

2-2 エリアごとのデザイン方針

グリーンインフラの整備

[2章-2-VI]

- 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

交通施設配置

[2章-2-V]

- バス・タクシー乗降/待機
- 路線バス停
- 一般車乗降場
- 駐車場
- 荷捌き施設
- 駐輪施設

歩行者中心の空間形成

[2章-2-IV]

- 車道の空間形成
 - 一車線数・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

歩行者動線・各種車両動線の設定

[2章-2-III]

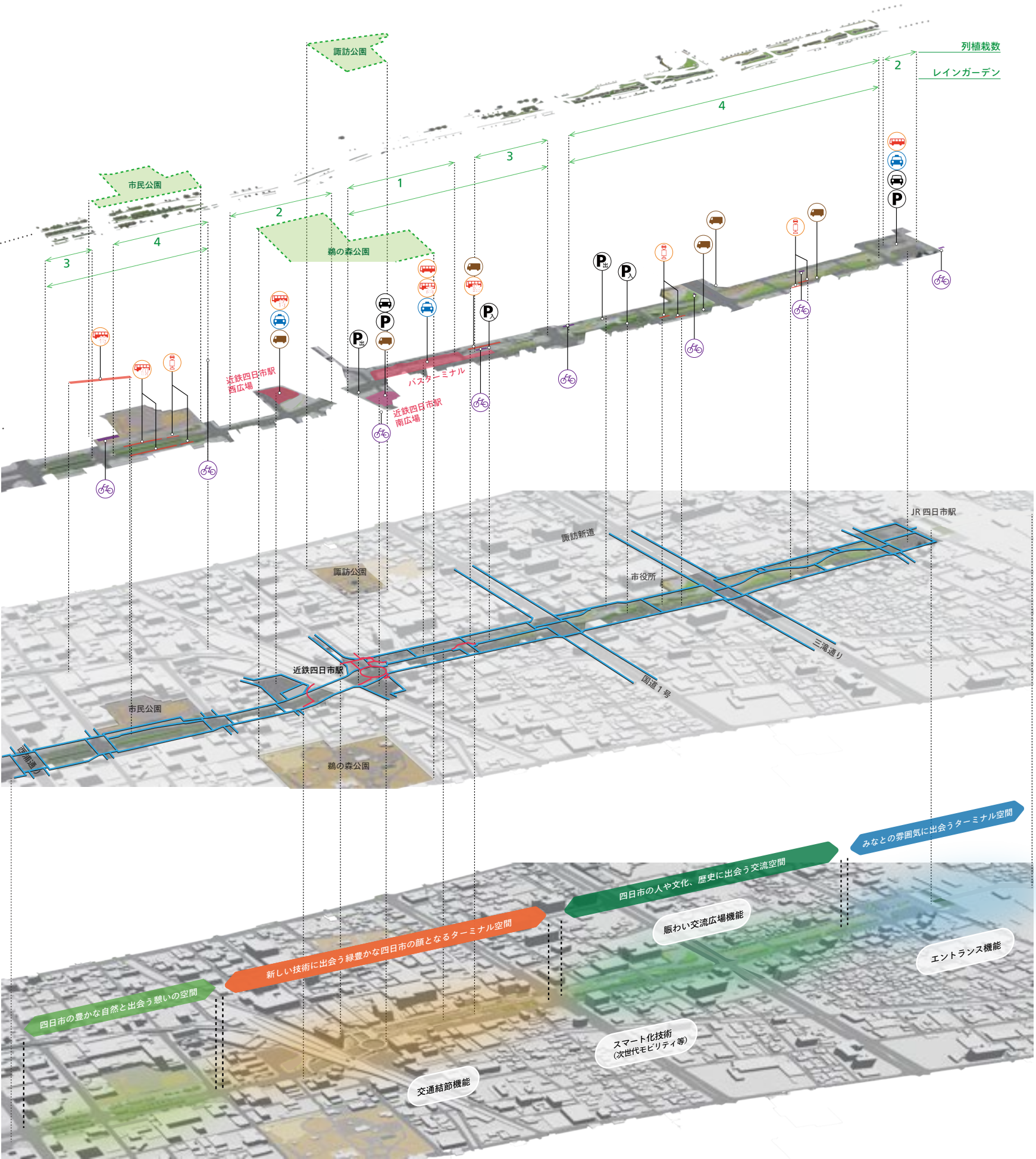
- 歩行者動線
- 自転車動線
- バス・タクシー動線
- 一般車・荷捌き車動線

導入機能

[2章-2-II]

中央通りの空間テーマ

[2章-2-I]



※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

2-2-1. 中央通りの空間テーマ



空間テーマ

交通⇄まち ゲートエリア

四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

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



鈴鹿山脈の自然や茶畑

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

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市の顔となるターミナル空間



ターミナル空間の事例（岐阜市, 日本）

緑⇄生活 ガーデンエリア

四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間

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



多様な利用ができる空間の事例（豊田市, 日本）

駅・まち⇄みなと ハーパーエリア

みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

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



港へのエントランス空間の事例（延岡市, 日本）

延岡駅前複合施設エントランスより引用
<https://encross-nobeoka.jp/>

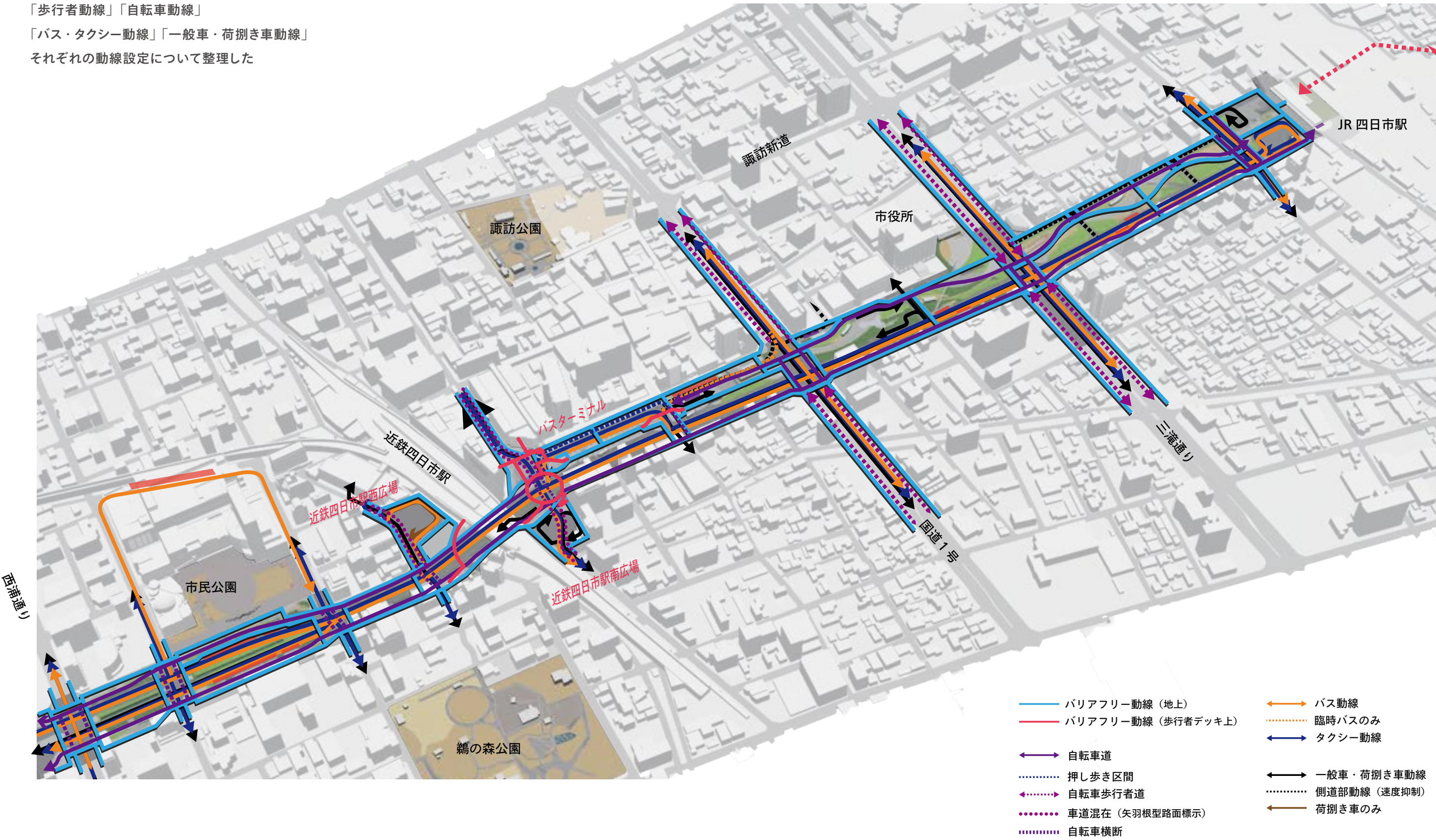
※樹木の本数は正確ではなく、配置イメージを模式的に表現している ※緑地の形状は、今後ランドスケープの検討により変更の可能性あり

2-2-II. 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の待合滞留機能 - 四日市市の顔・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プ中心のイベント広場 - アーバンスポーツや、ボルダリングを楽しめる広場 - 都市で働き暮らす人のランチ利用可能な広場 - 子供の遊び場・教育の場としても使うことができ、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 - 交通便利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） 延岡駅前複合施設エントランスより引用 https://encross-nobeokajp/
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	 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）	
	[エリア共通機能] - 次世代モビリティ機能（導入可能な空間の確保） - スマートシティ機能（センシング機能・5G等の情報基盤施設）		- 先進技術を取り入れた多様な機能（グリーンインフラ、環境先進技術、防災機能等） - ポストコロナで求められるオープンでゆとりある休息・滞留機能	

2-2-III. 歩行者動線・各種車両動線の設定

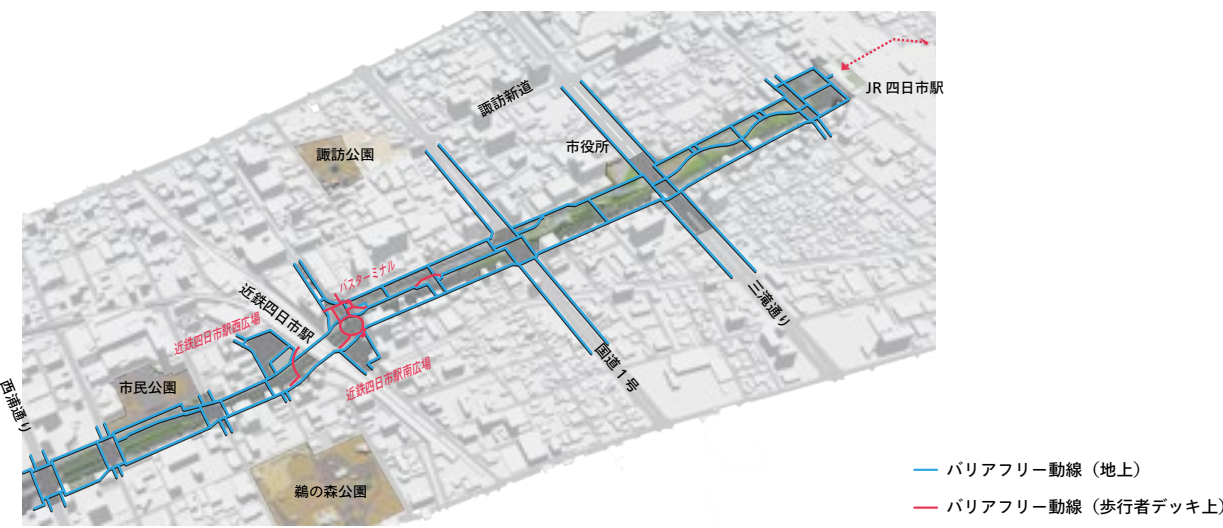
「歩行者動線」「自転車動線」
「バス・タクシー動線」「一般車・荷捌き車動線」
それぞれの動線設定について整理した



※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

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



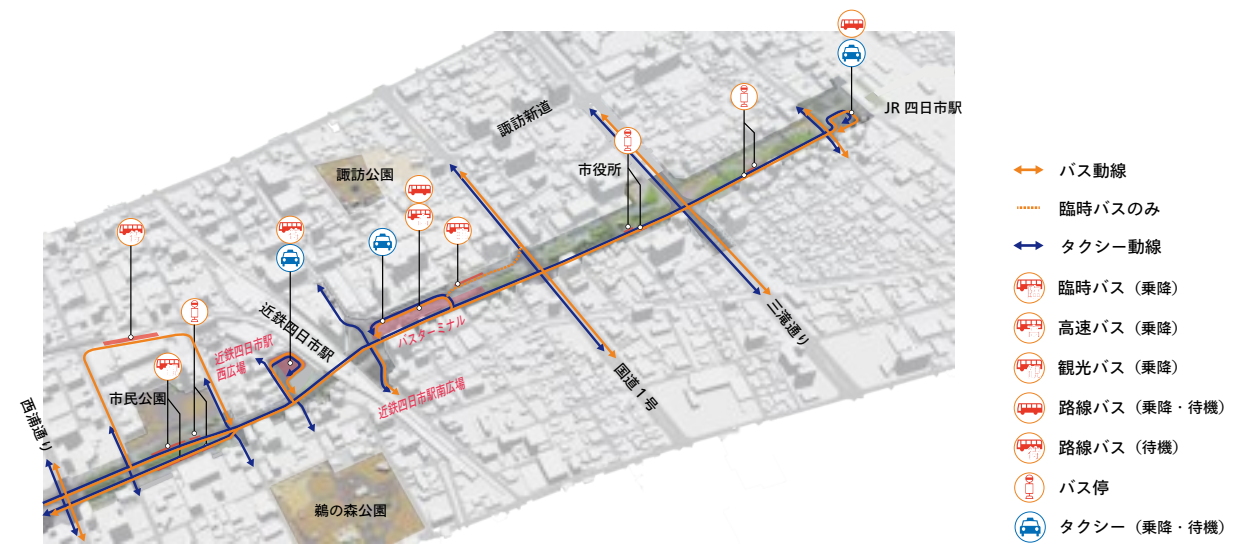
自転車動線

- 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
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



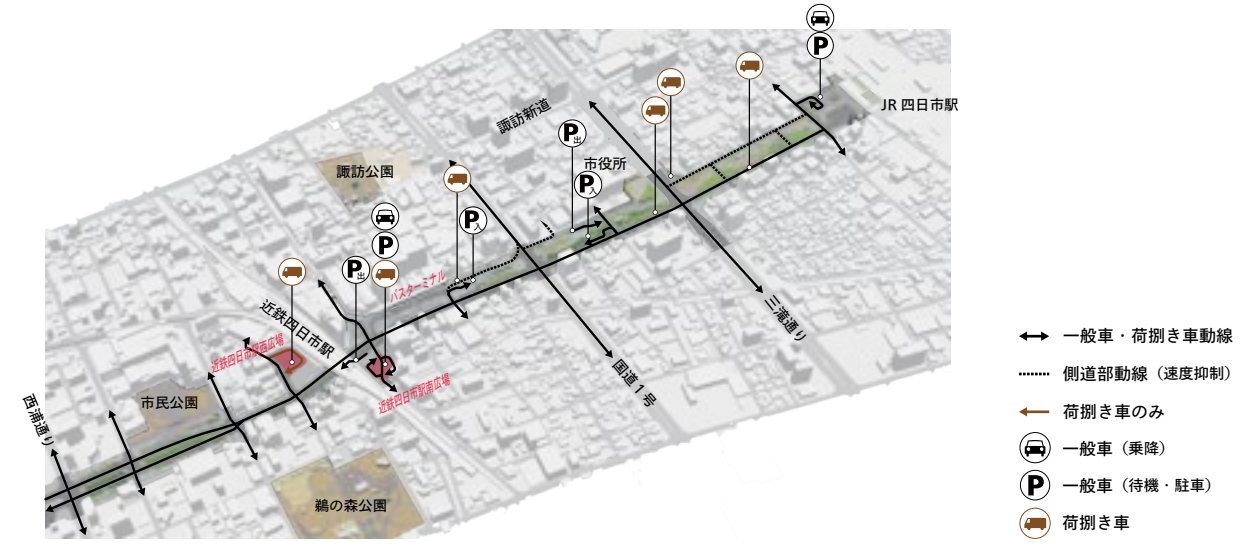
バス・タクシー動線

- 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、特定車両進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 四日市駅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・荷捌き車動線

- 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

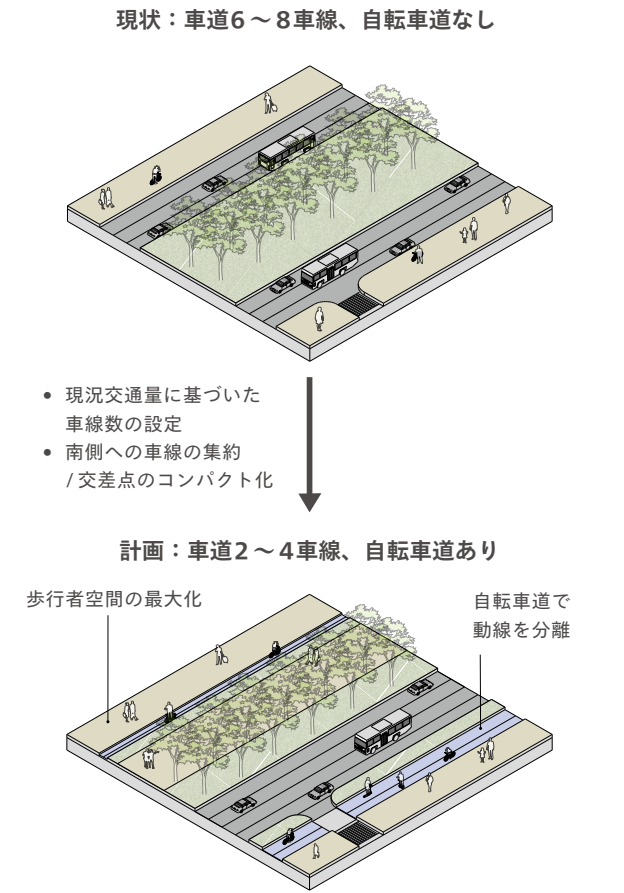


※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

2-2-IV.

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

- 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 Intersection *2 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

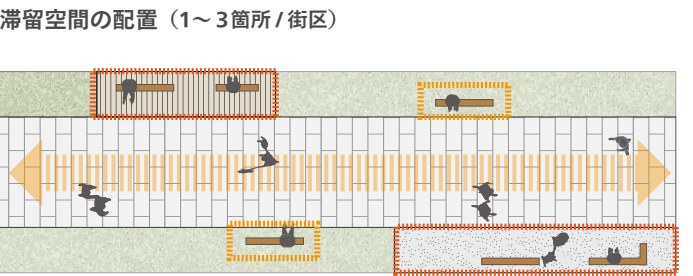
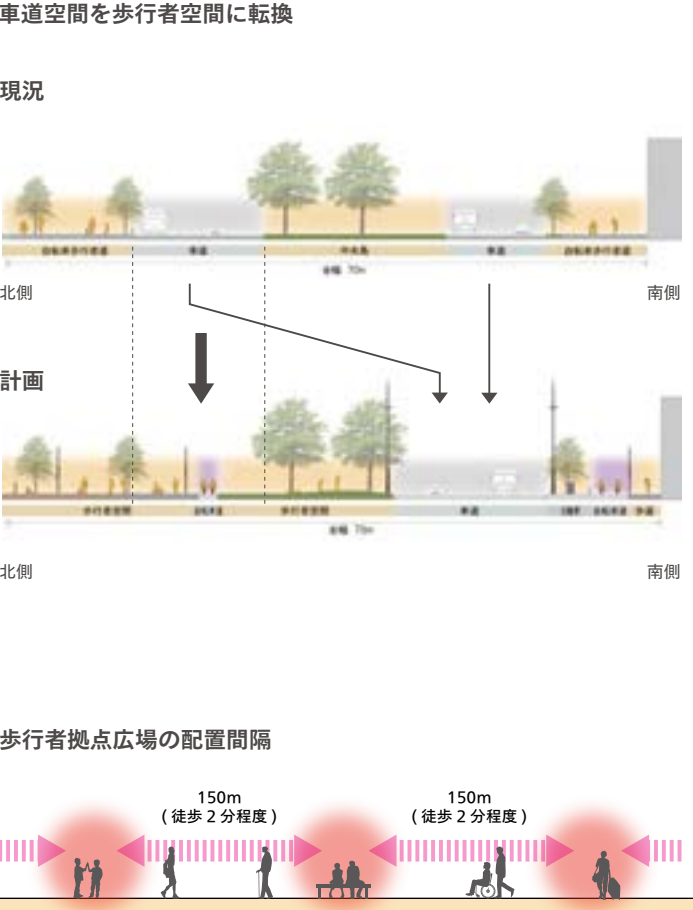
*1 “トランジットモール（フルモール）”とは、一般車両の通行を排除し、バスや路面電車等の公共交通機関だけが通行できるようにした歩行者専用の空間
“トランジットモール（セミモール）”とは、一般車の通行は抑制しつつ、歩行者専用通路と自動車通行路を分けることで、歩行者・公共交通・一般車の共存を図った道路空間

*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

- 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 | 安全に歩くことができるゆとりあ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箇所 / 街区程度の密度で座ることができる場所を整備
— 信号待ち・バス / タクシー待ちの時に座りやすい場所にベンチを配置

- B-3 | 沿道施設と連携し、歴史を踏まえた配置
- 東海道の市の賑わいを演出する：東海道歩行者広場
— 東海道と中央通りが交差する位置に、「市」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



広場の利活用を支えるインフラ



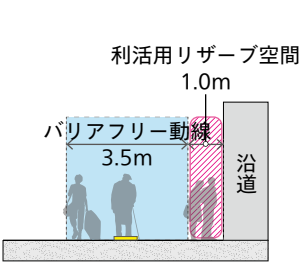
上：利活用のための電源の事例（豊田市, 日本）
下：電源を利用した広場でのイベントの事例（豊田市, 日本）

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

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の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

動線空間

B-7 | 安全・安心に歩ける道（歩行者優先型の整備）

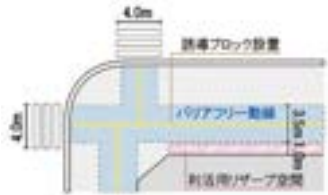
- 十分な幅員の連続的なバリアフリー動線
 - 歩行者動線部は、幅員3.5mの十分な幅員を確保し、ゆとりをもって歩くことができる空間
 - バリアフリー動線部には誘導ブロックを配置
 - 歩きやすさに配慮した舗装材を選定
- 乗り継ぎや移動がしやすいバリアフリー動線
 - 鉄道駅とバスターミナル、まちを結び、バリアフリー対応の歩行者用デッキを整備
 - バリアフリー対応の縦動線については、エレベーターを整備し、歩行者動線を強化する箇所についてはエスカレーターを整備
- 夜も安全・安心に歩けるミチ
 - 適度に明るく、安心して歩くことができる歩行者用照明を整備
- スムーズ横断歩道の導入
 - 歩行者優先の歩きやすい空間とするため、側道や街区間の横断箇所においてはスムーズ横断歩道を整備

B-8 | 統一感のなかに変化を感じ、歩いて楽しい動線空間：“通りのニワ”

- 緑と車道照明により統一感を演出
 - クスノキ並木と車道照明により緑と光の軸を形成し、統一感を演出
- 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



スムーズ横断歩道の事例（神戸市, 日本）

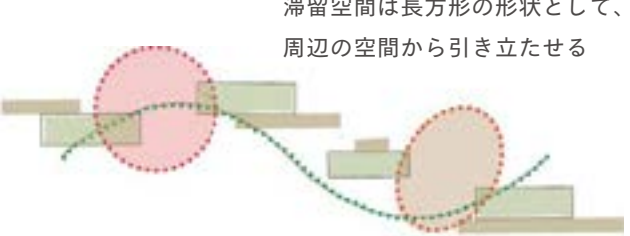
歩道部とフラットで歩きやすく、自動車への注意喚起にもなる構造



緑と車道照明による統一感の演出



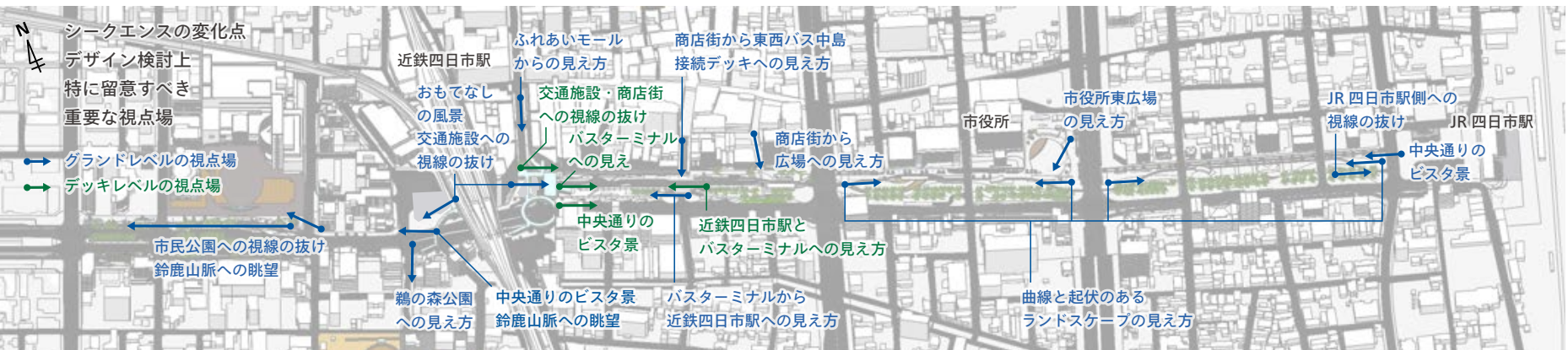
回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ



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）

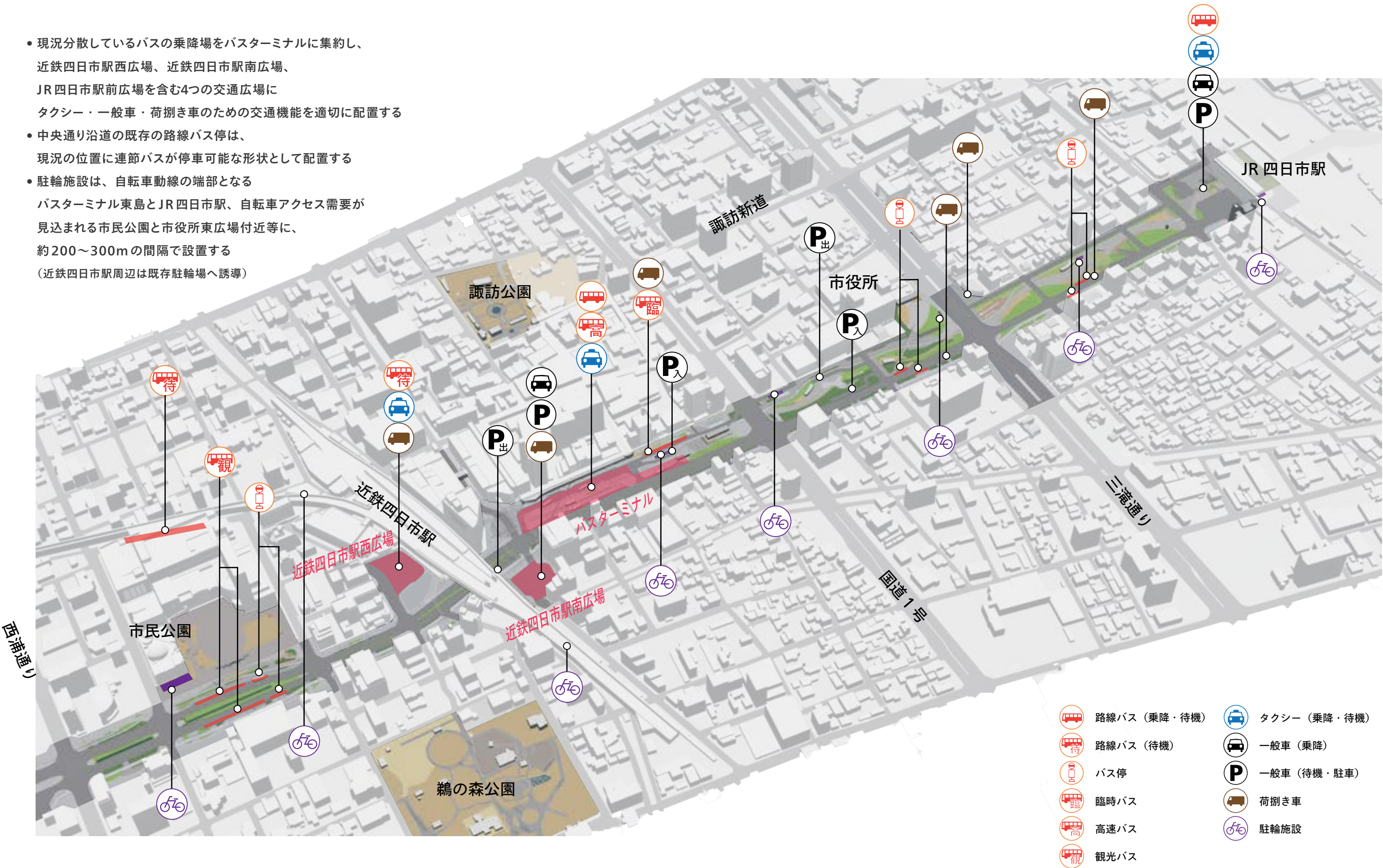
シークエンス景観と呼ばれる、「移動しながら連続的に眺める景観」の変化点に留意したアイレベルのデザインとする

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



2-2-V. 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、
現況の位置に連節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)

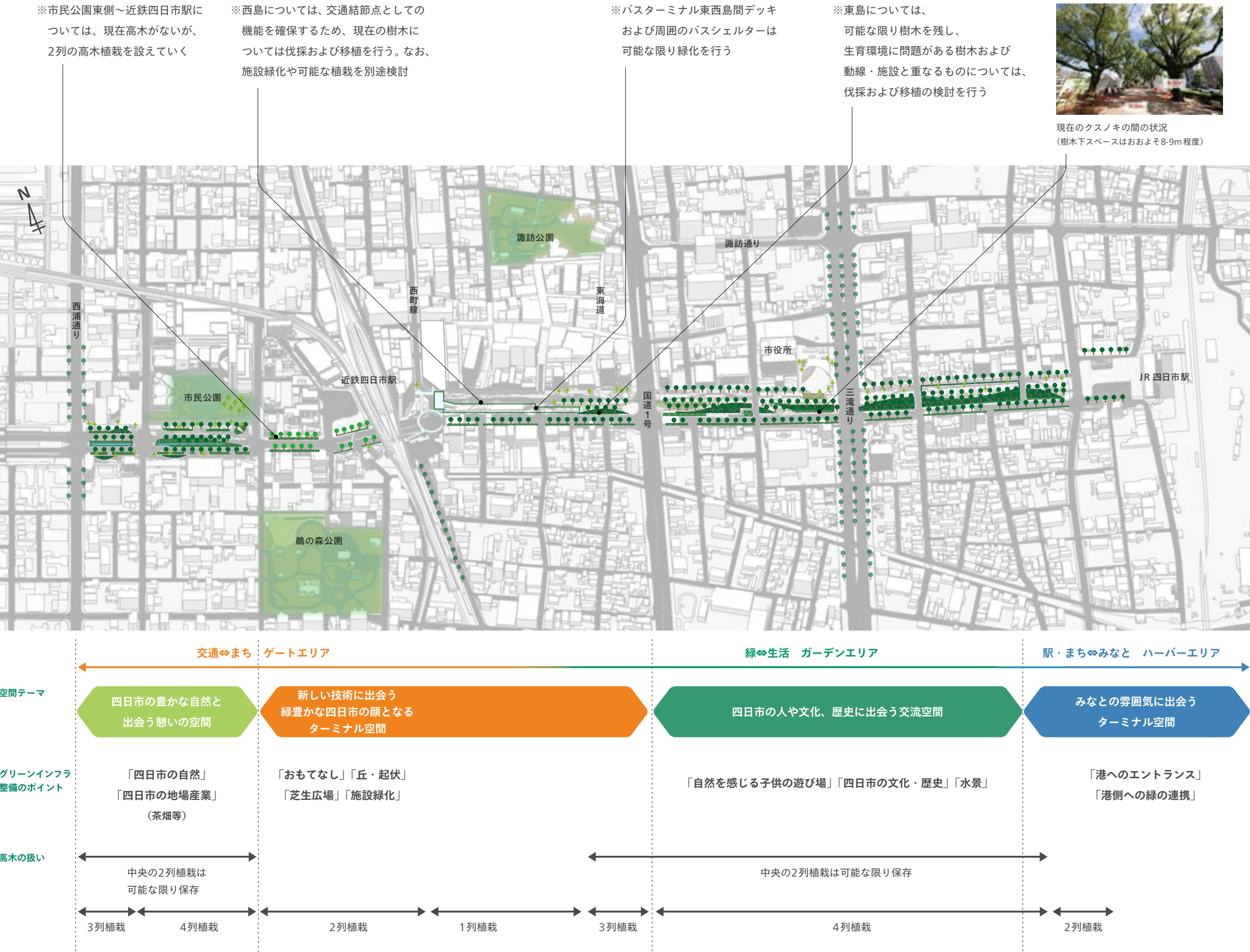


※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

2-2-VI.
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右に示す

「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）



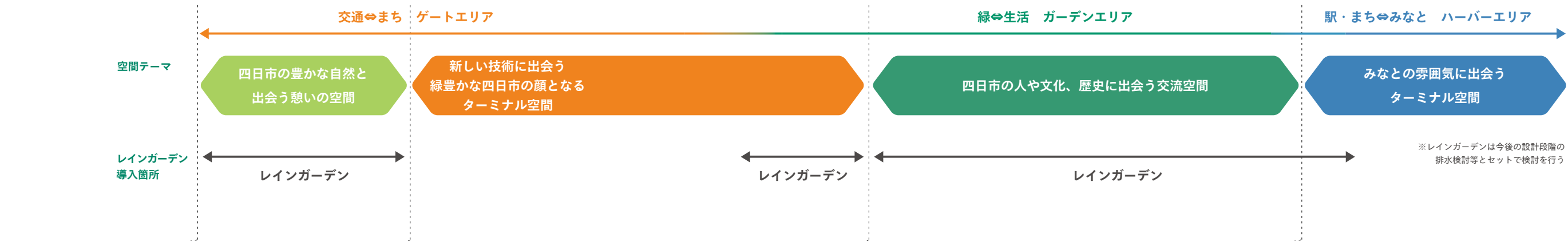
※樹木の本数は正確ではなく、配置イメージを模式的に表現している

※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

※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、自然を感じる人の居場所（＝「座り場」）形成のために寄与するベンチ等休憩施設とセットでランダムに配置

- 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



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）



バスシェルの緑化のイメージ



四日市の自然—御池沼沢植物群落



壁面緑化の事例



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）



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）

※樹木の本数は正確ではなく、配置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