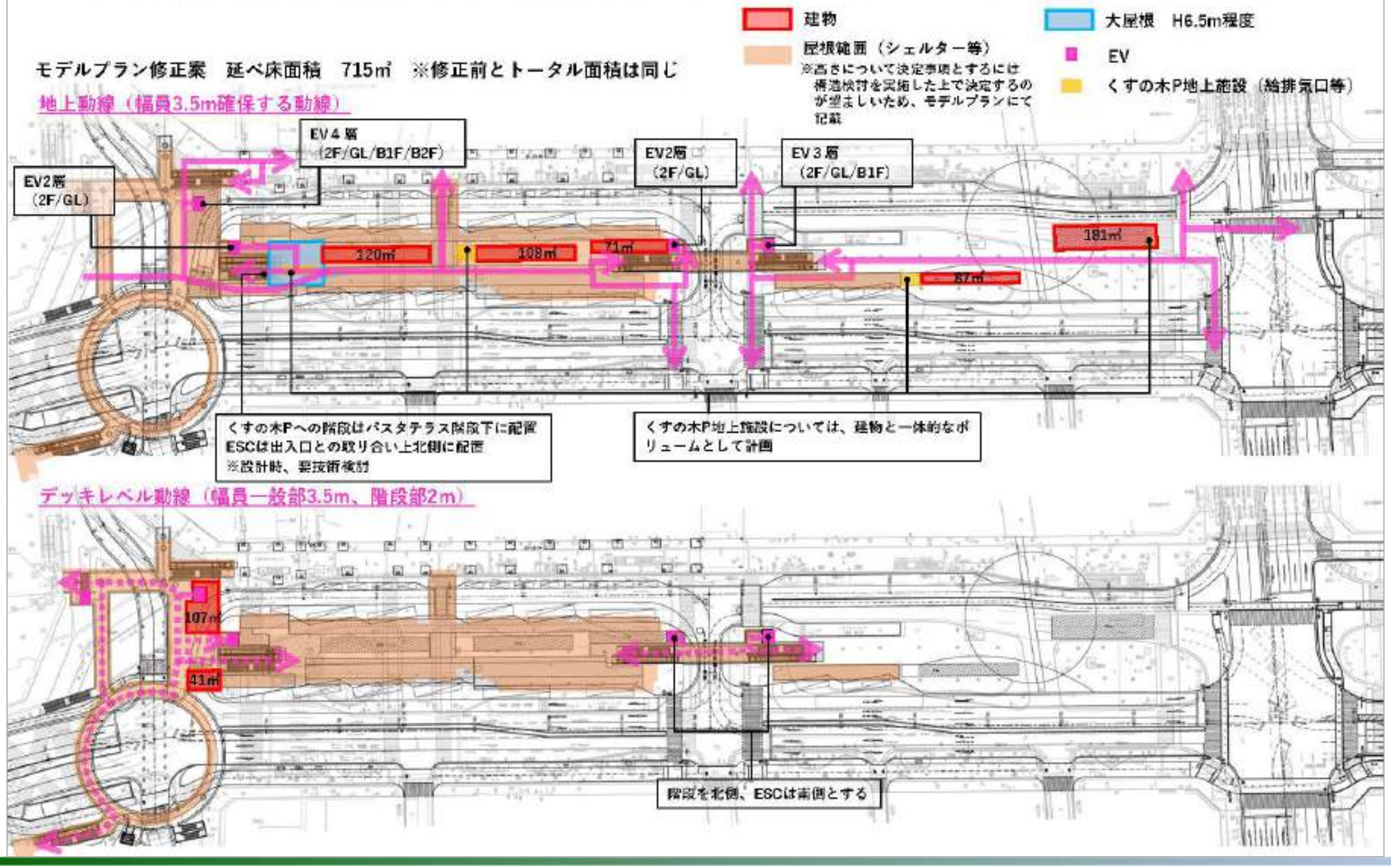
デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

2－2．バスタエリアのレイアウトについて

2－2－2．バスタ内レイアウト修正案について（※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項）

・2-1-1.バスバース等の形状変更および2-2-1.　平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った

・ここでは、**歩行者動線（昇降施設配置含む）、建物配置(くすの木P地上施設含む)、バスシェルター等屋根範囲**について提示



デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

第23回デザインWG資料/第2回バスタデザイン検討WS資料

２－２．バスタエリアのレイアウトについて

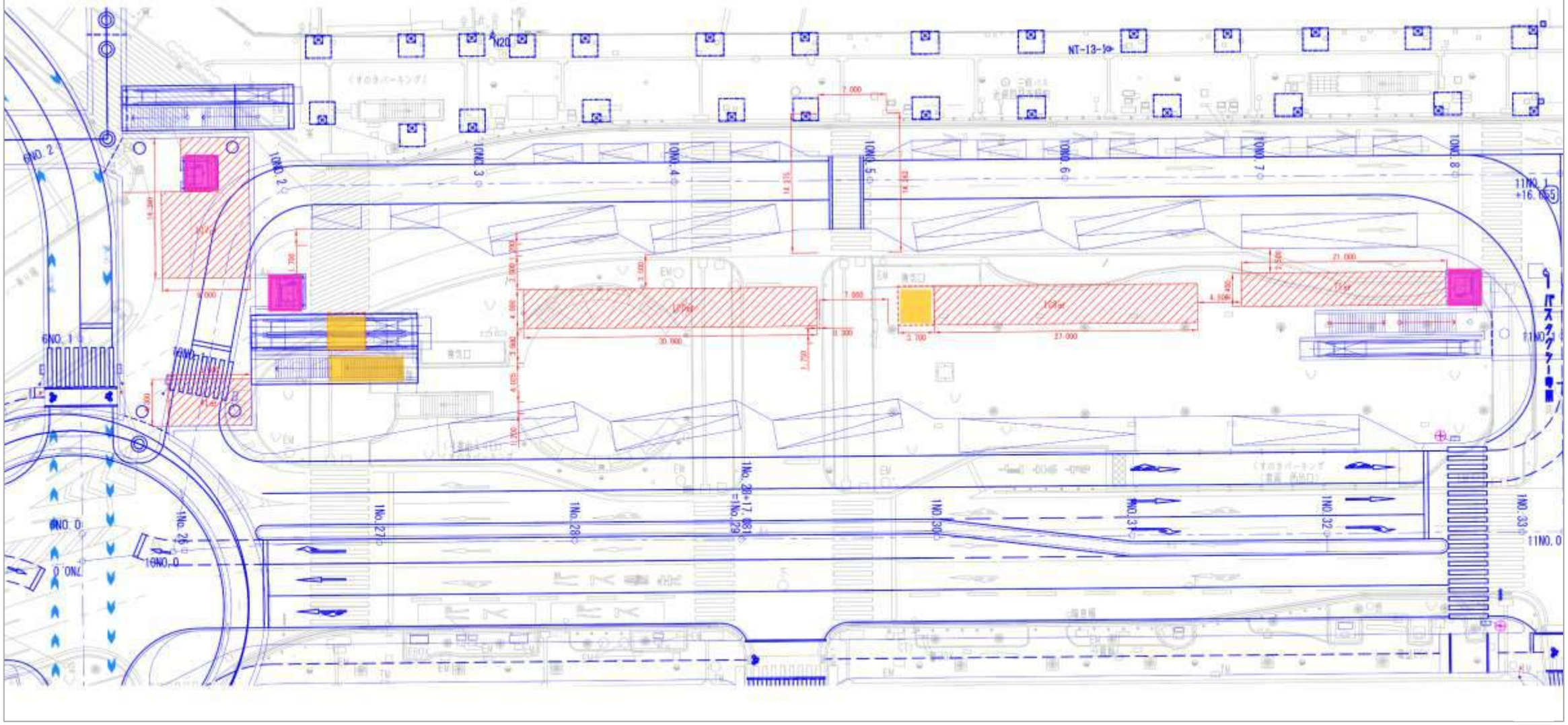
２－２－２．バスタ内レイアウト修正案について（※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項）

・2-1-1.バスバース等の形状変更および2-2-1.　平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った

・ここでは、**歩行者動線（昇降施設配置含む）、建物配置(くすの木P地上施設含む)**について提示

モデルプラン修正案　西島

西島歩行者空間面積（グロス）；2406㎡



※第23回デザインWG/第2回バスタデザイン検討WS資料を修正

デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

第23回デザインWG資料/第2回バスタデザイン検討WS資料

２－２．バスタエリアのレイアウトについて

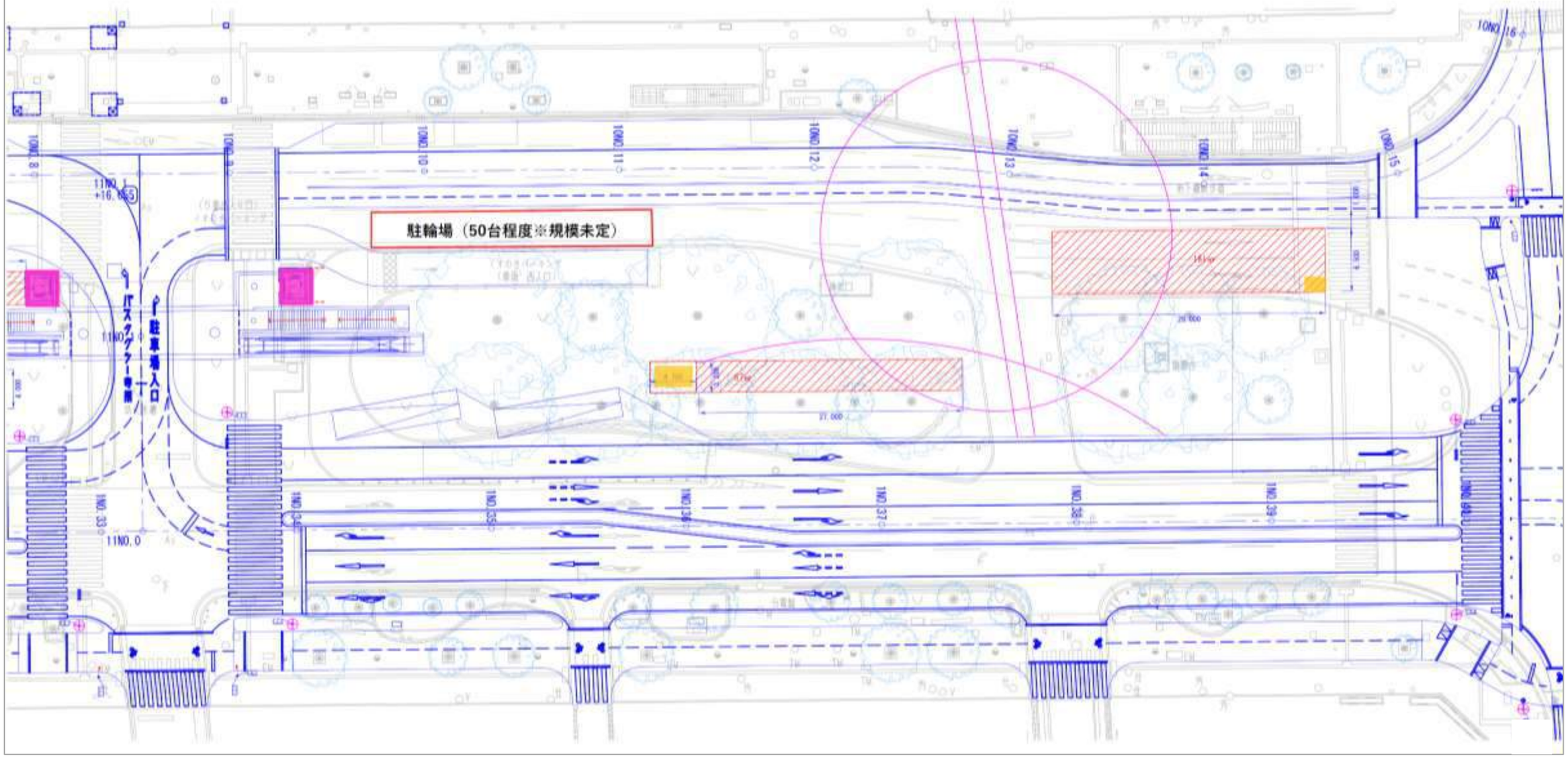
２－２－２．バスタ内レイアウト修正案について（※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項）

・2-1-1.バスバース等の形状変更および2-2-1.　平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った

・ここでは、**歩行者動線（昇降施設配置含む）、建物配置(くすの木P地上施設含む)**について提示

モデルプラン修正案　東島

東島歩行者空間面積（グロス）；2762㎡



※第23回デザインWG/第2回バスタデザイン検討WS資料を修正

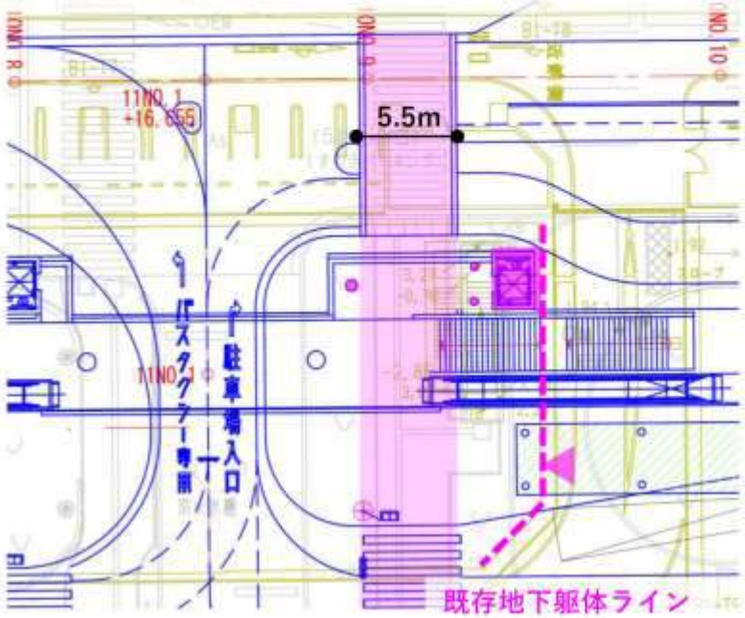
デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

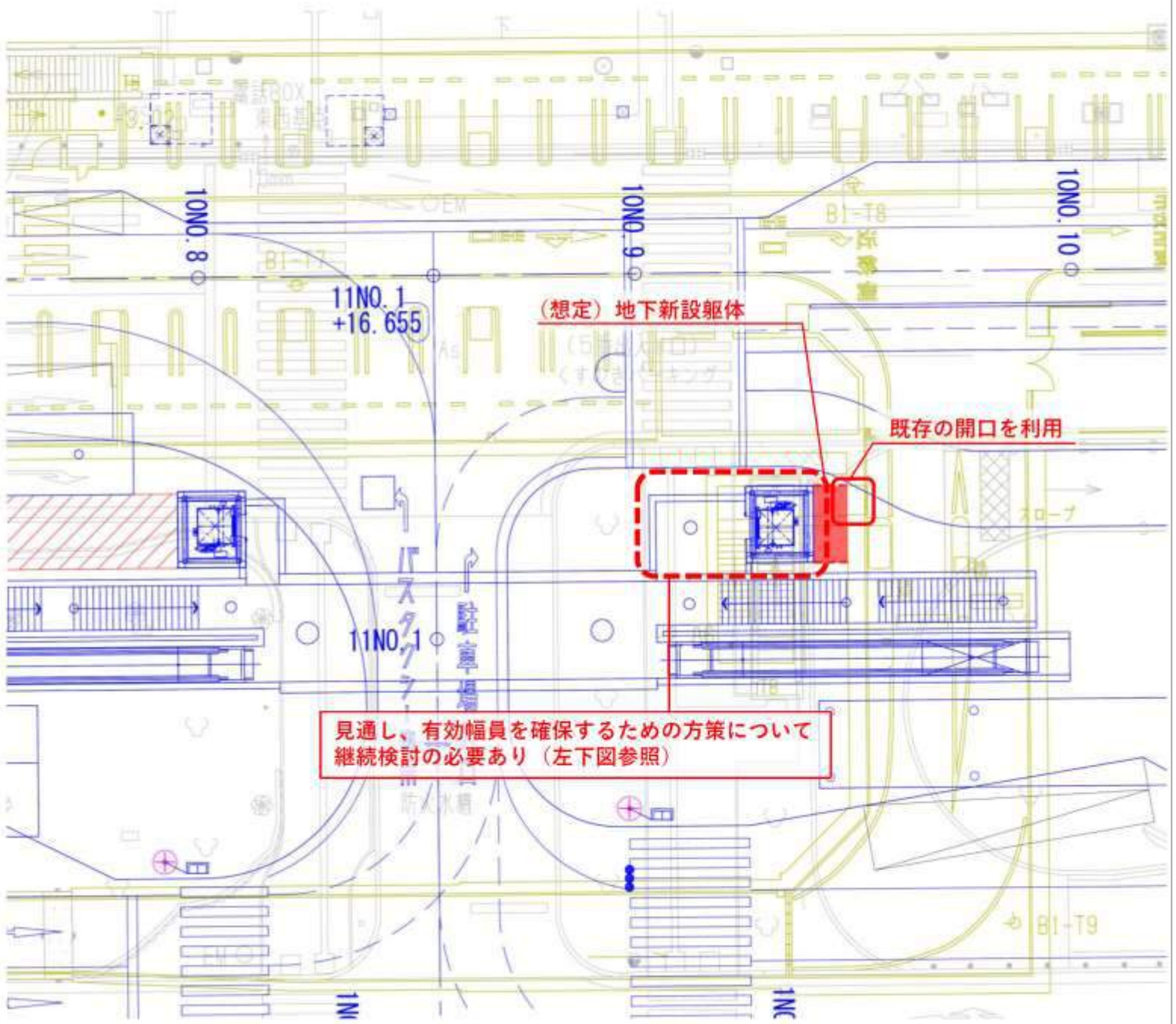
２－２．バスタエリアのレイアウトについて
２－２－２．バスタ内レイアウト修正案について（※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項）

・ 2-1-1. バスバース等の形状変更および2-2-1.　平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った

【東西デッキの縦動線処理について】
- デッキの有効幅員は4m程度確保する（階段有効幅員2m+ESC×1）
- EVは北側に集約し、デッキ側面でバスタ入口の顔を作る
- 東島側EVについては、既存躯体開口を利用し、工事範囲を極力最小限とする
- 東島デッキを南北に貫く動線は、南北の歩行者動線の中でも重要な位置づけのため幅員3.5m以上は確保し、見通しを最大限確保するレイアウトとする

(参考)南北動線の見通し・有効幅員5.5mを確保した案
※EVが既存躯体に近接するため、
新設EV躯体の納まり・施工性、構造影響等の検討が必要





デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

第23回デザインWG資料/第2回バスタデザイン検討WS資料

２－３．バスタエリアのデザイン検討
モデルプラン（大屋根案）

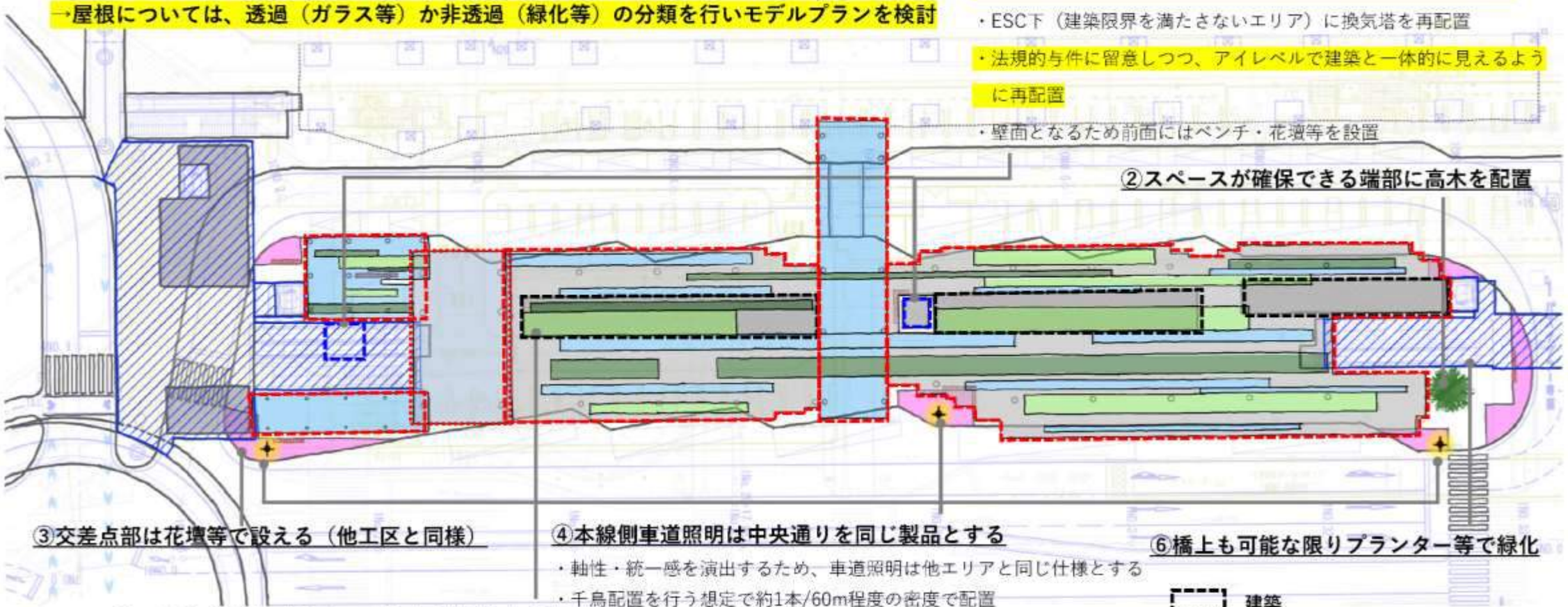
・ ２－１～２－２の検討結果を踏まえ、デザインイメージの検討を行った

＞方針

・構造物が多く、柱や屋根の線がかなり煩雑になることが懸念されるため、極力シンプルな形状にし、極力ボリュームを統合する。

・大屋根に適宜ストライプ状のトップライトや緑化を行う形態を基本とする

→屋根については、透過（ガラス等）か非透過（緑化等）の分類を行いモデルプランを検討



①換気塔は階段下、建築と一体的に見えるように再配置

・ESC下（建築限界を満たさないエリア）に換気塔を再配置

・法規的与件に留意しつつ、アイレベルで建築と一体的に見えるように再配置

・壁面となるため前面にはベンチ・花壇等を設置

②スペースが確保できる端部に高木を配置

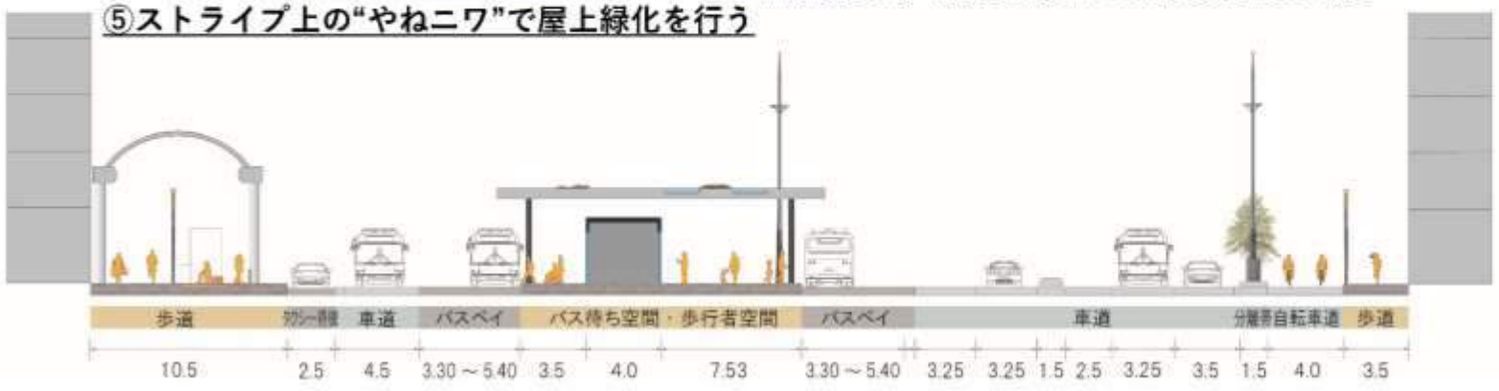
③交差点部は花壇等で設える（他工区と同様）

④本線側車道照明は中央通りを同じ製品とする

・軸性・統一感を演出するため、車道照明は他エリアと同じ仕様とする

・千鳥配置を行う想定で約1本/60m程度の密度で配置

⑤ストライプ上の“やねニワ”で屋上緑化を行う



⑥橋上も可能な限りプランター等で緑化

- 建築
- シェルター範囲　H4.5m程度
- 屋根（透過/トップライト等）
- 屋根（緑化）
- 屋根（不透過/太陽光発電施設等）
- 大屋根　H6.5m程度
- 階段・ESC部屋根
- 花壇等地被植栽

※第23回デザインWG/第2回バスタデザイン検討WS資料を修正

※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

デザインWG検討内容（バスタ変更ポイント）

第23回デザインWG資料/第2回バスタデザイン検討WS資料

２－３．バスタエリアのデザイン検討

モデルプラン（大屋根案）

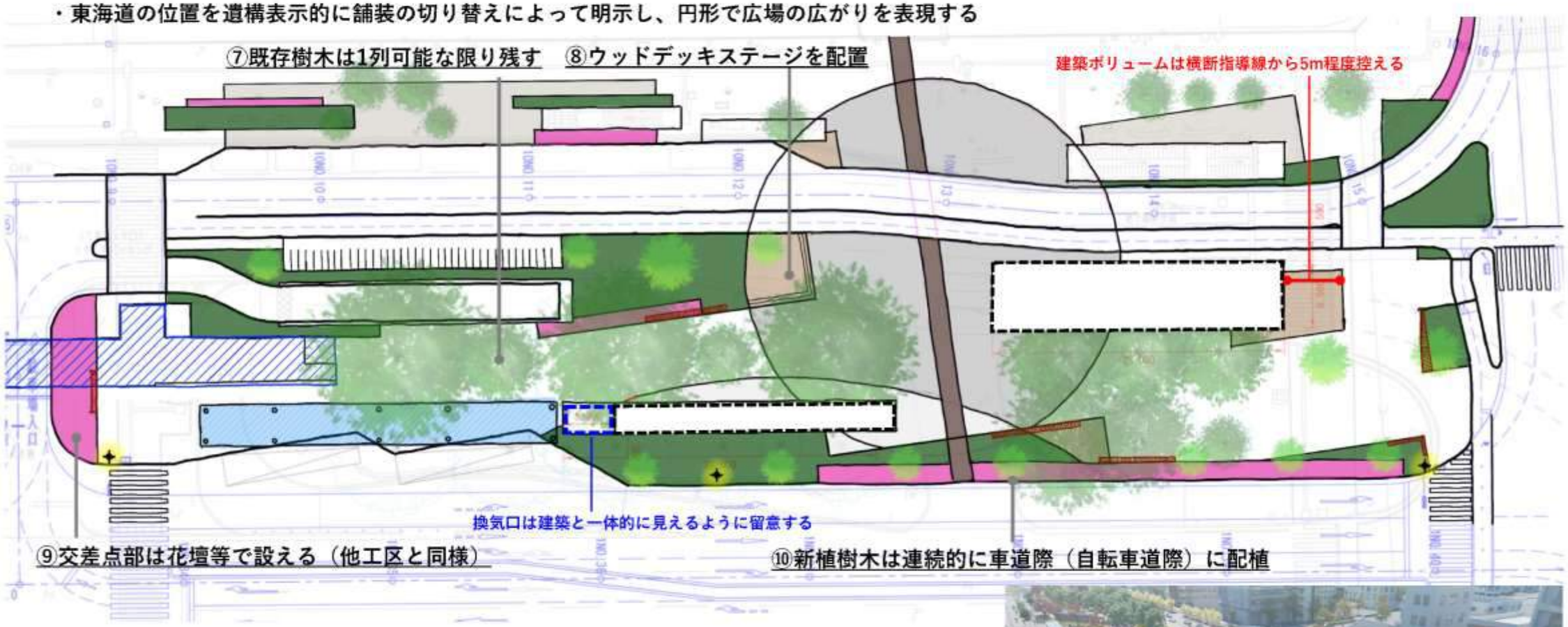
・ ２－１～２－２の検討結果を踏まえ、デザインイメージの検討を行った

＞方針

・東島については、既存樹木は1列残すことを重視する

・新植樹木で可能な限り連続的な緑のつながりを表現する

・東海道の位置を遺構表示的に舗装の切り替えによって明示し、円形で広場の広がりを表現する



（参考）前回モデルプラン検討時

※第23回デザインWG/第2回バスタデザイン検討WS資料を修正

※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

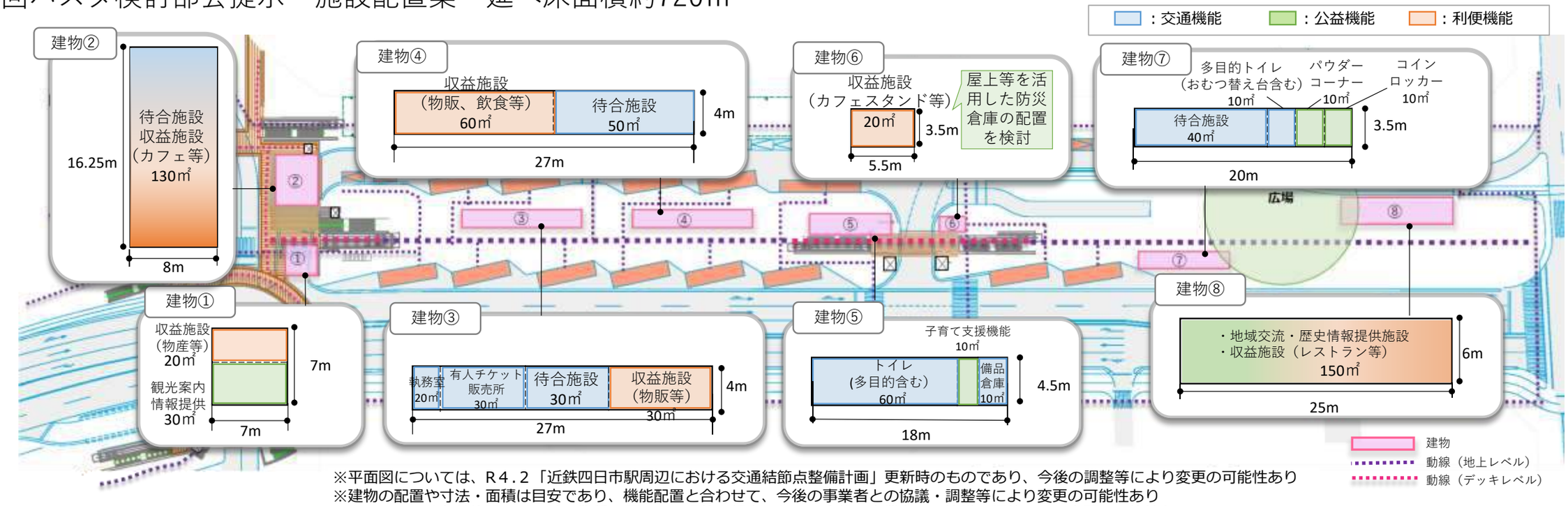
「バスタ検討部会」資料更新の新旧対応表

◆ 第8回バスタ検討部会で提示した施設配置案から、デザインWGの検討内容を反映した更新案について新旧対応状況を示す。

表　第8回バスタ検討部会提示案からの新旧対応表

旧

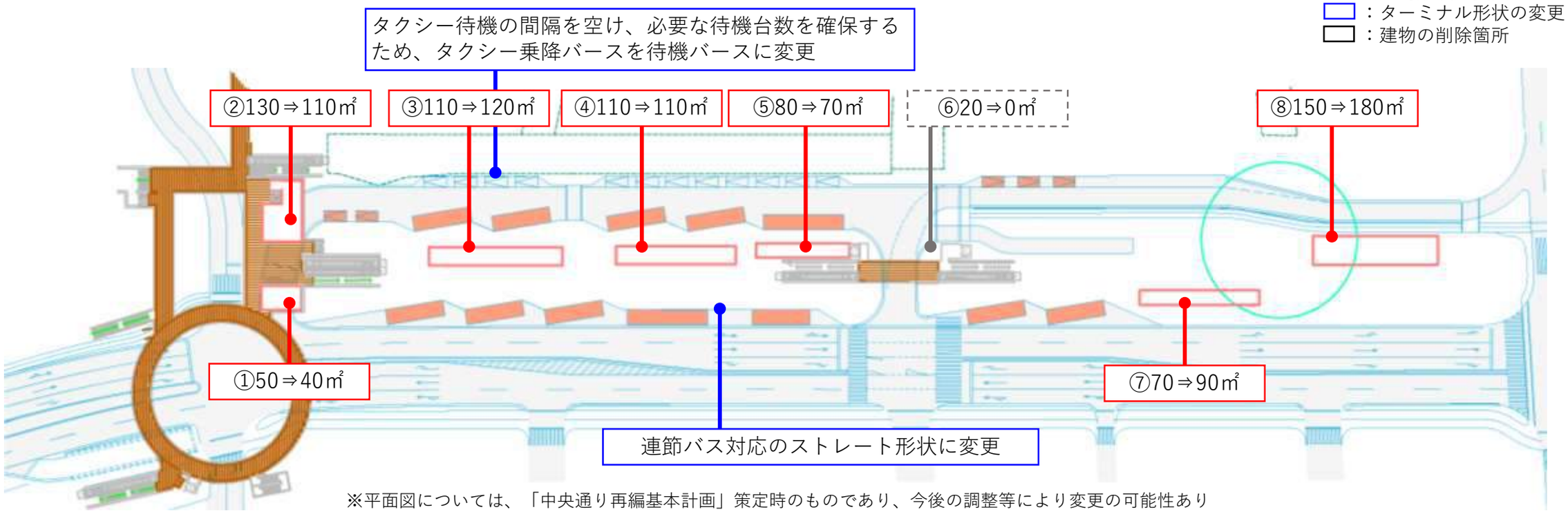
第8回バスタ検討部会提示　施設配置案　延べ床面積約720㎡



※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

新

デザインWGの検討を踏まえた修正案　延べ床面積約720㎡



※平面図については、「中央通り再編基本計画」策定時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

3. 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）

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）　3－1．基本目標

◆　近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスターミナルの基本目標を設定。

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】

◇近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。

◇駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。

◇駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。

【課題】

◆駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか。

◆信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。

◆駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【現状】

◇交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。

◇バリアフリーに対応する送迎スペースがない。

◇中央通りの高架下には送迎車が多い。

◇近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。

【課題】

◆高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。

◆バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか。

◆商店街の賑わいへの寄与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。

◆各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。

◆乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】

◇中央通りは楠の並木など良好な景観を有する。

◇車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。

【課題】

◆広い中央通りをバスのりばや歩行空間などに優先的に利用してはどうか。

◆楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか。

◆四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

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

バスタプロジェクトの狙い

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

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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

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

※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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

- 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** （モントリオール）	駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要
	トイレ （多目的トイレ含む）	**約 70㎡程度**	バス乗降客数から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** **ベビーコーナー・授乳用設備** （登大路バスターミナル）	三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積
	パウダーコーナー	**約 10㎡程度**	女性用トイレの個室数の半数程度とする。 （サービスエリアの基準　2.2㎡/人）
	観光案内等	**約 25㎡程度**	事例より設定
	賑わい施設 （民間収益施設）	**約3~380㎡ （最小値（例）：駅売店） （最大値（例）：奈良県登大路バスターミナル事例）**	**民間事業者ヒアリング及び事例を踏まえ設定 ※要検討 ※防災施設との兼用を検討**

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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

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

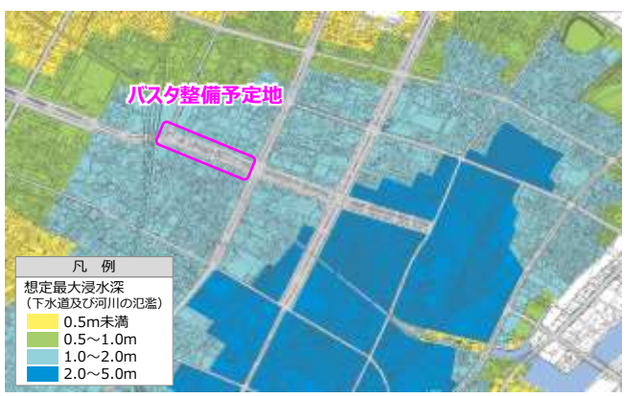
2）近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理

◆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

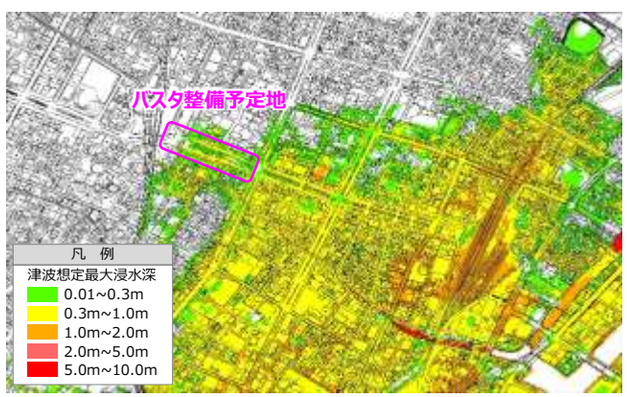
◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測



出典：四日市防災マップ（常磐・橋北・中部地区）より作成

津　波

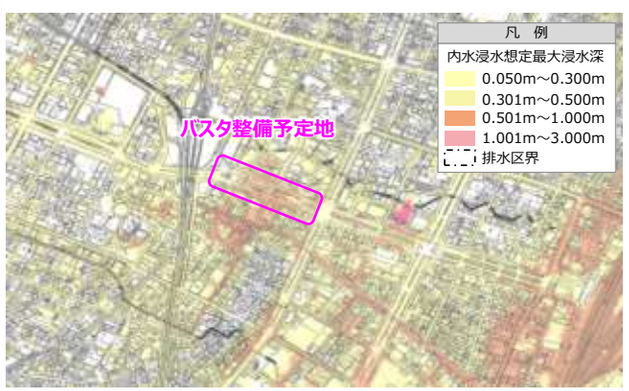
◆大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測
（南海トラフの理論上最大クラスの地震発生を想定）



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

内　水　氾　濫

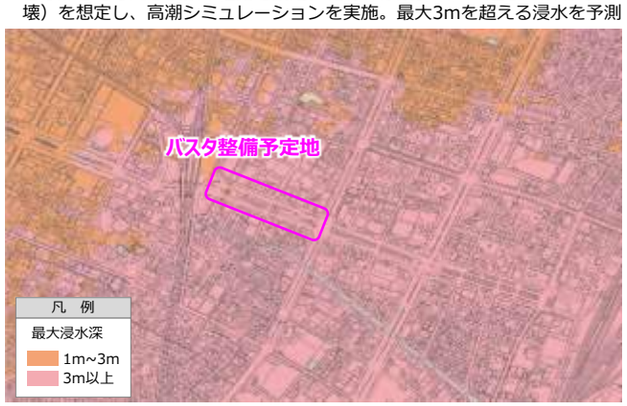
◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、概ね0.5m～1m程度の浸水を予測



※想定最大降雨を時間最大雨量147㎜/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（常磐・橋北・中部地区）より作成

高　潮

◆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



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

出典：第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

防災機能

3）近鉄四日市駅バスターミナルにて想定する災害と対応方針の整理

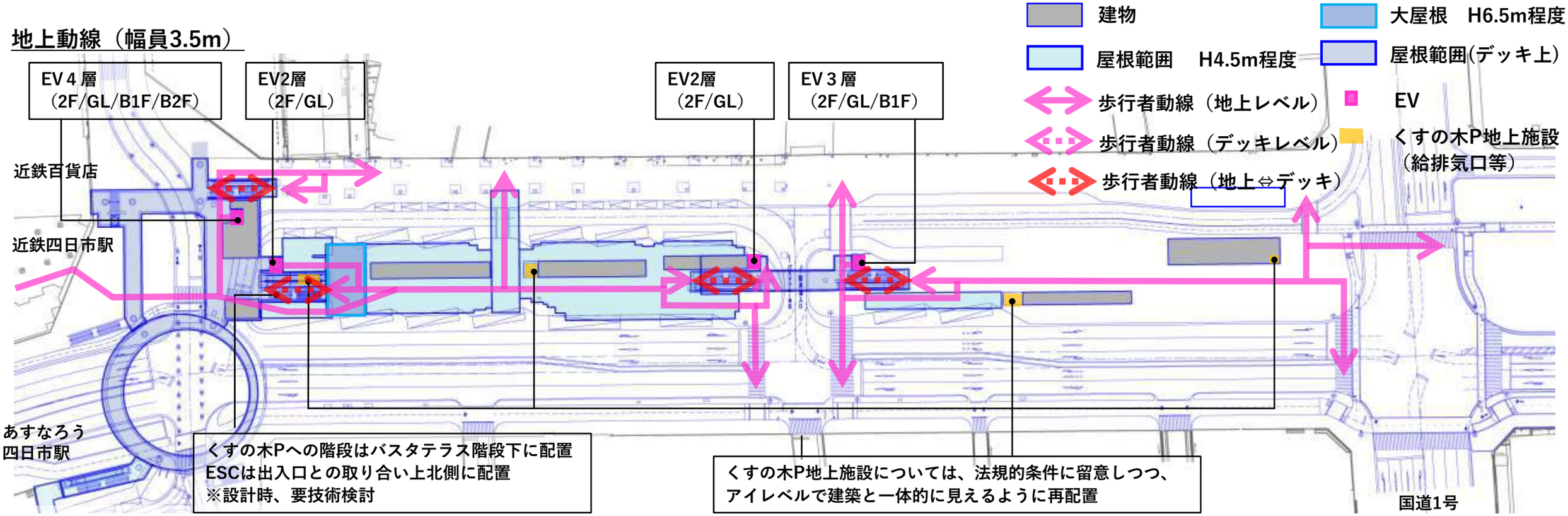
◆近鉄四日市駅バスターミナルにおいて想定災害別に対応方針および求められる防災機能を整理。

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

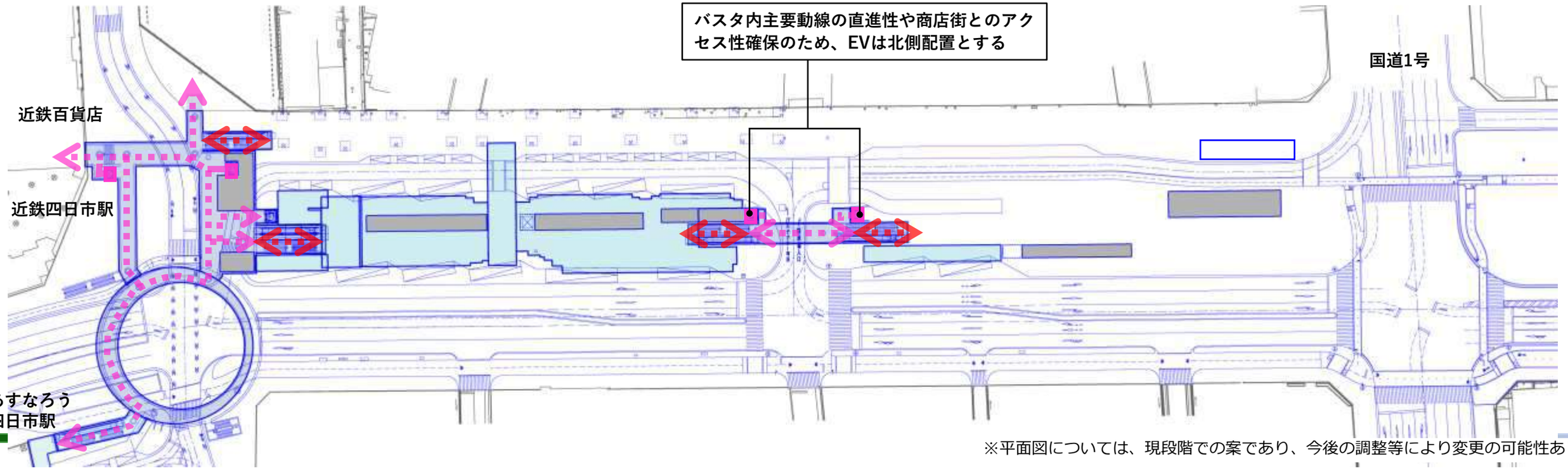
出典：第6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

- 歩行者動線部については、屋根をかけ雨に濡れず快適に移動できる空間とする
- くすの木パーキングの地上施設（換気塔等）については、建築基準法等法規的与件に留意しつつ、歩行者動線の妨げとならないように移設を行う

地上動線（幅員3.5m）



デッキレベル動線（幅員一般部3.5m、階段部2m）



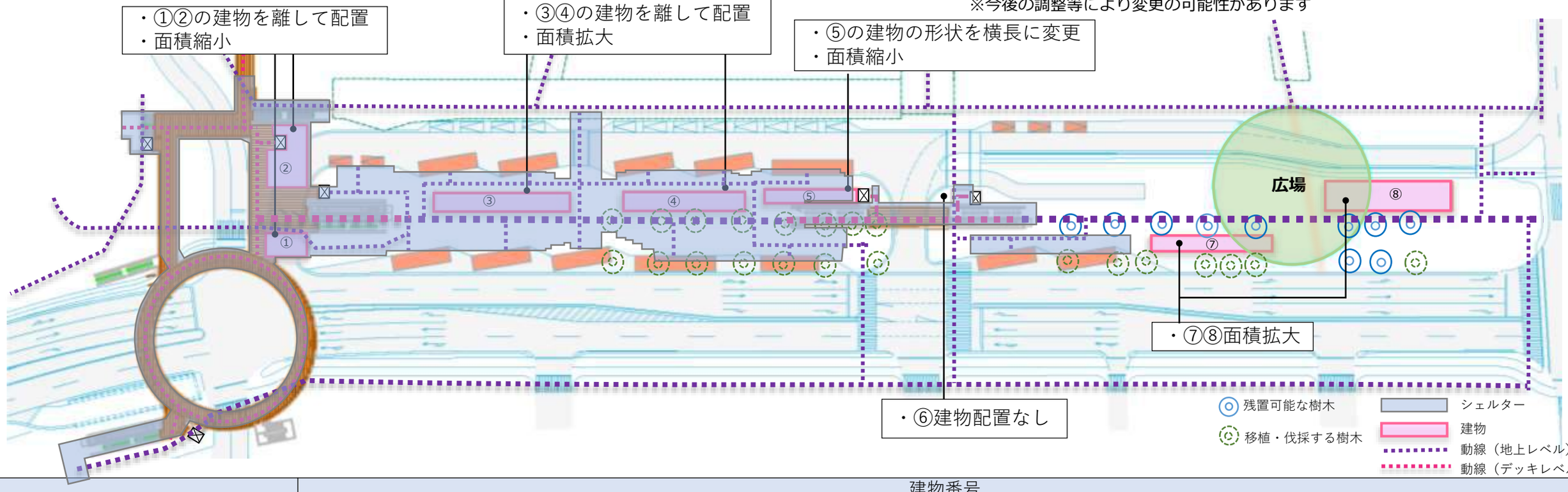
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

ターミナルの施設配置については、機能配置「施設最大案」をベースに検討を進め、下記の配置をモデルプランとして採用

- 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、モデルプラン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

変更後「施設最大案」モデルプラン

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

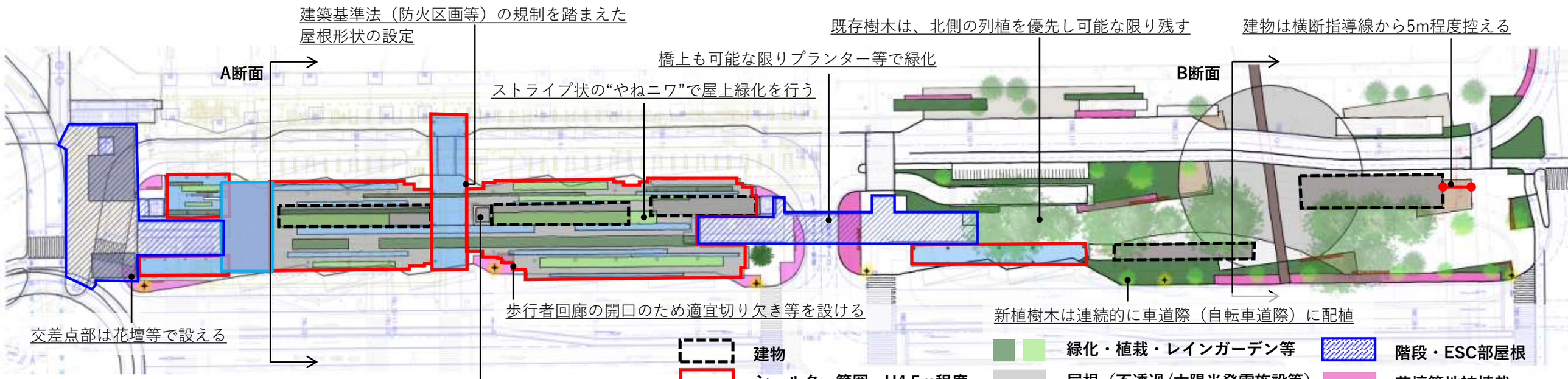


		建物番号							
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
建物配置の基本目的		・近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する。		・主たる交通機能が集約される西島平面部へのターミナル機能を確保する。		・西島平面部におけるターミナル機能を補完する。	-	・高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する。	・広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する。
これまでの「施設最大案」との配置・形状の変更点		・駅から円形デッキやターミナル平面部との十分な動線確保のため、①②の離隔を取り、階段・エスカレーター付近の空間を確保する。		・商店街側からの動線が合流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。	・南北方向の動線確保観点から、⑥を削除し、他の建物に面積を配分	・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。	
上記変更に伴う各施設の面積変更	変更前	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡
	変更後	40㎡	110㎡	120㎡	110㎡	70㎡	0㎡	90㎡	180㎡

出典：第８回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料をもとに更新

◆ モデルプラン；バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う案

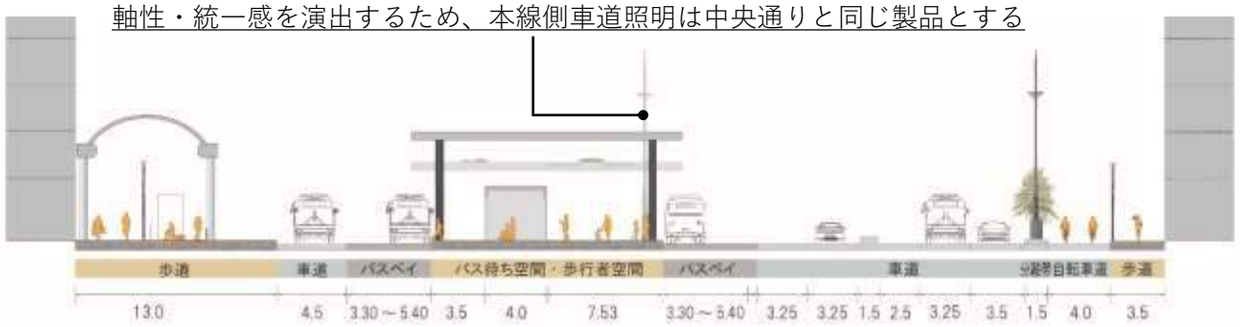
【施設デザインの考え方】
◆四日市の顔に相応しい高質なデザインを目指す
◆雨天および強風時にも快適に利用することができる空間づくりを目指し、バス待ち空間や通路、乗降場には屋根を設置し、居心地の良い歩行者空間を整備する
◆中央通りにおける緑の連続性に配慮し、屋根が大きくかかる部分では屋上緑化等の導入も検討しながら緑の確保を図る
◆利用者のアイレベルでの見通しやターミナル全体のデザインの質を高めるために、ターミナル施設の屋根の統合や柱スパンを極力大きくする等の構造上の工夫とともに、既存の地下駐車場の地上施設（換気塔など）を建築と一体的に見えるように再配置する



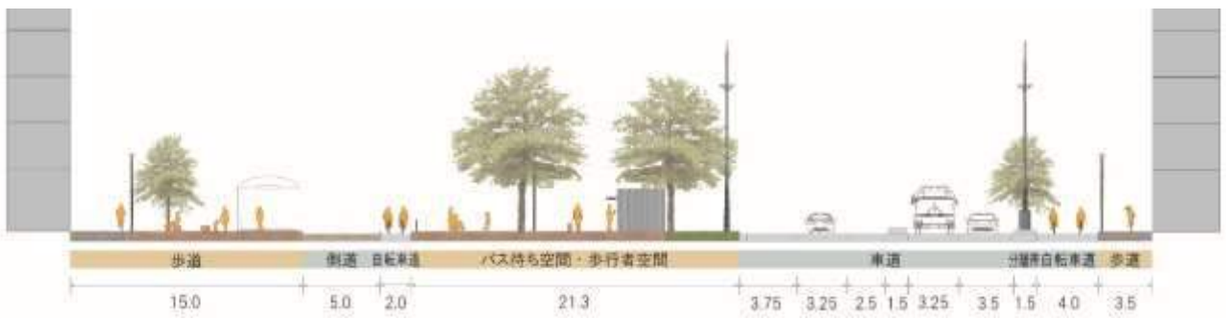
【西島のデザイン方針（案）】
◆大屋根については、中央通りの延長方向に適宜ストライプ状のデザインの切り替えを行う形態を基本とし、中央通り全体のつながりを表現する
◆大屋根には、空への開放感を担保するため、自然光を効果的に取り入れるストライプ状のトップライトを設け、透過・半透過性の素材を用いる等の工夫を行う
◆非常時の照明等の電源確保を視野に、太陽光発電施設の導入を検討する

【東島のデザイン方針（案）】
◆北側の既存樹木を1列残し、新植樹木で可能な限り連続的な緑のつながりを表現する
◆東海道については昔の東海道が通っていた方向に幅員約1.8mの遺構表示的な切り替えを設えるとともに、北側歩道と一体的な円形の広場デザインをほどこし空間の広がりを表現する

A断面



B断面



※大屋根については、建築物の排煙設備の計画に応じて、屋根に開口部を設ける可能性あり
※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

基本計画修正箇所一覧

・ 第10回中央通り再編関係者調整会議にて提示した「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（素案）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	・基本計画目次部分	・「５.今後の進め方」に入れていた「基本計画の事業区分」を「1-5.」として掲載位置を変更 ・「３.交通結節点のデザイン」に「3-6.デザイン方針」を追加 ・参考３～５に、今年度実施した社会実験結果を踏まえた、望ましい活用のシーンとユーザー体験、整備と運営に活かせる視点、およびスマート関連実証実験の概要を追加
P9	・ページの追加	・「1-5.基本計画の事業区分」のページを追加
P14	・イメージパース	・「①空間の使い方」と「③空間の質」に使用しているイメージパースを最新計画に合わせて更新
P17	・イメージパース	・「③空間の質」の目標１に使用しているイメージパースを最新計画に合わせて更新
P18	・【歩行者中心の空間形成】内のデザイン方針の項目	・「サイン整備」の項目を削除（サイン整備方針について、景観形成戦略にて記載予定）
P18	・左図の上から３階層目の図中のバスターミナル部	・バスターミナル部の最新計画に合わせて動線設定を修正
P19	・平面図のバスターミナル部の樹木配置	・バスターミナル部の最新計画に合わせて樹木配置を修正
P21	・図中のバスターミナル部の形状と動線設定	・バスターミナル部の最新計画に合わせて動線設定を修正
P22	・【歩行者動線】図中のバスターミナル部の形状と動線設定	・バスターミナル部の最新計画に合わせて動線設定を修正
P22	・【自転車動線】図中交差点部の自転車動線	・主要交差点部については、交差点内部の南北自転車動線を修正
P23	・【バス・タクシー動線】図中のバスターミナル部の形状と旗上げ	・バスターミナル部の最新計画に合わせてタクシー乗降場位置を修正
P25	・「一休みできる場所」（滞留空間）の配置方針の文言	・最新の計画に合わせ、「２～４箇所/街区程度」から「１～３箇所/街区程度」に修正
P27	・「歩行者中心の空間形成」の「B-8」の方針	・「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“」の方針に、「サインデザイン」についての項目を追記
P28	・図中のバスターミナル部の形状	・バスターミナル部の最新計画に合わせてバスバースとタクシープールの形状を修正
P28	・図中の荷捌き車位置	・三滝通り交差点北東角の荷捌き車の旗上げ位置を三滝通り側に修正
P29～31	・平面図のバスターミナル部の樹木配置	・バスターミナル部の最新計画に合わせて樹木配置を修正
P32	・資料下部のイメージパース	・資料下部に掲載しているイメージパースを最新計画に合わせて更新
P33	・平面図のバスターミナル部の樹木配置	・バスターミナル部の最新計画に合わせて樹木配置を修正
P33	・資料上部と下部のイメージパース	・資料上部と下部に掲載しているイメージパースを最新計画に合わせて更新
P33	・平面図の近鉄四日市駅東広場の樹木配置	・最新計画に合わせて、樹木配置を修正
P35	・資料下部のイメージパース	・資料下部左に掲載しているイメージパースを最新計画に合わせて更新
P36	・平面図のバスターミナル部の形状	・バスターミナル部の最新計画に合わせてバスバースとタクシープールの形状を修正
P37	・平面図の道路計画	・最新計画に合わせて、平面図の道路計画を更新
P37	・国道１号～三滝通り区間の各オープンスペースの大きさ	・社会実験結果を踏まえ、各オープンスペースの大きさを修正
P37	・資料下部に【望ましい活用のシーン】を追加	・社会実験結果を踏まえ、【望ましい活用のシーン】の文言を追加
P38	・平面図の道路計画	・最新計画に合わせて、平面図の道路計画を更新
P39	・資料下部の内水氾濫の図	・最新の内水氾濫の予測情報に修正
P40～41	・平面図の道路計画	・最新計画に合わせて、平面図の道路計画を更新

・ 第10回中央通り再編関係者調整会議にて提示した「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（素案）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
P41	・国道１号～三滝通り区間の各オープンスペースの大きさ	・社会実験結果を踏まえ、各オープンスペースの大きさを修正
P43	・西浦通り～近鉄四日市駅区間の個別施設レイアウト	・最新の道路計画に合わせて、レイアウトを更新
P44	・近鉄四日市駅周辺の個別施設のレイアウト	・バスターミナル部の最新計画に合わせてバスバースやタクシープールの形状とバリアフリー動線設定、樹木配置等を修正 ・円形デッキ南側エレベーター位置とバリアフリー動線設定を修正 ・最新計画に合わせて、東広場の樹木配置を修正 ・最新の道路計画に合わせて、レイアウトを更新
P45	・近鉄四日市駅～国道１号区間の個別施設のレイアウト	・バスターミナル部の最新計画に合わせてバスバースやタクシープールの形状とバリアフリー動線設定、樹木配置等を修正 ・バスターミナル部の路線バス・高速バスのバース数を修正（乗降12台に変更） ・バスターミナル部のタクシー乗降と待機台数を修正（乗降２台、待機１２台に変更） ・円形デッキ南側エレベーター位置とバリアフリー動線設定を修正 ・最新計画に合わせて、東広場の樹木配置を修正 ・最新の道路計画に合わせて、レイアウトを更新
P45	・資料下部の断面図	・バスターミナル部の計画変更に合わせて断面図を修正
P46	・国道１号～三滝通り区間の個別施設のレイアウト	・沿道の乗入れ位置を修正 ・国道１号と三滝通りの交差点内の自転車動線を自転車道に修正 ・三滝通り交差点北側の横断歩道と自転車横断帯位置を修正 ・最新の道路計画に合わせて、レイアウトを更新
P47	・三滝通り～JR四日市駅区間の個別施設のレイアウト	・沿道の乗入れ位置を修正 ・南側歩道部の自転車道と歩行者の動線位置を修正 ・三滝通りとJR四日市駅前の交差点内の自転車動線を自転車道に修正 ・三滝通り交差点北側の横断歩道と自転車横断帯位置を修正 ・三滝通り北東の荷捌き場の位置を修正 ・最新の道路計画に合わせて、レイアウトを更新
P48	・JR四日市駅周辺の個別施設のレイアウト	・沿道の乗入れ位置を修正 ・南側歩道部の自転車道と歩行者の動線位置を修正 ・JR四日市駅前の交差点内の自転車動線を自転車道に修正 ・最新の道路計画に合わせて、レイアウトを更新
P49	・平面図のバスターミナル部の樹木配置	・バスターミナル部の最新計画に合わせて樹木配置を修正
P50	・資料下部の断面図	・バスターミナル部の計画変更に合わせて断面図を修正
P51	・「①歩行者デッキ」立面図中の東西デッキ	・最新計画に合わせて、東西デッキの屋根形状を３段式に修正
P51	・「⑧バスシェルター」立面図中のバスターミナル大屋根	・バスターミナル部の計画変更に合わせて、バスターミナル大屋根の表現に修正し、図と地の順番を変更
P54	・図中のバスターミナル部形状と施設配置	・バスターミナル部の最新計画に合わせて樹木配置を修正 ・バスターミナル部の路線バス・高速バスのバース数を修正（乗降12台に変更） ・バスターミナル部のタクシー乗降と待機台数を修正（乗降２台、待機１２台に変更）
P56	・資料下部の内水氾濫の図	・最新の内水氾濫の予測情報に修正
P58	・動線計画の平面図	・バスターミナル部の最新計画に合わせて、地上動線とデッキレベル動線を修正
P59	・「施設最大案」のモデルプラン	・バスターミナル部の計画変更に合わせて、モデルプランの建物配置や面積と歩行者動線を修正
P60	・ページを追加	・モデルプランとして、「施設デザインの考え方」とカラー平面図を追加 ・西島と東島の横断図を追加

・ 第10回中央通り再編関係者調整会議にて提示した「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（素案）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
P62	・イメージパースの修正	・最新計画に合わせて、高木、低木、花々やその他地被等の植栽配置や舗装パターン等の表現を修正 ・沿道建物を最新状況に修正（計画中、建設中の建物も含む）
P63	・イメージパースの修正	・最新計画に合わせて、特産茶展示圃の移設先を中央通りの歩道上から市民公園内（画角外）に変更等を修正
P64	・イメージパースの修正	・最新計画に合わせて、ベンチ等の休息施設や植栽・照明配置等を修正 ・沿道建物を最新状況に修正（計画中、建設中の建物も含む）
P65	・イメージパースの修正	・バスターミナルの最新計画に合わせて、バスバースとタクシープールの形状、屋根範囲を修正 ・デッキのデザインを最新計画に合わせて修正（円形デッキ屋根上への太陽光発電フィルムの設置など） ・沿道建物を最新状況に修正（計画中、建設中の建物も含む）
P66	・イメージパースの修正	・円形デッキの最新の計画に合わせて、間接照明やベンチ、プランター、高欄デザインなどを修正
P67	・イメージパースの修正	・円形デッキの最新の計画に合わせて、間接照明やベンチ、プランター、高欄デザインなどを修正
P68	・イメージパースの修正	・バスターミナルの最新計画に合わせて、東海道歩行者広場の形状、建物配置等を修正
P72	・イメージパースの修正	・沿道建物を最新状況に修正（計画中、建設中の建物も含む）
P77	・近鉄四日市駅～国道１号の事業スケジュール	・バスタ四日市の「設計」、「国直轄事業の工事」の期間を追加
P79	・中央通り再編関係者調整会議の目的	・計画名を「中央通り再編基本計画」へ修正 ・今後も中央通り再編関係者調整会議を継続する方針に応じた文言を追加
P79	・「利活用ワークショップ」の検討体制	・利活用スキーム検討、利活用体制、利活用ルールについての文言削除 ・賑わい創出社会実験の記述を追加
P81	・検討経緯	・第10回、第11回中央通り再編関係者調整会議の内容など、最新の検討経緯を反映
P82	・ページを追加	・「社会実験結果を踏まえた望ましい活用シーンとユーザー体験」を追加
P83	・ページを追加	・「社会実験結果を踏まえた整備と運営に活かせる視点」を追加
P84	・ページを追加	・「社会実験でのスマート関連実証実験の概要」を追加

◯；主要修正ページ

修正内容

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（案）

-山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り-

令和５年３月

目次

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（案）

1. はじめに 3
1－1. 基本計画策定の経緯と目的 4
1－1－1. 基本計画策定の経緯 4
1－1－2. 基本計画の目的 5
1－2. 四日市中央通りの現状と課題 6
1－3. 基本計画の位置づけ 7
1－4. 基本計画の対象範囲 8
1－5. 基本計画の事業区分 9
1－6. 基本計画のコンセプト 10
1－7. 中央通りの整備方針 11
1－7－1. 中央通りの空間構成 11
1－7－2. エリア区分 12
2. 中央通りのデザイン 13
2－1. 共通のデザイン方針 14
2－1－1. 空間の使い方 15
2－1－2. 空間の要素と配置 16
2－1－3. 空間の質 17
2－2. エリアごとのデザイン方針 18
2－2－1. 中央通りの空間テーマ 19
2－2－2. 導入機能 20
2－2－3. 歩行者動線・各種車両動線の設定 21
2－2－4. 歩行者中心の空間形成 24
2－2－5. 交通施設配置 28
2－2—6. グリーンインフラの整備 29
2－2－7. 景観づくりの考え方 31
2－3. 個別施設のデザイン方針 36
2－3－1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方 36
2－3－2. 災害時の使われ方 38
2－3－3. 個別施設のレイアウト 43
2－3－4. 個別施設の設えの考え方 49
3. 交通結節点のデザイン 52
（バスターミナルの整備に係る事項）
3－1. 基本目標 53
3－2. 施設配置方針 54
3－3. 必要機能 55
3－4. 動線計画 58
3－5. 機能配置「施設最大案」 59
3－6. デザイン方針 60
4. 将来イメージ 61
5. 今後の進め方 73
5－1. 利活用、維持管理・運営の考え方 74
5－2. 事業スケジュール 77

---------- （参考資料） ----------

参考１． 検討体制 79
参考２． 検討経緯 80
参考３． 社会実験結果を踏まえた望ましい活用シーンとユーザー体験 82
参考４． 社会実験結果を踏まえた整備と運営に活かせる視点 83
参考5． 社会実験でのスマート関連実証実験の概要 84

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ー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３つの方向性から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。

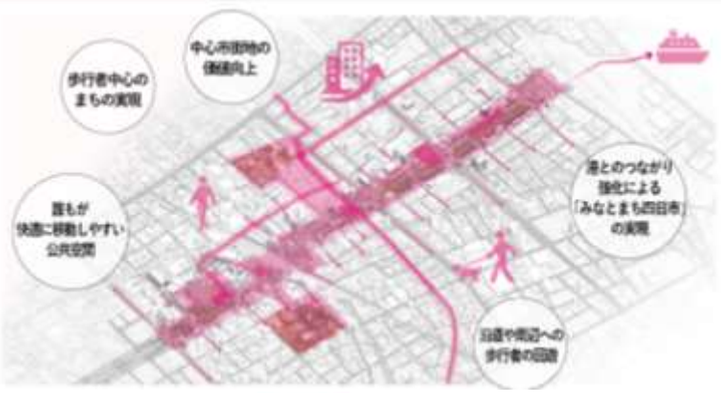
これらの目標を達成するために、基本計画では中央通りの整備方針やデザイン、交通結節点（バスターミナル）のデザイン等を定めます。中央通りはこれまで車中心であった空間を大きく再編し、ゆとりある歩行者空間を創出していきます。加えて、歩行者との安全な分離を図るため、連続的な自転車道を整備します。さらに、市民や来街者が「歩いて楽しく」感じることができるよう、クスノキ並木の緑の良好な景観などを活かした高質で魅力ある空間づくりを行っていきます。近鉄四日市駅周辺やJR四日市駅周辺においては、交通結節点として効率的で快適な交通機能の配置にあわせて、「より美しく、より快適な、もてなしの空間」を目指します。

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と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。

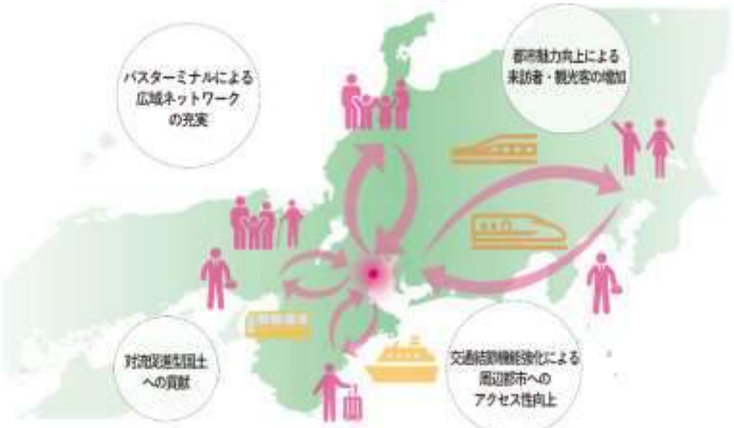
■基本計画の４つの目標

①まちなかの回遊性向上による賑わいの展開

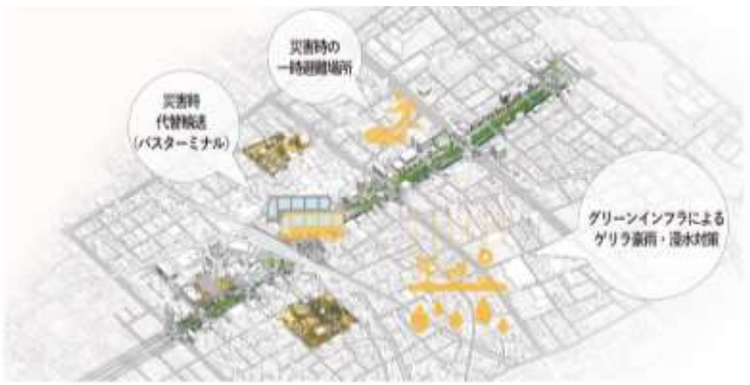


②都市の魅力・暮らしの質向上による、東海地方をリードする、産業・交流拠点都市の実現

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、ﾊﾟｰｷﾝｸﾞ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
◆ 四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか

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）

四日市市総合計画（令和2年4月スタート：ＷＥＤＯ四日市中央通りを位置づけ）
四日市市立地適正化計画（令和2年3月：近鉄四日市駅周辺等整備事業を位置づけ）

バスタプロジェクトの全国展開（令和2年度：バスタ四日市の整備に向けた調査着手、令和３年度：バスタ四日市国直轄事業化）
四日市みなとまちづくりプラン（令和2年度：検討着手、令和３年11月：基本構想策定）
社会情勢の変化（ポストコロナ、防災・減災、国土強靭化、 SDGｓ、まちづくりDX、まちづくりのグリーン化）

「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ます。

また、官民連携による高質なまちづくりの実現に向け、**<u>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</u>**となります。

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**<u>「３つのデザイン方針」</u>**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**<u>「３つの視点」</u>**で考え方をとりまとめました。

３つのデザイン方針

共通のデザイン方針
中央通り全体が目指す空間像の目標

エリアごとのデザイン方針
エリアごとに目指す空間像の目標と機能配置・景観計画

個別施設のデザイン方針
各施設が目指すデザイン水準の明確化
（照明、ランドスケープ、デッキ、シェルター）

３つの視点

①空間の使い方	②空間の要素と配置	③空間の質	
・空間に取り入れる機能	・空間を構成する要素と施設配置（レイアウト）の考え方	・グレードや設え、重視するデザインのポイント	2－1
歩行者動線・各種車両動線等の設定 ／ 歩行者中心の空間形成			
・空間テーマと導入機能	・空間構成要素と機能配置の考え方（交通施設・グリーンインフラ）	・景観づくりの考え方	2－2
・各オープンスペースにおける利活用の考え方 ・災害時の使われ方	・個別施設のレイアウト	・個別施設の設えの考え方	2－3

賑わい創出社会実験“はじまりのいち”（R4.9.22～R4.10.16）

基本計画に基づき、検討を具体化

基本計画に基づき、検討を具体化

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の結果等を反映しながらつくりあげていく基本計画を実現するための戦略

利活用戦略
※利活用WS等にて継続的に検討
【内容】
・利活用の方針　・望ましい活用のシーン
・施策　・組織体制

反映
関係者合意形成
反映

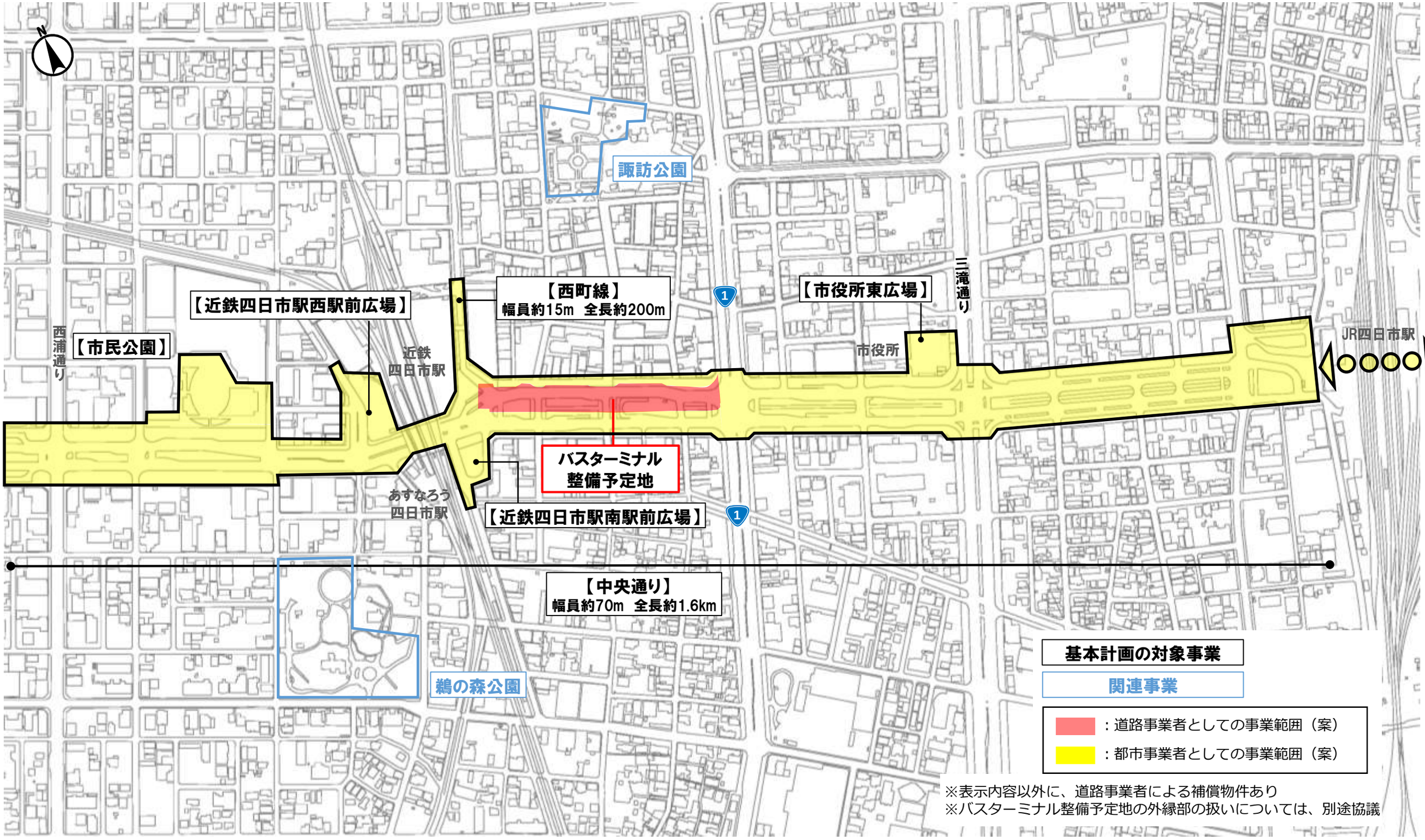
景観形成戦略
※デザインWGにて継続的に検討
【内容】
・個別施設の形態・色彩・素材・仕上げの考え方
・中央通り主要施設のデザインルール　※官民連携により整備を行う主要施設も含む

・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

1．はじめに　1－5．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】

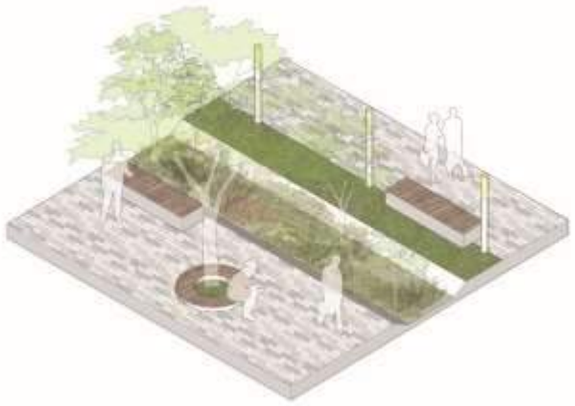


基本計画のコンセプト

“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」

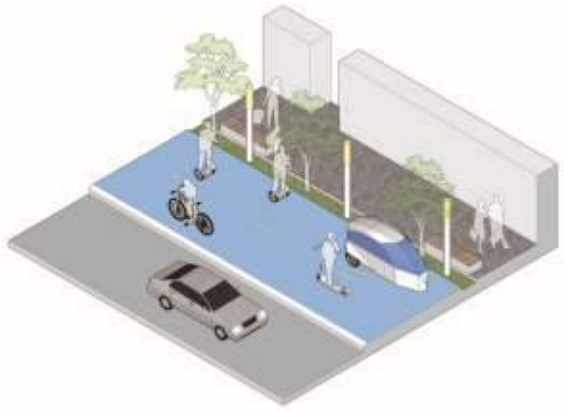
緑・滞在・交流
（グリーンインフラ）



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＋**滞留＋活動の場**
（ウォーカブル）



居心地がよく歩きたくなる（”WEDO”）

“ニワミチ”

交通・移動＋**滞留＋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もに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ
（ウォーカブル×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留や活動の場といった機能も取り入れた「ウォーカブル」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もに育んでいきながら、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」の役割を担っていきたい**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、人々に楽しまれ、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。

1－7－1．中央通りの空間構成

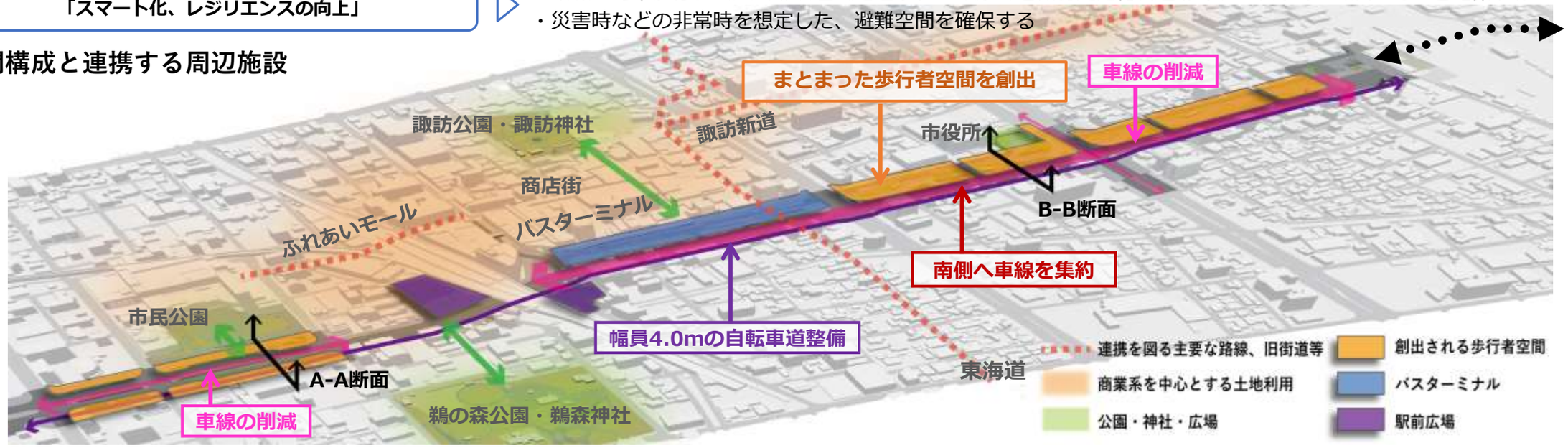
視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上「顔・賑わいづくり」
- 西浦通り～市民公園東区間は、中央島を残しながら南北の車線数を減らす
- 近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側にすべての車線を集約し、北側にまとまった歩行者空間を確保する

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」
- 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

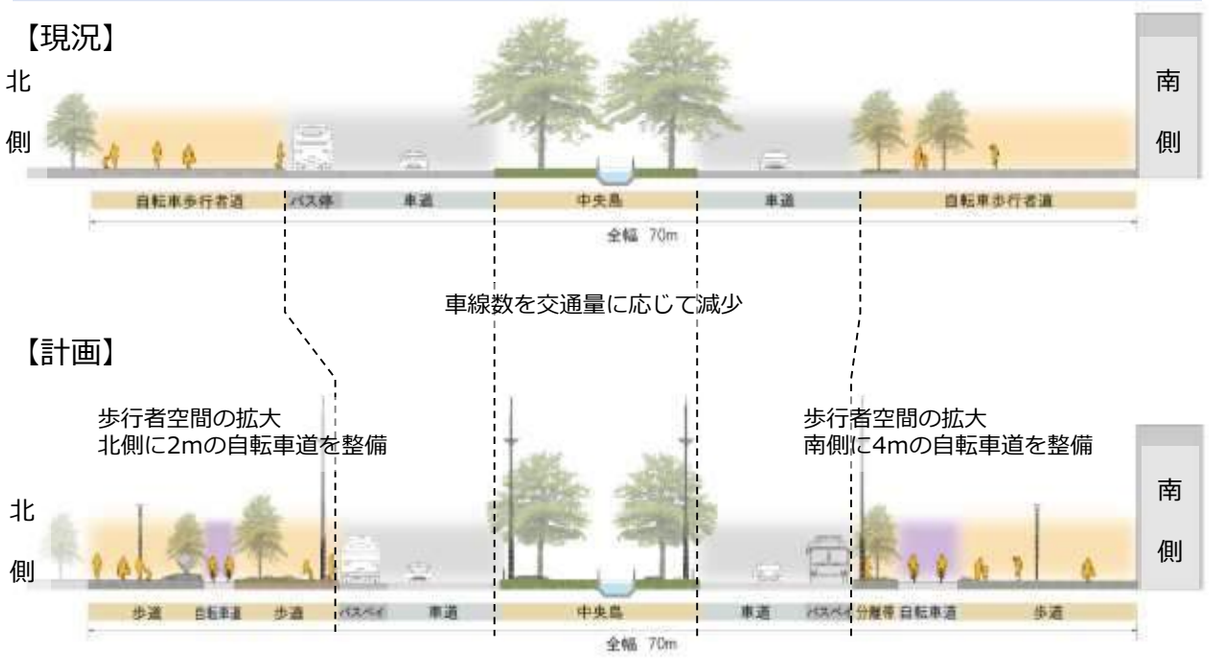
視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上「空間の魅力向上」
- 全線を通して、歩行者空間を最大化することで、歩きたくなる空間の素地をつくる
- クスノキ並木を活かした緑豊かで高質なデザインとすることで、まち全体の都市景観形成の軸として空間の魅力向上を図る

視点④：社会情勢の変化への対応「スマート化、レジリエンスの向上」
- 南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員として、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

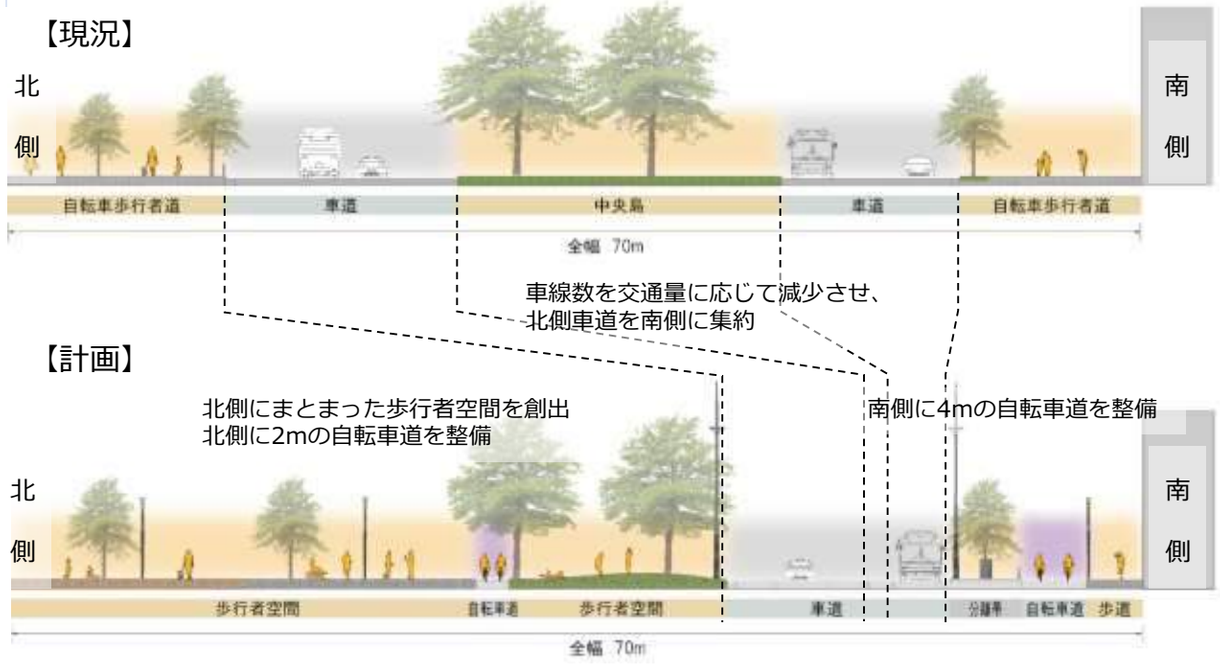
■空間構成と連携する周辺施設



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）



1－7－2．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居住区域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

2．中央通りのデザイン　2－1．共通のデザイン方針

①空間の使い方

・空間に取り入れる機能

目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

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

目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

・将来交通を見込んだ駅前広場の整備（待合・交流機能、送迎スペース）
・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
・バスターミナル機能（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

※参考イメージについては、実際の整備内容を示すものではなく、イメージとして使用しています。

2．中央通りのデザイン　2－1．共通のデザイン方針

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）

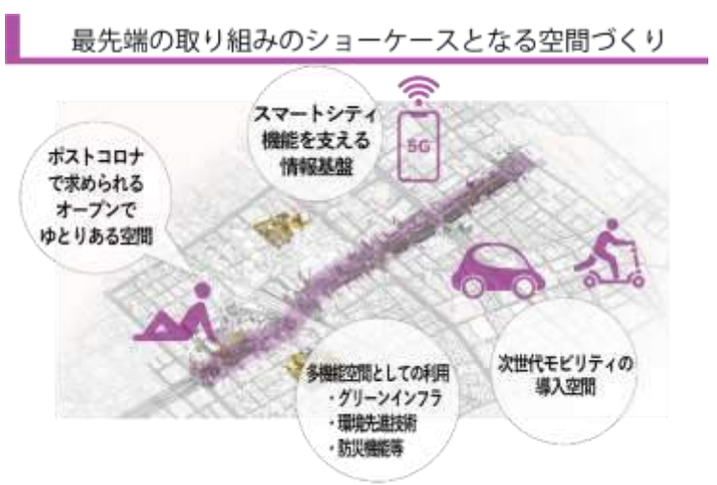
目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

・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）

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）

2．中央通りのデザイン　2－1．共通のデザイン方針

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

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

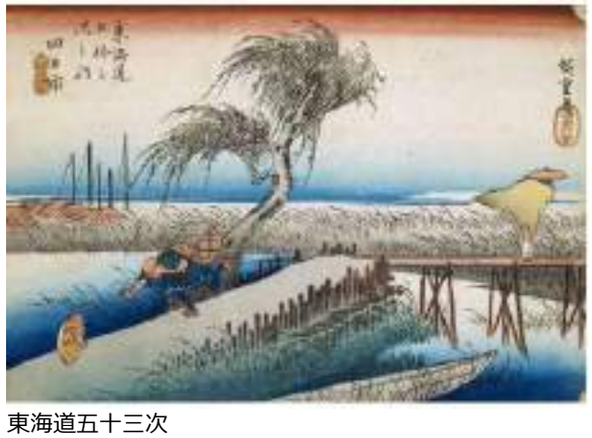
・四日市市の発展を支えてきた「みなと」とのつながりを感じる設え

・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

2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

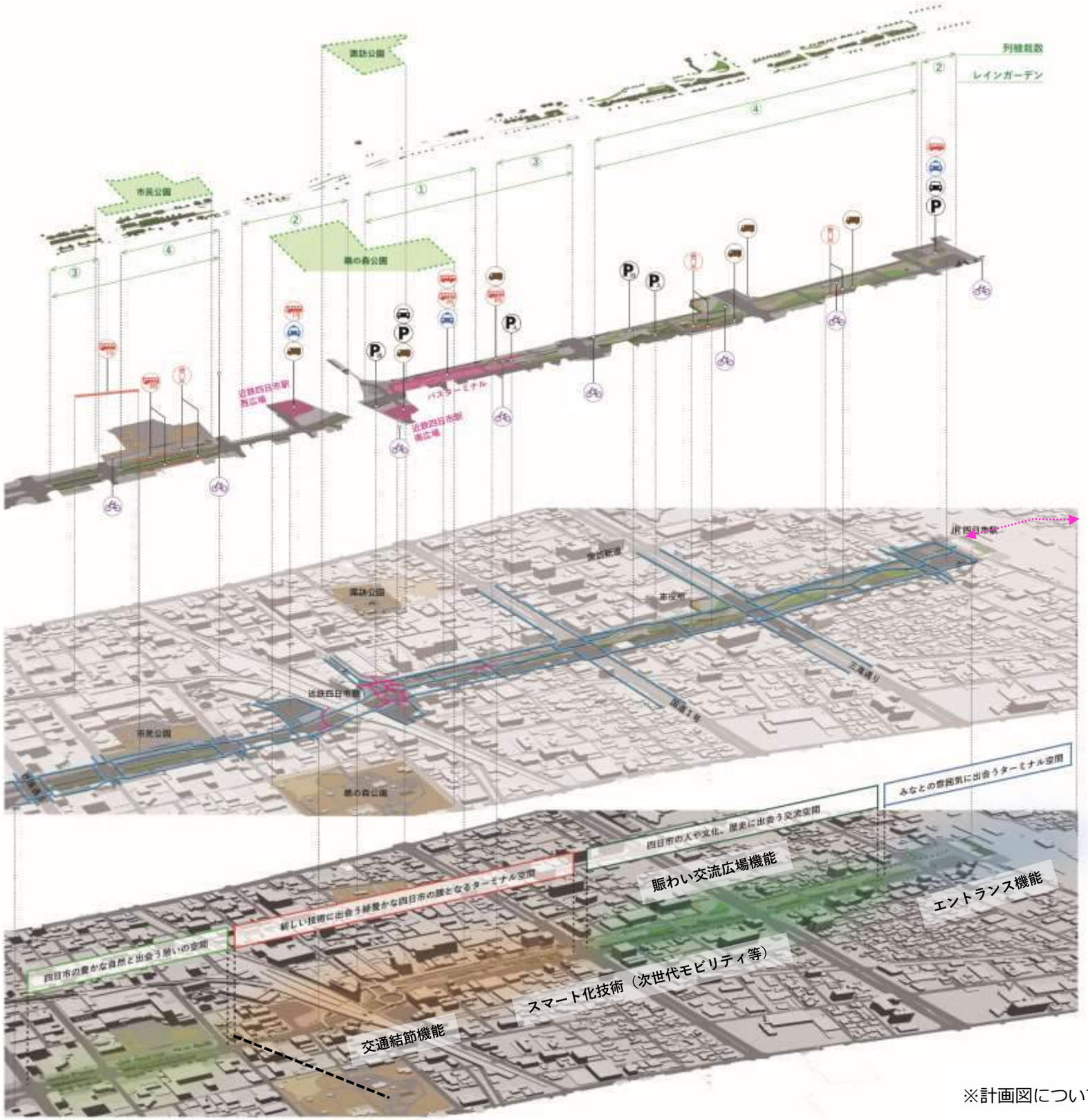
・ エリアごとのデザイン方針については、以下に示す４つの階層に分けて整理した

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
歩行者中心の空間形成

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
→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

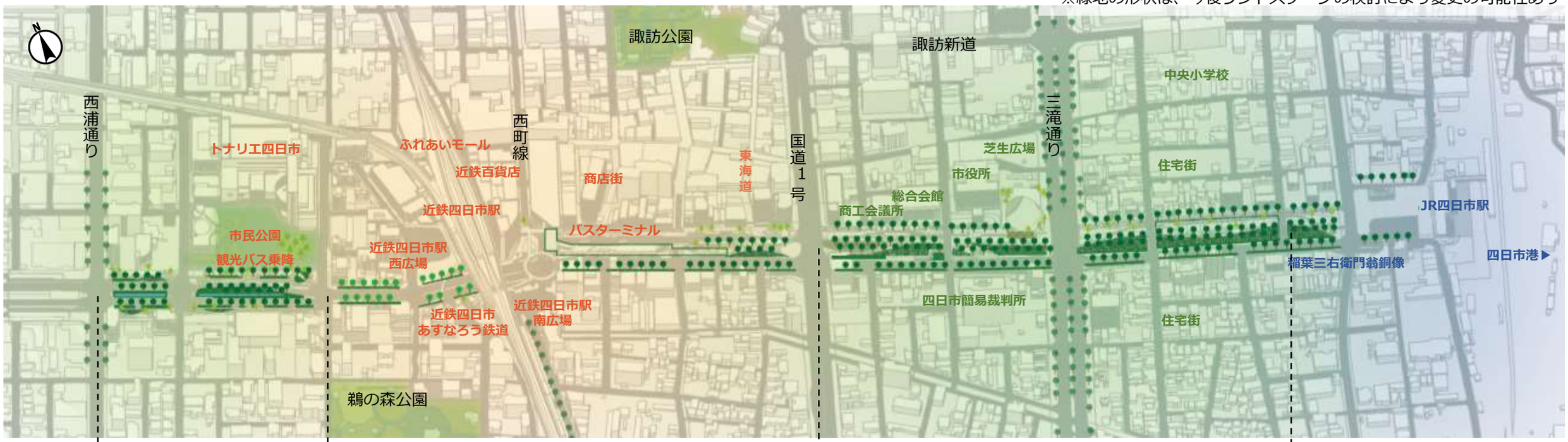
【導入機能】
→２－２－２に記載
【中央通りの空間テーマ】
→２－２－１に記載

※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

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



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
・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	・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	・沿道に公的施設や住宅地が集積し、生活機能の中心となるエリア特性を活かしながら、官民連携の空間づくりにより、アーバンスポーツ、イベント利用、子供の遊び場など、様々な出来事に出会え、緑とひとの豊かな関係を育める空間	・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
鈴鹿山脈の自然や茶畑	ターミナル空間の事例（岐阜市, 日本）	多様な利用ができる空間の事例（豊田市, 日本）	港へのエントランス空間の事例（延岡市, 日本）

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**	**・鈴鹿山脈へのビュースポット** **・地場産業を発信する茶畑**	**・居心地の良いバス待ち等待合滞留機能** **・四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能** ；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）** **・鵜の森公園方面とつながる歩行者デッキ** 顔・玄関口となる広場機能の事例（姫路市、日本）	**・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ブ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、市民自ら育む広場　等 賑わいを支える広場の事例（ NewYork, USA）	**・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**
	【エリア共通機能】　・緑と触れ合える居心地の良い高質な休息機能　／・自転車アクセス機能（連続的な自転車道）			
目標２ **市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり**	**・バスアクセス機能** ；観光バスによる広域連携および路線バスの停留所設置	**・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** 利便性を向上する歩行者デッキの事例（姫路市、日本）	**・バスアクセス機能** ；路線バスの停留所設置	**・コンパクトな乗り換え利便性の高い交通結節機能** ；駅・バス・タクシー・一般車等の乗り換え利便性が高い交通結節機能 **・四日市港へのエントランス機能** 港へのエントランス機能の事例（延岡市,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**	**【エリア共通機能】　・次世代モビリティ機能（導入可能な空間の確保）　／・スマートシティ機能（センサリング機能・5G等の情報基盤施設）** **・先進技術を取り入れた多様な機能（グリーンインフラ、環境先進技術、防災機能等）** **・ポストコロナで求められるオープンでゆとりある休息・滞留機能** グリーンインフラの事例（ Lille, France）	**・スマートバスタ**	 次世代モビリティの事例	 オープンでゆとりある休息・滞留機能の事例（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

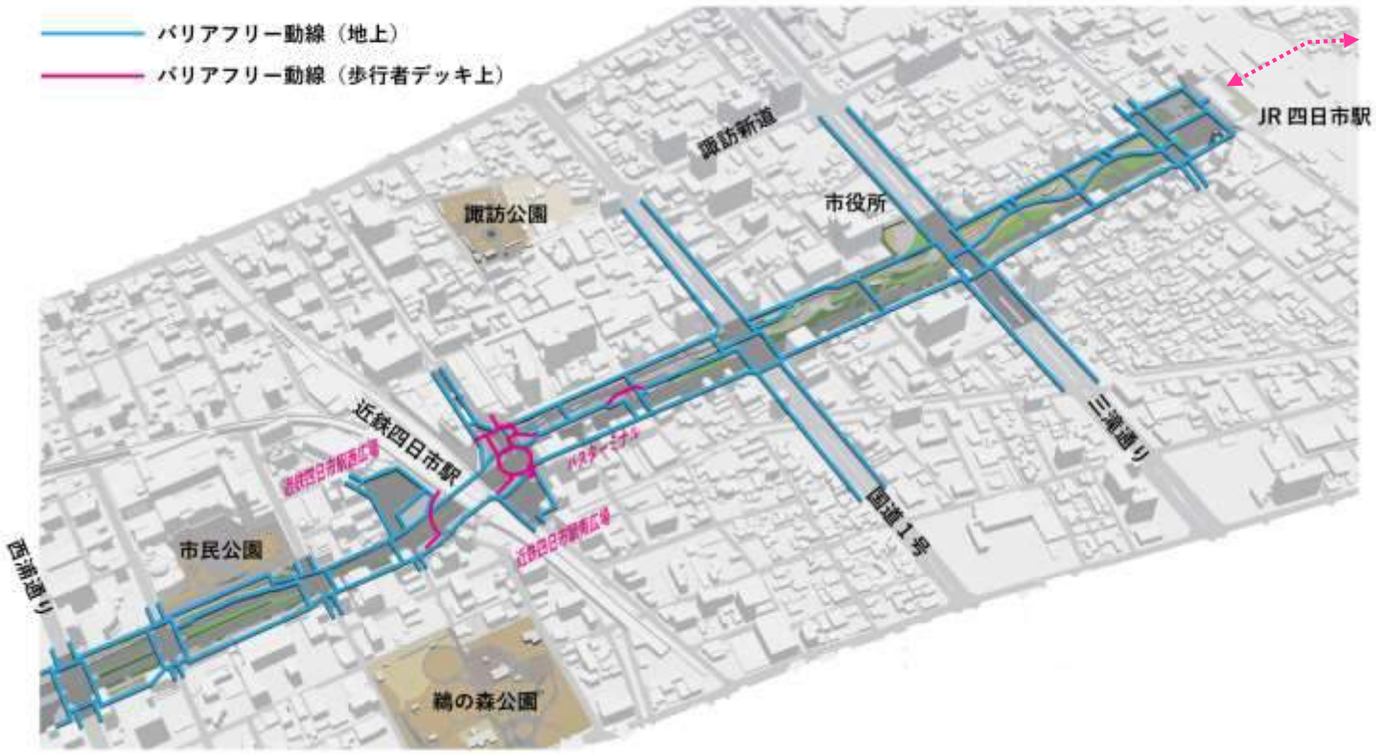
2－2－3．歩行者動線・各種車両動線の設定

・「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

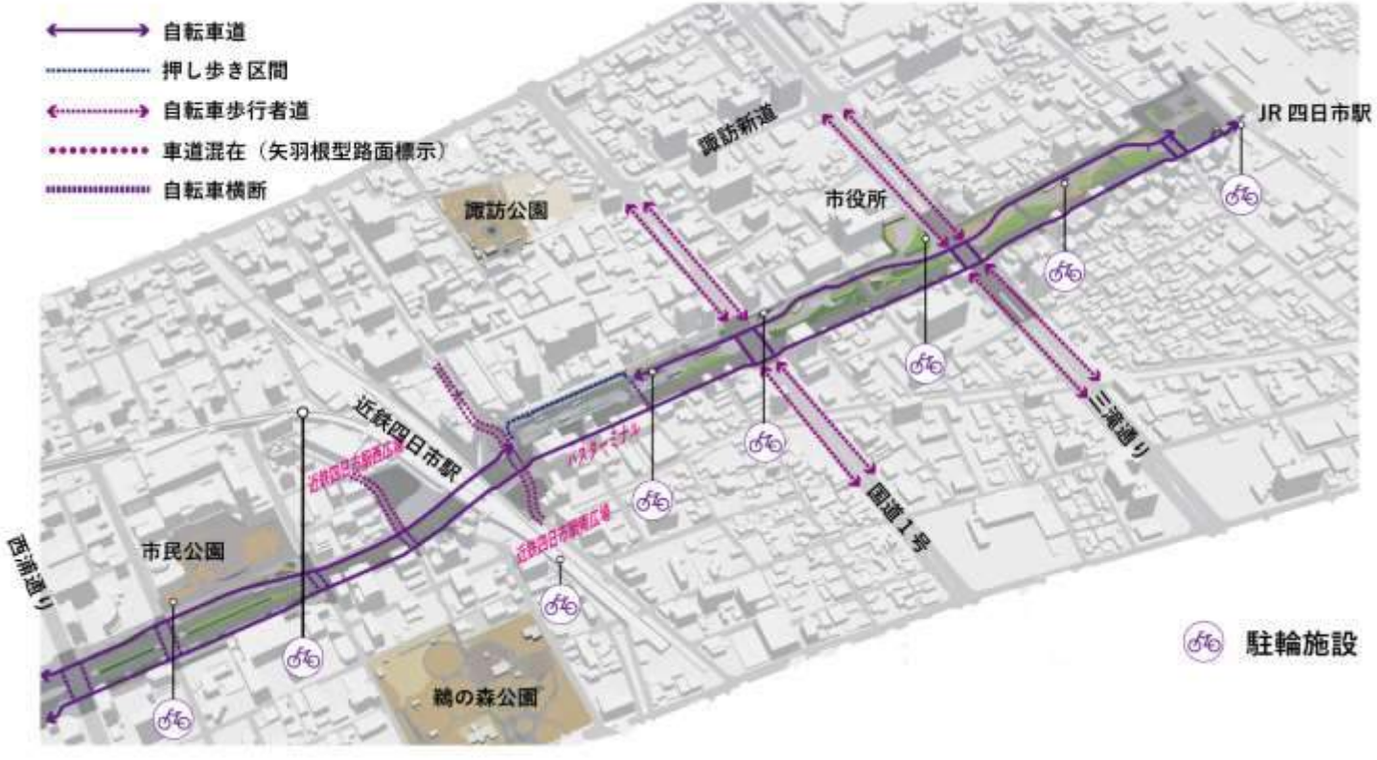
2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

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、歩行者デッキにより主要動線を確保する
- 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



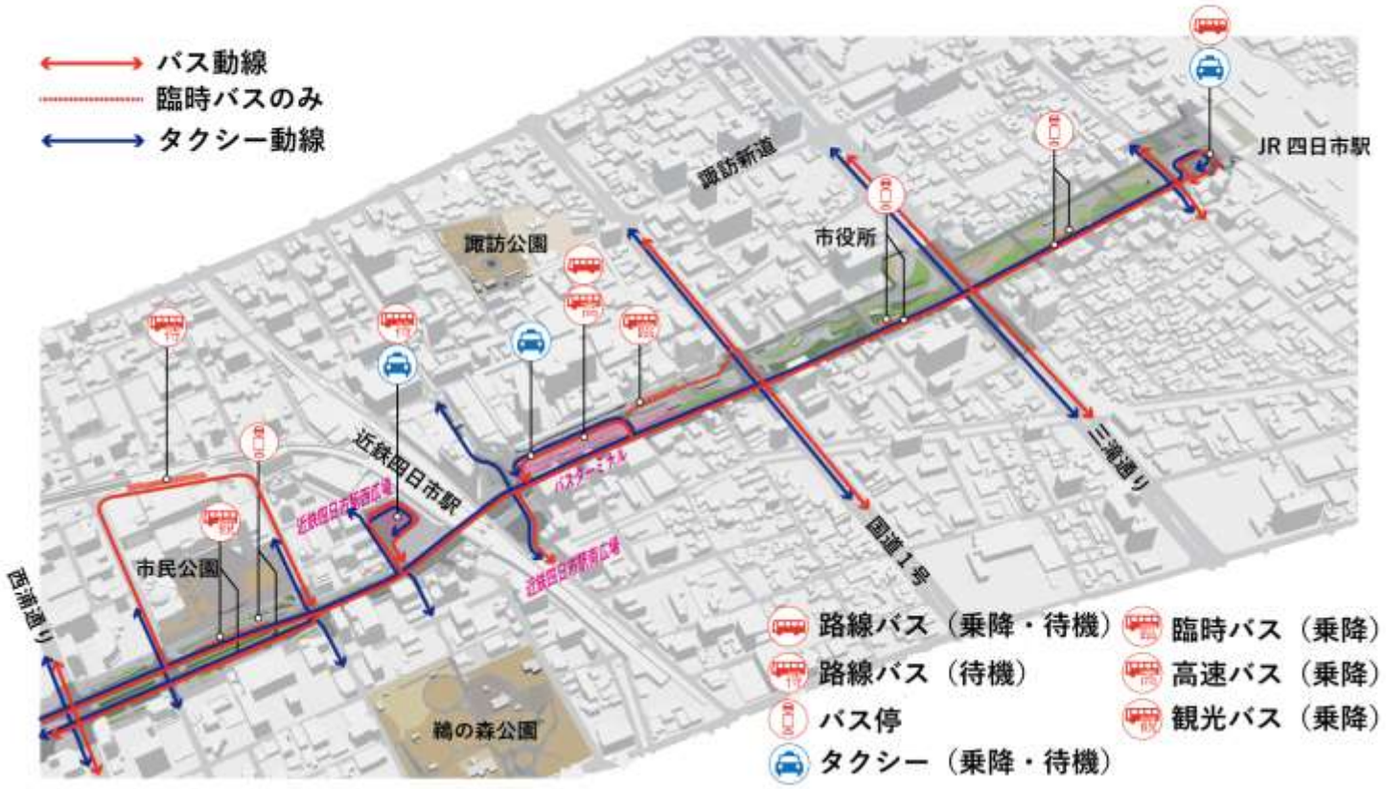
【自転車動線】

- 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、高浜昌栄線の交差点部は、自転車道として、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

※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

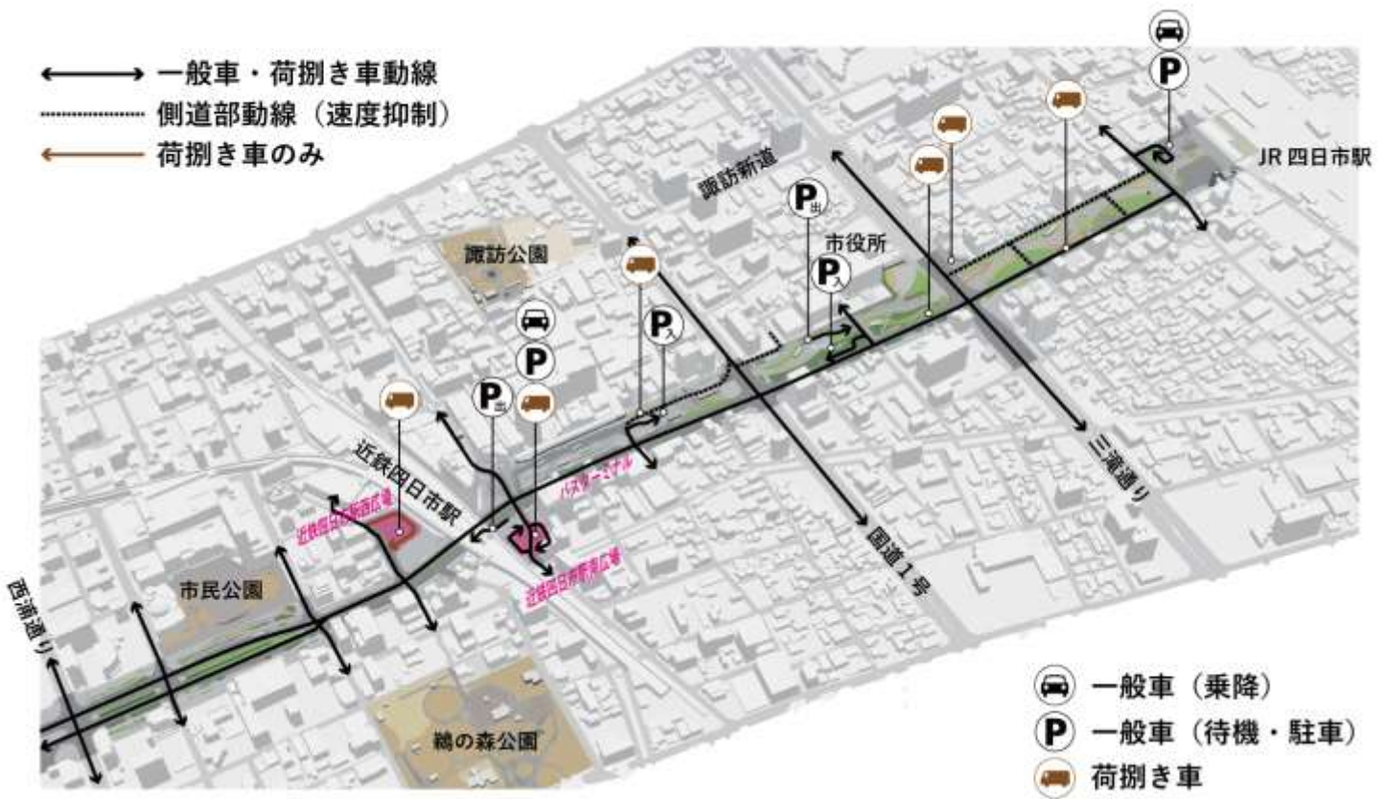
2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

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四日市駅前広場の3箇所にタクシー乗降場を設け、タクシーが利用しやすい環境を確保する



【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

※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

2－2－4．歩行者中心の空間形成

・ 歩行者空間を最大化し、車両と適切に分離することで、歩行者の安全性の向上を目指すための「車道の空間形成」の考え方と、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」の考え方を以下に示す

A. 車道の空間形成

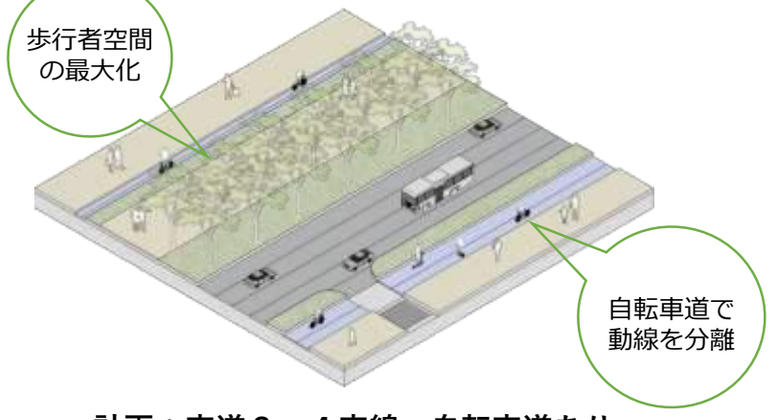
・ 歩行者、自転車、公共交通、一般車を適切に分離しつつ、車道空間を最小限に抑える方針とする

・ 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

車線数・自転車道・沿道乗り入れ・交差点

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、交差点をコンパクト化

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

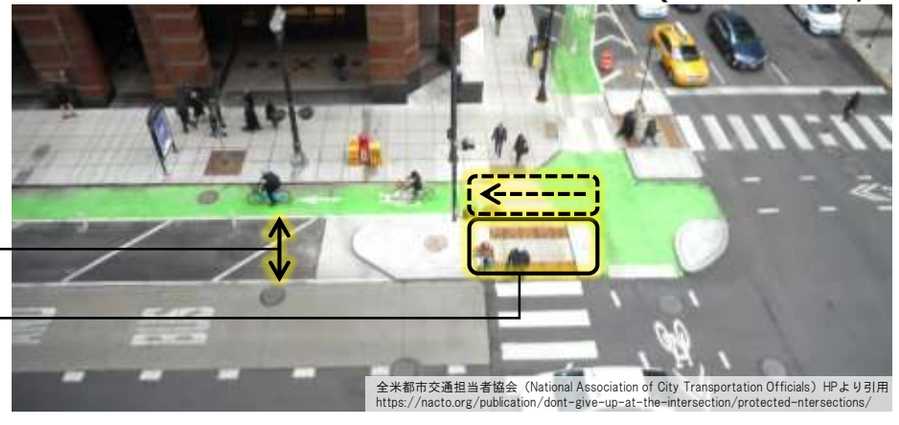
・沿道乗り入れが連続する箇所については、可能な限り歩行者優先型の側道を整備し、歩行者と自動車の交錯リスクを低減

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」の考え方で交差点を整備

２）車道と自転車道の間に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

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



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

歩行者空間の大きさと配置

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、イベント等様々な利用ができるように、「歩行者拠点広場」を配置

・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では、中央通りの歩行者空間に「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”

・1～３個所/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

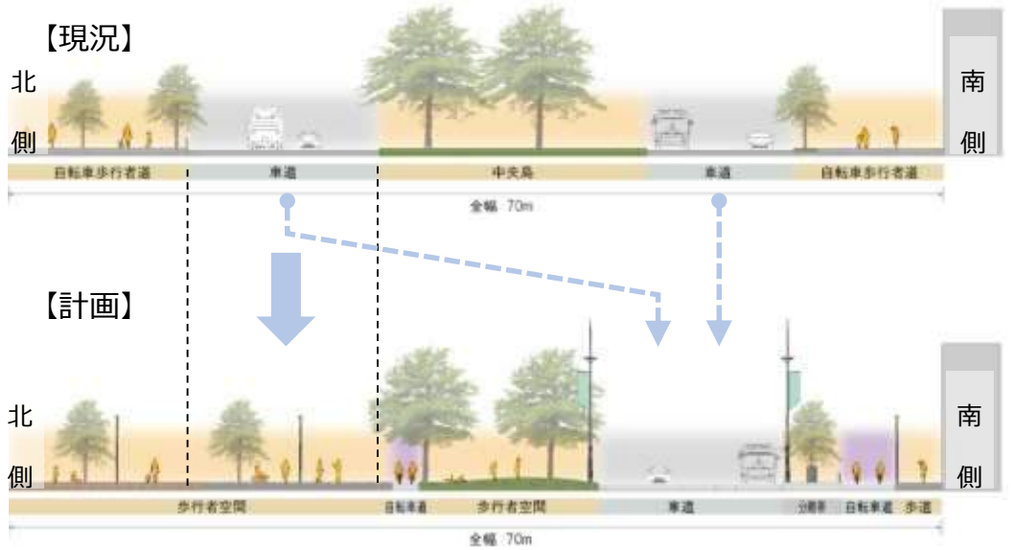
＞東海道の市の賑わいを演出する；東海道歩行者広場

・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

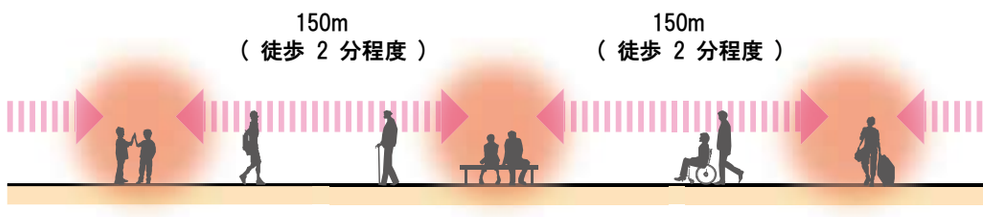
＞沿道状況を踏まえた「歩行者拠点広場」の配置

・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では、沿道の歩行者空間と連携した「歩行者拠点広場」を整備

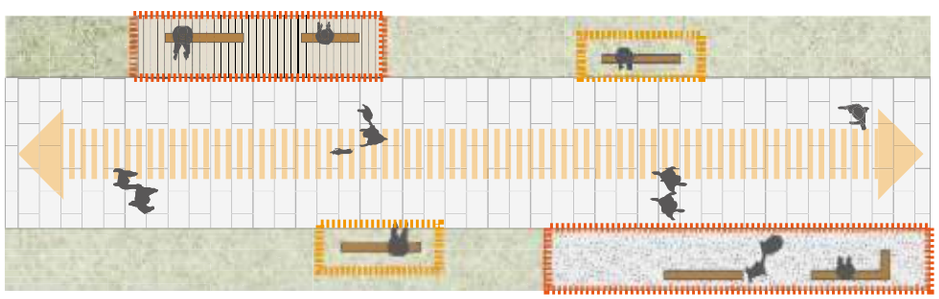
●車道空間を歩行者空間に転換



●歩行者拠点広場の配置間隔



●滞留空間の配置（１～３個所/街区）



2－2－4．歩行者中心の空間形成

歩行者拠点広場・滞留空間

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等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整備

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

＞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

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

●広場の利活用を支えるインフラ

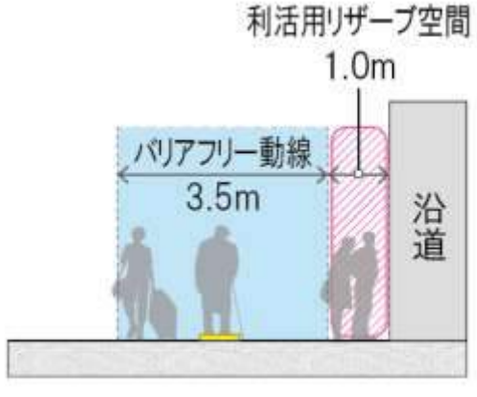
利活用のための電源の事例
（豊田市, 日本）

電源を利用した広場でのイベントの事例
（豊田市, 日本）

●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）

●「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

2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

2－2－4．歩行者中心の空間形成

動線空間

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

・バリアフリー動線部には誘導ブロックを配置

・歩きやすさに配慮した舗装材を選定

＞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を整備

・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を整備

＞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ス横断歩道を整備

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

＞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

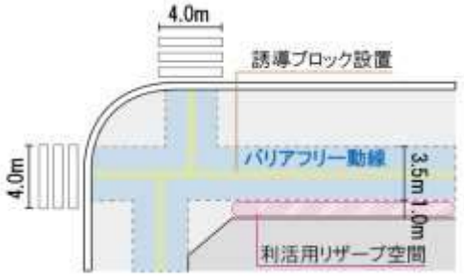
・まちを眺めることができる視点場からの見え方に留意し、アイレベルでの「見通し」と「シークエンス」を重視した施設等のデザイン

・地上工作物の統合を行い、見通しの確保に留意

＞利用者にわかりやすい統一感のあるサインデザイン

●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



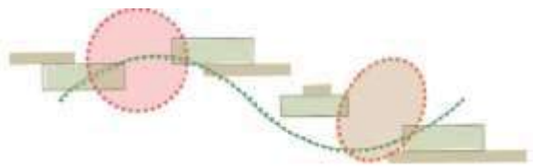
●スムース横断歩道の事例（神戸市, 日本）

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

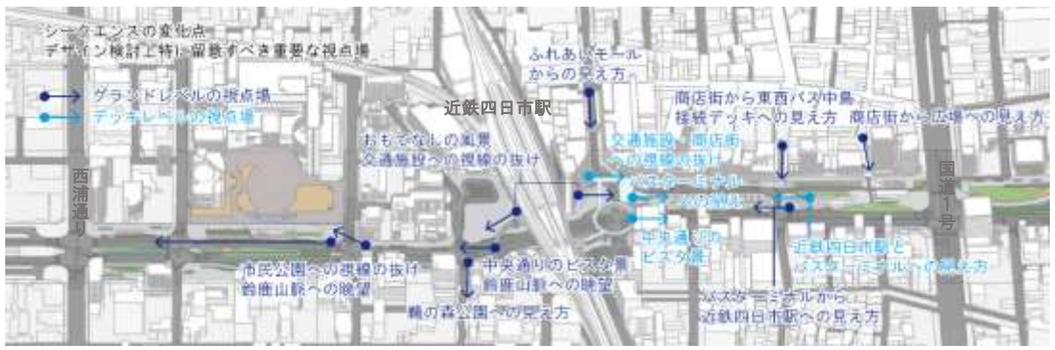
●緑と車道照明による統一感の演出

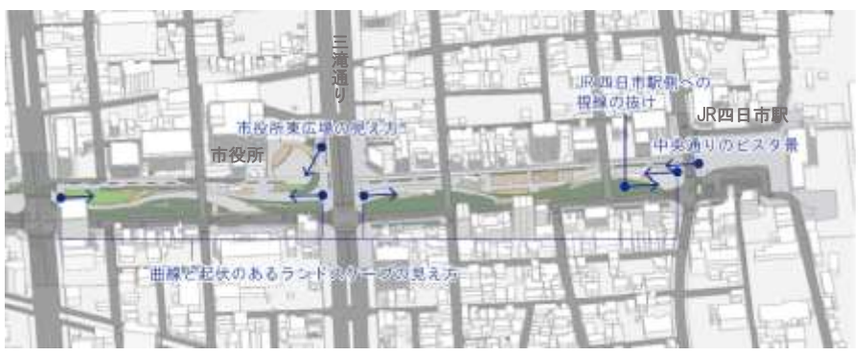
●回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ

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）



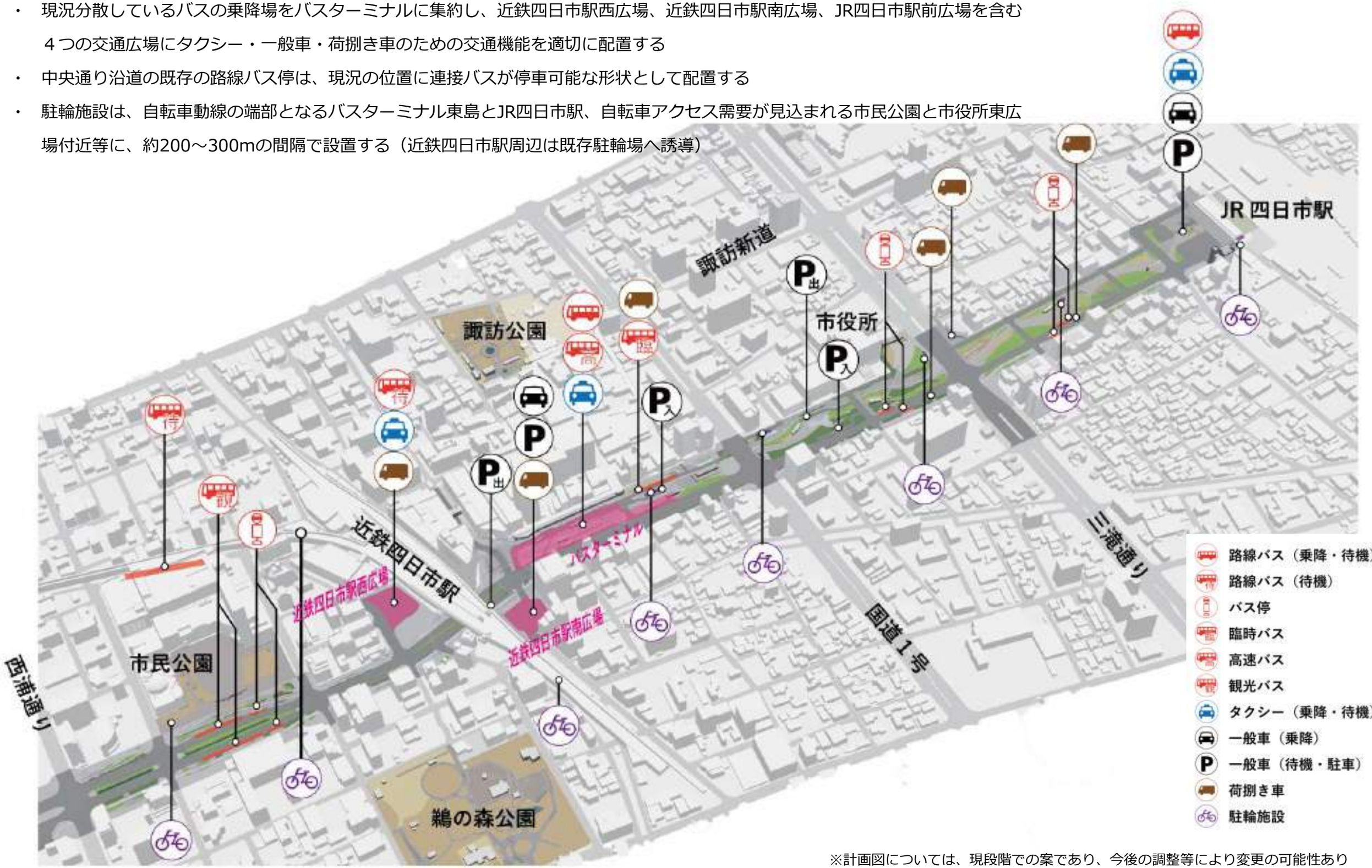


シークエンス景観と呼ばれる、「移動しながら連続的に眺める景観」の変化点に留意したアイレベルのデザインとする

2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

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、現況の位置に連接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）

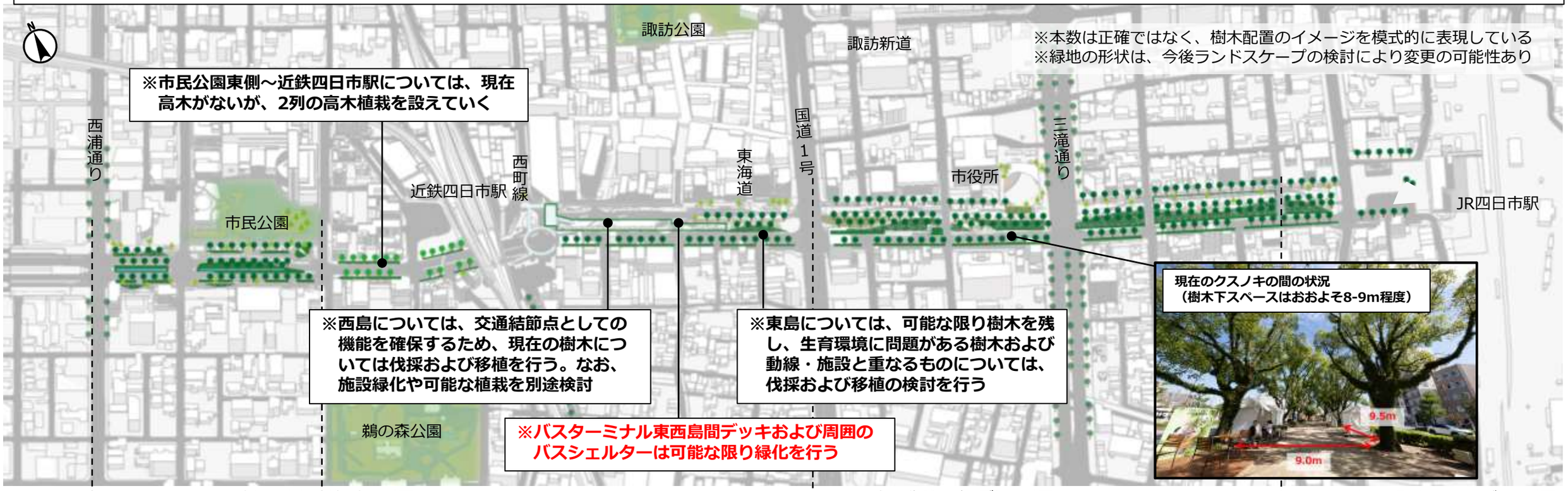


※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

2－2－6．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）



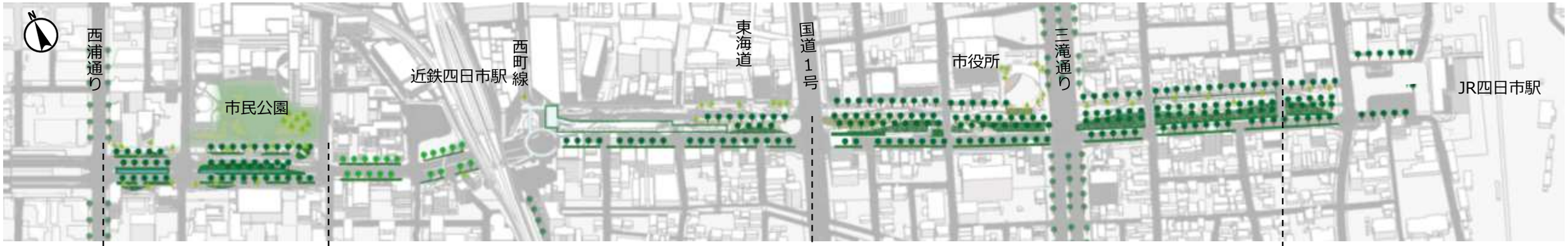
	交通⇔まち　ゲートエリア		緑⇔生活　ガーデンエリア		駅・まち⇔みなと　ハーバーエリア
空間テーマ	四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間	新しい技術に出会う緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間		四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間	みなとの雰囲気に出会うターミナル空間
グリーンインフラ整備のポイント	「四日市の自然」「四日市の地場産業」（茶畑等）	「おもてなし」「丘・起伏」「芝生広場」「施設緑化」		「自然を感じる子供の遊び場」「四日市の文化・歴史」「水景」	「港へのエントランス」「港側への緑の連携」
高木の扱い	中央の2列植栽は可能な限り保存		中央の2列植栽は可能な限り保存		
	3列植栽	4列植栽	2列植栽	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

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



空間テーマ

交通⇔まち　ゲートエリア	緑⇔生活　ガーデンエリア	駅・まち⇔みなと　ハーバーエリア
四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間	新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間	四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間	みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

レインガーデン導入箇所

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
レインガーデン	レインガーデン	レインガーデン

※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

グリーンインフラ参考事例

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）

四日市の自然ー御池沼沢植物群落

壁面緑化の事例

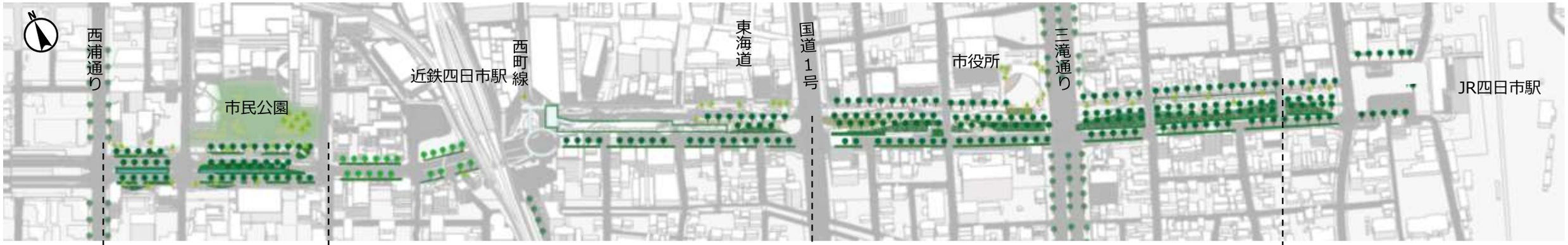
中央通りのクスノキ並木

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

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

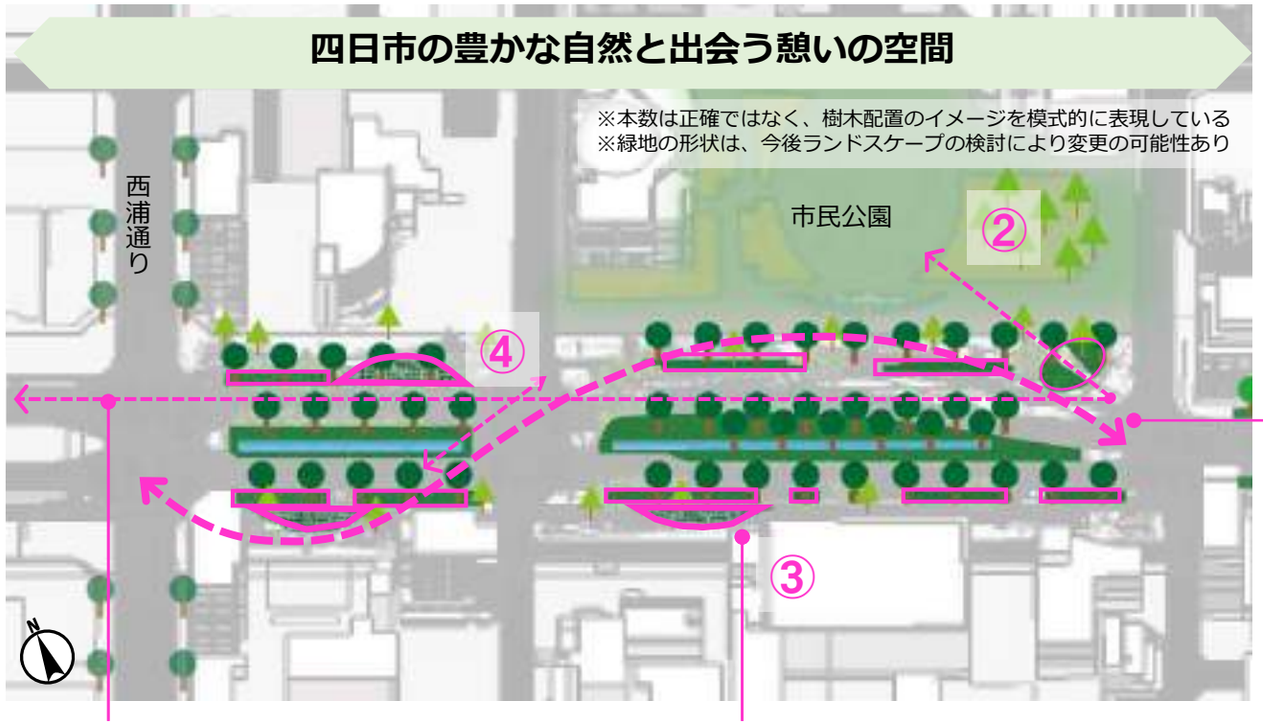


交通⇔まち　ゲートエリア　／　緑⇔生活　ガーデンエリア　／　駅・まち⇔みなと　ハーバーエリア

	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**
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（NewYork, 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）

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

鈴鹿山脈への眺望を活かした空間のイメージ

多様な緑や起伏の配置のイメージ

緑陰に配置された自然素材を用いたベンチのイメージ

2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

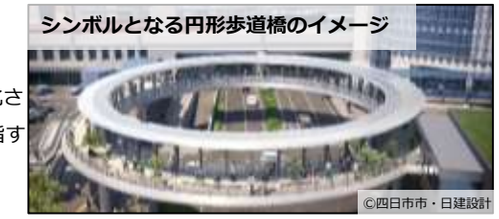
2－2－7．景観づくりの考え方

■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

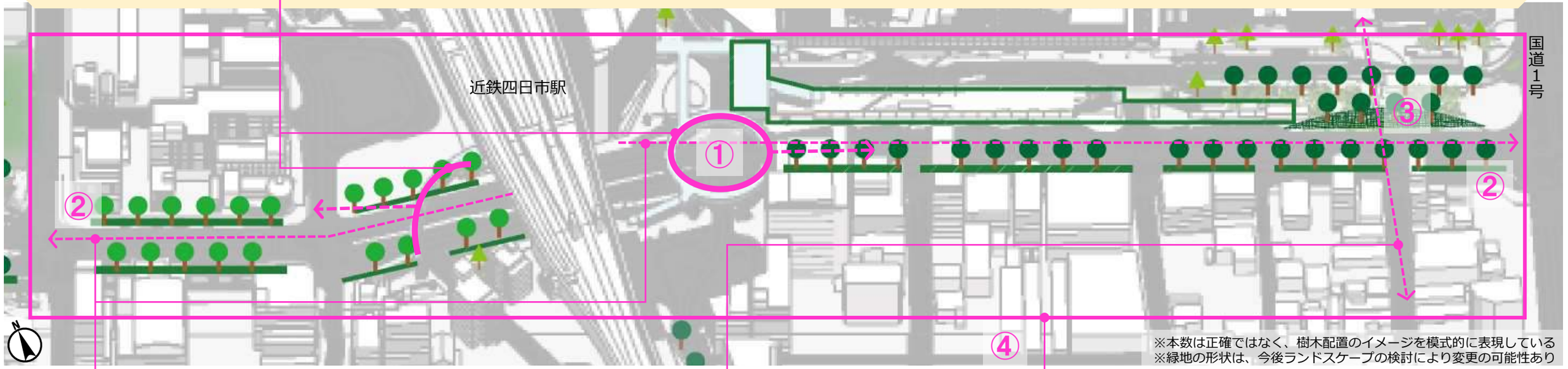
・デッキ上に視点場を設け、四日市のまちを俯瞰できるポイントをつくる
・人と自然を結ぶ“２つの円の重なり”の形態とすることで、屋根に覆われた歩行スペースと緑化されたオープンスペースを共存させ、「自然と調和したまちづくり」を象徴するデザインを目指す
・四日市の先端技術産業のイメージを都市的でシンプルに洗練されたデザインとして反映し、「日永うちわ」の立体的な分岐構造をモチーフとした柱など、産業や伝統を活かした“四日市らしいデザイン”とする

シンボルとなる円形歩道橋のイメージ



©四日市市・日建設計

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



※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

②【四日市の顔づくり】緑豊かな都市軸の演出

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

限られたスペースで緑化されたバスターミナルのイメージ

©四日市市・日建設計

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

空間のつながりを可視化する舗装の切り替えのイメージ

©四日市市・日建設計

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

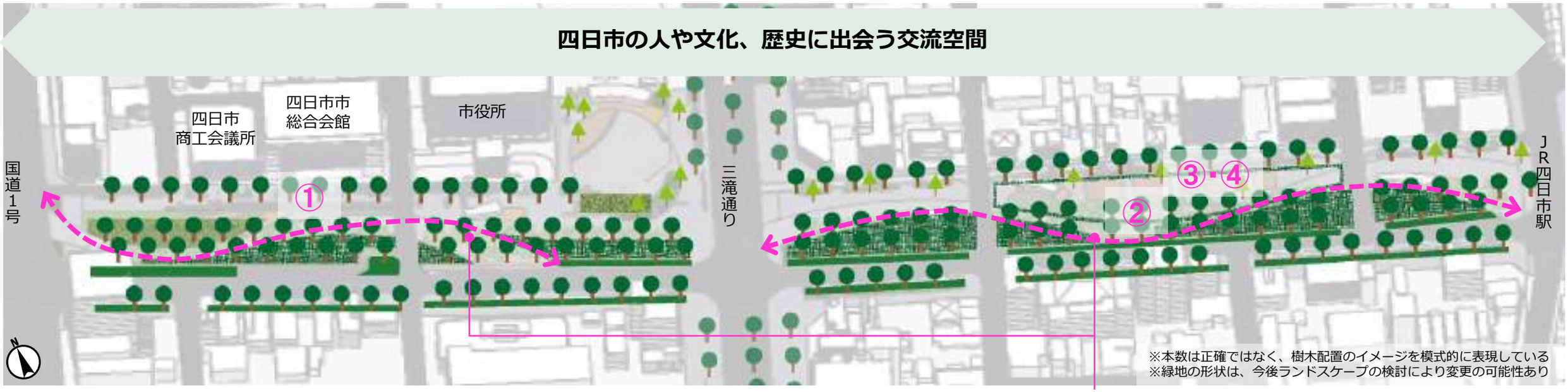
・照明やボラード、地下出入口上屋等の地下駐車場地上施設などの道路構造物、ベンチなどのファニチャーは、アイレベルでの景観を阻害しない洗練された形態、都市的なイメージを感じる素材を使用する
・滞留空間については、座面に木材を使用しつつも都市的なイメージを演出するシンプルかつ洗練された形態とする

都市的なイメージのストリートファニチャーのイメージ

©四日市市・日建設計

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）



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

要素を減らしたフォーマルな空間のイメージ

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

親しみやすいベンチのイメージ

③【交流空間の演出】大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ

・人が集まり交流できる空間を確保するため、空間を細分化しすぎず、大きな空間を活かしたおおらかなランドスケープとする

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

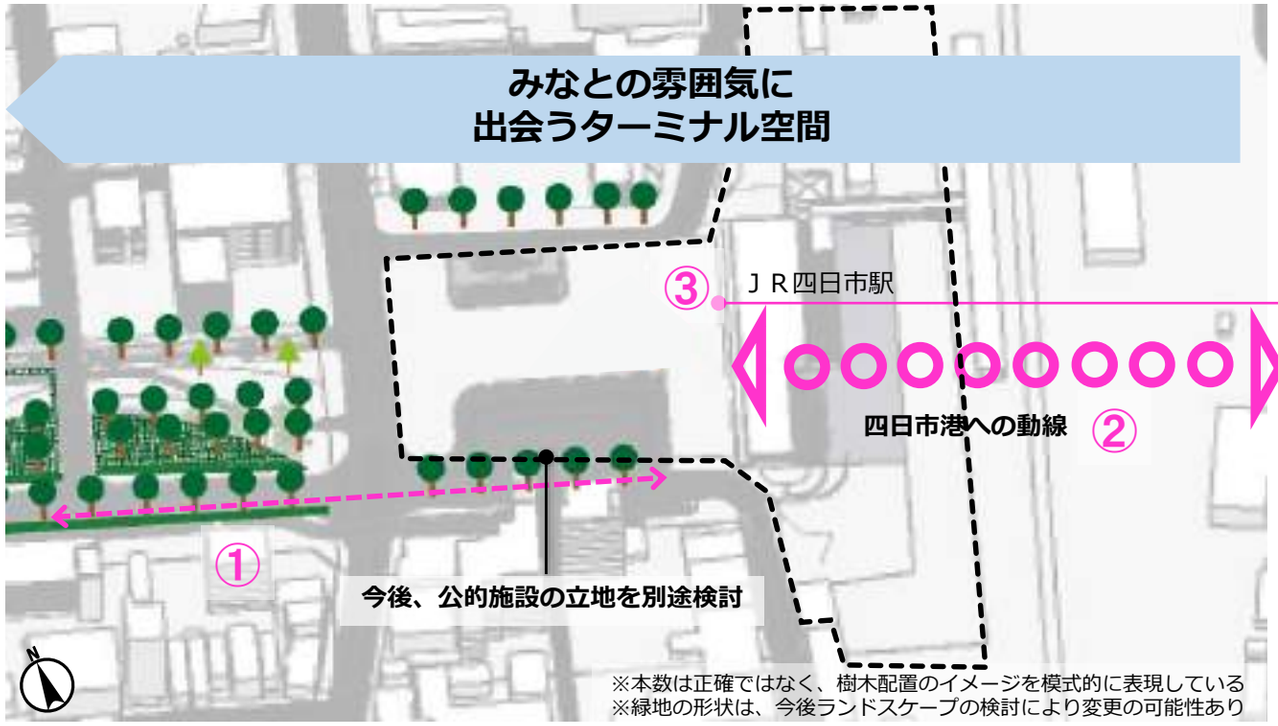
・クスノキ並木を景観の軸としつつ、人が集まる広場、歴史モニュメントなどを空間の変化点として活かしながら、変化に富んだシークエンスとすることで、出会いを演出し、周辺への回遊を促す

おおらかなランドスケープのイメージ

2．中央通りのデザイン　2－2．エリアごとのデザイン方針

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

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

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

列植をつなげたランドスケープのイメージ

滞留空間、緑化空間のある自由通路（山口市, 日本）

市民が多目的に活用できる駅前空間の事例（延岡市, 日本）

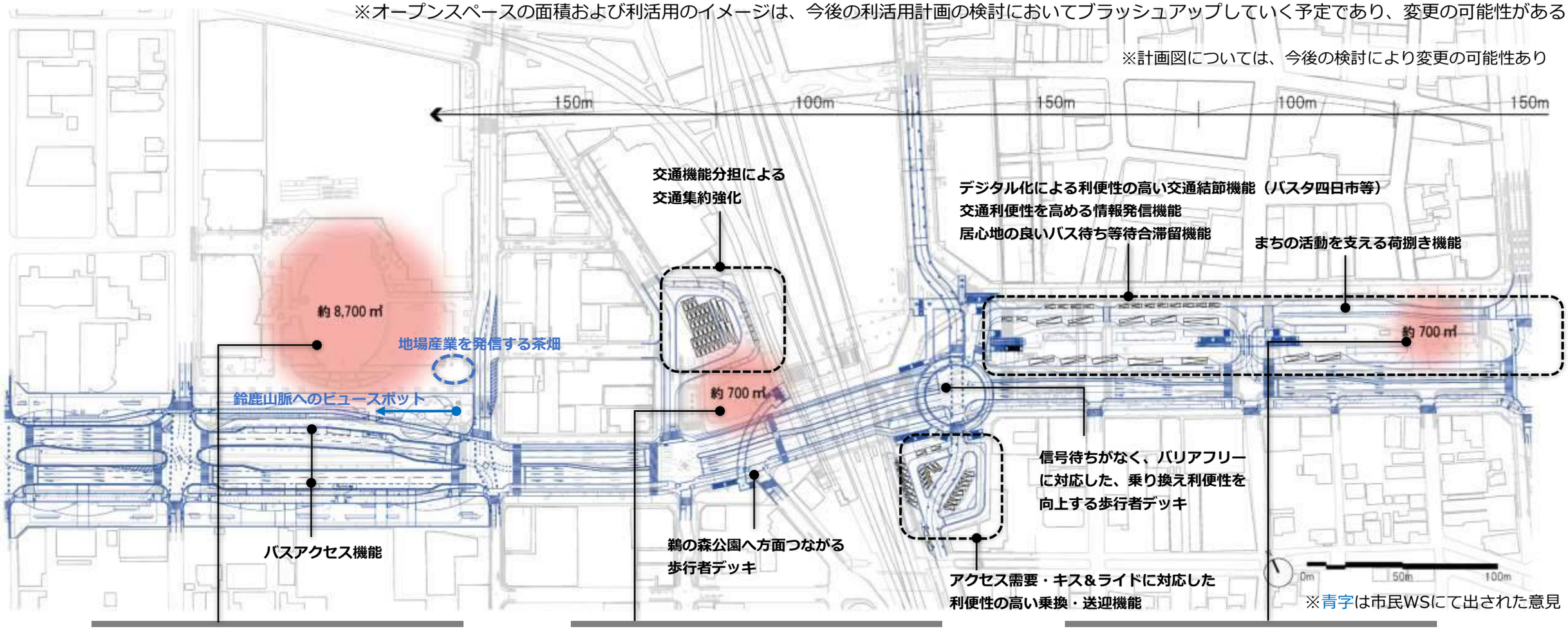
2．中央通りのデザイン　2－3．個別施設のデザイン方針

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面積および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



※青字は市民WSにて出された意見

①市民公園

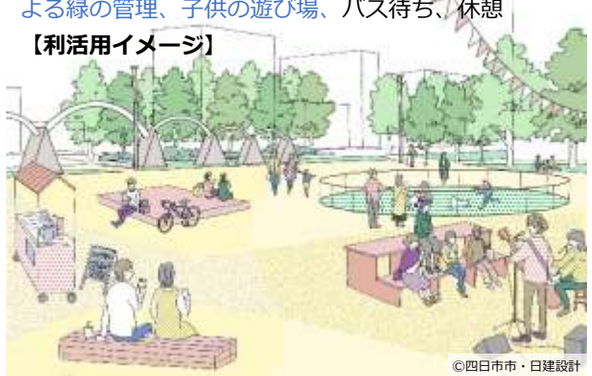
【機能特徴】

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】

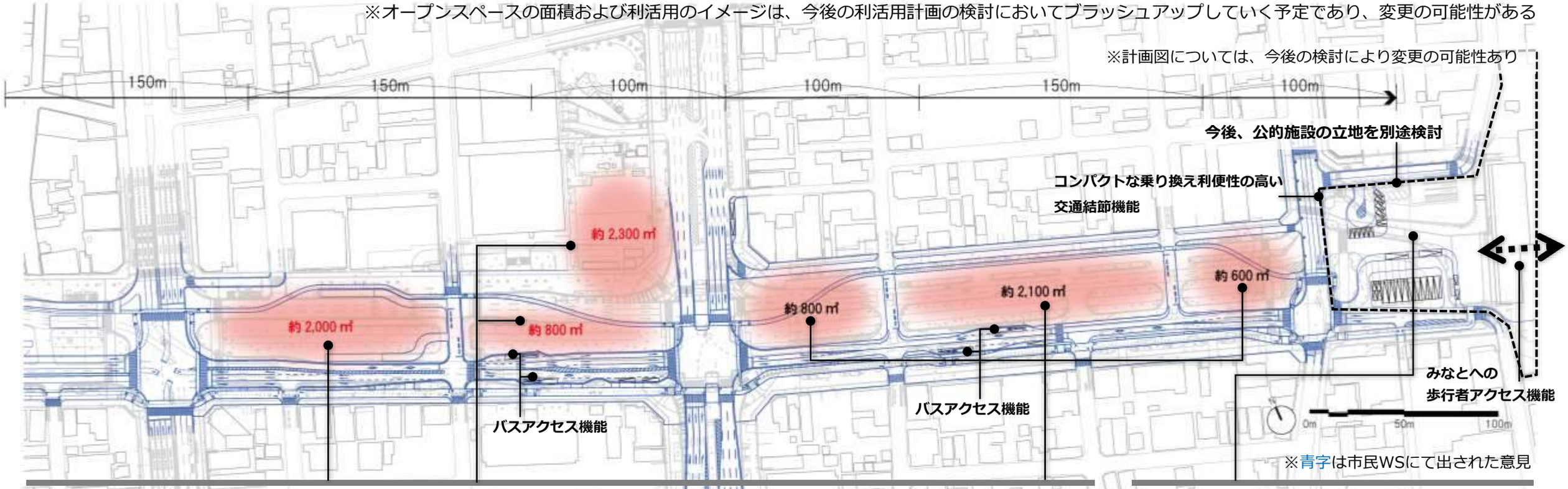
2．中央通りのデザイン　2－3．個別施設のデザイン方針

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面積および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



※青字は市民WSにて出された意見

④国道1号～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】

アーバンスポーツ（スケボー等）、大規模イベント（音楽等）、祭り、文化伝統体験休憩（飲食含）
子供の遊び場、市民活動施設、マルシェ、市、イベント、休憩（飲食含）

【望ましい活用のシーン】

・豊かな緑に囲まれたまちなかでプレイを楽しめる
・夜間も明るく安全に過ごすことができる
・多様なストリートスポーツが体験できる
・食事や物販も含めたカルチャーに触れられる
・いつも新しいイベントがあり刺激に触れることができる
・雨や日差しを気にせず快適に過ごすことが出来る
・キッチンカーや店舗と滞留場所が近く長時間居られる
・いつも誰かが居てまちの新しい側面を知ることができる
・近隣に住んでも騒がしさを感じず快適な生活ができる
・そぞろ歩きしながらふらっと入れるお店で楽しめる
・地域色ある品がセレクトされ「まちの顔」を体感できる
・道・広場・店舗の区別なく豊かな滞留体験を得られる
・いつもきれいな場が保たれることでマナーが伝播する

⑤JR四日市駅前

【機能特徴】

みな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、教育・研究機能

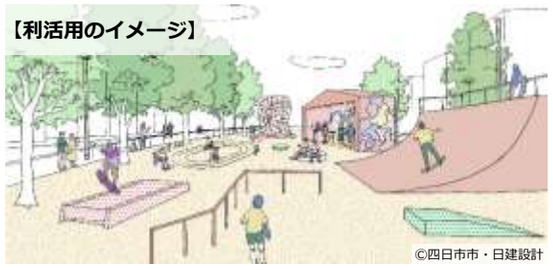
【普段時の使われ方】

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

【望ましい活用のシーン】

・JR四日市駅周辺の拠点性が向上し、賑わいが生まれる
・ニワミチ空間をみなとへ結ぶ空間として、みなとへの誘いや異国情緒に触れることができる
・様々な市民活動の場となることで、暮らしの質向上を感じることができる

【利活用のイメージ】



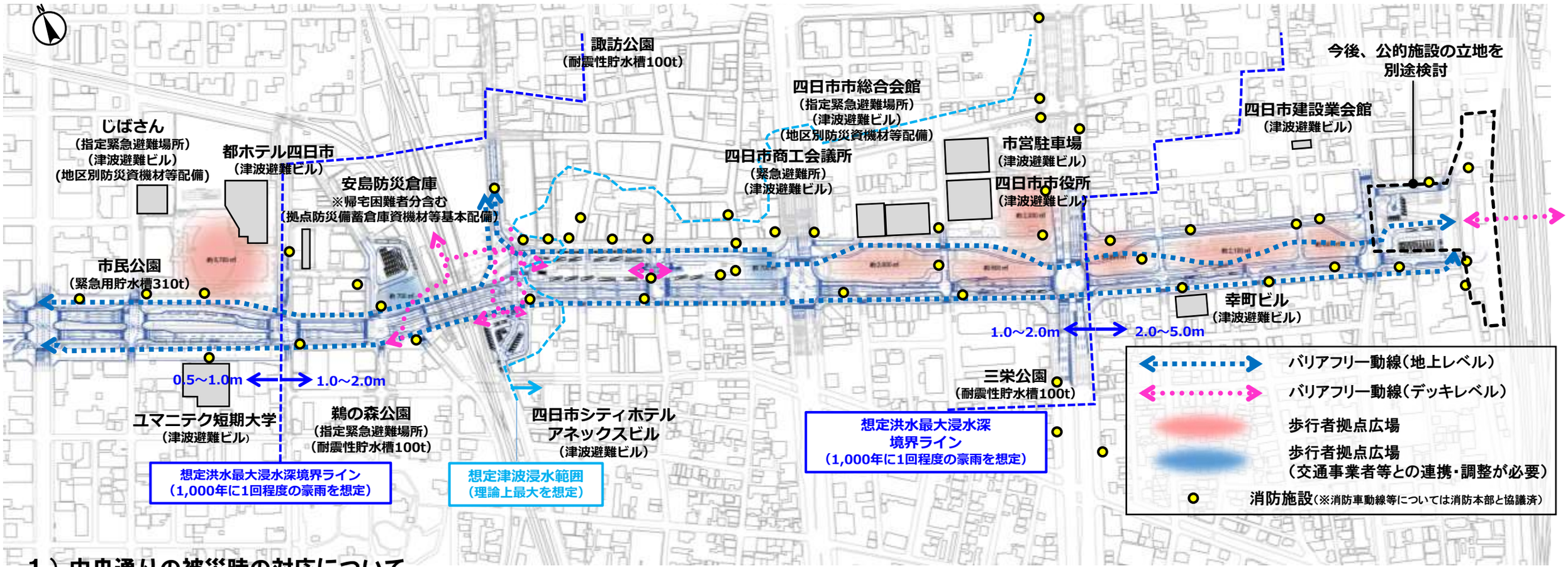
【利活用のイメージ】

【利活用のイメージ】

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ー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・オーバーブリッジについては、被災時の避難経路・代替輸送等への動線を基本的な役割として想定



1）中央通りの被災時の対応について

◆四日市市地域防災計画では、多くの避難者が想定される被災時に、被害の軽減を図るため、大きく２種類の避難所等を整備・指定

◆中央通りについては、今回の再編により屋外のオープンスペースが創出されるため、屋外空間の利用を想定し、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい

＜指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定＞

・災害時の危険を回避するため、一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復までに待機する場所

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

＜避難所等：日単位での受け入れを想定＞

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

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

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

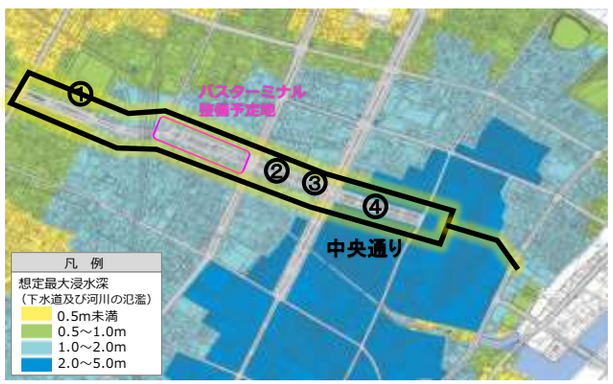
◆近鉄四日市駅西広場及び東広場、バスターミナル部、JR四日市駅前については、公共交通機関の運行に加え、周辺の防災施設（指定緊急避難場所等）への避難の阻害となるため、指定緊急避難場所等としての活用は想定せず、情報提供（災害情報・交通機関運行情報・駅周辺の防災施設に係る位置情報等）を主とした運用を図る

番号	対象広場	
	広場名等	面積
①	市民公園	面積：約 8,700㎡ （平場面積：約7,800㎡）
②	商工会議所前広場	面積：約 1,400㎡ （平場面積：約 1,400㎡）
③	市役所前・東広場	面積：約 3,600㎡ （平場面積：約 3,100㎡）
④	三滝通り~JR四日市駅間の広場	面積：約 3,500㎡ （平場面積：約 3,500㎡）

対応	災害種別	被　災　想　定 四日市市　指定緊急避難場所指定基準
Ⓐ	洪水	【想定】台風・集中豪雨により河川が決壊した場合の浸水予測と、道路側溝や下水管などの排水能力を超えてしまった場合の内水氾濫予測を重ねる
		洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深２メートル未満の場合は２階建て以上の建物、 ２メートルから５メートルの場合は３階建て以上の建物
	津波	【想定】発生する確率は低いものの、理論上では起こりうる南海トラフ地震として「理論上最大クラス」
		３階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物
	内水氾濫	【想定】想定最大降雨を時間最大雨量147mm/hとし、概ね1,000年に1回程度起こる豪雨
		内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の２階建て以上の建物
	高潮	【想定】既往最大規模の台風である「室戸台風」の高潮による浸水の状況を、複数の台風経路でシミュレーションを実施 この規模の台風が伊勢湾の周辺を通過する確率は、500年~5,000年に1回と推定
		富洲原、富田、羽津、橋北、塩浜、楠地区の３階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物
Ⓑ	地震	【想定】過去概ね100~150年間隔でこの地域を襲い、歴史的にこの地域に繰り返し起こりうることが実証されている地震として「過去最大クラス」
		耐震性のある建物及びグランドなどオープンスペース
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース
Ⓒ	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

洪　水

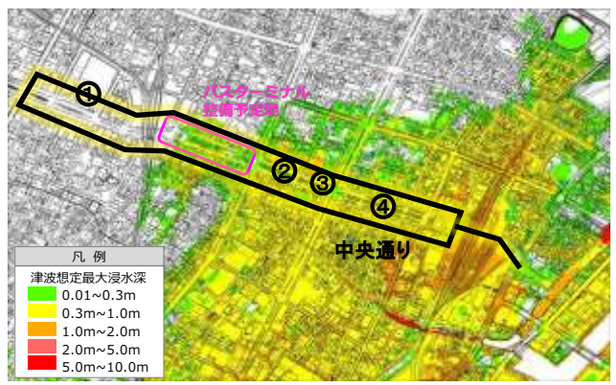
◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測



出典：四日市防災マップ（常磐・橋北・中部地区）より作成

津　波

◆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



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

内　水　氾　濫

◆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、概ね0.5m~1m程度の浸水を予測

※想定最大降雨を時間最大雨量147㎜/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（常磐・橋北・中部地区）より作成

高　潮

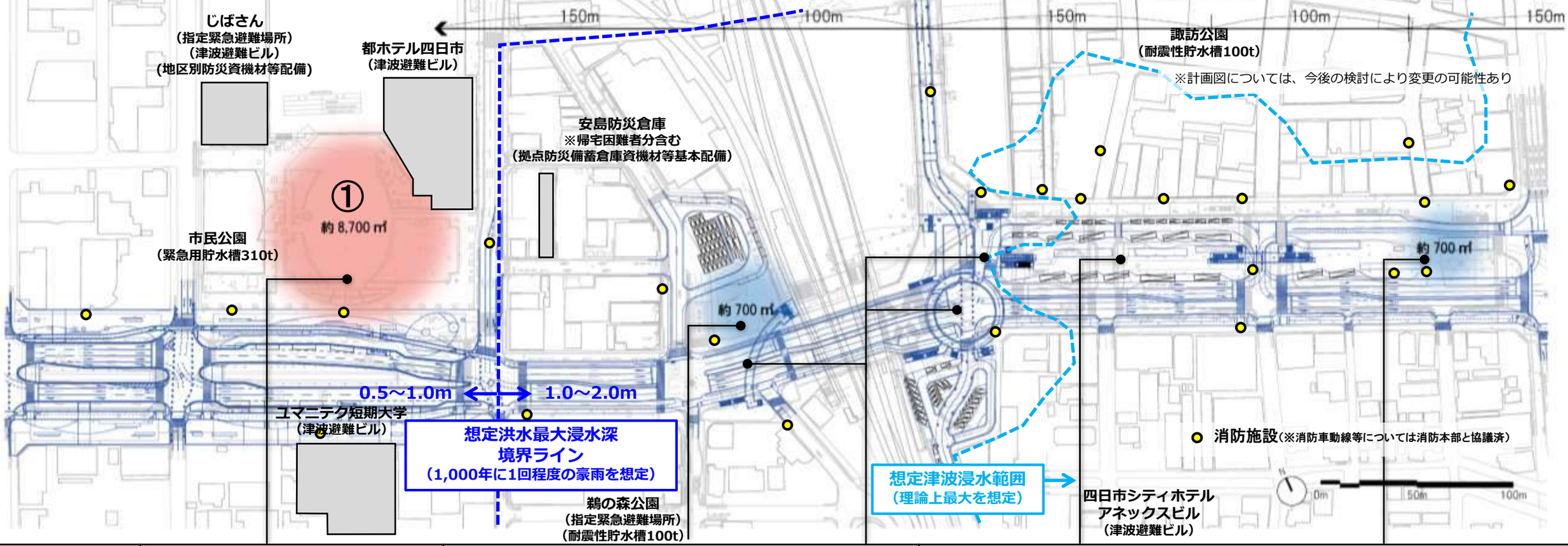
◆最悪の事態（既往最大規模・既往最速規模の台風による高潮に加え、主要河川で計画規模最大の洪水が同時に発生し、堤防等は設計条件に達した段階で決壊）を想定し、最大3mを超える浸水を予測

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

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）

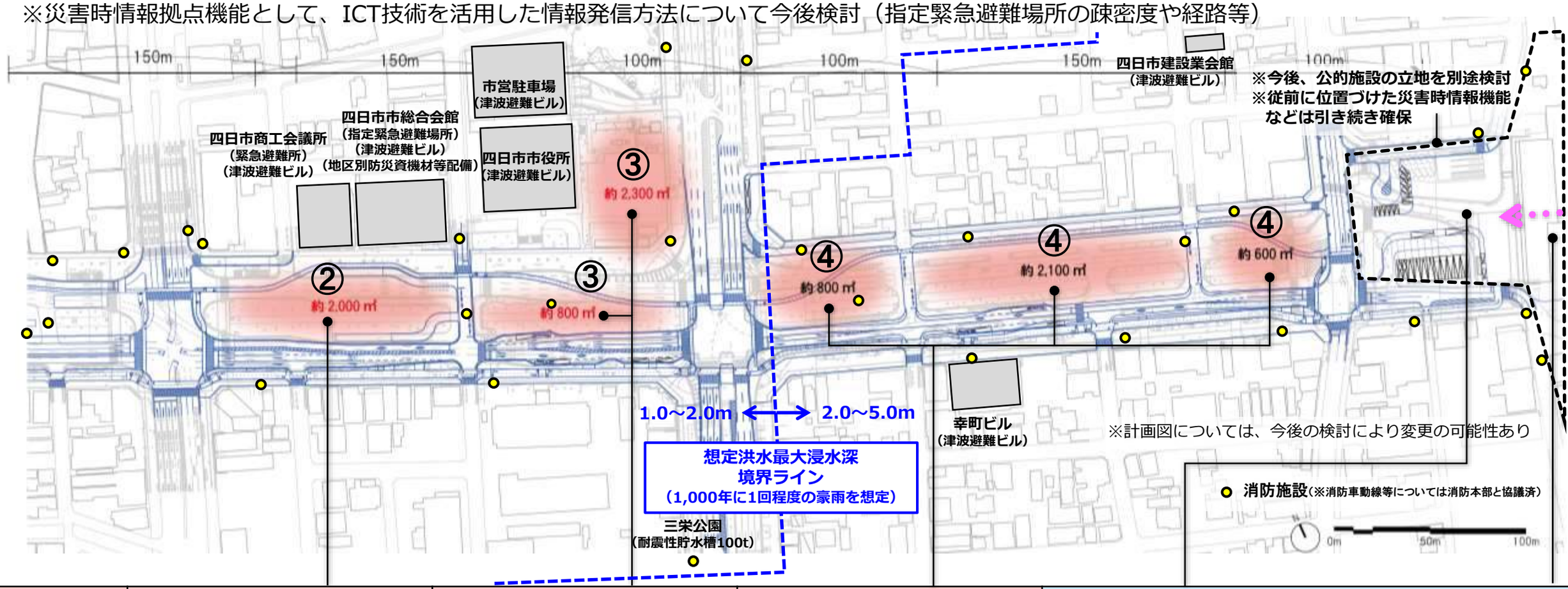


		①市民公園 面積約 8,700㎡（平場約 7,800㎡）	近鉄四日市駅		近鉄四日市駅バスターミナル	
			西広場	駅西デッキ・駅東デッキ・テラス部	ターミナル部	東海道歩行者広場
Ⓐ	洪水	×（浸水想定区域(0.5m～1.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）	○（避難経路等）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当）
	津波	○（帰宅困難者一時滞在等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
	内水氾濫	○	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（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）
Ⓑ	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）
Ⓒ	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、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、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			

2－3－2．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 2,000㎡（平場約 2,000㎡）	③市役所前・東広場 面積約 3,100㎡（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	オーバーブリッジ
Ⓐ	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）
Ⓑ	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阻害）	○（避難経路等）
	大規模な火事	○	○	○	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（避難経路等）
Ⓒ	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阻害）	○（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	

2－3－2．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

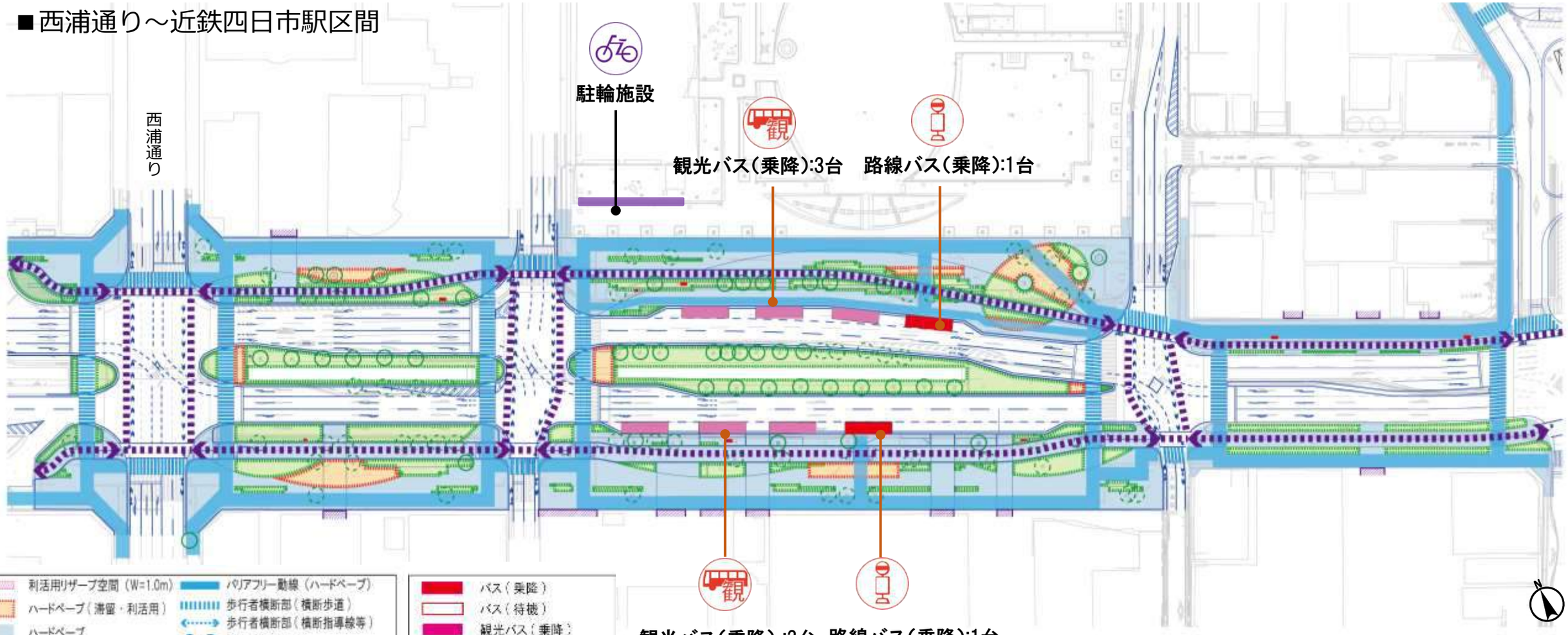
◆「四日市市地域防災計画」への位置づけ等については、今後調整を行っていく必要がある

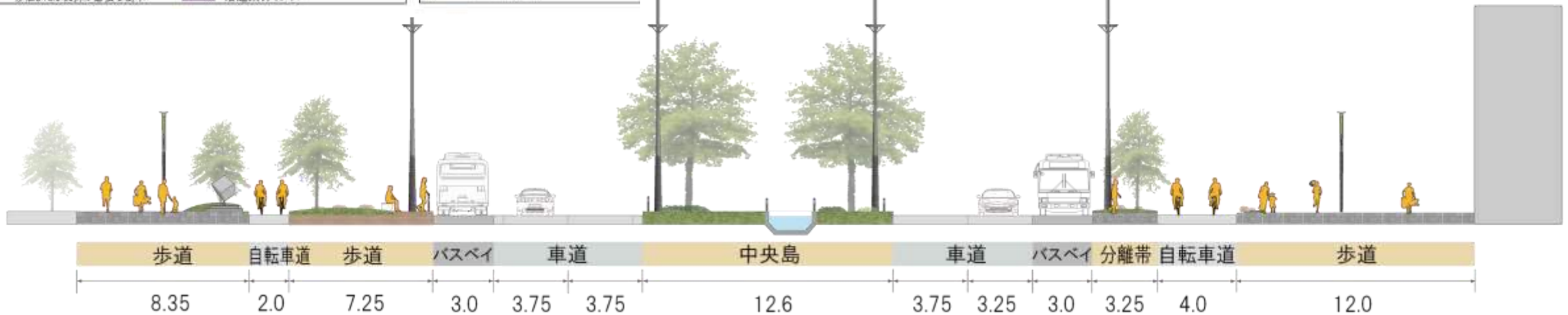
中央通りに備える防災機能			対応できる災害	
情報提供施設	○災害発生時の効果的な情報提供機能	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保	Ⓐ洪水・津波・内水氾濫・高潮	※建物の上層階に情報提供施設を配備
			Ⓑ地震、大規模な火事	
			Ⓒ土砂災害	
避難経路	○近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し周辺防災施設と連携した防災機能を確保	Ⓐ洪水・津波・内水氾濫・高潮	※近鉄四日市駅周辺の歩行者デッキや、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバーブリッジを退避経路としても活用
			Ⓑ地震、大規模な火事	※バリアフリーに配慮した歩行者動線について、退避経路として活用
一時緊急避難場所	○帰宅困難者等の一時緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所、または帰宅困難者が公共交通機関の回復までの待機場所	Ⓐ洪水・津波・内水氾濫・高潮	※浸水による被害がない場合に活用可能
			Ⓑ地震、大規模な火事	※市民公園（広場①）のオープンスペース約7,800㎡については、四日市市地域防災計画に位置け済み ※国道1号~東側の中央通りの広場（広場②③④）については、四日市市地域防災計画を基に算定した、近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺で不足する帰宅困難者の一時滞在スペース約6,500㎡に対して、約8,000㎡のオープンスペースを確保可能（詳細は参考資料を参照）
備蓄倉庫	○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能	・災害時に備えた備蓄品の保管	Ⓑ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

2－3－3．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

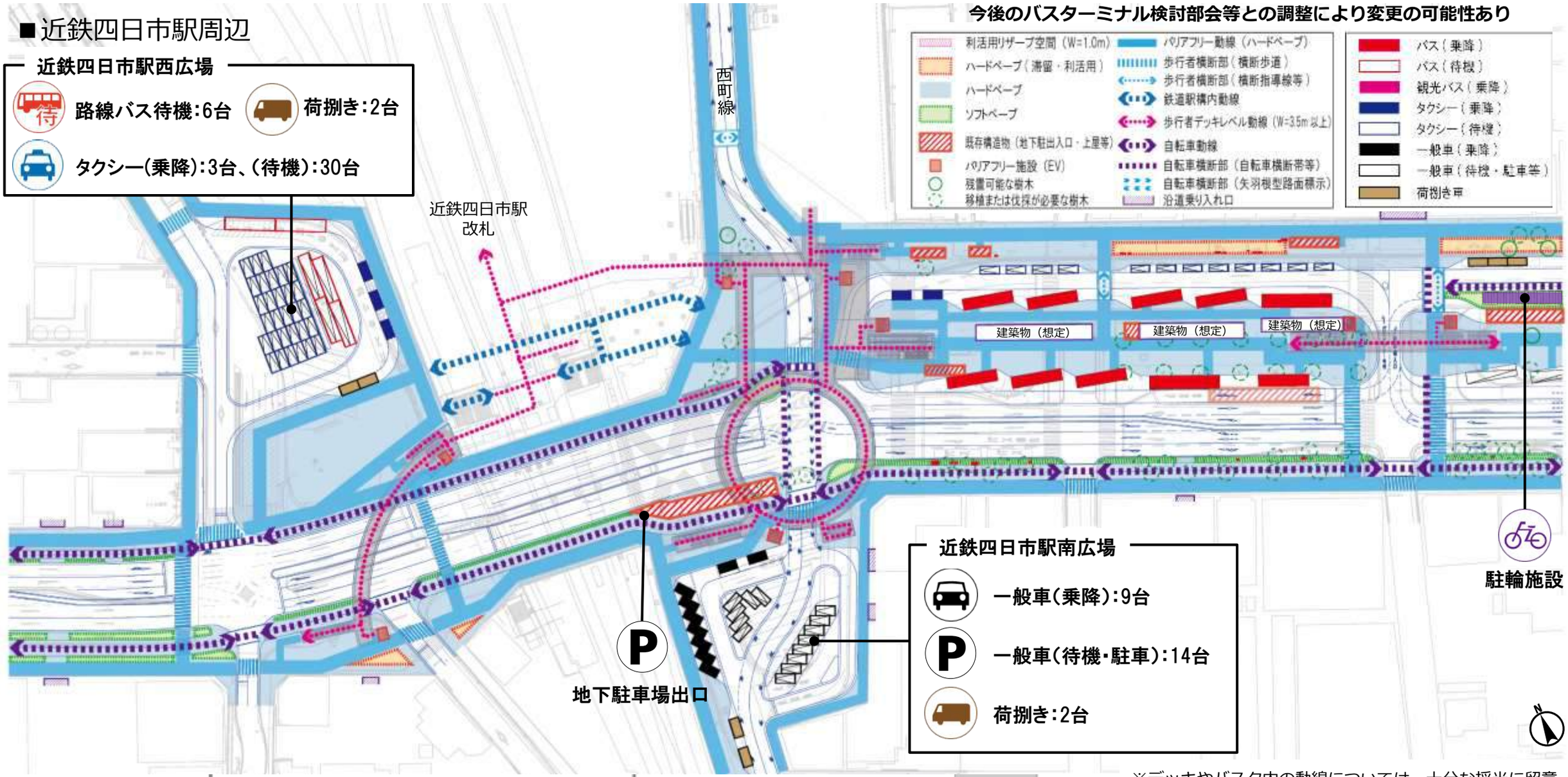


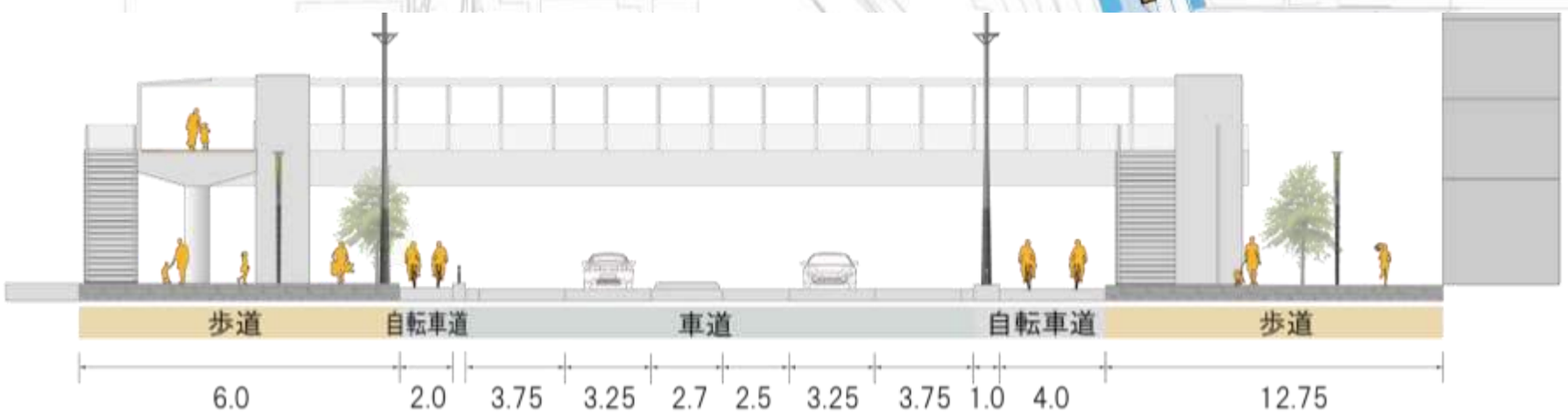


2－3－3．個別施設のレイアウト

※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

■近鉄四日市駅周辺



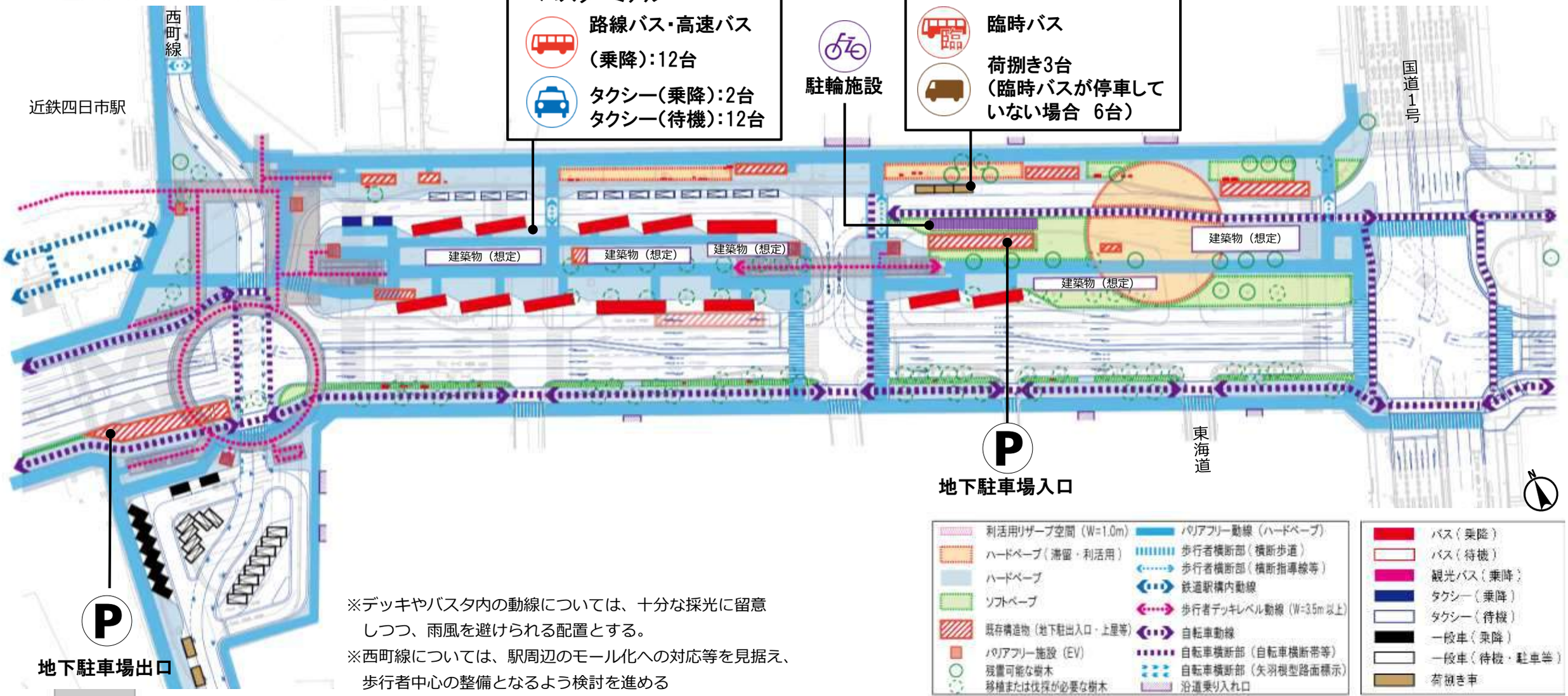


※デッキやバスタ内の動線については、十分な採光に留意しつつ、雨風を避けられる配置とする。
※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、歩行者中心の整備となるよう検討を進める

2－3－3．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



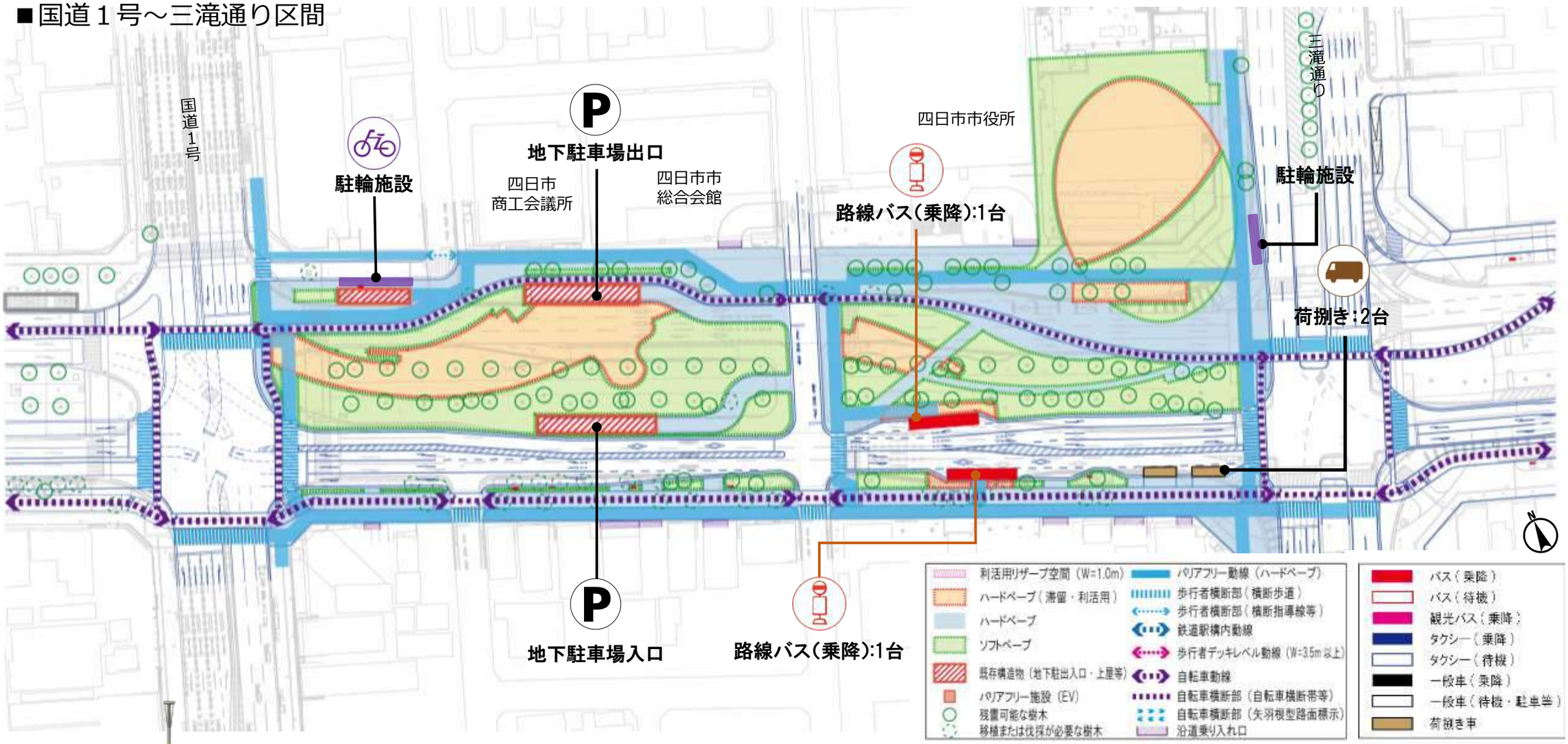
※デッキやバスタ内の動線については、十分な採光に留意
しつつ、雨風を避けられる配置とする。
※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、
歩行者中心の整備となるよう検討を進める

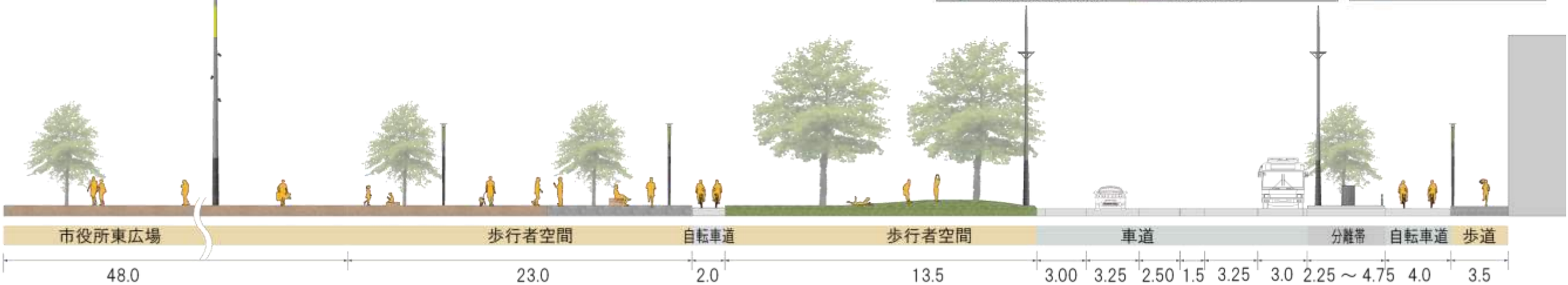
2．中央通りのデザイン　2－3．個別施設のデザイン方針

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

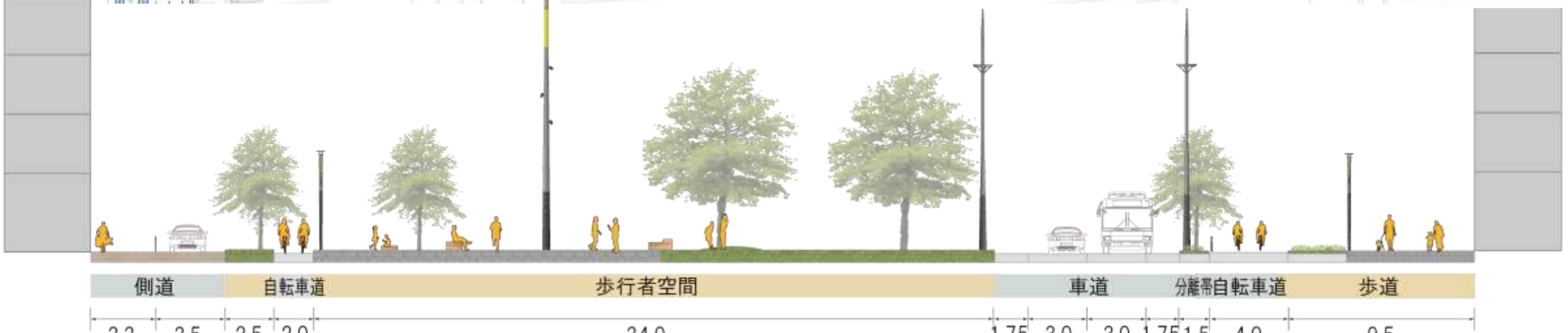




2－3－3．個別施設のレイアウト

※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

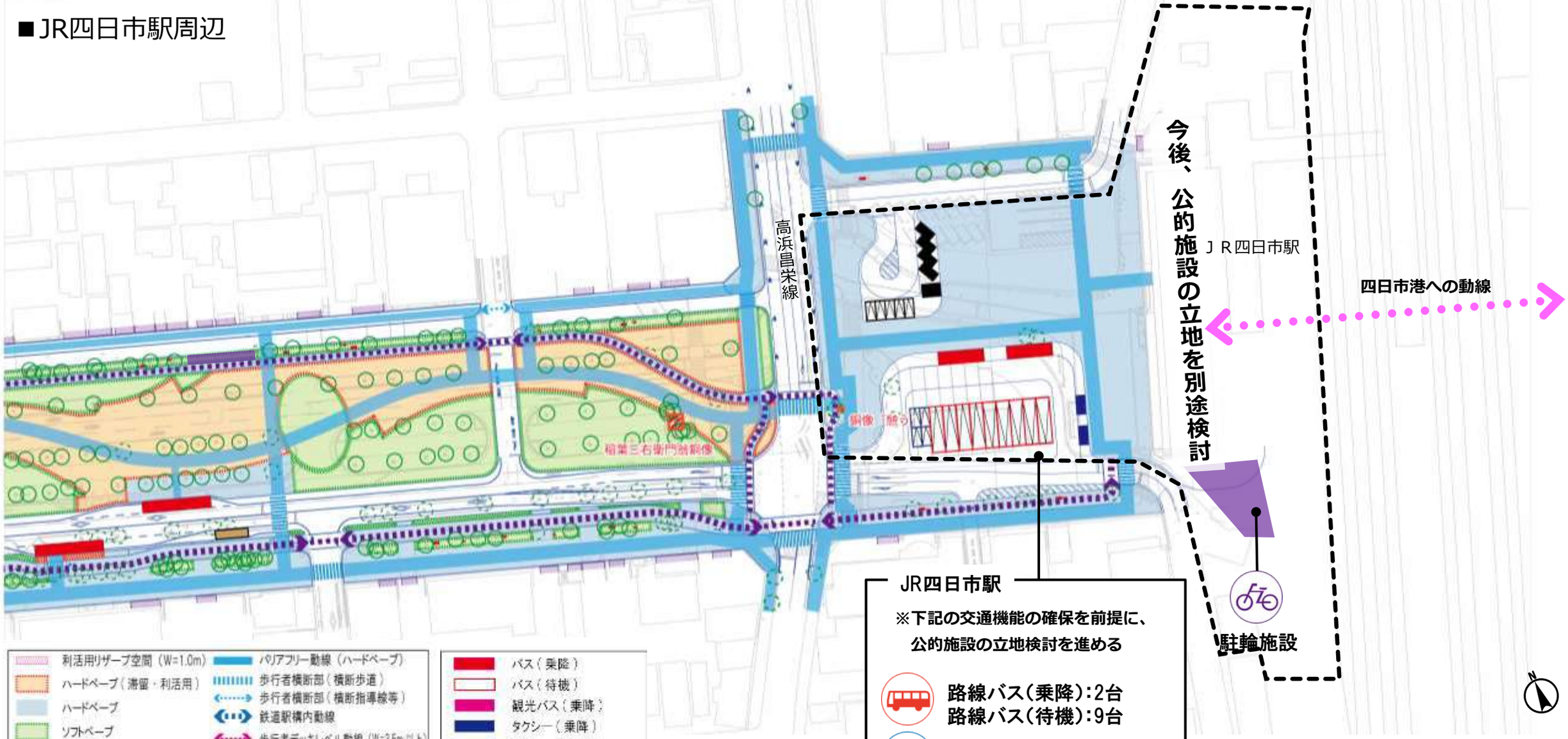
■三滝通り～JR四日市駅区間

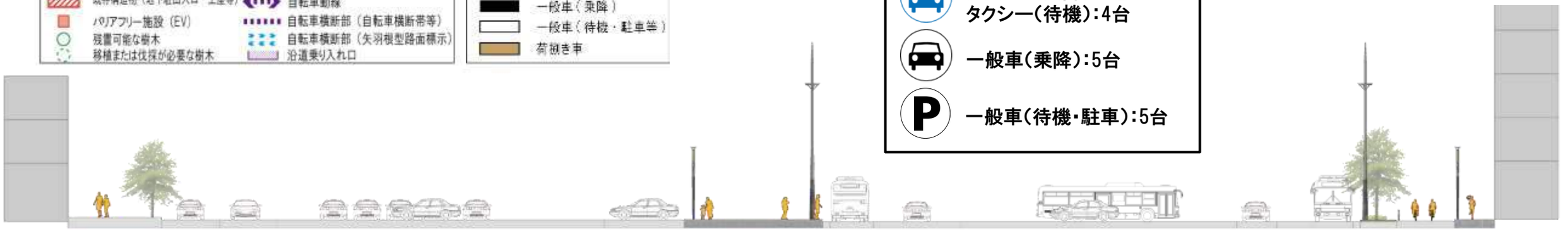


2－3－3．個別施設のレイアウト

※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





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

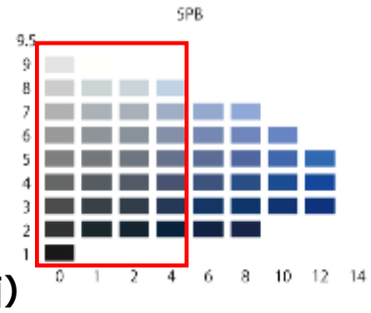
・ 共通のカラースキームと空間テーマごとのカラースキームを下記に示す（四日市市景観計画の範囲内でさらに絞り込み）

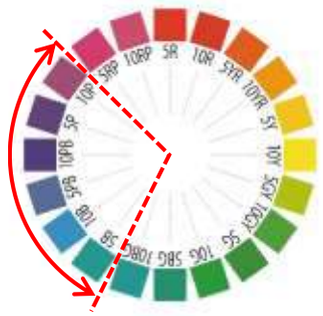
<共通のカラースキーム>

- 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】

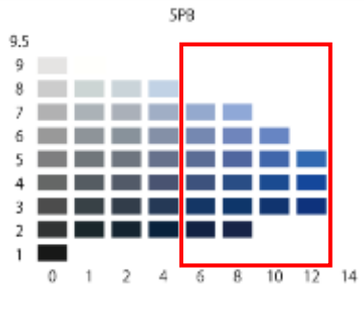
・無彩色に近い色彩範囲とする（彩度4以下）

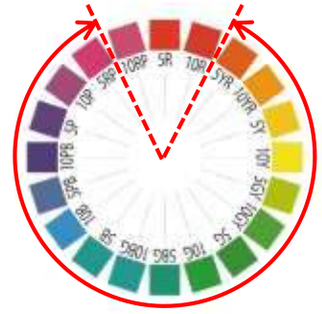




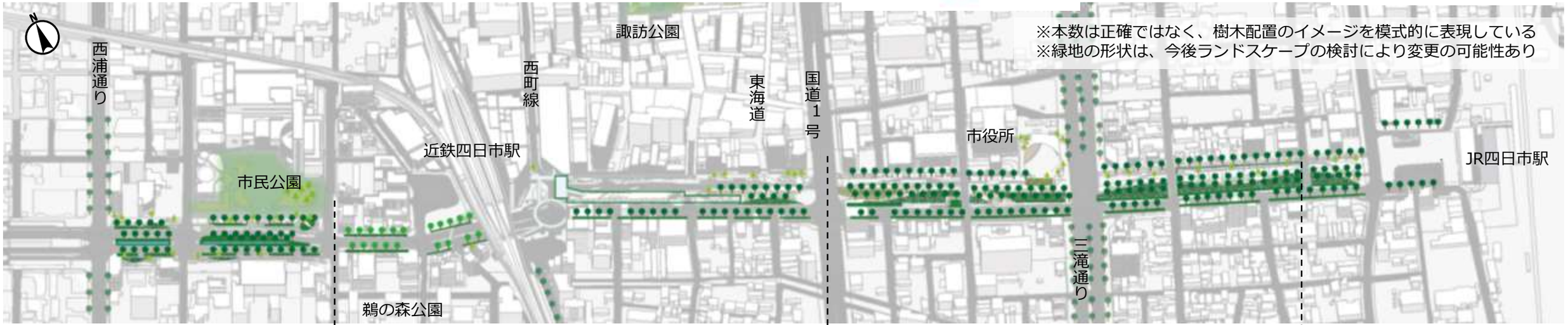
【アクセントカラーとして推奨される色彩範囲】

・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）



【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）

2－3－4．個別施設の設えの考え方

（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）
- **大屋根・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）

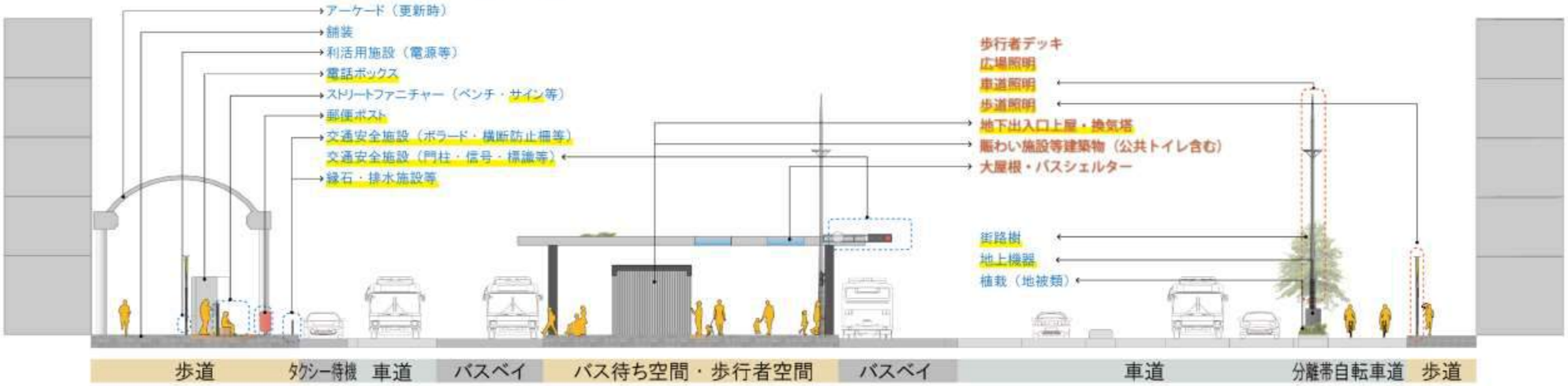
※警察・施設管理者と適宜要調整

（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
- アーケード（更新時）

※占用主体と適宜要調整

※電話ボックス・郵便ポストについては、配置等から要調整



※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

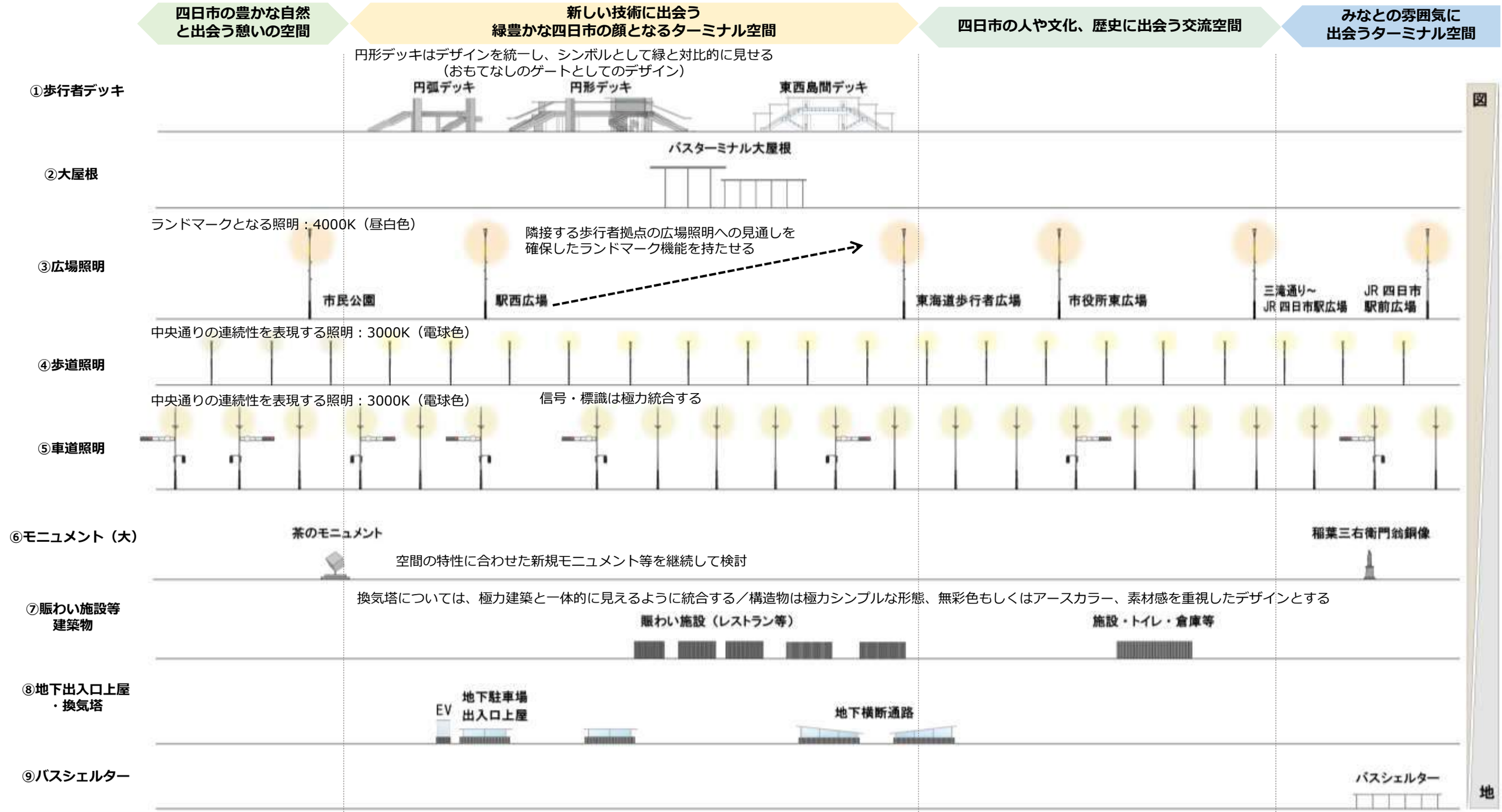
2－3－4．個別施設の設えの考え方

（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①~⑨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



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。
◆四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

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

バスタプロジェクトの狙い

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

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

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

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

公益機能の強化
防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

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

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

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

※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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

- 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** （モントリオール）	駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要
	トイレ （多目的トイレ含む）	**約 70㎡程度**	バス乗降客数から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** **ベビーコーナー・授乳用設備** （登大路バスターミナル）	三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積
	パウダーコーナー	**約 10㎡程度**	女性用トイレの個室数の半数程度とする。 （サービスエリアの基準　2.2㎡/人）
	観光案内等	**約 25㎡程度**	事例より設定
	賑わい施設 （民間収益施設）	**約3~380㎡ （最小値（例）：駅売店） （最大値（例）：奈良県登大路バスターミナル事例）**	**民間事業者ヒアリング及び事例を踏まえ設定 ※要検討 ※防災施設との兼用を検討**

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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

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

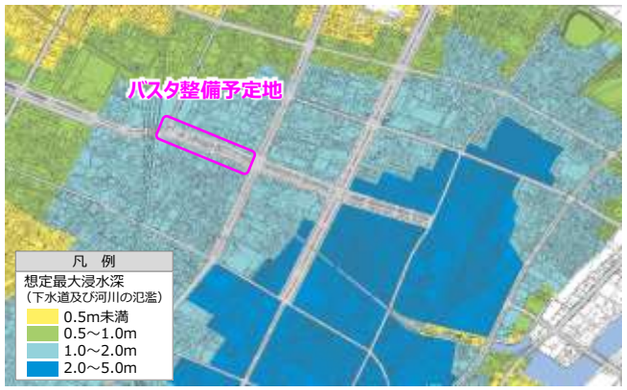
2）近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理

◆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

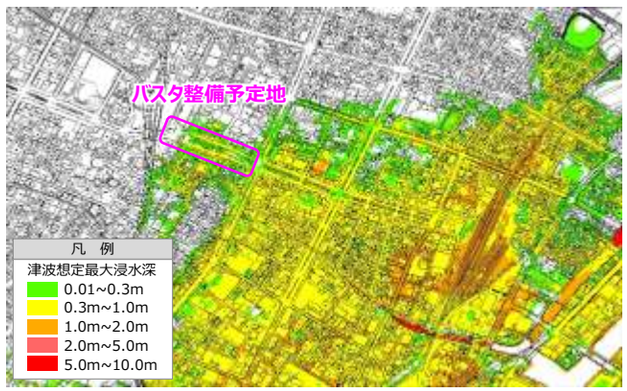
◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測



出典：四日市防災マップ（常磐・橋北・中部地区）より作成

津　波

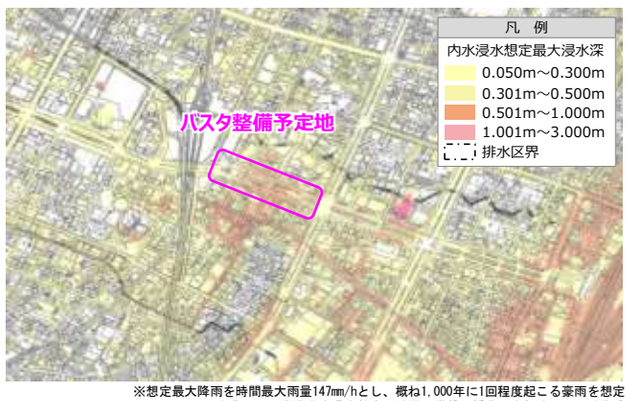
◆大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測
（南海トラフの理論上最大クラスの地震発生を想定）



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

内　水　氾　濫

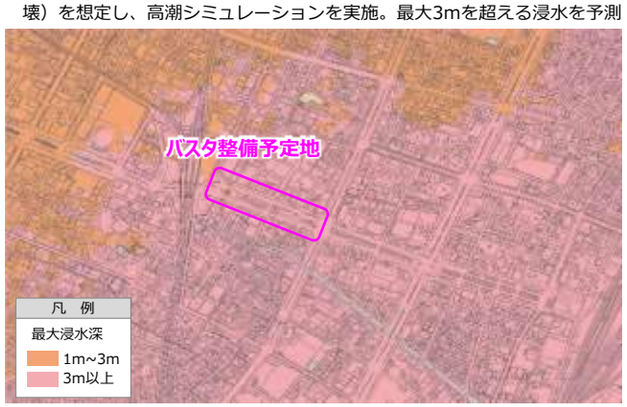
◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、概ね0.5m～1m程度の浸水を予測



※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（常磐・橋北・中部地区）より作成

高　潮

◆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



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

出典：第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

防災機能

3）近鉄四日市駅バスターミナルにて想定する災害と対応方針の整理

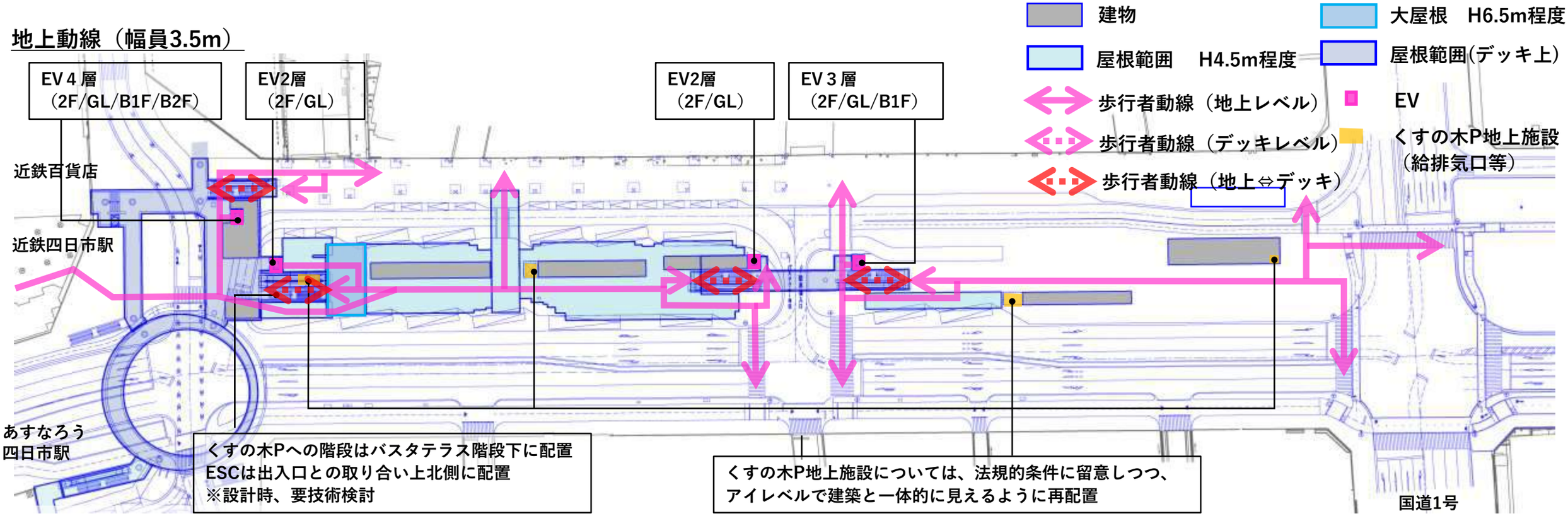
◆近鉄四日市駅バスターミナルにおいて想定災害別に対応方針および求められる防災機能を整理。

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

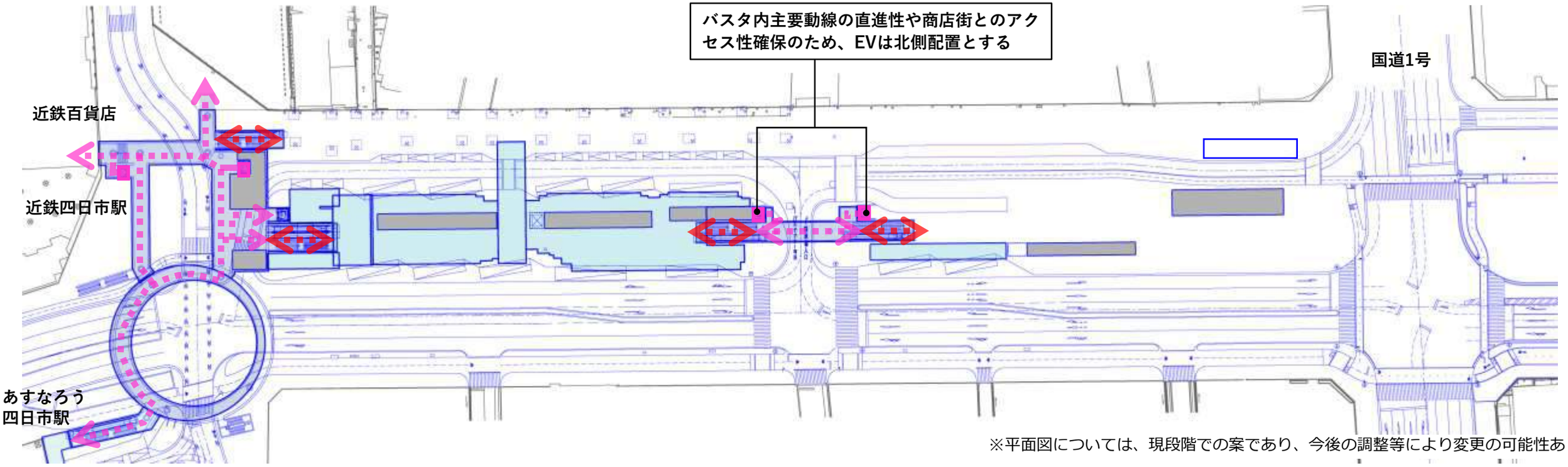
出典：第６回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

- 歩行者動線部については、屋根をかけ雨に濡れず快適に移動できる空間とする
- くすの木パーキングの地上施設（換気塔等）については、建築基準法等法規的与件に留意しつつ、歩行者動線の妨げとならないように移設を行う

地上動線（幅員3.5m）



デッキレベル動線（幅員一般部3.5m、階段部2m）



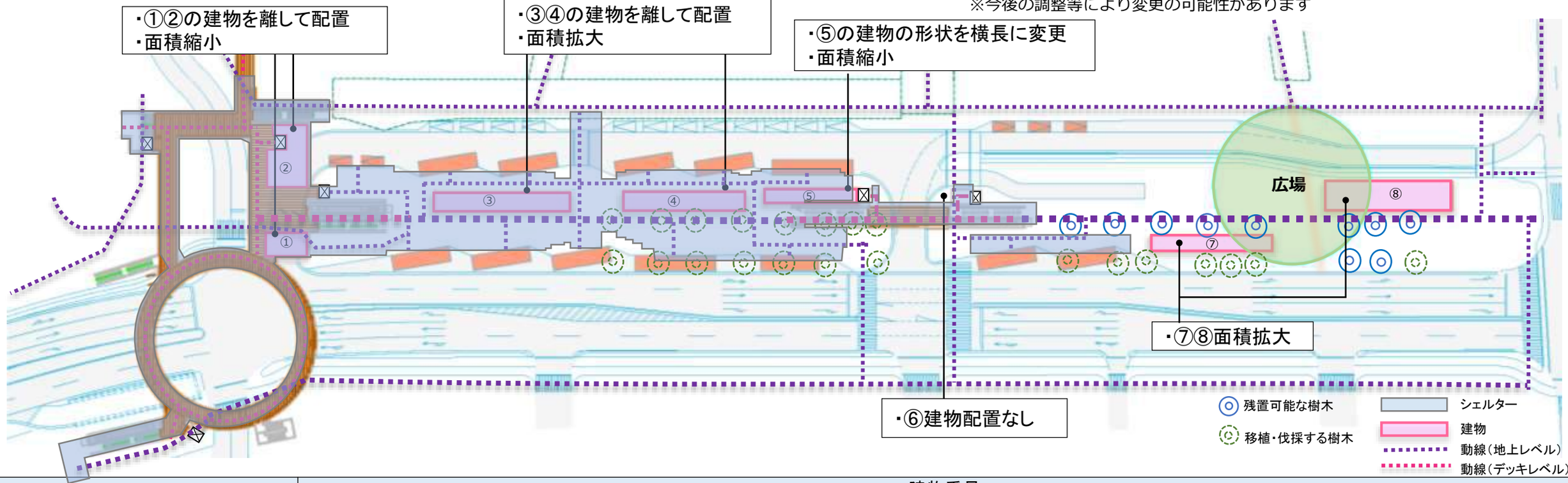
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

ターミナルの施設配置については、機能配置「施設最大案」をベースに検討を進め、下記の配置をモデルプランとして採用

- 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、モデルプラン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

変更後「施設最大案」モデルプラン

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

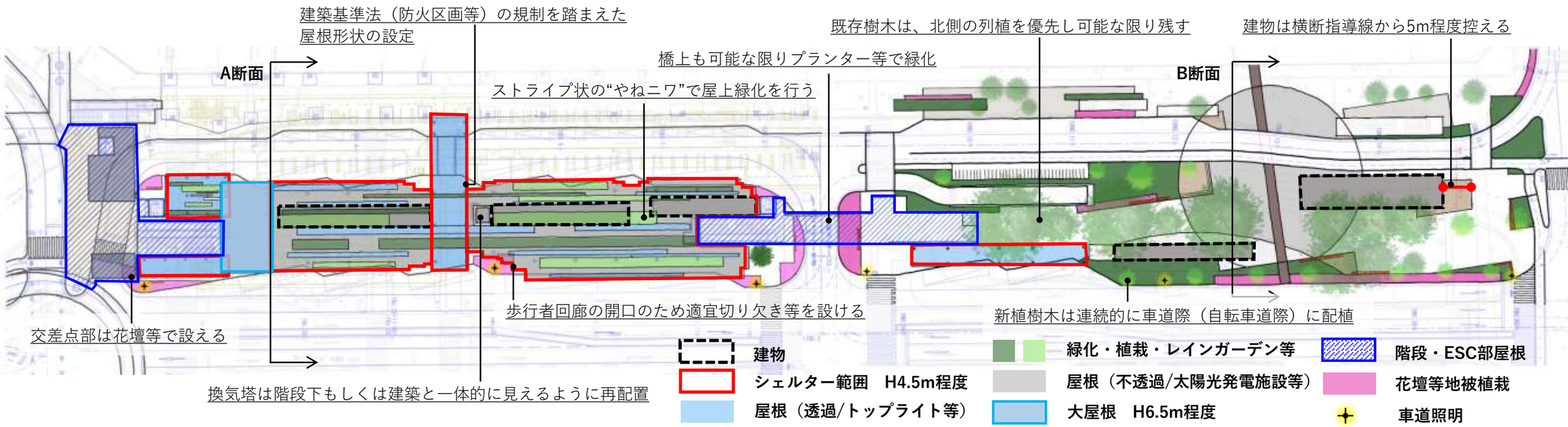


		建物番号							
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
建物配置の基本目的		・近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する。		・主たる交通機能が集約される西島平面部へのターミナル機能を確保する。		・西島平面部におけるターミナル機能を補完する。	－	・高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する。	・広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する。
これまでの「施設最大案」との配置・形状の変更点		・駅から円形デッキやターミナル平面部との十分な動線確保のため、①②の離隔を取り、階段・エスカレーター付近の空間を確保する。		・商店街側からの動線が合流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。	・南北方向の動線確保観点から、⑥を削除し、他の建物に面積を配分	・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。	
上記変更に伴う各施設の面積変更	変更前	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡
	変更後	40㎡	110㎡	120㎡	110㎡	70㎡	0㎡	90㎡	180㎡

出典：第８回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料をもとに更新

◆ モデルプラン；バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う案

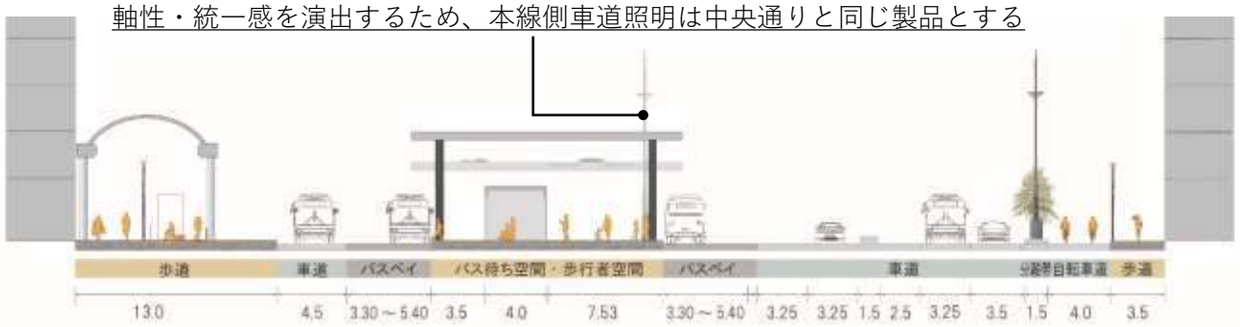
【施設デザインの考え方】
◆四日市の顔に相応しい高質なデザインを目指す
◆雨天および強風時にも快適に利用することができる空間づくりを目指し、バス待ち空間や通路、乗降場には屋根を設置し、居心地の良い歩行者空間を整備する
◆中央通りにおける緑の連続性に配慮し、屋根が大きくかかる部分では屋上緑化等の導入も検討しながら緑の確保を図る
◆利用者のアイレベルでの見通しやターミナル全体のデザインの質を高めるために、ターミナル施設の屋根の統合や柱スパンを極力大きくする等の構造上の工夫とともに、既存の地下駐車場の地上施設（換気塔など）を建築と一体的に見えるように再配置する



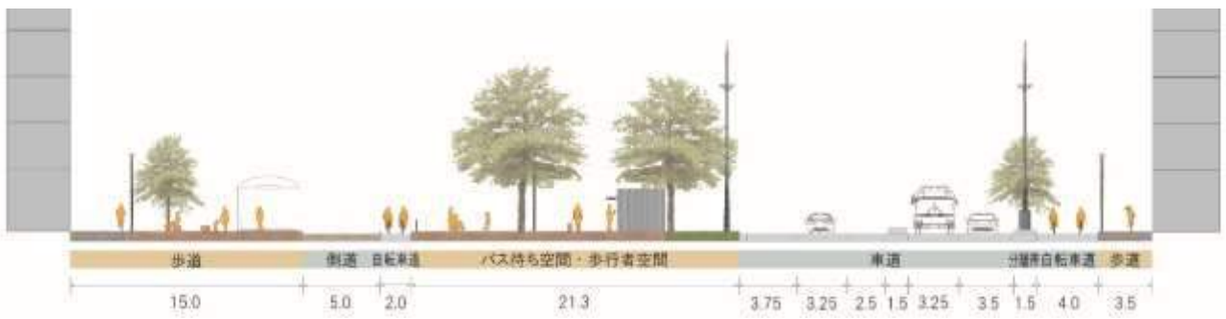
【西島のデザイン方針（案）】
◆大屋根については、中央通りの延長方向に適宜ストライプ状のデザインの切り替えを行う形態を基本とし、中央通り全体のつながりを表現する
◆大屋根には、空への開放感を担保するため、自然光を効果的に取り入れるストライプ状のトップライトを設け、透過・半透過性の素材を用いる等の工夫を行う
◆非常時の照明等の電源確保を視野に、太陽光発電施設の導入を検討する

【東島のデザイン方針（案）】
◆北側の既存樹木を1列残し、新植樹木で可能な限り連続的な緑のつながりを表現する
◆東海道については昔の東海道が通っていた方向に幅員約1.8mの遺構表示的な切り替えを設えるとともに、北側歩道と一体的な円形の広場デザインをほどこし空間の広がりを表現する

A断面



B断面



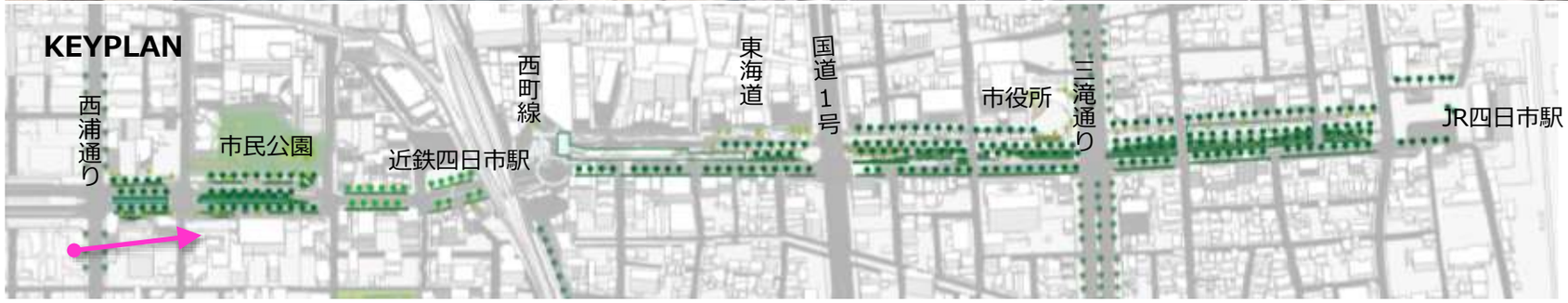
※大屋根については、建築物の排煙設備の計画に応じて、屋根に開口部を設ける可能性あり
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

4. 将来イメージ

4．将来イメージ

更新版

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

4．将来イメージ

更新版

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

更新版

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

4．将来イメージ

更新版

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

更新版

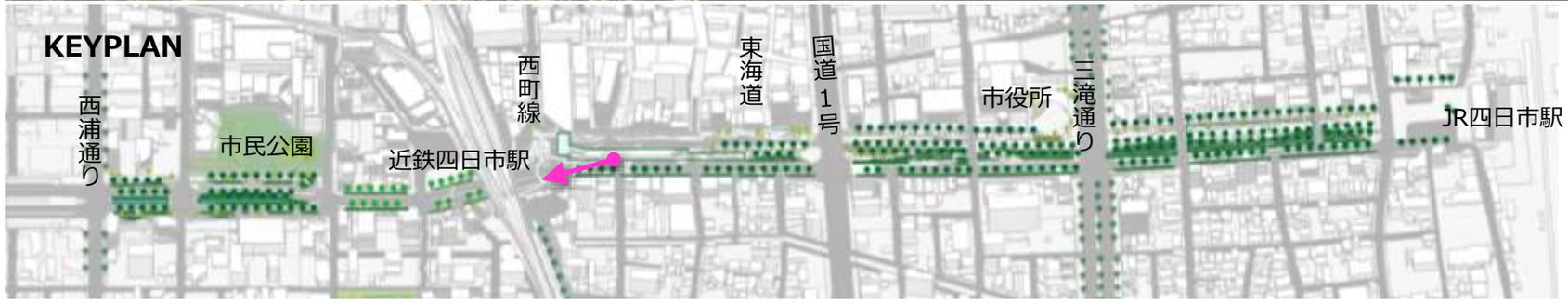
©四日市市・日建設計

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

更新版

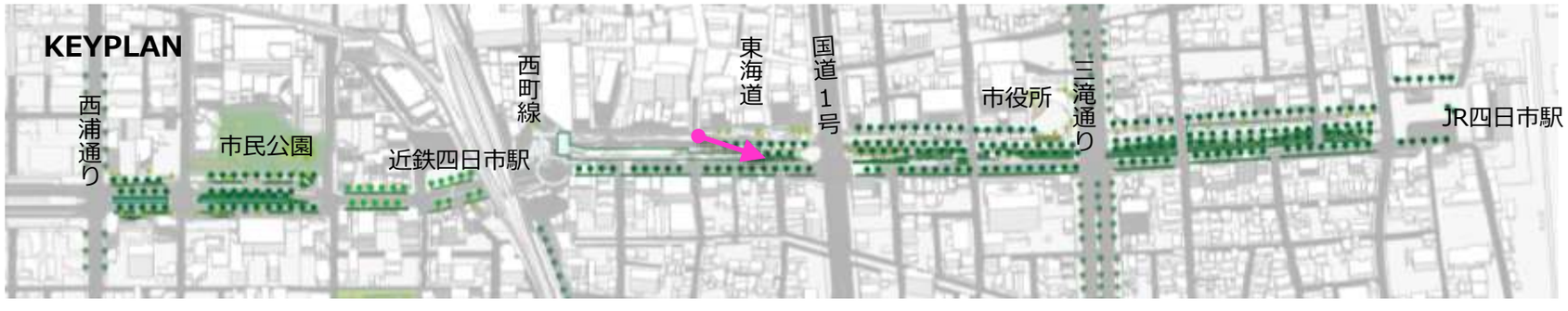


近鉄四日市駅東側のアングル

※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

更新版



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

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

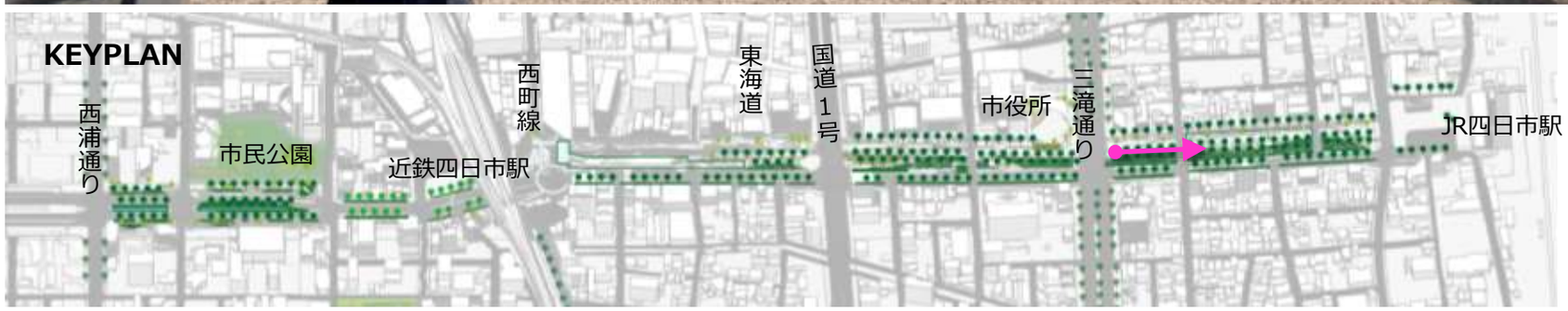
四日市市役所前のアングル

※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

©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

4．将来イメージ

更新版

©四日市市・日建設計

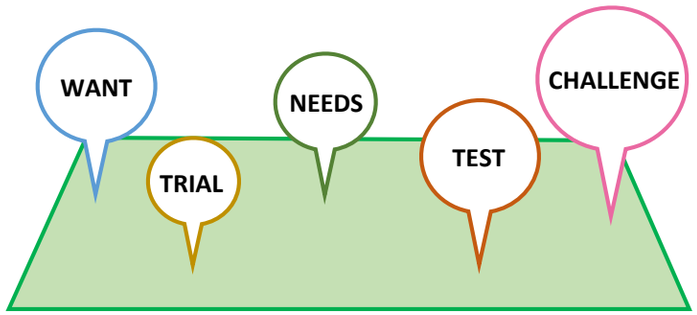
JR四日市駅前のアングル

※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

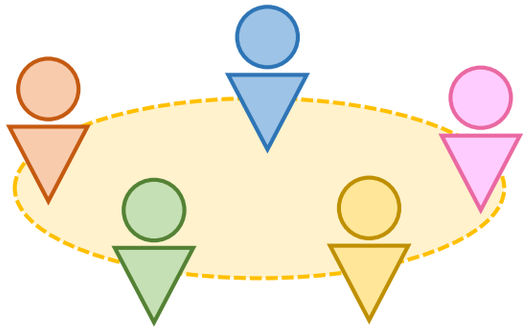
5－1－1．基本的な考え方

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



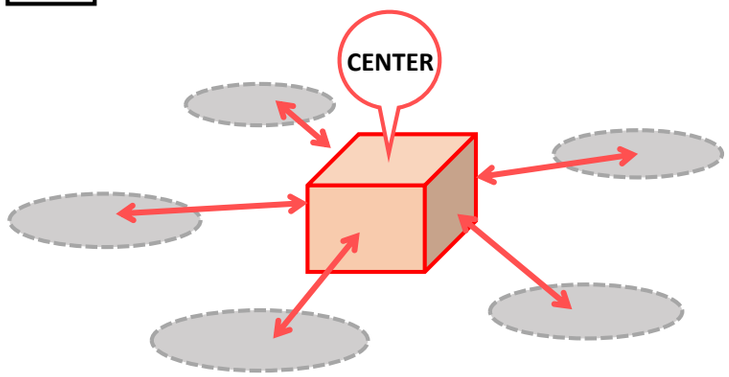
整備後も様々なニーズに応じて必要な更新を繰り返しつつ、常に誰かが新たなチャレンジを行っている空間となる

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

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

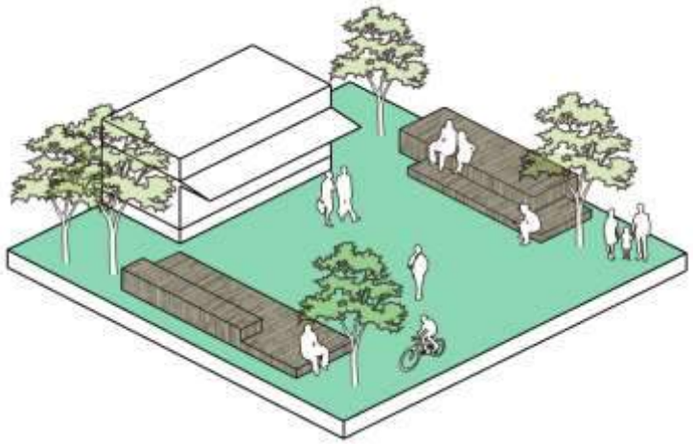
賑わい創出社会実験でのチャレンジショップの様子

社会実験準備会の様子

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

5－1－2．管理運営のイメージ

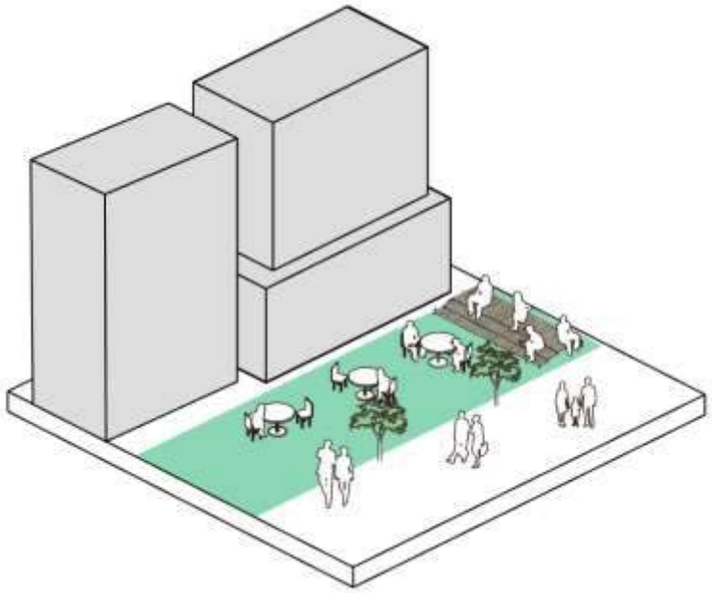
1 公共空間の管理運営への民間活力の導入



・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

Park-PFIの事例　久屋大通公園（名古屋市）

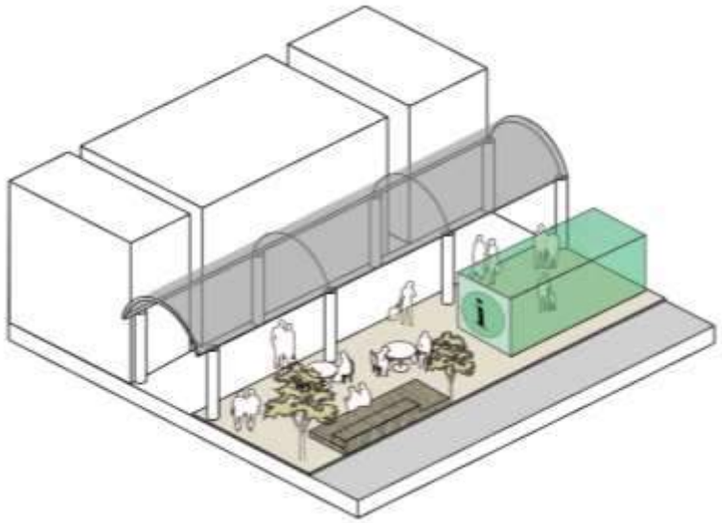
2 沿道施設と一体となった公共空間活用



・歩行者利便増進道路（ほこみち）
・公開空地活用

ほこみち指定道路の事例　三宮中央通り（神戸市）

3 まちづくり拠点



・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

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）

5－1－3．進め方について

賑わい創出
社会実験実施
R4.9.22
～10.16

シンポジウム
R4.11.27

体制構築に向けたトライ（アジャイル型）

スケートボード
パーク再開

Park-PFI・コンセッション公募

まちづくり拠点の整備

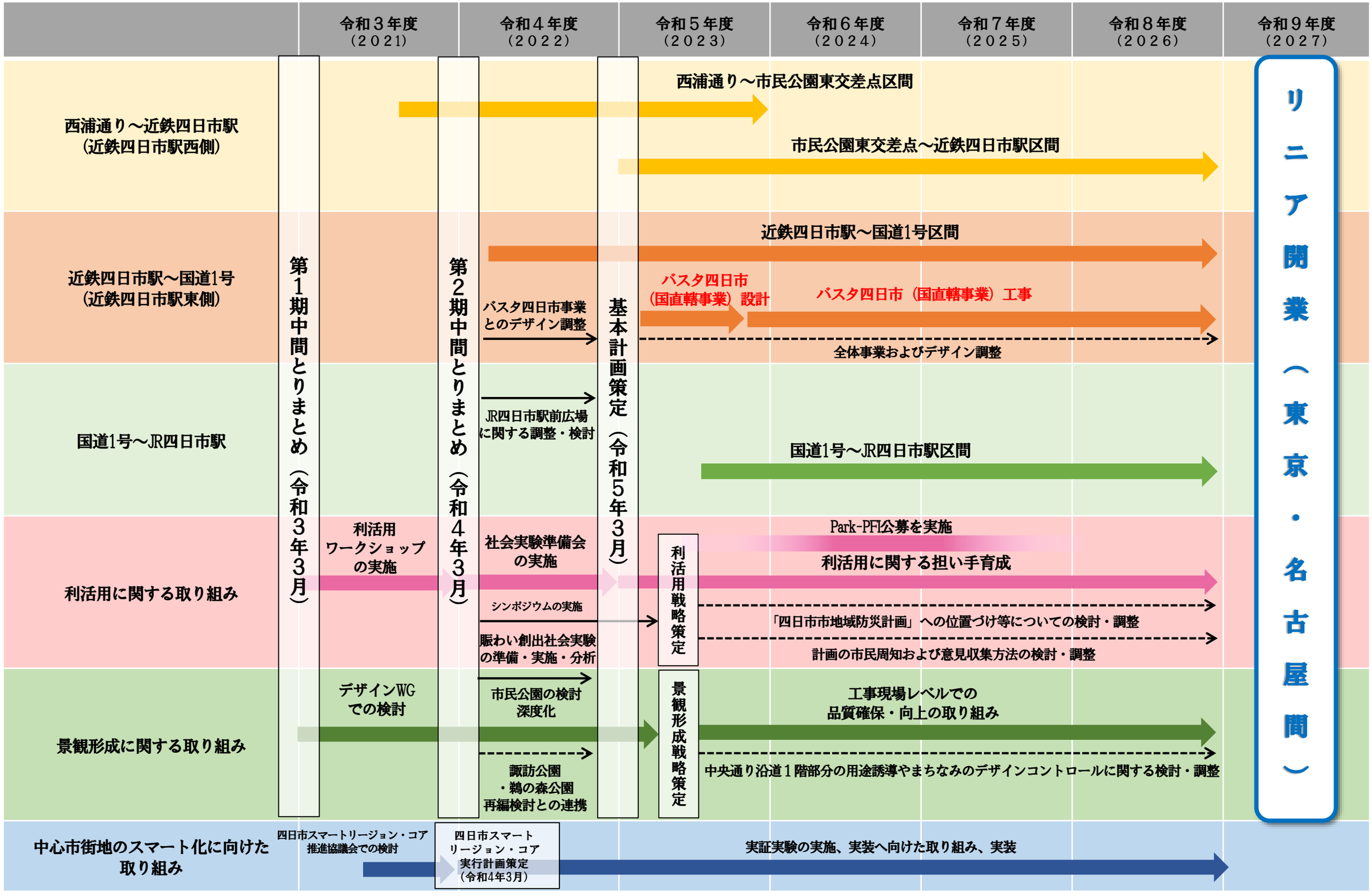
更なる
取り組みの実施

・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

※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

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



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

参考資料

参考１．検討体制

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**「中央通り再編基本計画」**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。

加えて、中央通り再編事業の具体化・実施にあたり、関係者間の連携を図り、まちづくりの波及促進につなげることを目的とする。

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で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）

※賑わい創出社会実験については社会実験準備会を実施し、社会実験計画の検討を行った

連携

四日市市都市再生協議会

●目的

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

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

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

連携

連携

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。

参考２．検討経緯

第１回
中央通り再編関係者調整会議
（R2.6.1~3 書面）

【会議体の設置、検討体制の枠組みについて】
- 中央通り再編関係者調整会議及び近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の設置
- 今後の検討体制の枠組みの決定

第２回
中央通り再編関係者調整会議
（R2.10.14）

【西町線の扱い・エリアデザインの方向性について】
- 西町線の扱いについて、中央通りとの車両動線を確保する接続案で合意
- 中央通りのエリアデザインの方向性について意見交換
- エリアごとの詳細なデザイン案を検討するデザインワーキンググループの設置を決定

第３回
中央通り再編関係者調整会議
（R2.12.26）

【第４回バスタ検討部会からの申し送り事項に対する方向性ついて】
- 歩行者動線・施設規模・バスタ東西島間の横断・近鉄四日市駅東側デッキ・国道１号横断・バスターミナル内の緑の配置・防災施設と賑わい施設の兼用についての方針を確認
- 中央通り再編全体の中でバスターミナルが担う役割について整理
- 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画　中間とりまとめ（案）」の内容について確認

第４回
中央通り再編関係者調整会議
（R3.2.28）

【交通結節点整備計画・基本計画中間とりまとめについて】
- 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（案）」について合意
- 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画　中間とりまとめ（更新案）」の内容について確認

令和３年３月
近鉄四日市駅周辺等整備基本計画　中間とりまとめの公表

第５回
中央通り再編関係者調整会議
（R3.8.12）

【各エリアのデザイン方針・個別施設のデザイン方針について】
- 各エリアにおける空間テーマと導入機能について意見交換
- グリーンインフラの配置、各種動線と歩行者空間・交通機能の配置について意見交換
- 各エリアにおける景観づくりのポイント、個別施設のレイアウトイメージのテストプランについて意見交換
- 個別施設の設えの考え方について意見交換

第６回
中央通り再編関係者調整会議
（R3.10.17）

【中央通りのエリアデザイン等の更新案について】
- 中央通りのエリアデザイン等の更新案について意見交換
- 利活用計画検討の進め方について意見交換

第７回
中央通り再編関係者調整会議
（R4.1.6）

【近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）について】
- 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）について
- 先行整備区間の検討状況の報告
- 利活用計画の検討状況の報告

第８回
中央通り再編関係者調整会議
（R4.3.9）

【「ニワミチよつかいち」中央通り再編基本計画（第２期中間とりまとめ）（案）について】

「ニワミチよつかいち」中央通り再編基本計画（第２期中間とりまとめ）
令和４年３月

第１回
バスタ検討部会
（R2.6.1~3 書面）

第2回
バスタ検討部会
（R2.7.30）

第3回
バスタ検討部会
（R2.10.7）

第4回
バスタ検討部会
（R2.11.28）

第5回
バスタ検討部会
（R3.1.26）

整備計画

国直轄事業化

第6回
バスタ検討部会
（R3.9.20）

第7回
バスタ検討部会
（R4.2.15~18 書面）

第１回
デザインWG
（R2.11.23）

第2回
デザインWG
（R2.12.13）

第3回
デザインWG
（R3.1.11）

第4回
デザインWG
（R3.1.24）

第5回
デザインWG
（R3.2.11）

中間とりまとめ

第6回
デザインWG
（R3.4.29）

第7回
デザインWG
（R3.7.6）

第8回
デザインWG
（R3.7.28）

第9回
デザインWG
（R3.9.23）

第10回
デザインWG
（R3.10.6）

第11回
デザインWG
（R3.12.6）

第12回
デザインWG
（R3.12.15）

第13回
デザインWG
（R4.2.24）

第１回
市民WS
（R2.12.13）

第2回
市民WS
（R3.2.11）

第3回
市民WS
（R3.4.11）

フィードバック
市民WS
（R3.10.24）

第1回
利活用WS
（R3.10.24）

第2回
利活用WS
（R3.11.18）

第3回
利活用WS
（R4.2.7）

参考２．検討経緯

令和４年３月
「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）の公表

第９回
中央通り再編関係者調整会議
（R4.7.19）

【個別施設のデザインの更新について】
・先行整備区間（西浦通り～市民公園東交差点）におけるレインガーデンの導入箇所、照明計画、舗装の設え等について意見交換
・近鉄四日市駅東側デッキのデザインについて意見交換
・賑わい創出社会実験の検討状況を報告
・バスタエリアにおけるデザイン検討の進め方について意見交換

第１０回
中央通り再編関係者調整会議
（R4.12.26）

【中央通り再編基本計画とりまとめの方向性について】
・第８回バスタ検討部会の報告
・ターミナル施設として、「施設最大案」を選定
・事業形態として、「コンセッション方式（混合型）」の検討を進めることを選定
・整備、管理・運営、修繕に係る「役割分担の基本的考え方（案）」の提示
・第２期中間とりまとめからの修正点、及び中央通り再編基本計画とりまとめの方向性について意見交換

第１１回
中央通り再編関係者調整会議
（R5.3.28）

【「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（案）について】
・円形デッキや国道１号～ＪＲ四日市駅間のデザインについて意見交換
・中央通り再編基本計画とりまとめについて

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画の公表（予定）
令和５年３月
「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画（案）

第8回
バスタ検討部会
（R4.11.7）

第９回
バスタ検討部会
（書面　R5.3.17～24）

バスタデザイン検討WS
（R4.10.23）

バスタデザイン検討WS
（R5.3.13）

第14回 デザインWG（R4.6.3/6.6）
第15回 デザインWG（R4.6.28）
第16回 デザインWG（R4.7.14）
第17回 デザインWG（R4.8.25）
第18回 デザインWG（R4.10.23/11.7）
第19回 デザインWG（R4.12.17）
第20回 デザインWG（R5.1.25）
第21回 デザインWG（R5.2.8）
第22回 デザインWG（R5.2.27）
第23回 デザインWG（R5.3.13）

第1回 社会実験準備会（R4.4.28）
第2回 社会実験準備会（R4.6.2）
第3回 社会実験準備会（R4.7.3）
第4回 社会実験準備会（R4.8.16）
第5回 社会実験準備会（R4.9.13）
賑わい創出社会実験（R4.9.22～10.16）
シンポジウム（R4.11.27）
第6回 社会実験準備会（R4.12.15）

参考３．社会実験結果を踏まえた望ましい活用シーンとユーザー体験

中央通りの望ましい利活用のあり方｜**場所ごとの価値**

社会実験の結果を踏まえた中央通りの利活用の方向性を示す

★各調査凡例　利用者アンケート：利、出店者アンケート：出、イベント主催者アンケート：イ、市民の意見収集：民、運営の気づき：運

A｜緑に囲まれ安心・安全なスポーツ＆カルチャー体験

参照：パークエリア

▼UX（ユーザーエクスペリエンス）の根拠：各種調査結果をふまえ検討（一部引用）

- ・利Q2：はじまりのいちに立ち寄った理由
  ➡スケボー31%、食事27%
- ・市：こんな場所が欲しい
  ➡自然を感じる通りへ（10票）
- ・利Q11：はじまりのいちの感想
  ➡「並木道の間のスケートパークの雰囲気がすごくよかった」

- ・民：こんな場所が欲しい
  ➡子供が安全に遊べる場所（13票）
- ・出Q14：お客様との会話
  ➡「出店スペースが面白い、夜明るくていい」
- ・出Q26：夜間の出店
  ➡「スケボーパーク付近に夜間営業している飲食店を配置したほうがいい」

- ・民：こんな場所が欲しい
  ➡スポーツができる、見れる場所（11票）
- ・利Q12：中央通りにあったらよいと思うもの、やってみたいこと
  ➡「スケボー、バスケなど若者が遊ぶ文化の交流ができる場所」

- ・利Q12：中央通りにあったらよいと思うもの、やってみたいこと
  ➡「スケートパーク、バスケコート、フードの出店がずっとある」
- ・出Q27：出店場所や営業時間に関する要望
  ➡「スケボーパーク、休憩できるベンチなどの空間にも屋根や照明、軽食ができるスペース」

世界に誇れる緑に囲まれた場所でプレイを楽しめる
- ・スケボーパーク
- ・自然を感じる
- ・緑の並木道

夜間も明るく安全に過ごすことができる
- ・子供が安全に遊べる
- ・夜も明るく
- ・夜間営業飲食店

多様なストリートスポーツが体験できる
- ・スポーツ体験
- ・スポーツ観戦
- ・新しい文化交流

食事や物販も含めたカルチャーに触れられる
- ・フードの出店
- ・軽食スペース
- ・ストリートスポーツ

望ましい活用のシーン／ユーザー体験

- ➢ 世界に誇れる緑に囲まれた場所でプレイを楽しめる
- ➢ 夜間も明るく安全に過ごすことができる
- ➢ 多様なストリートスポーツが体験できる
- ➢ 食事や物販も含めたカルチャーに触れられる

#ボルダリング #バスケ ＃夜間照明 ＃飲食 ＃物販 ＃喫煙場所 ＃安全 ＃歩行者との共存

B｜ふらっと立ち寄り「まちの顔」に出会える道＆滞留空間

参照：カルチャー＆チャレンジエリア

▼UX（ユーザーエクスペリエンス）の根拠：各種調査結果をふまえ検討（一部引用）

- ・利Q15：中央通り周辺への来訪頻度
  ➡毎日が最多25%
- ・利Q16：Q15の来訪目的
  ➡通勤通学が最多34%
- ・利Q2：はじまりのいちに立ち寄った理由
  ➡たまたまが24%

- ・市：中央通りへの想い
  ➡全国に魅力をアピールできるまちへ（4票）
- ・利Q12：中央通りにあったらよいと思うもの、やってみたいこと
  ➡「四日市には素敵な産業やお店がたくさんあるのでそれをアピールできるような出店セレクトをしてほしいです。」

- ・市：こんな場所が欲しい
  ➡休める憩いの場所（12票）
- ・利Q11：はじまりのいちの感想
  ➡「とてもオープンな感じでよかったです」
  ➡「散歩中に休憩できるスペースや子供が遊びやすいスペースがあると良いと思う」

- ・利Q11：はじまりのいちの感想
  ➡「木が綺麗で使いやすい。」
  ➡「周りが綺麗。」
- ・運：スケートボード関係
  ➡ゴミを捨てないよう、清走して帰らないよう周知を徹底している。雨が降ったあとは、プレイヤーは自主的に水たまりの掃き掃除をする

そぞろ歩きしながらふらっと入れるお店で楽しめる
- ・ふらっと立ち寄る
- ・たまたまの出会い
- ・日常的な利用

地域色ある品がセレクトされ「まちの顔」を体感できる
- ・全国にアピール
- ・四日市の顔
- ・魅力的なお店

道・広場・店舗の区別なく豊かな滞留体験を得られる
- ・オープンな空間
- ・散歩中に休憩
- ・子供がのびのび遊べる

いつもきれいな場が保たれることでマナーが伝播する
- ・樹木の剪定
- ・ごみの管理
- ・使った場所をきれいに

望ましい活用のシーン／ユーザー体験

- ➢ そぞろ歩きしながらふらっと入れるお店で楽しめる
- ➢ 地域色ある品がセレクトされ「まちの顔」を体感できる
- ➢ 道・広場・店舗の区別なく豊かな滞留体験を得られる
- ➢ いつもきれいな場が保たれることでマナーが伝播する

#そぞろ歩き ＃セレクトショップ ＃まちの顔 ＃シビックプライド ＃オープンカフェ ＃こどもの遊び場 ＃過ごす場を選べる自由度

C｜ゆっくり過ごすのも刺激的な体験もできるイベント＆交流空間

参照：イベントエリア

▼UX（ユーザーエクスペリエンス）の根拠：各種調査結果をふまえ検討（一部引用）

- ・利Q6：最も利用した場所
  ➡イベントエリアが最多35%
- ・利Q11：はじまりのいちの感想
  ➡「これまで四日市ではなかったイベントで毎年やってほしい。外で色々楽しめるのは良いと思う」

- ・出Q21：出店場所に必要と思われる要素
  ➡「雨よけ」「日よけ」「イベント広報」が10%
- ・出Q23：整備で欲しい施設
  ➡「天候に左右されない休憩できる場所、寒さ暑さの軽減対策」

- ・出Q24：人流を増やすためのアイデア
  ➡「人が滞留するスペース作り、大きなテントやテーブルで屋外飲食や休憩できる場所」
- ・運：出店者関連
  ➡「客に「席がないのか」と聞かれる」

- ・市：中央通りへの想い
  ➡全国に魅力をアピールできるまちへ（4票）
- ・出Q24：人流を増やすためのアイデア
  ➡「ここで何かやっていると周知・定着されること」

- ・利Q18：スケボーパークがあったことによる影響
  ➡「近隣にお住まいの来場者から、スケボーの騒音とボーダーのマナーの悪さに苦言を呈された。」

いつも新しいイベントがあり刺激に触れることができる
- ・話題性のあるイベント
- ・いつでもイベント開催

雨や日差しを気にせず時間を忘れて遊ぶことが出来る
- ・雨よけ日よけ
- ・様々な天候に対応

キッチンカーや店舗と滞留場所が近く長時間居られる
- ・キッチンカー
- ・滞留スペース

いつも誰かが居てまちの新しい側面を知ることができる
- ・周知と定着
- ・コミュニケーション

近隣に住んでも騒がしさを感じず快適な生活ができる
- ・騒音対策
- ・マナーの意識

望ましい活用のシーン／ユーザー体験

- ➢ いつも新しいイベントがあり刺激に触れることができる
- ➢ 雨や日差しを気にせず時間を忘れて遊ぶことが出来る
- ➢ キッチンカーや店舗と滞留場所が近く長時間居られる
- ➢ いつも誰かが居てまちの新しい側面を知ることができる
- ➢ 近隣に住んでも騒がしさを感じず快適な生活ができる

#コンサート #パフォーマンス＃野外シネマ＃ヨガ＃芸能人＃歌手＃ラーメン博覧会＃体験レッスン＃ワークショップ＃サーカス＃ドローン体験会

D｜港の文化を感じる心地よい生活空間

実験エリア対象外のため将来の期待の声を参照

▼UX（ユーザーエクスペリエンス）の根拠：各種調査結果をふまえ検討（一部引用）

- ・市：まちの望ましい状態
  ➡にぎやかで楽しいまち（31票）
- ・出Q14：お客様との会話で言われたことなど
  ➡「三滝通りよりも近鉄四日市駅側との違いについて不満を聞いた。JR四日市駅側の方は街灯も少なく社会実験のエリアにもなっていない。」

- ・市：こんな場所が欲しい
  ➡休める場所憩いの場所（12票）
  ➡自然を感じる通りへ（11票）
- ・出Q21：出店場所に必要と思われる要素
  ➡「クスノキなどの自然環境もよく、今後も出店したいと思います。」

- ・利Q4-2：誰と利用したか
  ➡こども含む家族が24%
- ・利Q11：「はじまりのいち」の感想を教えて下さい
  ➡「近くで遊べる場所があって助かった。」
  ➡「近場にこのような場所がないので新鮮でよかった」

- ・ユーザーによるSNS意見
  ➡四日市港のイベントなど他イベントとの連携が見えない

- ・利Q11：「はじまりのいち」の感想を教えて下さい
  ➡「ヨーロッパのクリスマーケットのようになるといいなと思います」

JR四日市駅周辺の活気からまちが変わる気配を感じられる
- ・JR四日市駅側にも賑わいを
- ・近鉄四日市駅側とは違う魅力

自然に囲まれ心地よい散歩や休憩が体験できる
- ・心地よいクスノキ空間
- ・自然を感じる

ニワミチ空間を生活空間の延長として体感できる
- ・近所の遊び場
- ・子育てしやすいまち

港を感じる体験や来訪者がある
- ・四日市港との連携
- ・観光の玄関口

舶来の文化に触れ生活の質向上を感じることができる
- ・マーケット
- ・舶来の文化

望ましい活用のシーン／ユーザー体験

- ➢ JR四日市駅周辺の活気からまちが変わる気配を感じられる
- ➢ 自然に囲まれ心地よい散歩や休憩が体験できる
- ➢ ニワミチ空間を生活空間の延長として体感できる
- ➢ 港を感じる体験や来訪者がある
- ➢ 舶来の文化に触れ生活の質向上を感じることができる

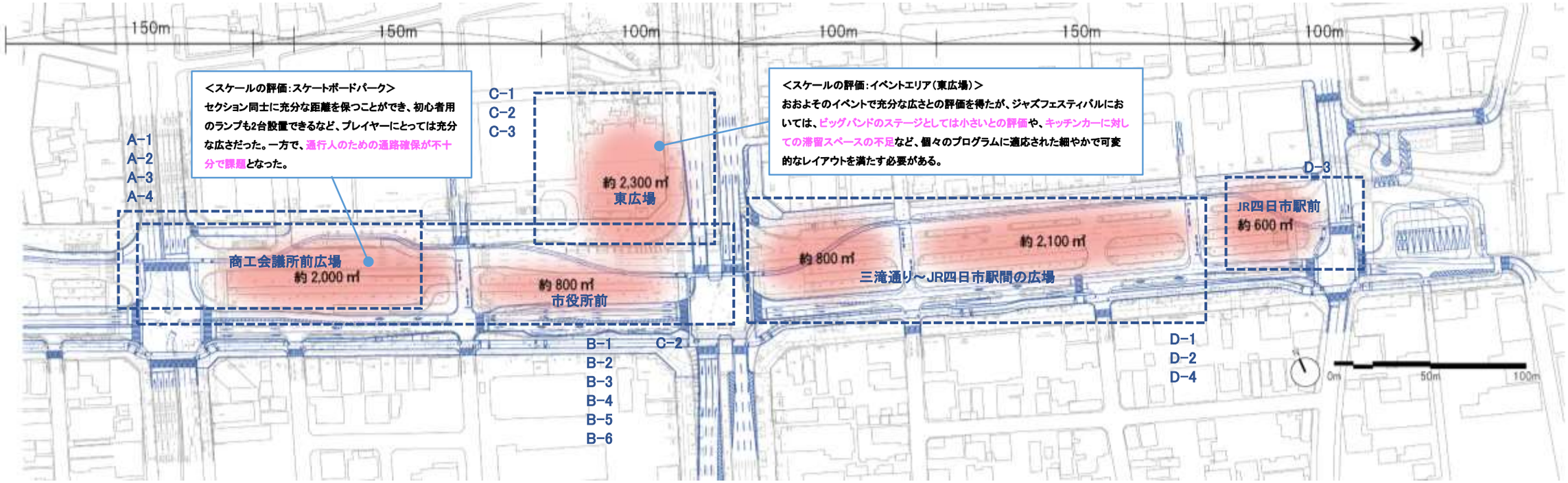
#駅周辺の再興 #緑に囲まれた散歩 ＃緑に囲まれた休憩＃生活空間の延長 ＃港の雰囲気 ＃港からの来訪者 #舶来の文化 #大学 #歩行者ネットワーク #アーバンセンター #リビングラボ

参考４．社会実験結果を踏まえた整備と運営に活かせる視点

中央通りの望ましい利活用のあり方｜場所ごとの価値

社会実験の結果を踏まえた中央通りの利活用の方向性を示す

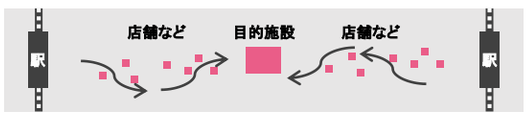
★各調査凡例　利用者アンケート:利、出店者アンケート:出、イベント主催者アンケート:イ、市民の意見収集:民、運営の気づき:運



A｜緑に囲まれ安心・安全なスポーツ＆カルチャー体験

整備に活かせる視点

1. 目的施設（スポーツ施設）は駅より遠くに➡図①
2. スポーツ施設には多様な種目の選択肢を
3. 散歩道とスポーツ施設は通路を明確にして安全の配慮を
4. 喫煙禁止の場合は別に喫煙場所を設ける配慮を

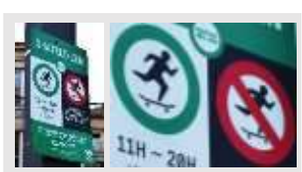


■図①:目的施設をめがけた歩行者の回遊性や消費活動などが期待できる

運営に活かせる視点

・プレイヤーを尊重し大人が干渉し過ぎず自治を育む
・分断を生まないように異文化への配慮と倫理観を啓発する
・まちなかへの波及を考慮した行動ルールとマナーの確立を ➡図②

■図②:行動ルールとマナー
まちなかとパークで個別に定めつつ、共通部分を設ける

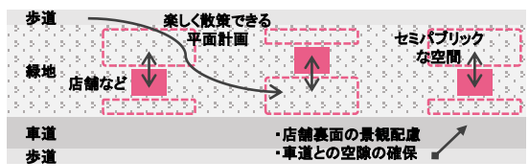


※事例:ボルドー市
まちなかの滑走を規定する看板の掲示
緑は許可時間帯、赤は禁止時間帯を示す

B｜ふらっと立ち寄り「まちの顔」に出会える道＆滞留空間

整備に活かせる視点

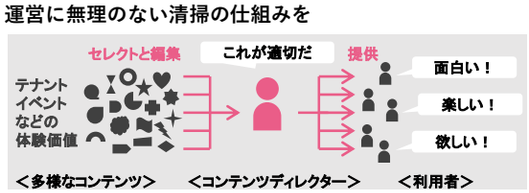
1. 店舗などの建物は歩道に背を向けない配慮を➡図⑤
2. 緑道内の施設群は美しさと景観への配慮を
3. 楽しく散策できる平面計画の工夫を➡図⑤
4. 店舗の前は眺望と滞留に配慮した余裕ある空間を➡図⑤
5. テナントの自由な活用にセミパブリックな空間を➡図⑤
6. 飲食店は特にナマモノが日差しを嫌うため日照の配慮を



■図⑤:店舗群の配置に動きを持たせて余白空間をうまく活かす

運営に活かせる視点

- ビジネス成立のため集客を念頭に置いたプログラム検討を
- セレクト能力に長けたコンテンツディレクターを　➡図⑥
- 運営に無理のない清掃の仕組みを

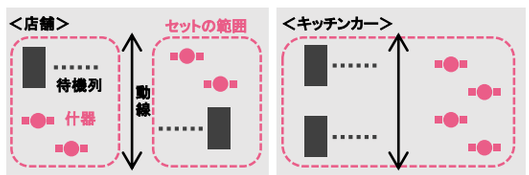


■図⑥:各方面からふさわしい体験をセレクト・編集し利用者へ提供する

C｜ゆっくりも刺激的な体験もできるイベント＆交流空間

整備に活かせる視点

1. 雨や日差しから利用者を守る（大屋根とは限らない）工夫
2. キッチンカーや店舗と滞留空間はセットで位置の検討を　➡図③
3. 雨後でも使える心地よい足元の仕上げを



■図③:待機列と動線を避け適度な距離に什器(イス&テーブル)を設置

運営に活かせる視点

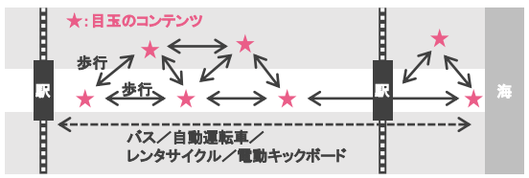
- 情報の発信と交換を促すコミュニケーターの配置を ➡図④
- 利用者の接点には多様な文化や国籍への配慮を
- イベント告知には世代別の手段と早めのアクションを
- 騒音などを想定した周辺住民との十分な対話と理解を

■図④:コミュニケーターは近くの来訪者や遠くの未訪問者への気配りを

D｜港の文化を感じる心地よい生活空間

整備に活かせる視点

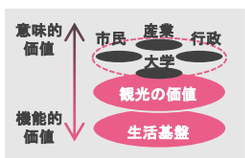
1. 将来の宅地側との関係を考慮したプランを
2. 観光の玄関口である港とのつながりを感じられる工夫を➡図⑦
3. 近鉄四日市駅・JR四日市駅・港湾エリアを繋ぎ回遊させる交通手段を➡図⑦
4. こどもが楽しみ親も安心して時間を忘れられる場がある



■図⑦:歩行者ネットワークと回遊性を上げる「目玉」の効果的な配置

運営に活かせる視点

- 生活と観光の共存を図るアーバンセンターの設置　➡図⑧
- 産官学民の協働でしかなし得ない価値の創出を　➡図⑧



■図⑧:産官学民による共創力を活用し、生活・観光・産業の共存を図る

https://hamarepo.com/story.php?story_id=7160
https://www.kamakurall.cc-aa.or.jp/

参考５．社会実験でのスマート関連実証実験の概要

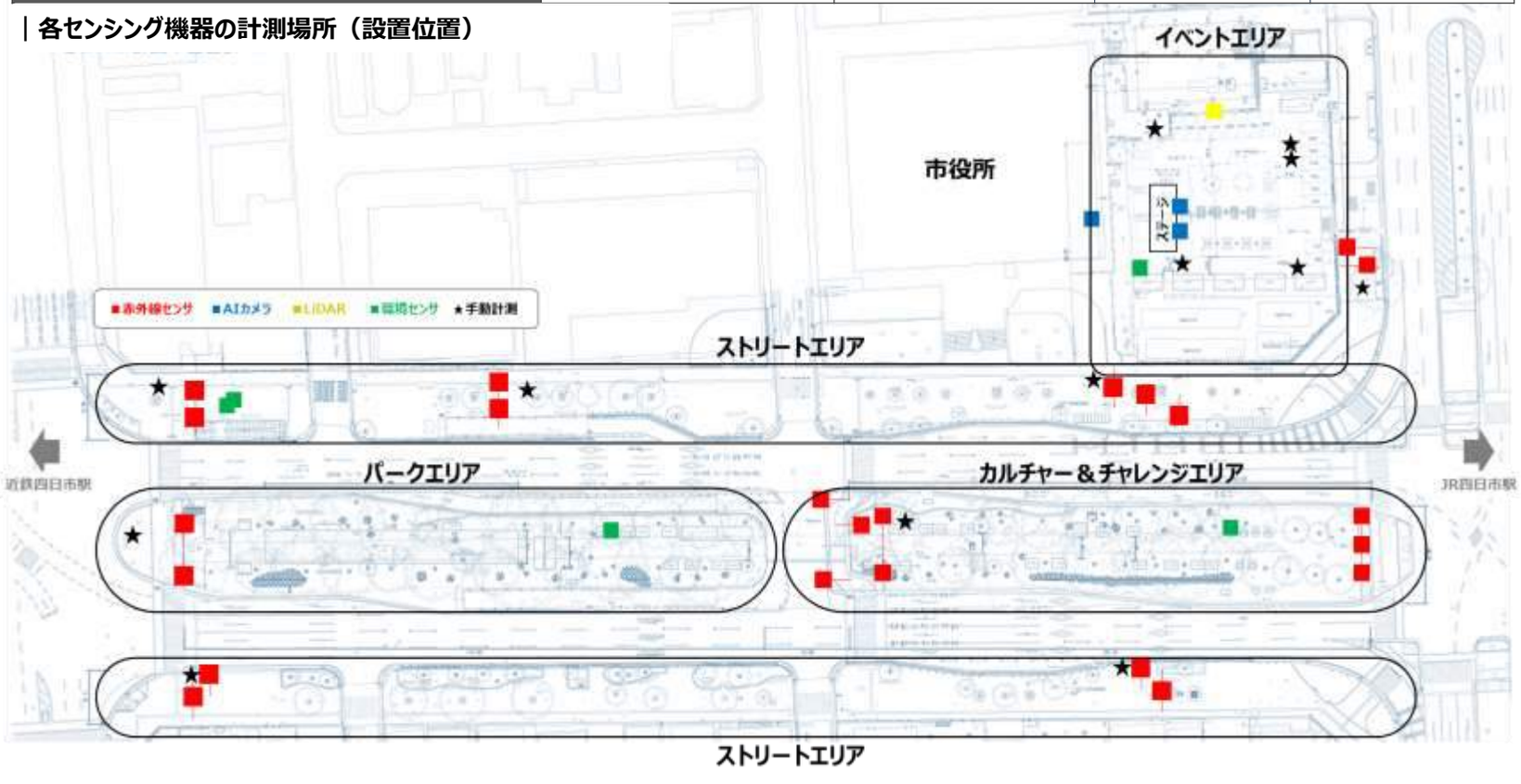
｜スマート関連施設の実証実験

・令和3年度、「四日市スマートリージョン・コア実行計画」の策定に向けた社会実験(データサーベイ2021)を行い、交通量自動計測確認を実施
・令和4年度、中央通りで行われた「賑わい創出社会実験 はじまりのいち」に合わせて、スマート系社会実証として、データサーベイの深度化と昨年度策定の実行計画の取り組みの実現に向けたサービス実証を実施(データサーベイ2022)
・データサーベイにおける分析結果は、社会実験の効果検証の他、**将来的に中央通りへ導入を予定するスマート・インフラの整備基本方針検討**に向け、**各計測機器のデータ取得内容や計測に関する考慮事項、評価の根拠データとして活用予定**

｜使用する計測機器と分析内容

計測内容			計測期間(全てR4年)	使用機器・システム	台数	連携先
エリア全体	1	歩行者流動	9/2～10/31	赤外線センサ	２８台	センサーズ＆ワークス
イベントエリア	2	全体の滞留(ゾーン別)	9/22～10/16	LiDAR (Light Detection and Ranging、Laser Imaging Detection and Ranging)	１台	マクニカ
		ステージ前の滞留	9/22～10/16	AIカメラ	１台（屋内）	CTY/NEC
	3	ステージ前の属性	9/22～10/16 (内、9/23～27は未取得)		２台（屋外）	
		公衆Wi-Fiの利用者属性	9/22～10/16	Wi-Fiシステム	１SSID	CTY
エリア別	4	環境 (気温・暑さ指数・体感温度)	9/22～10/16の内 10日間	通信モジュール付 WBGT計	５台 ・３台床置き・ ・２台街路灯設置	ムラタ計測器サービス
手動計測との比較（精度検証）			9/30,10/1,10/16	-	-	SRC

｜各センシング機器の計測場所（設置位置）



｜自動運転車両等の実証実験「まちなかモビリティ」

・「はじまりのいち」の開催と合わせ、自動運転車両や小型カート、パーソナルモビリティ（超小型電気自動車・電動アシスト自転車）による移動サービスの実証実験を実施

｜実験車両

自動運転車両（NAVYA ARMA）

小型カート

超小型電気自動車

｜実験時の走行ルートと乗降場位置

｜検証項目

①車両遠隔監視等
将来的な保安員の削減・無人走行を想定し、車内モニターに映し出された監視員とのコミュニケーションや車両の遠隔監視（走行位置・速度・車内外の映像）を実施。

②信号協調
将来的な自動運転率向上や安全でスムーズな走行を目指して、信号制御機を信号情報を送ることができる機器に交換し、車両が信号機の情報（信号の残秒数）を得られるようにする信号協調を実施。信号情報は保安員のタブレットで確認し、この情報を運転士へ伝え、信号交差点への進入・停車を判断した。

資料８

中央通り再編関係者調整会議　規約（案）

（名称）

第１条　本会は、「中央通り再編関係者調整会議」（以下「会議」という。）と称する。

（目的）

第２条　会議は、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「中央通り再編~~（仮称）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、市民および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行い、関係者間が連携し中央通り再編事業の推進を図ることを目的とする。

（所掌事務）

第３条　会議は、基本計画の策定や、駅前・道路空間のデザインや利活用等について、さまざまな立場や観点から意見交換を行うとともに、中央通り再編事業の円滑な推進に向け、関係者間で必要な情報の共有を行う。

（組織）

第４条　会議は、市長が委嘱する委員、関係者、オブザーバーをもって構成する。

２　委員は、都市計画等の分野に関する有識者および市民のうちから、市長が委嘱する。

３　委員の任期は、委嘱の日から令和７~~５~~年３月３１日までとする。

４　関係者において、やむを得ない事情により会議に出席できないときは、代理者を出席させることができるものとする。

（座長）

第５条　会議に座長を置き、有識者から選任する。

２　座長は会議の長を務め、事故等があるときは、あらかじめ座長が指名した委員がその職務を代理する。

３　必要に応じ、会議に構成員以外の者の出席を求めて意見を聞くことができる。

（部会・ワーキンググループ）

第６条　会議に、「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近鉄四日市駅バスターミナル検討部会を置く。

２　その他必要に応じて、専門的な調査・検討等を行う部会やワーキンググループを置くことができるものとする。

（会議の公開について）

第７条　会議は、原則公開とする。ただし、座長は、公開することにより公正かつ円滑な会議運営に著しい支障が生ずると認められるなど、特別な理由がある場合には、非公開とすることができる。

（事務局）

第８条　会議の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

２　事務局は、四日市市都市整備部 都市計画課、市街地整備課及び商工農水部商業労政課に置くものとする。