

1-1 基本計画策定の経緯と目的

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－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、国土強靱化、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、関係者等とともに基本計画の策定を進めました。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、多くの関係者と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- II . 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、新しい生活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。

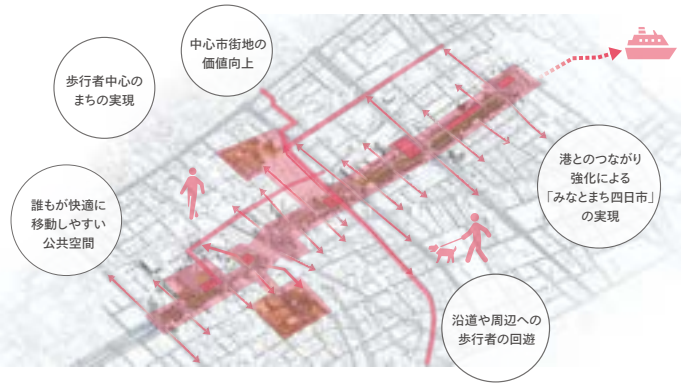
これらの目標を達成するために、基本計画では中央通りの整備方針やデザイン、交通結節点（バスターミナル）のデザイン等を定めています。中央通りではこれまで車中心であった空間を大きく再編し、ゆとりある歩行者空間を創出していきます。加えて、歩行者と自転車の安全な分離を図るため、連続的な自転車道を整備します。さらに、市民や来街者が「歩いて楽しく」感じるができるよう、クスノキ並木の緑の良好な景観などを活かした高質で魅力ある空間づくりを行っていきます。近鉄四日市駅周辺やJR四日市駅周辺においては、交通結節点として効率的で快適な交通機能の配置にあわせて、「より美しく、より快適な、もてなしの空間」を目指します。

このような高質で魅力ある空間づくりには、「デザイン」が重要となります。ここでいう「デザイン」とは、表層の色彩や仕上げのこのみを示すのではなく、施設等のモノの配置・大きさから形態、色彩、仕上げといったハード的な視点に加え、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。

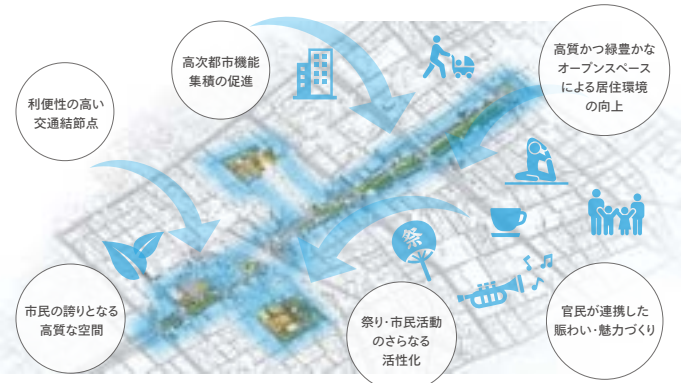
この基本計画は、今回再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70mの広大な空間全体を「デザイン」し、関係者が一丸となってまちづくりに取り組むための指針となるものです。

基本計画の4つの目標

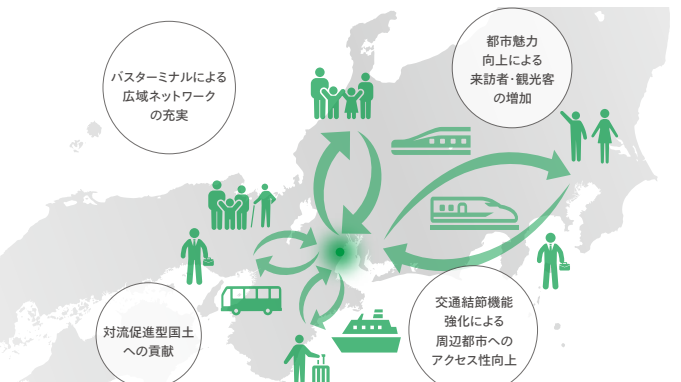
目標① まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



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



目標③ 広域連携強化による交流人口の増加



目標④ グリーンインフラの導入や防災機能の向上による、環境・防災先進都市の実現

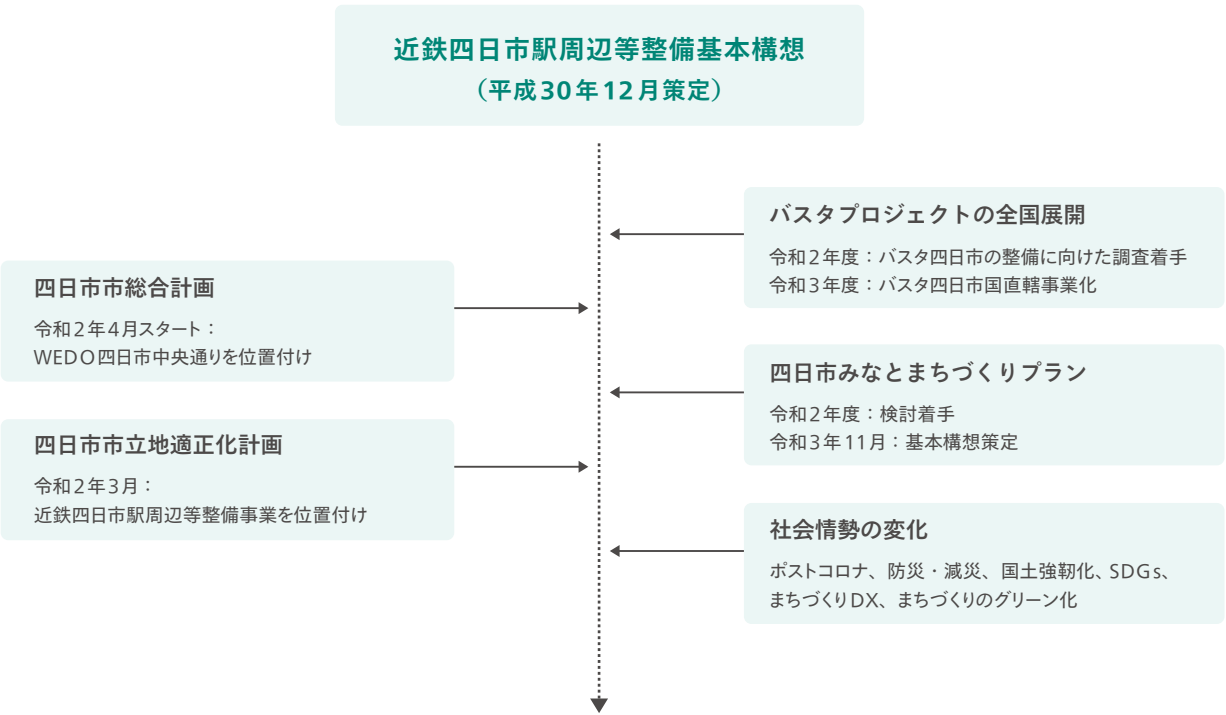


1-2 四日市中央通りの現状と課題

		近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺の現状	近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺の課題
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」	- 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 - 駅利用者以外はほとんどの人がふれあいモールを通して移動している - 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	※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た追記を緑字で示している - 駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、<u>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</u>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<u>バリアを減らす</u>ことが必要ではないか - 利用の低下したJR四日市駅の駅前広場を機能的で<u>美しい空間</u>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	- 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 - 高齢化社会においてはバリアフリーに配慮した<u>タクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する</u>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、<u>快適性を向上させる</u>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	- 駅前広場は、中央通りとの接続が複雑 - 駅前広場は、広い面積を有しているが、パーキングメーターなどの交通機能が有効活用されていない - 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」		- 中央通りはクスノキ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 - 広い中央通りを<u>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</u> - クスノキの並木空間を<u>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</u> - 四日市に訪れた人が<u>美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか</u>
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」		- 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 - ポストコロナ社会に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 - 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の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

1-3 基本計画の位置付け

- 基本計画では、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
- 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



「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 －

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、各事業において、施設配置や規模等のレイアウトの考え方から、形態・素材・色彩・仕上げ等の意匠に至るまでのトータルデザインが重要となります。

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

3つのデザイン方針

3つの視点

※右図参照

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画

		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
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 [2章・I] 参照	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
	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 [2章・II] 参照	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		
	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 [2章・III] 参照	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

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

利活用戦略

※デザインWG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：

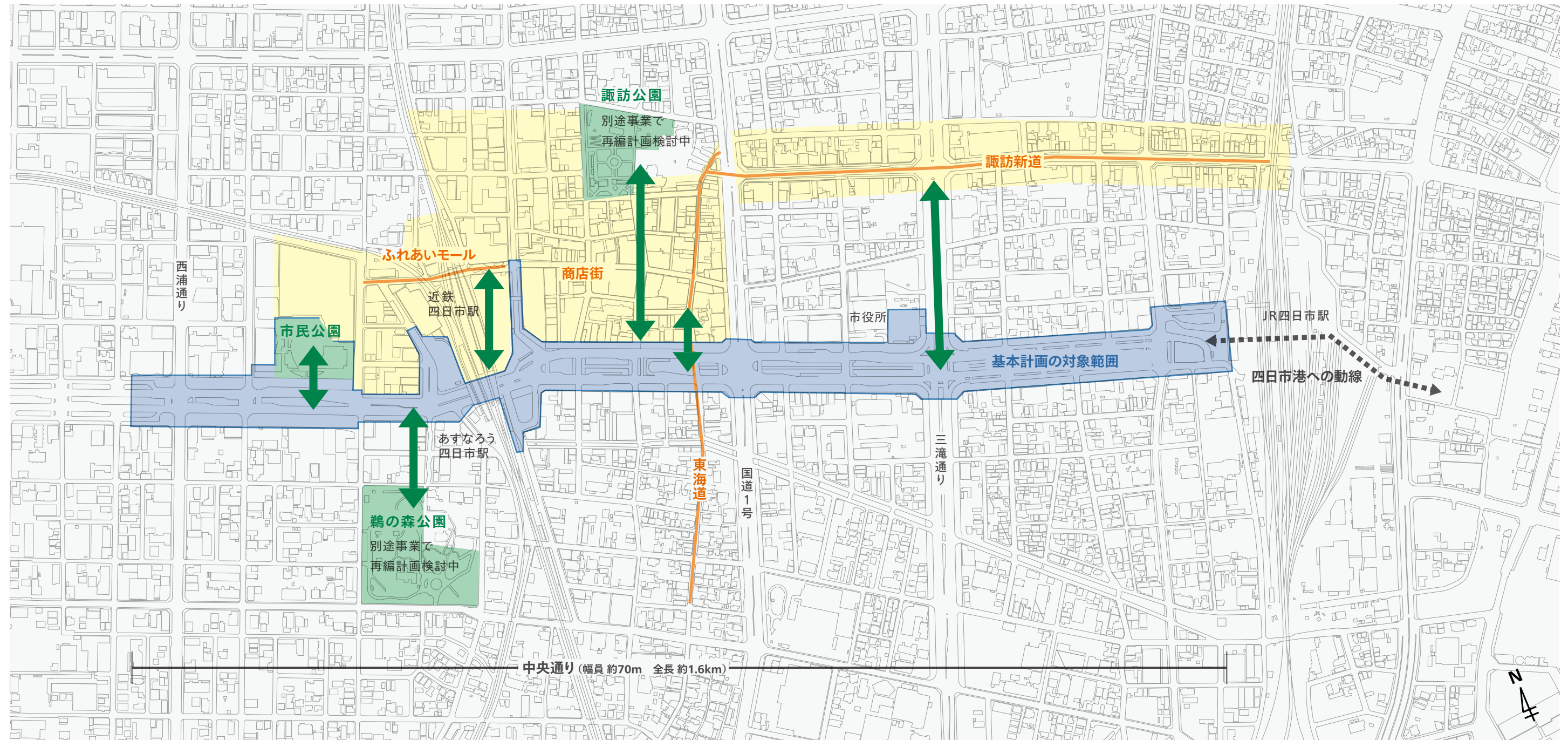
- 個別施設の形態・色彩・素材・仕上げの考え方
- 中央通り主要施設のデザインルール

※ 官民連携により整備を行う主要施設も含む

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

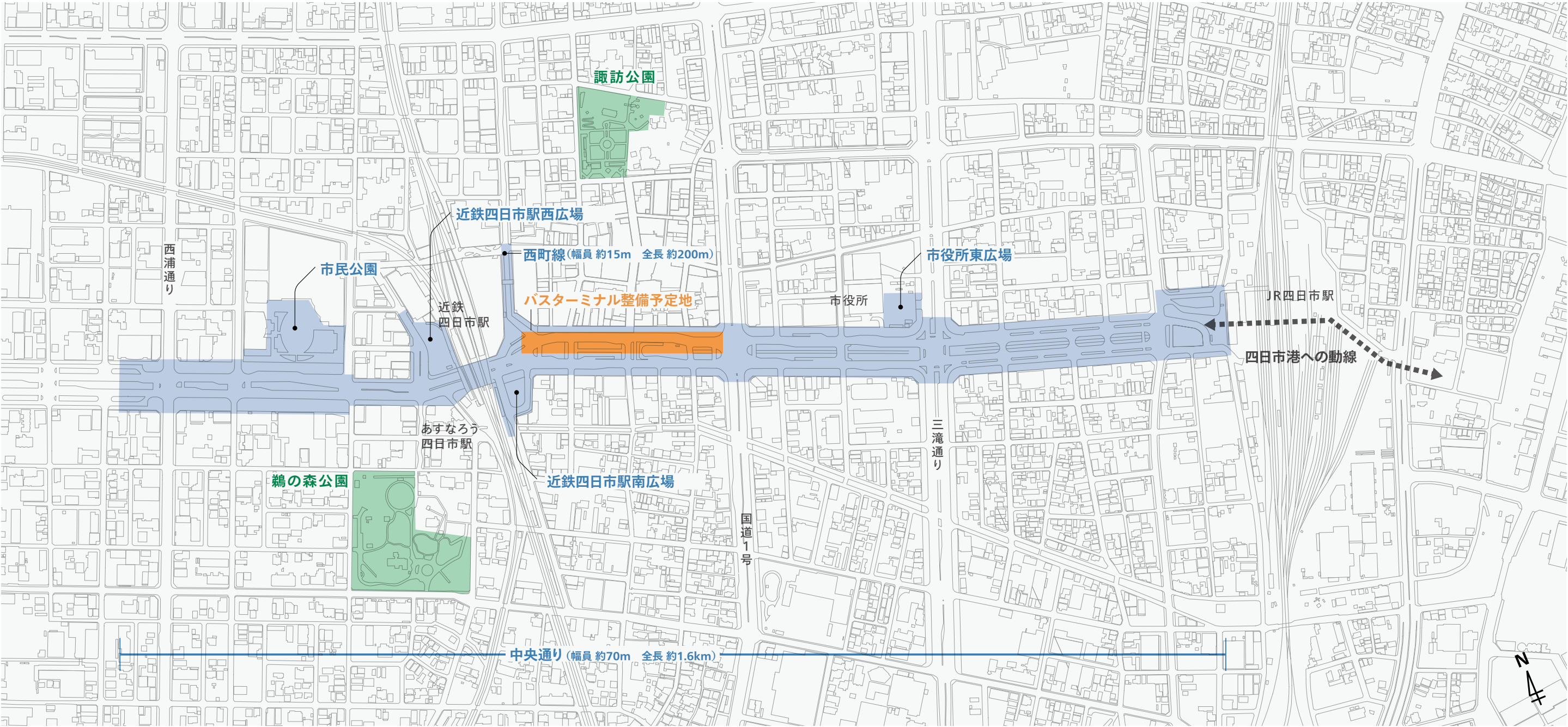
1-4 基本計画の対象範囲



- 基本計画の対象範囲
- 連携を図る主要な公園
- 商業系が中心の土地利用
- 連携を図る主要な路線、旧街道等
- 連携のイメージ

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



青字 基本計画対象事業

緑字 関連事業

道路事業者としての事業範囲 (案)

都市事業者としての事業範囲 (案)

※表示内容以外に、道路事業者による補償物件あり
※バスターミナル整備予定地の外縁部の扱いについては、別途協議

1-6 基本計画のコンセプト

“ニワミチよっかいち” —山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り—

中央通りは、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。

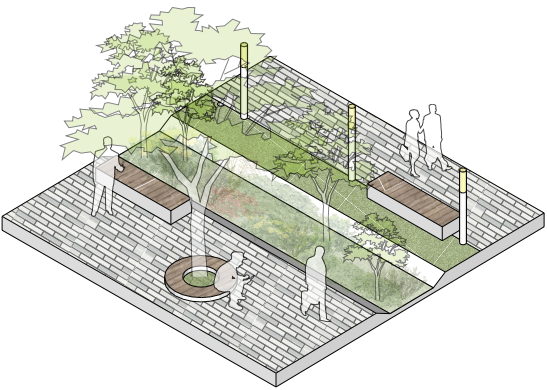
中央通りでは、歴史の中で育まれてきたクスノキ並木の豊かな緑を活かし、自然との関わりの中で質の高い暮らしを実現する「グリーンインフラ」となる“ニワ”に、近年道路空間再編の主流になりつつある、歩行者を中心として交通だけでなく滞留や活動の場といった機能も取り入れた「ウォーカブル」な“ミチ”を掛け合わせた、“ニワミチ”をコンセプトとしました。

“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つきつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に会い、歩きたくするような“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するような空間づくりを目指します。

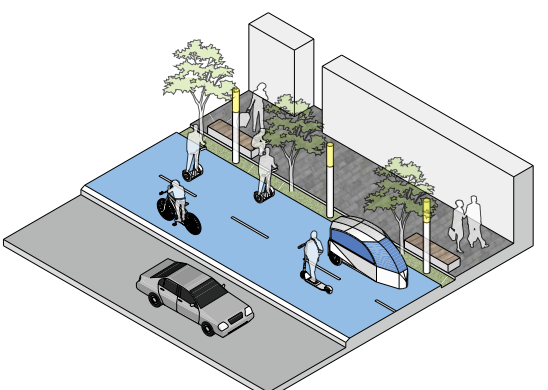
“ニワミチ”の実現は、都市の発展の過程で公害を経験してきた四日市市が、環境先進都市として今まで以上に環境に配慮し、人々に楽しまれ、選ばれ、住みたくなるまちになる「リーディングプロジェクト」となるものです。



“ニワ”

緑・滞在・交流
(グリーンインフラ)

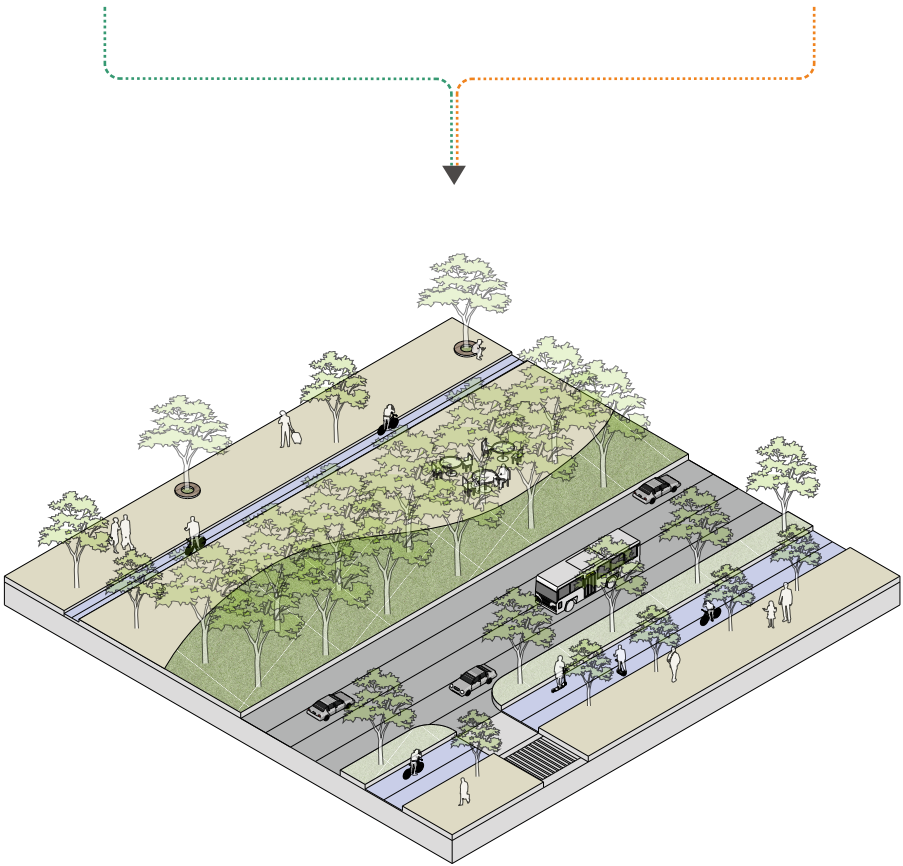
緑とひとの豊かな関係の中で
気兼ねなく時を過ごせる



“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

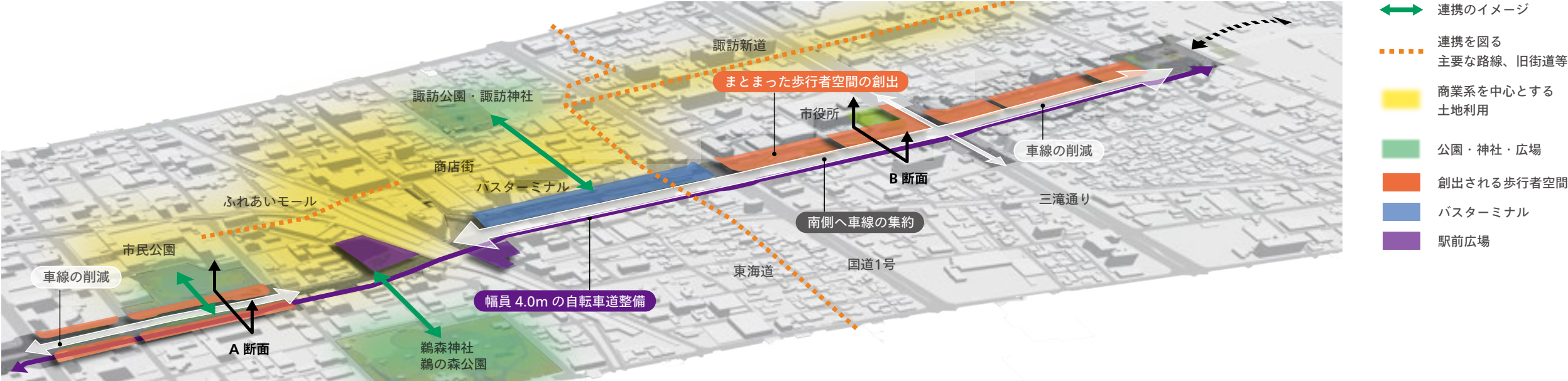
多様な活動が展開され、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心のミチ
緑とひとの豊かな関係をともに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ
(ウォーカブル×グリーンインフラ)

1-7 中央通りの整備方針

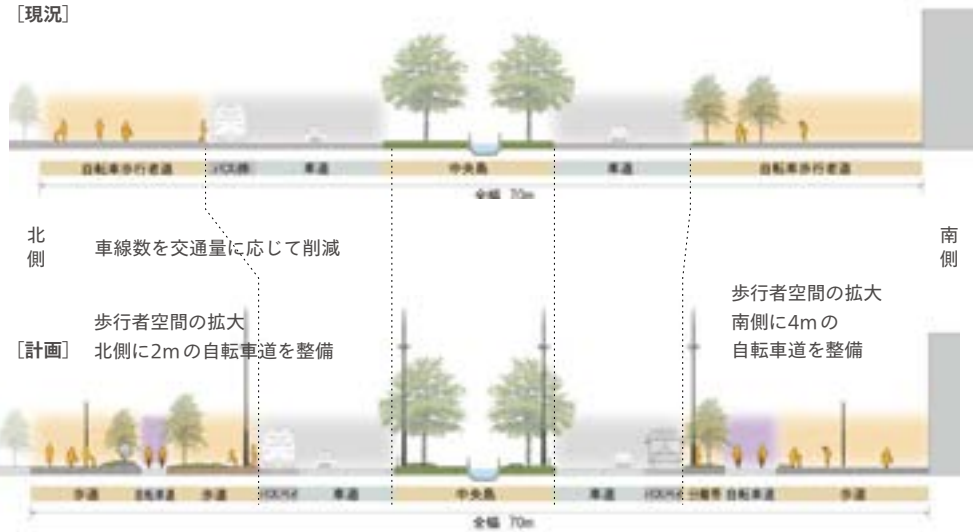
1-7-1. 中央通りの空間構成

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

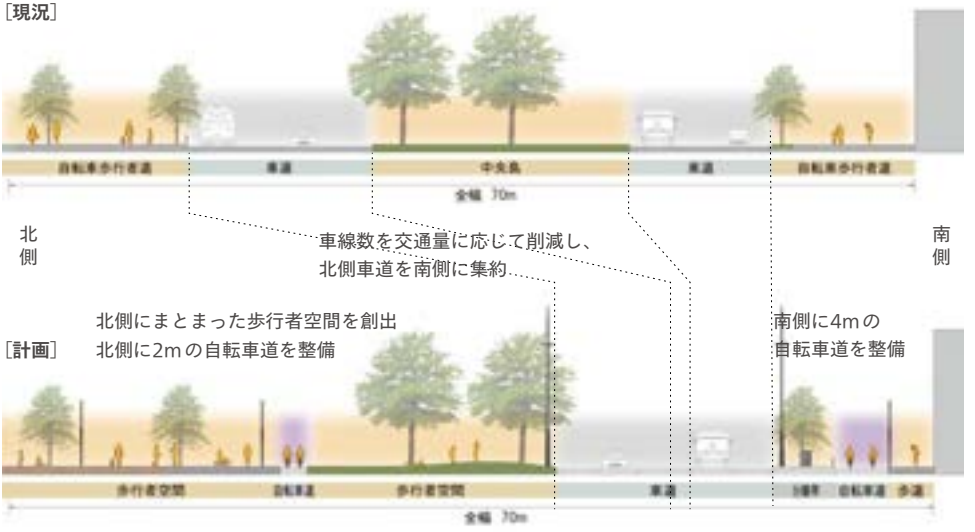
視点3	中央通りを活用した空間の魅力向上 「空間の魅力向上」	- 全線を通して、歩行者空間を最大化することで、歩きたくなる空間の素地をつくる - クスノキ並木を活かした緑豊かで高質なデザインとすることで、まち全体の都市景観形成の軸として空間の魅力向上を図る
視点4	社会情勢の変化への対応 「スマート化、レジリエンスの向上」	- 南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員として、中央通り全線で4.0mを確保する - 災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保する



西浦通り～市民公園東区間の道路断面 (A断面)



国道1号～JR四日市駅区間の道路断面 (B断面)



1-7-II. 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、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