

# 「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—



## 「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—

## 目次

<b>1章 はじめに</b>	05	<b>3章 交通結節点のデザイン</b> （バスターミナルの整備に係る事項）	97
1-1 基本計画策定の経緯と目的	06	3-1 基本目標	98
1-1-I 基本計画策定の経緯	06	3-2 施設配置方針	100
1-1-II 基本計画の目的	08	3-3 必要機能	102
1-2 四日市中央通りの現状と課題	10	3-4 動線計画	110
1-3 基本計画の位置付け	12	3-5 機能配置「施設最大案」	112
1-4 基本計画の対象範囲	14	3-6 施設デザインの考え方	114
1-5 基本計画の事業区分	16		
1-6 基本計画のコンセプト	18	<b>4章 将来イメージ</b>	117
1-7 中央通りの整備方針	20		
1-7-I 中央通りの空間構成	20	<b>5章 今後の進め方</b>	131
1-7-II エリア区分	22	5-1 利活用、維持管理・運営の考え方	132
		5-1-I 基本的な考え方	132
<b>2章 中央通りのデザイン</b>	25	5-1-II 管理運営のイメージ	133
2-1 共通のデザイン方針	26	5-1-III 進め方について	134
2-1-I 空間の使い方	28	5-2 事業スケジュール	136
2-1-II 空間の要素と配置	30		
2-1-III 空間の質	32	<b>参考資料</b>	139
2-2 エリアごとのデザイン方針	34	1 検討体制	140
2-2-I 中央通りの空間テーマ	36	2 検討経緯	142
2-2-II 導入機能	38	3 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	146
2-2-III 歩行者動線・各種車両動線の設定	40	4 社会実験結果を踏まえた整備と運営に活かせる視点	150
2-2-IV 歩行者中心の空間形成	44	5 社会実験でのスマート関連実証実験の概要	152
2-2-V 交通施設配置	48		
2-2-VI グリーンインフラの整備	50		
2-2-VII 景観づくりの考え方	54		
2-3 個別施設のデザイン方針	64		
2-3-I 各オープンスペースにおける利活用の考え方	64		
2-3-II 災害時の使われ方	68		
2-3-III 個別施設のレイアウト	78		
2-3-IV 個別施設の設えの考え方	90		



# 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。

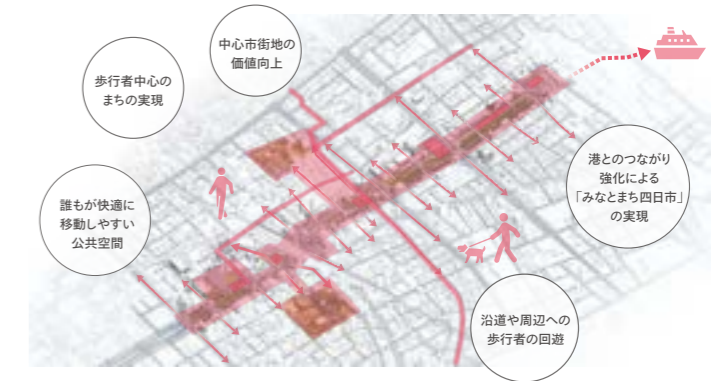
これらの目標を達成するために、基本計画では中央通りの整備方針やデザイン、交通結節点（バスターミナル）のデザイン等を定めています。中央通りではこれまで車中心であった空間を大きく再編し、ゆとりある歩行者空間を創出していきます。加えて、歩行者と自転車の安全な分離を図るため、連続的な自転車道を整備します。さらに、市民や来街者が「歩いて楽しく」感じることができるよう、クスノキ並木の緑の良好な景観などを活かした高質で魅力ある空間づくりを行っていきます。近鉄四日市駅周辺やJR四日市駅周辺においては、交通結節点として効率的で快適な交通機能の配置にあわせて、「より美しく、より快適な、もてなしの空間」を目指します。

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

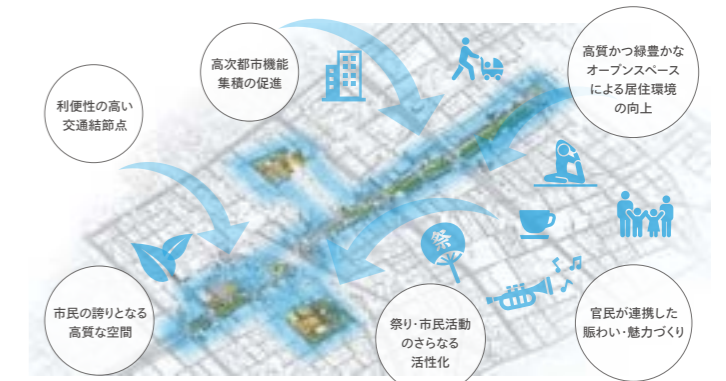
この基本計画は、今回再編を行う中央通り全長約1.6km、幅員70mの広大な空間全体を「デザイン」し、関係者が一丸となってまちづくりに取り組むための指針となるものです。

## 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

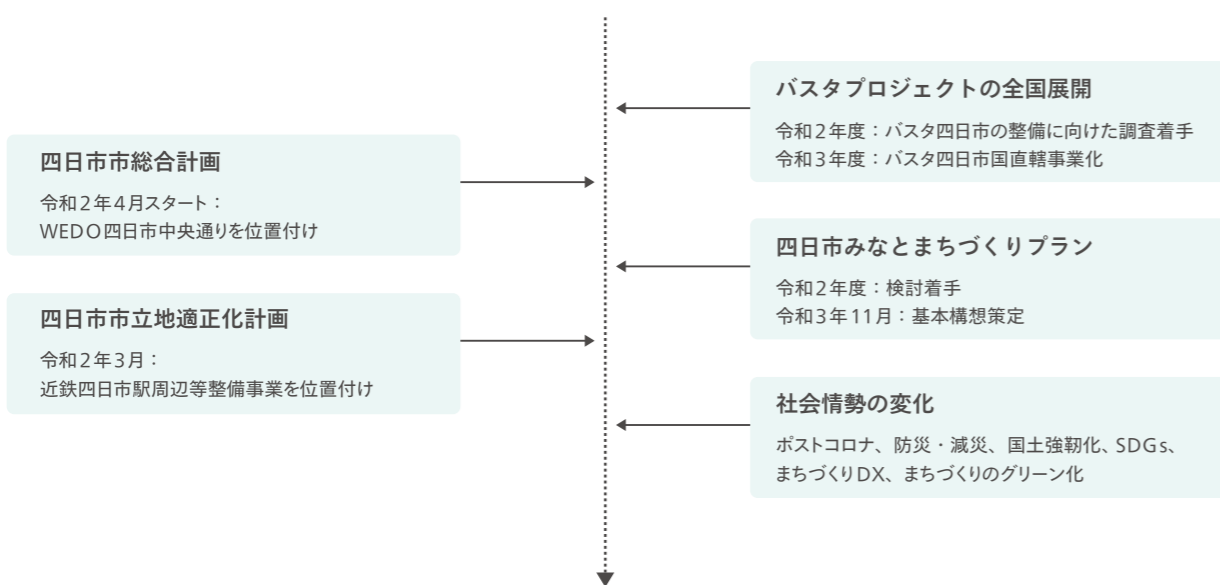
		近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺の現状	近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺の課題
視点1	賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」	<ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない</li> <li>駅利用者以外はほとんどの人がふれあいモールを通して移動している</li> <li>駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない</li> <li>国道1号からJR四日市駅間の歩行者交通量が少ない</li> <li>中央通り全線において滞留・利活用空間が不足している</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>バリアフリーに対応する送迎スペースがない</li> <li>中央通りの高架下には送迎車が多い</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
		JR四日市駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場は、中央通りとの接続が複雑</li> <li>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</li> </ul>
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」	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央通りはクスノキの並木など良好な景観を有する</li> <li>車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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></li> <li>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></li> </ul>
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」	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>SDGsへの意識の高まりへの対応が十分でない</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>既に策定されている「四日市地域防災計画」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</li> </ul>

※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

# 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

## 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (平成30年12月策定)



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

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

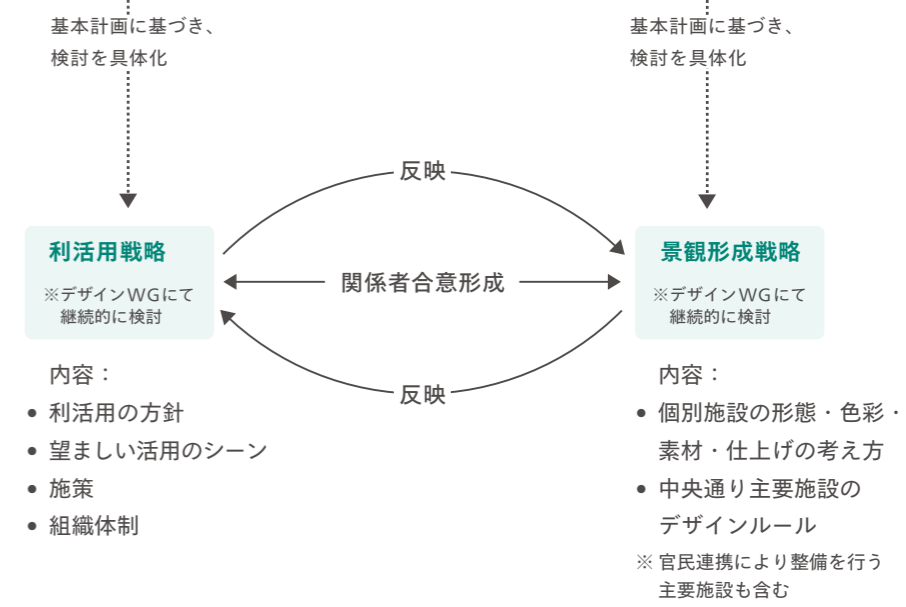
※右図参照

「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	<b>共通のデザイン方針</b> 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
	<b>エリアごとのデザイン方針</b> 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		
	<b>個別施設のデザイン方針</b> 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

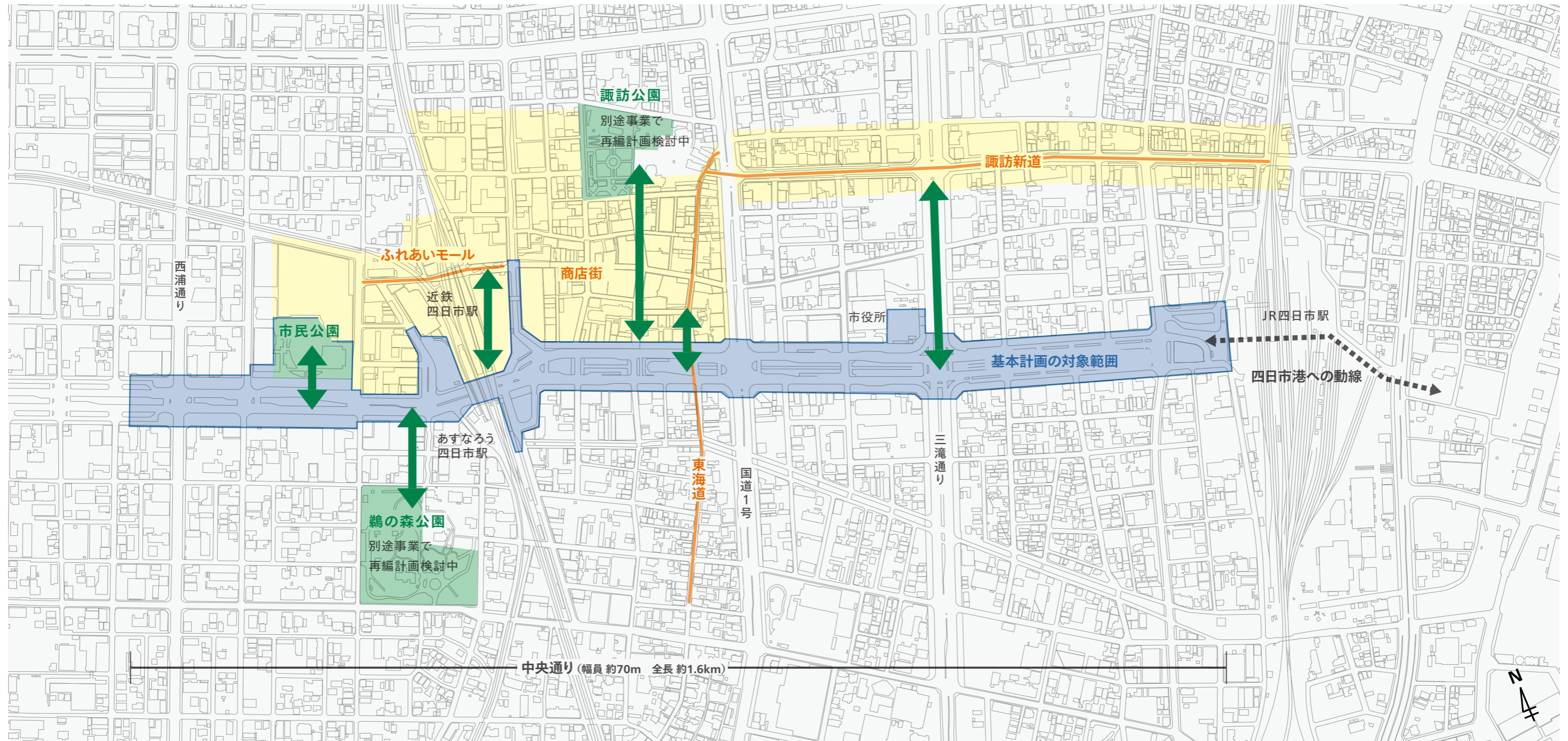
賑わい創出社会実験  
“はじまりのいち”  
(R4.9.22~R4.10.16)

### 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



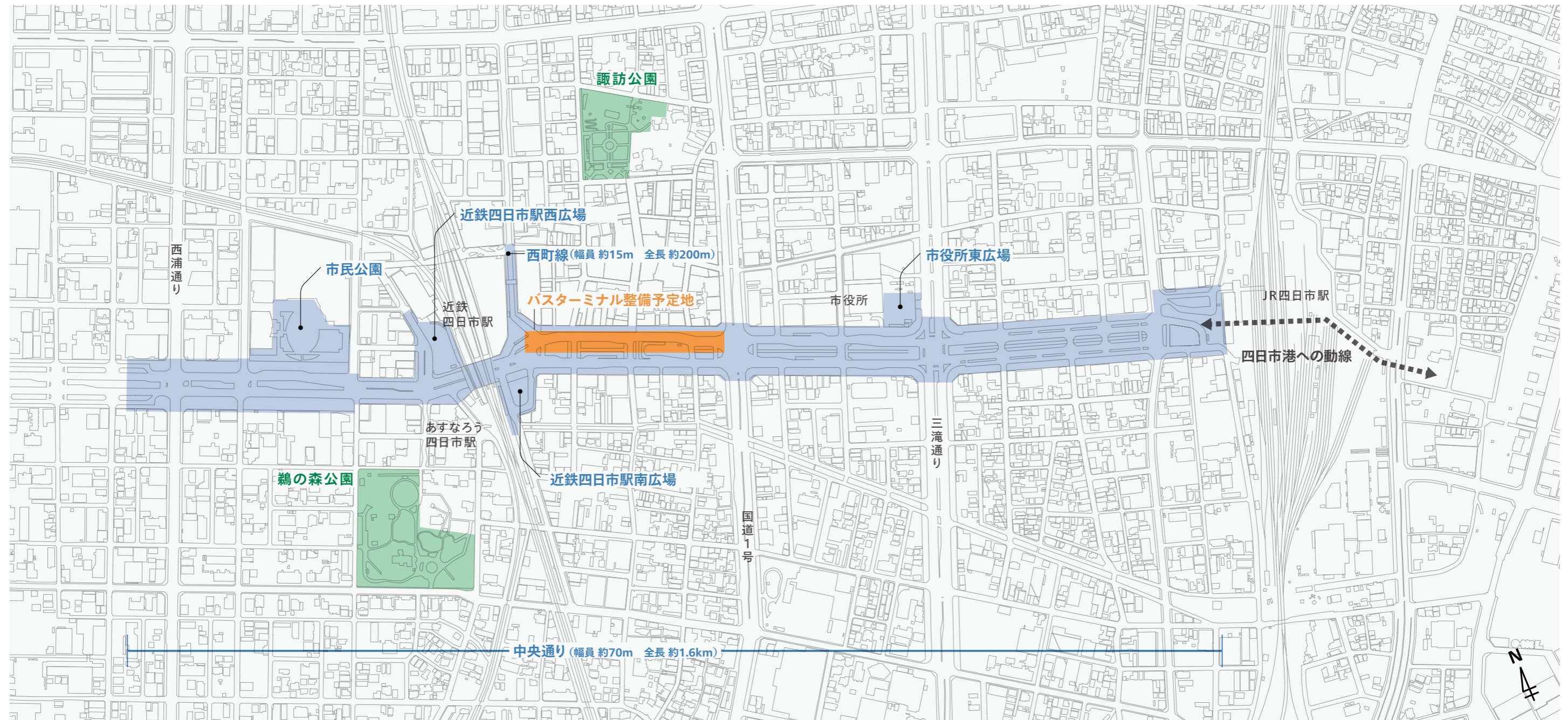
# 1-4 基本計画の対象範囲



- 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。

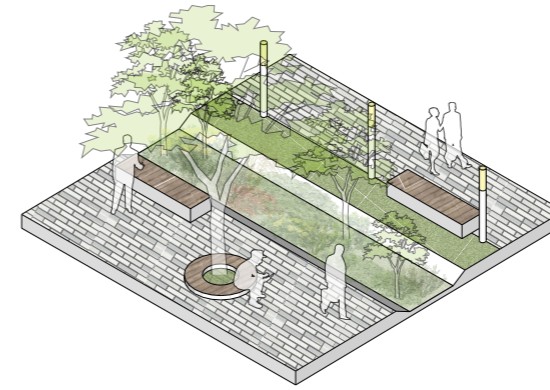
中央通りでは、歴史の中で育まれてきたクスノキ並木の豊かな緑を活かし、自然との関わりの中で質の高い暮らしを実現する「グリーンインフラ」となる“ニワ”に、近年道路空間再編の主流になりつつある、歩行者を中心として交通だけでなく滞留や活動の場といった機能も取り入れた「ウォーカブル」な“ミチ”を掛け合わせた、“ニワミチ”をコンセプトとしました。

“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てていきながら、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るような空間づくりを目指します。

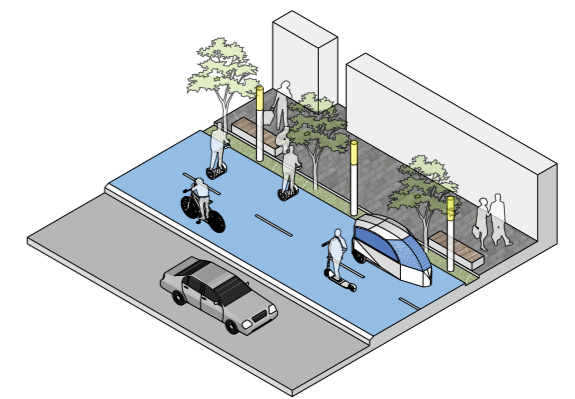
“ニワミチ”の実現は、都市の発展の過程で公害を経験してきた四日市市が、環境先進都市として今まで以上に環境に配慮し、人々に生まれ、選ばれ、住みたくるまちになる「リーディングプロジェクト」となるものです。



#### “ニワ”

緑・滞在・交流  
(グリーンインフラ)

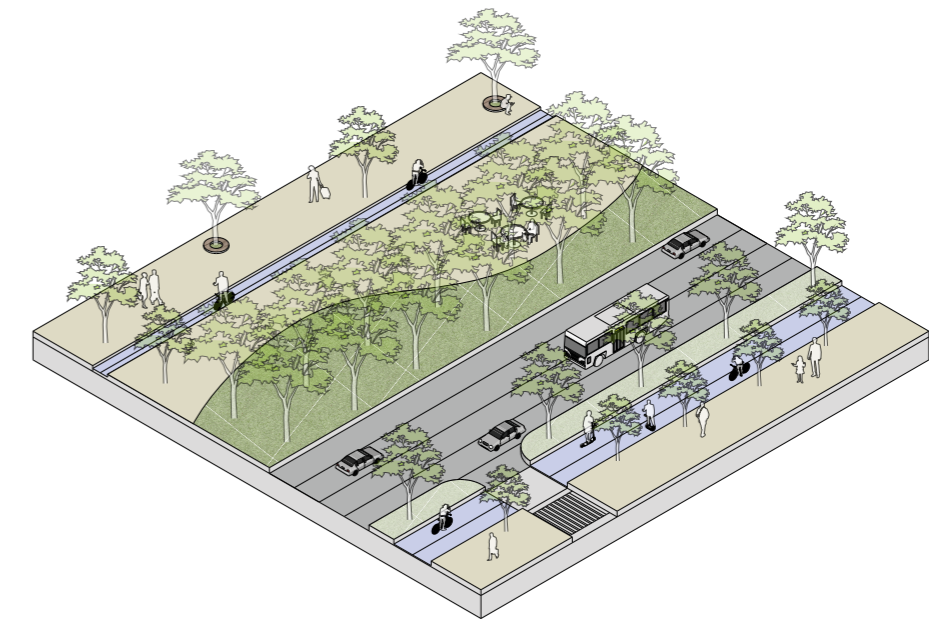
緑とひとの豊かな関係の中で  
気兼ねなく時を過ごせる



#### “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

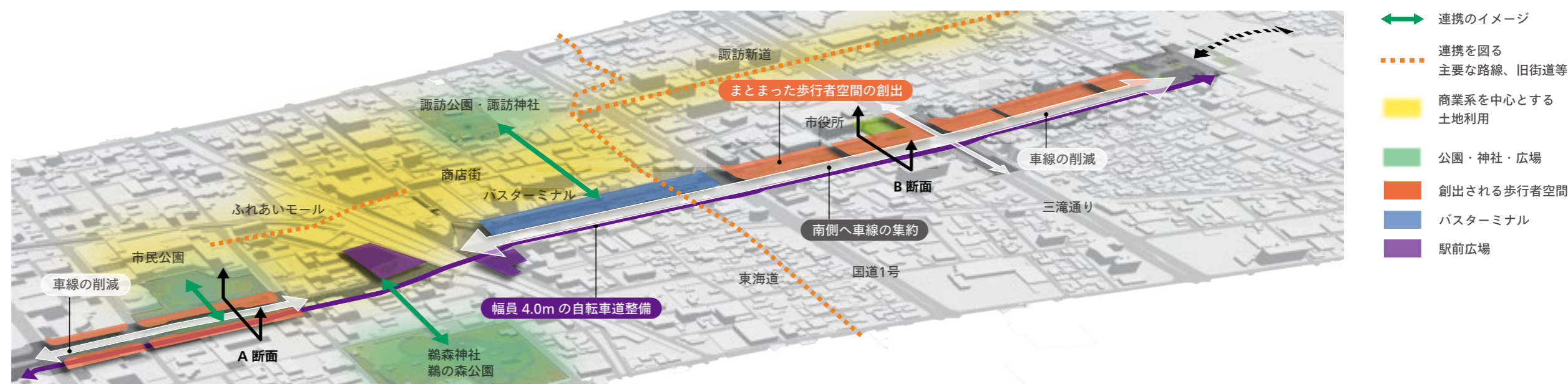
多様な活動が展開され、居心地がよく歩きたくる歩行者中心のミチ  
緑とひとの豊かな関係をともに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ  
(ウォーカブル×グリーンインフラ)

# 1-7 中央通りの整備方針

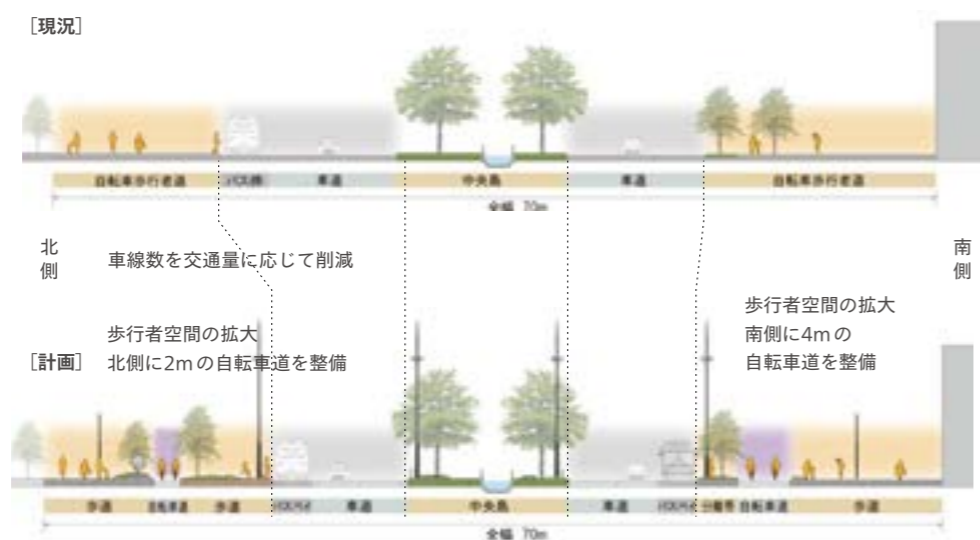
## 1-7-1. 中央通りの空間構成

- 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

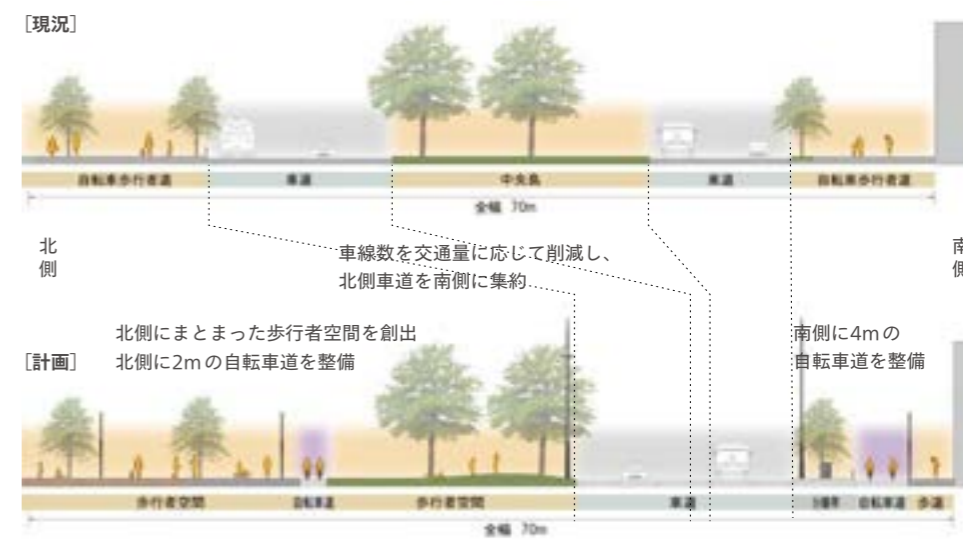
- 視点3 中央通りを活用した空間の魅力向上  
「空間の魅力向上」
- 全線を通して、歩行者空間を最大化することで、歩きたくなる空間の素地をつくる
  - クスノギ並木を活かした緑豊かで高質なデザインとすることで、まち全体の都市景観形成の軸として空間の魅力向上を図る
- 視点4 社会情勢の変化への対応  
「スマート化、レジリエンスの向上」
- 南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの走行を見据えた幅員として、中央通り全線で4.0mを確保する
  - 災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保する



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

## 2章 中央通りの デザイン

## 2-1 共通のデザイン方針

### 方針1

#### 空間の使い方

—— 空間に取り入れる機能



将来イメージ

#### 目標1

#### 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

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

#### 目標2

#### 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

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

#### 目標3

#### 最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり

- 次世代モビリティの導入空間
- スマートシティ機能を支える情報基盤の受け皿
- 多機能空間としての利用（グリーンインフラ、環境先進技術、防災機能等）
- ポストコロナで求められるオープンでゆとりある空間

### 方針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



将来イメージ

#### 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）

#### 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）

#### 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）

### 方針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



将来イメージ

#### 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

#### 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

#### 使いやすく可変性を持った空間の設え

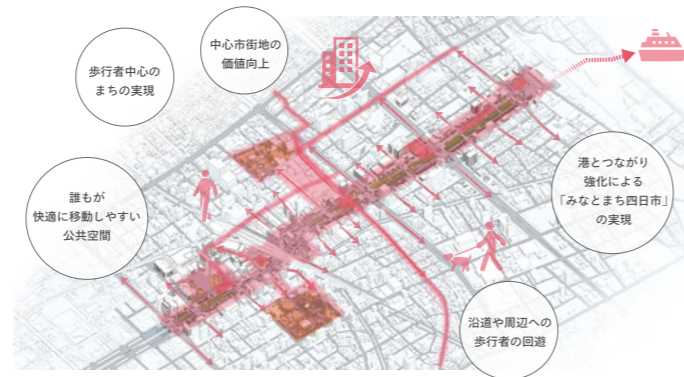
- 誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- 「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を可能とする可変性を持った設え

## 2-1-1. 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

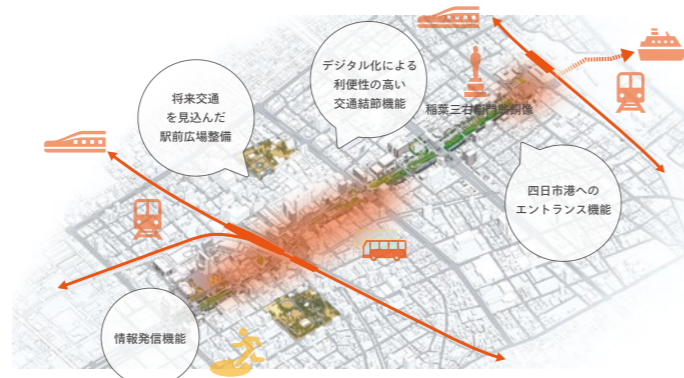


賑わいを感じるストリーットの事例 (La Rambla, Barcelona, Spain)

### 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

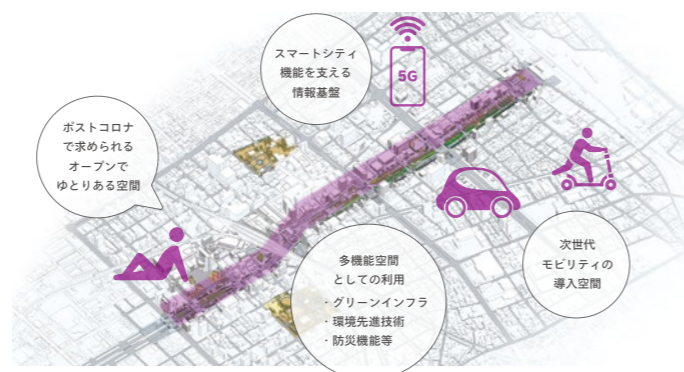


交通結節点となる駅前の事例 (岐阜市, 日本)

### 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



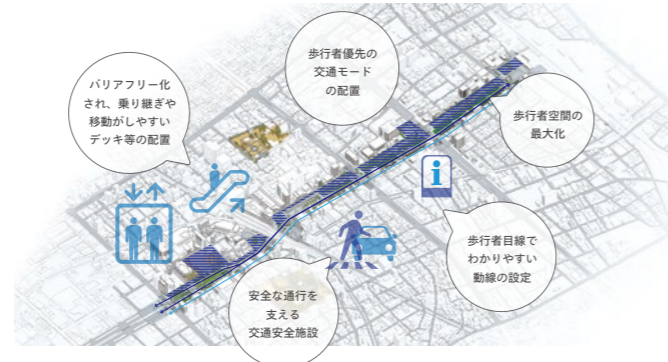
中央通りで実証実験を行った自動運転車両：アルマ (仏ナビヤ社)

## 2-1-II. 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)

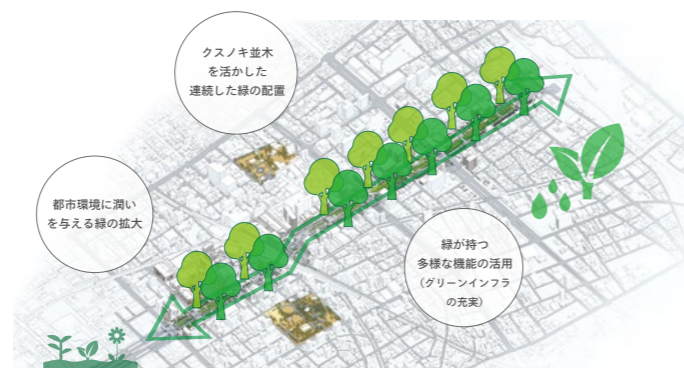


居心地の良いオープンスペースの事例 (姫路市, 日本)

### 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
- 緑を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)

## 2-1-III. 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“はじまりのいち”、四日市市)



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



四日市市での防災訓練

## 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]

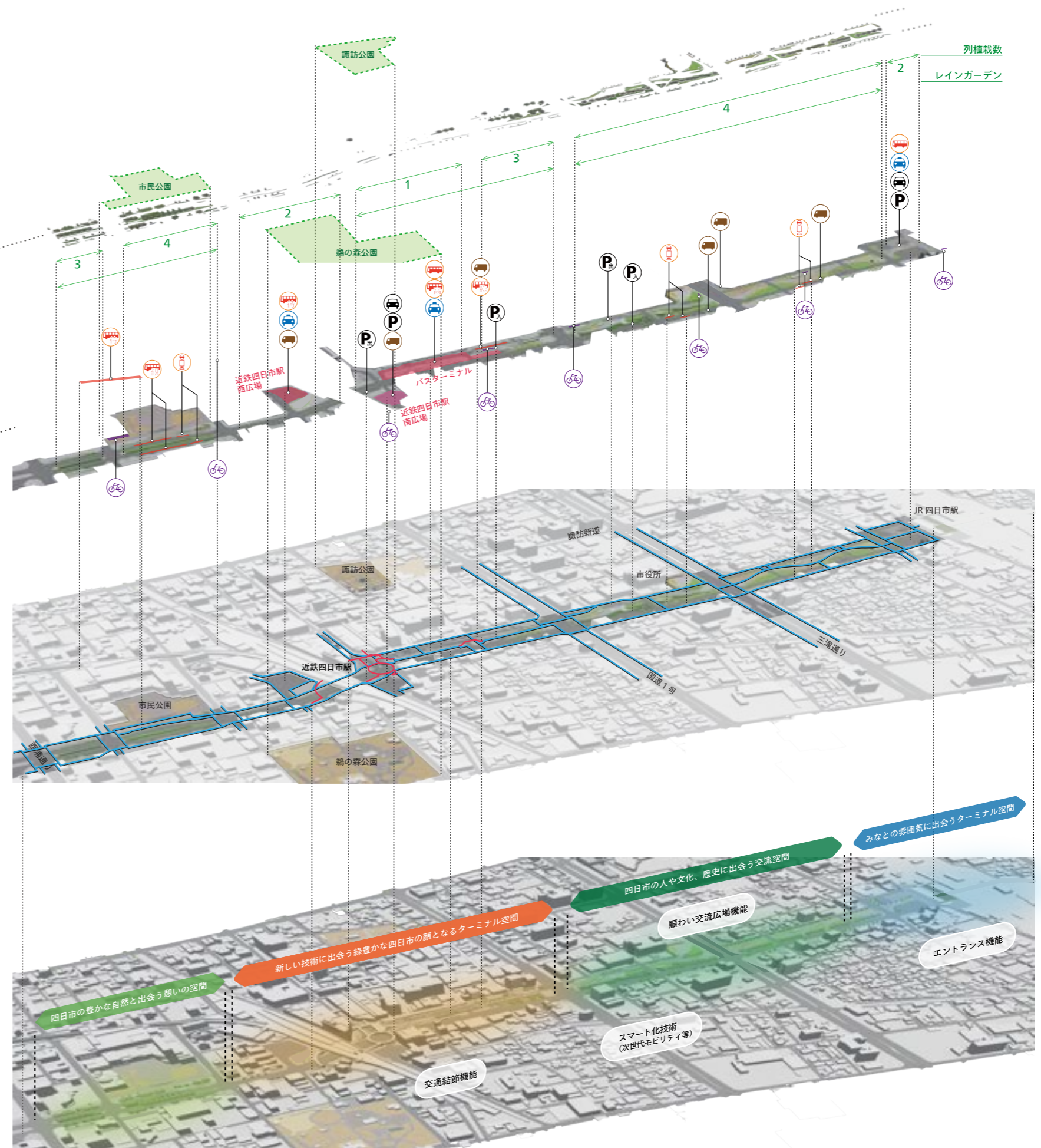
- 歩行者動線
- 自転車動線
- バス・タクシー動線
- 一般車・荷捌き車動線

### 導入機能

[2章-2-II]

### 中央通りの空間テーマ

[2章-2-I]



## 2-2-1. 中央通りの空間テーマ



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 ハーパーエリア

## 空間テーマ

## 四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

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）

## 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い、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）

## 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ホワイゼ引用  
https://encross-nobeoka.jp/

## 2-2-II. 導入機能

空間テーマ

## 目標1

居心地が良く  
歩きたくなる  
空間づくり

四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

- 鈴鹿山脈へのビュースポット
- 地場産業を発信する茶畑

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

- 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）
- 鶴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）

四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間

- 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）

みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

- 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エピソードより引用  
<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）

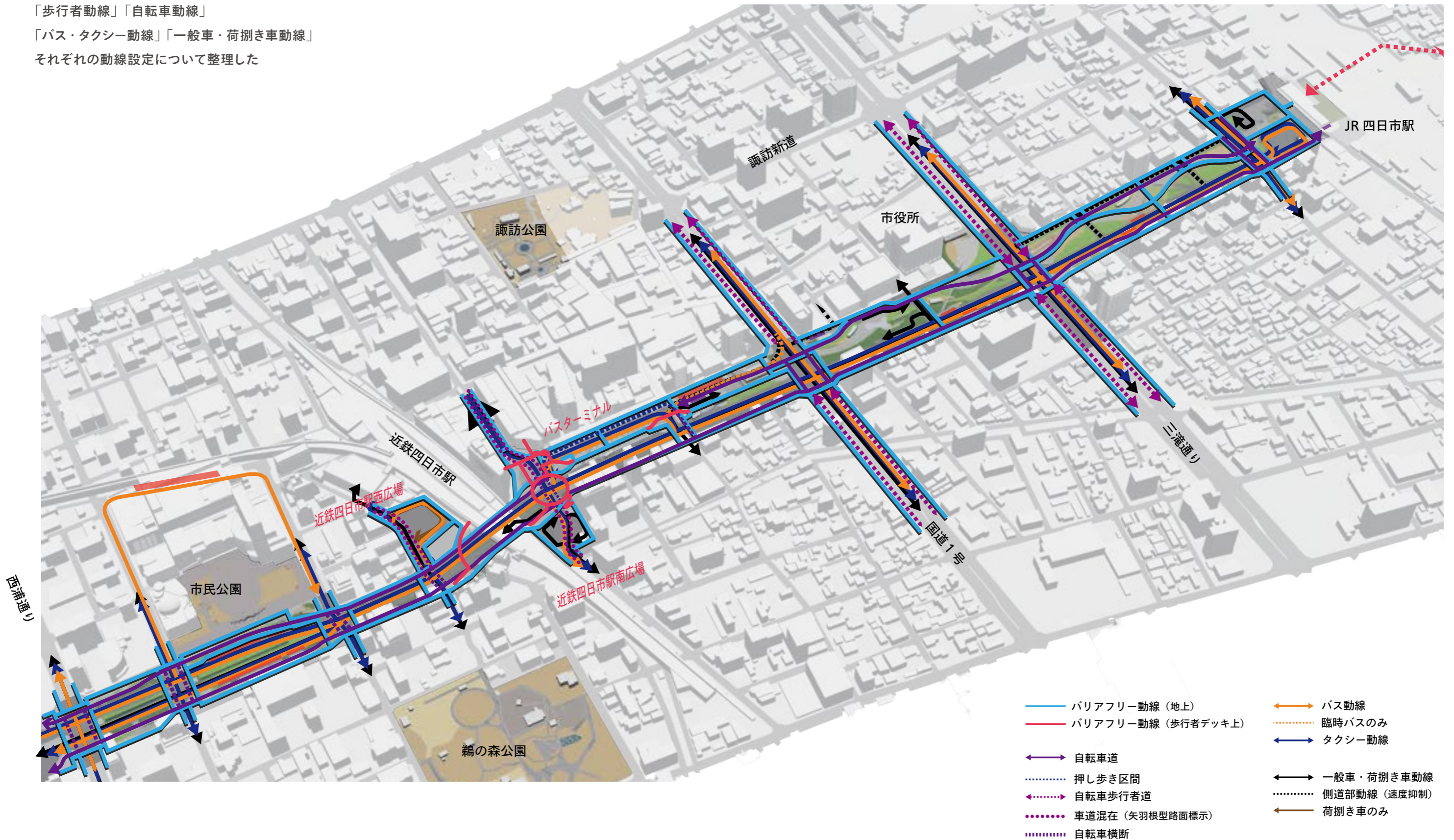
- 先進技術を取り入れた多様な機能（グリーンインフラ、環境先進技術、防災機能等）
- ポストコロナで求められるオープンでゆとりある休息・滞留機能

### 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



### 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



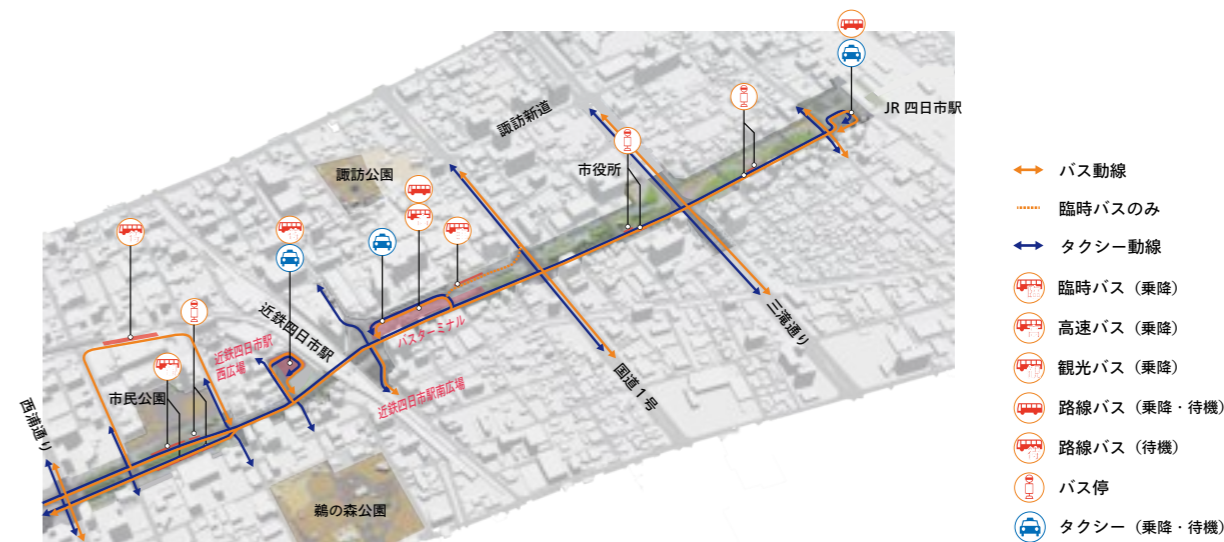
### 自転車動線

- 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  
Protected Intersectionの考え方に基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



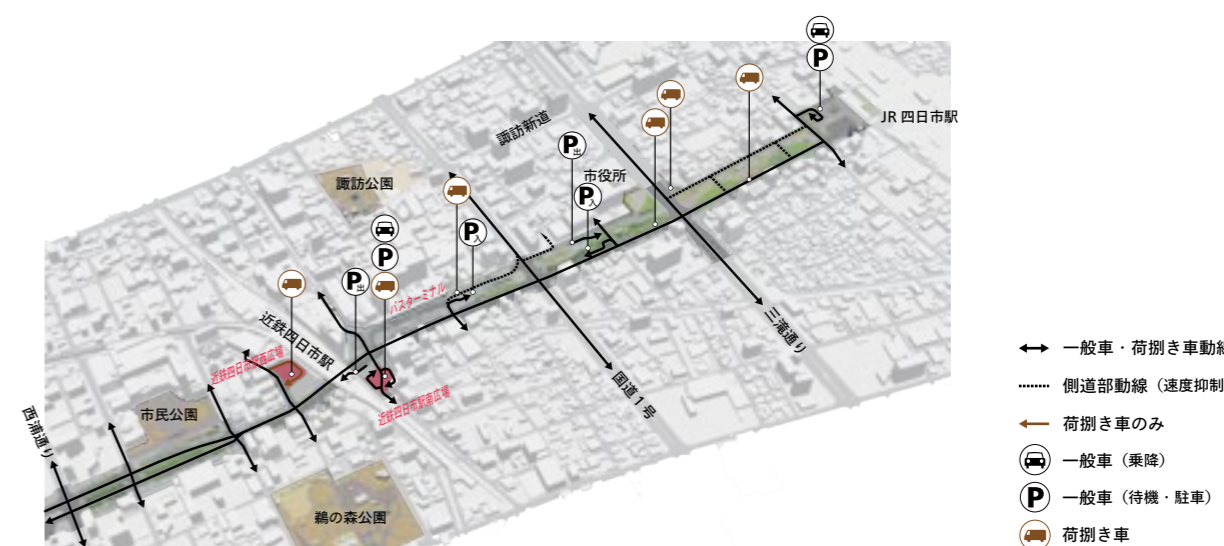
### バス・タクシー動線

- 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

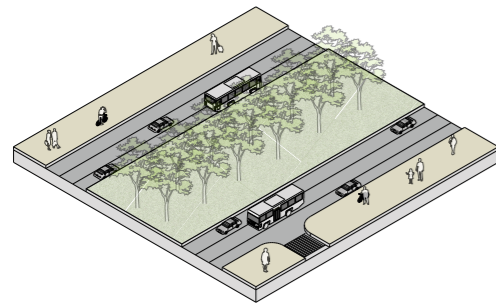


※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

## 2-2-IV. 歩行者中心の空間形成

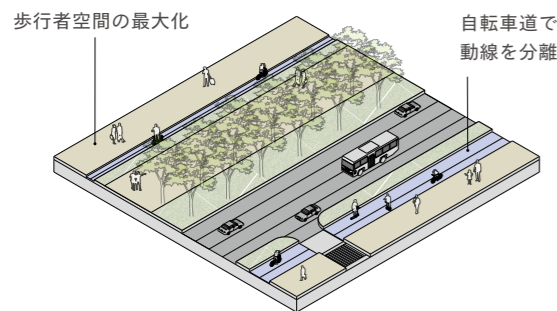
歩行者空間を最大化し、車両と適切に分離することで、歩行者の安全性の向上を目指すための「車道の空間形成」の考え方や、多様な活用を生み出し、居心地がよく歩きたくなる歩行者空間の実現を目指す「歩行者空間の空間形成」の考え方を以下に示す

現状：車道6～8車線、自転車道なし

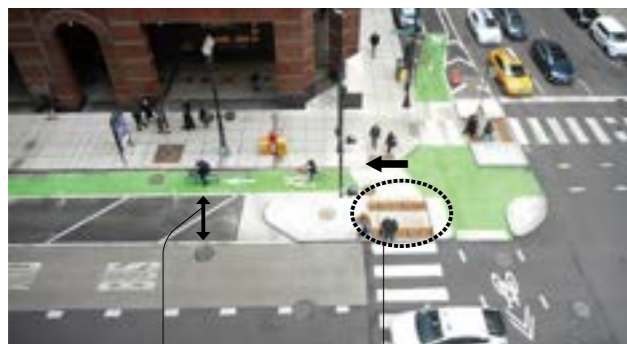


- 現況交通量に基づいた車線数の設定
- 南側への車線の集約 / 交差点のコンパクト化

計画：車道2～4車線、自転車道あり



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



車道と自転車道の間にスペースを確保

信号待ちの歩行者と自転車の動線を分離

全米都市交通担当者協会 (National Association of City Transportation Officials) HPより引用  
<https://nacto.org/publication/dont-give-up-at-the-intersection/protected-intersections/>

### 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

車道空間を歩行者空間に転換

現況



北側

南側

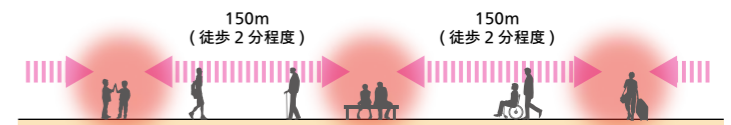
計画



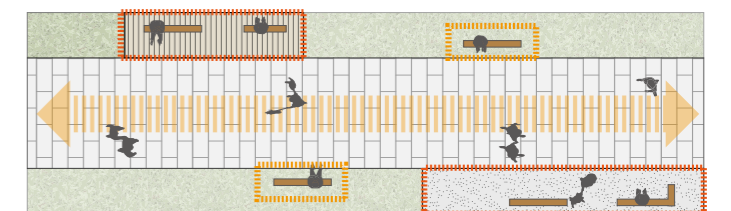
北側

南側

歩行者拠点広場の配置間隔



滞留空間の配置（1～3箇所 / 街区）



### 広場の利活用を支えるインフラ



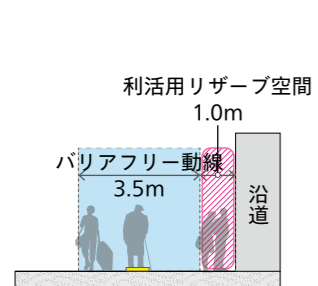
上：利活用のための電源の事例（豊田市,日本）  
下：電源を利用した広場でのイベントの事例（豊田市,日本）

### 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、ゆとりをもって歩けることができる空間
  - 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、安心して歩ける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

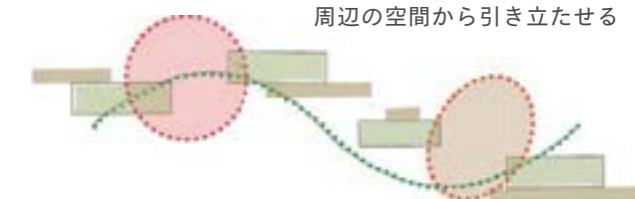


### 緑と車道照明による統一感の演出



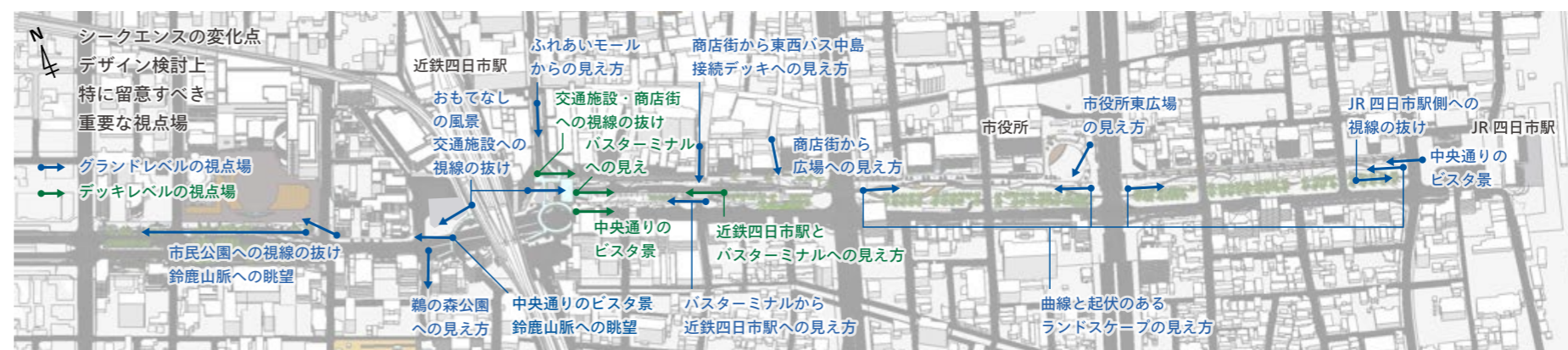
### 回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ

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



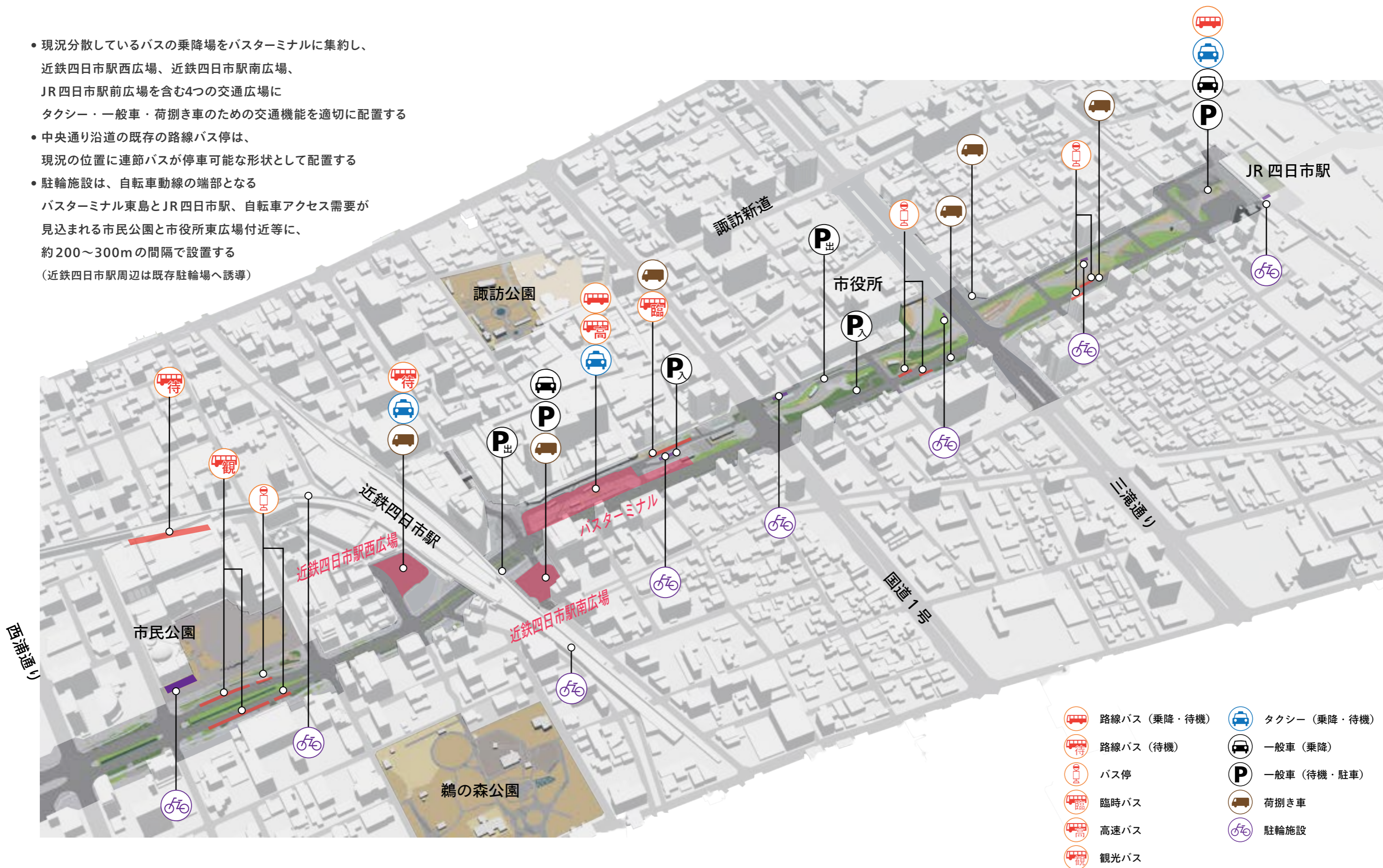
### まちを眺めるアイレベルの視点場（デザイン検討上重要な視点場）

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



### 2-2-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)



	路線バス (乗降・待機)		タクシー (乗降・待機)
	路線バス (待機)		一般車 (乗降)
	バス停		一般車 (待機・駐車)
	臨時バス		荷捌き車
	高速バス		駐輪施設
	観光バス		

※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

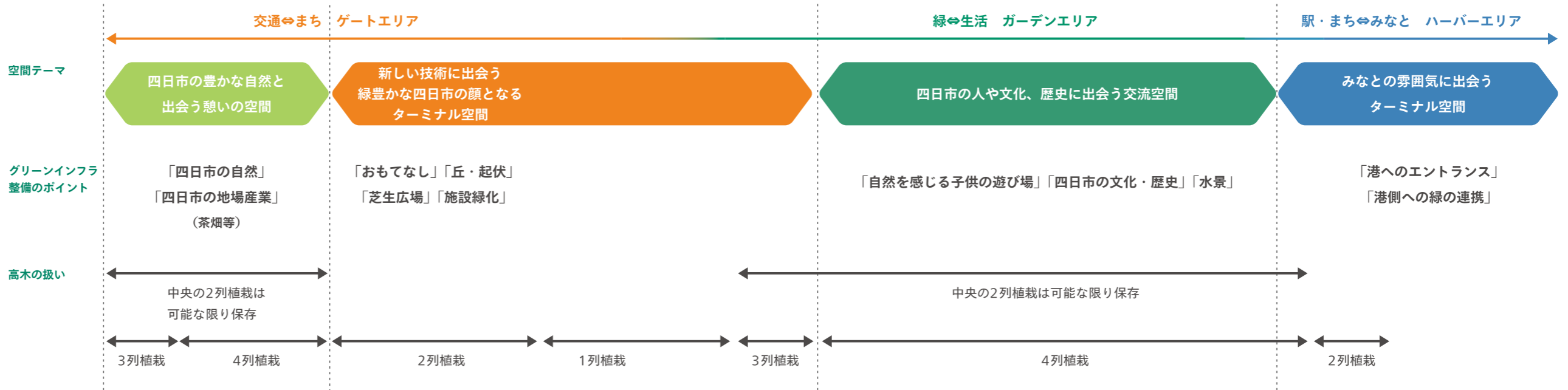
### 2-2-VI. グリーンインフラの整備

- 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）



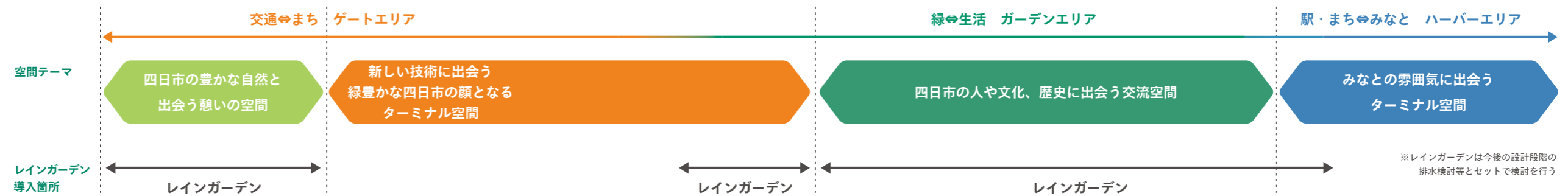
現在のクスノキの間の状況  
 (樹木下スペースはおおよそ8-9m程度)



※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

### 2-2-VII. 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事例を整理
- 各空間テーマの詳細な景観づくりの考え方について次ページ以降で整理



#### 景観づくりのポイント

- 鈴鹿山脈への眺望を活かす
  - 樹木以外は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
- 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
- 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
- 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

- 四日市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
- 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
- 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
- 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

- 回遊を促す変化に富んだシーケンスを演出
- 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
- 大きい空間を活かした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らかな舗装の切り替えや地物の配置とする

- 中央通りとの緑の連続性を感じるランドスケープ
- みなとへの接続性を高めた空間
- 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)

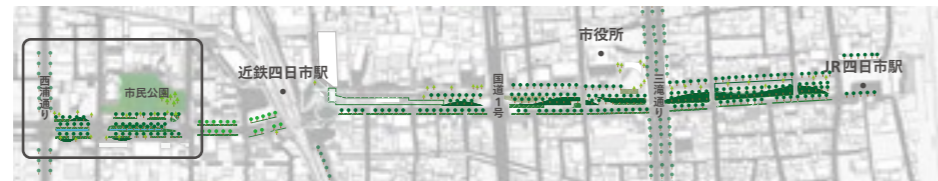


みなとへの接続性を高めた空間の事例  
(延岡市, 日本)

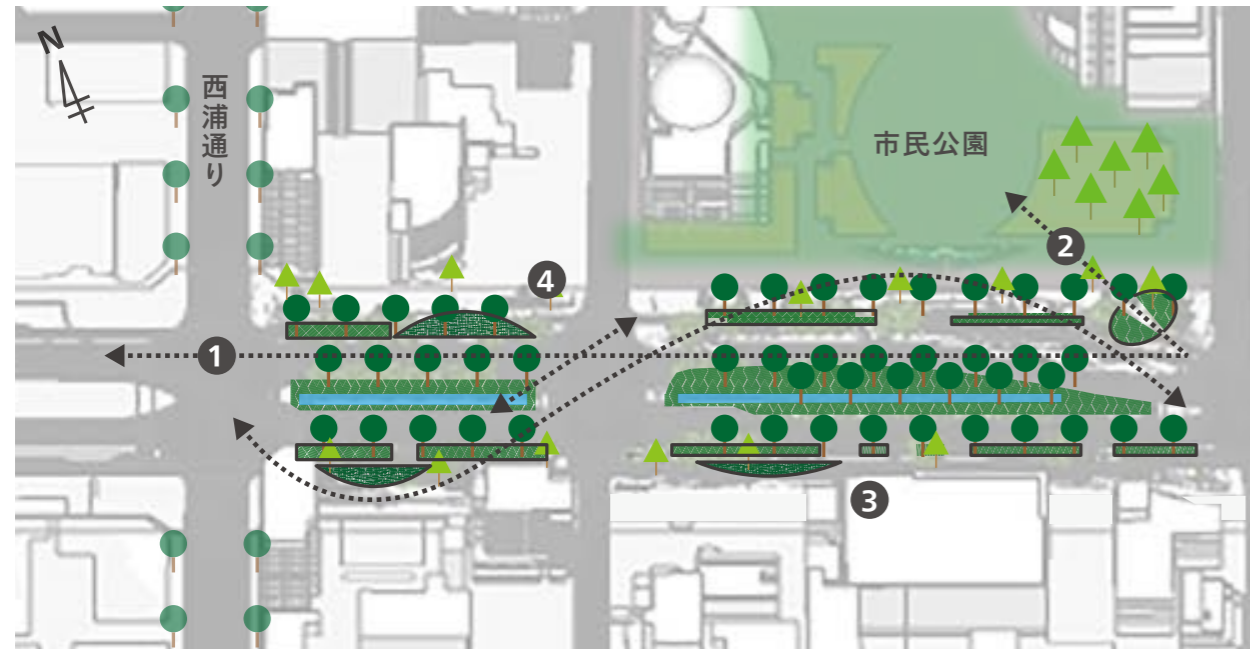
延岡駅前複合施設  
HANOKHP-3 1階  
<https://encross-nobeoka.jp/>

※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

## 近鉄四日市駅西側 (西浦通り～市民公園)



### 四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間



※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

#### 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、多年草や宿根草等の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



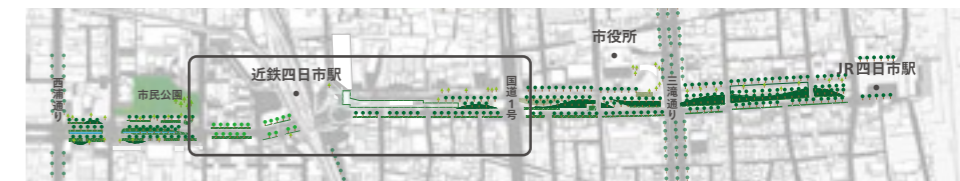
多様な緑や起伏の配置のイメージ



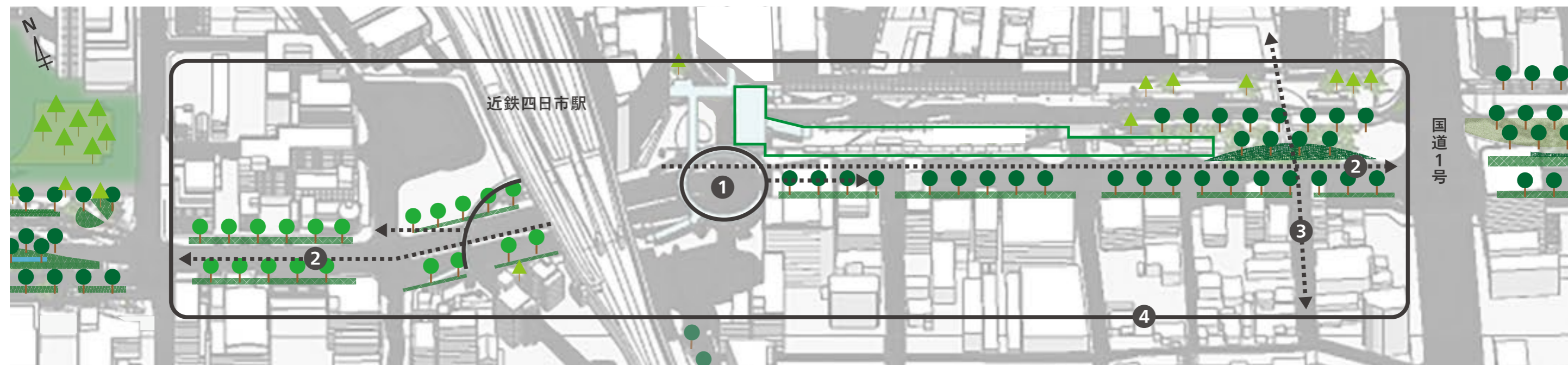
緑陰に配置された自然素材を用いたベンチのイメージ

## 近鉄四日市駅周辺

(近鉄四日市駅西側～国道1号)



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



※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

## ① 四日市市の顔づくり

— 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デッキのイメージ

## ② 四日市市の顔づくり

— 緑豊かな都市軸の演出

- 列植による、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、屋上緑化等の多様な緑の設えを取り入れ、緑の連続性を確保することで、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

## ③ 四日市市の顔づくり

— 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

## ④ 都市的なイメージの演出

— 質の高い地物・上屋・ファニチャーのデザイン

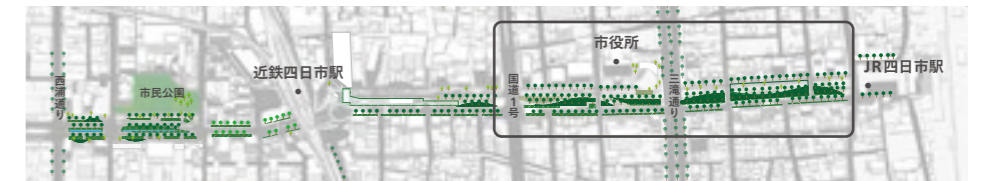
- 照明やポラード、地下駐車場地上施設などの構造物、ベンチなどのファニチャーは、アイレベルでの景観を阻害しない洗練された形態とし、都市的なイメージを感じる素材を使用する
- 滞留空間については、座面に木材を使用しつつも都市的なイメージを演出するシンプルかつ洗練された形態とする



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

## 四日市市役所周辺

(国道1号～三滝通り～JR四日市駅)



## 四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間



※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

## 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、大きなものは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、親しみやすい空間を目指す



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らかなランドスケープとする



おらかなランドスケープのイメージ

## ④ 人や文化、歴史に出会う空間の演出

— 回遊を促す変化に富んだシーケンス (移動しながら連続的に眺める景観)

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

## JR 四日市駅周辺



## みなとの雰囲気に出会うターミナル空間



※樹木の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ます  
 ※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があります

## 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かけ橋として映える空間とする



列植をつなげたランドスケープのイメージ

## ② 港の雰囲気に出会う空間の演出

— みなとへの接続性を高めた空間

- JR四日市駅西とみなとの分断を解消し、四日市港への動線を確保した空間とする
- 四日市港への動線（自由通路）については、中央通りとの連続性に配慮した設えとする



滞留空間、緑化空間のある自由通路の事例（山口市, 日本）

## ③ 港の雰囲気に出会う空間の演出

— 市民が多目的に活用できる空間

- 多目的な活用に対応した設えとすることで、市民の使いやすさの幅を広げる
- 将来的な可変性を担保した設えとする
- JR四日市駅周辺には、大学等の拠点施設の導入を別途検討する



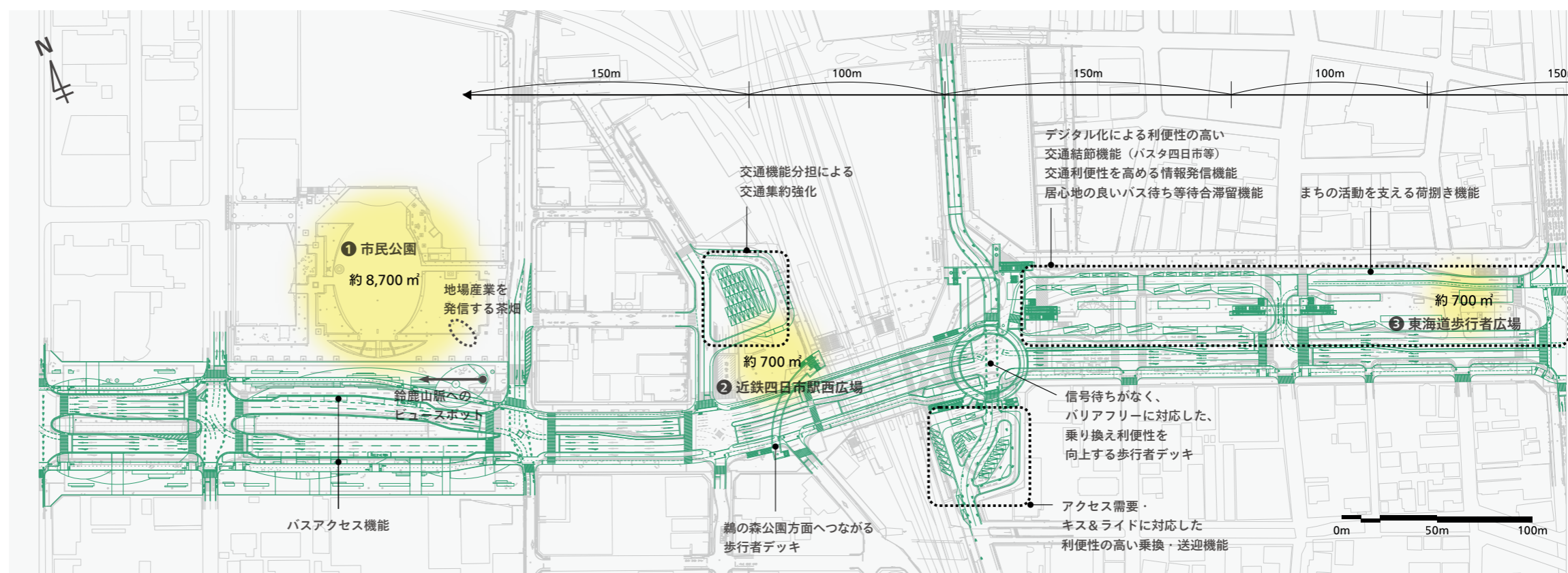
市民が多目的に活用できる駅前空間の事例（延岡市, 日本）

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

## 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

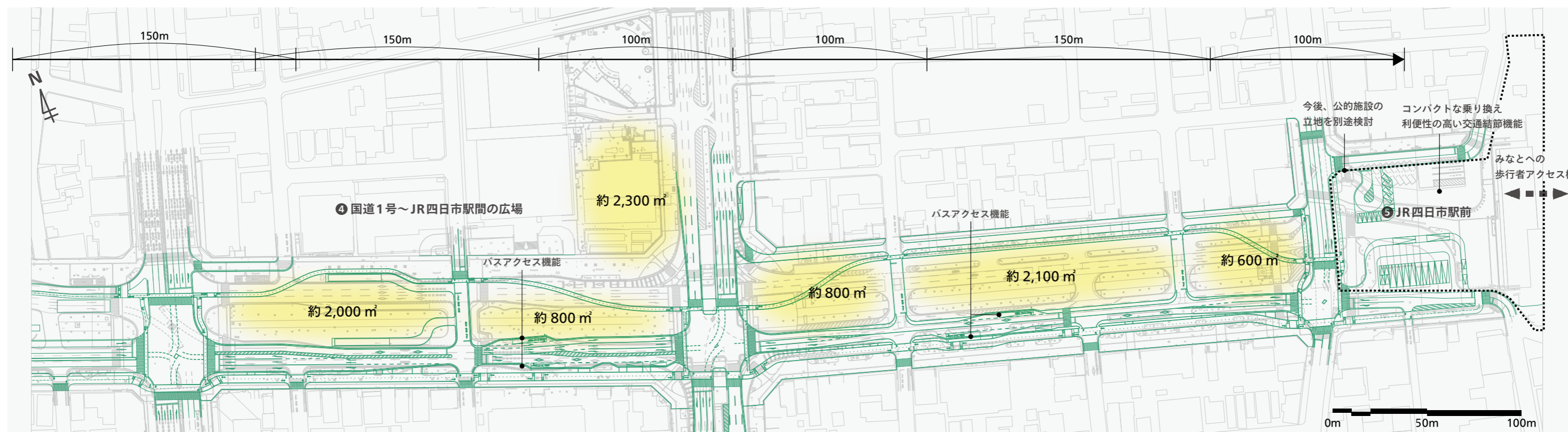
西浦通り～国道1号における、  
各オープンスペースの大きさと配置、  
およびエリアごとの導入機能に  
基づいた利活用イメージを示す



※緑字は市民WSにて出された意見

	① 市民公園	② 近鉄四日市駅西広場	③ 東海道歩行者広場
機能特徴	イベント広場／水景／休憩施設／緑陰	交通結節機能	四日市市の顔・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	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	駅へのエントランス、 公共交通の乗り換え空間	休憩（飲食含む）、マルシェ、市、イベント、祭り
利活用 イメージ			

※オープンスペースの面積および利活用イメージは、今後の利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



④ 国道1号～JR四日市駅間の広場	⑤ JR四日市駅前
-------------------	-----------

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
機能特徴	みなととのつながりを感じる、市民活動を展開できる交流空間、交通結節機能、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
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 | 望ましい活用のシーン |
| 望ましい活用のシーン | 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できる
- 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せず快適な生活ができる
  - そぞろ歩き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
- 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



※計画図については、今後の検討により変更の可能性あり

## 2-3-II. 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を設置し、交通結節点となる近鉄四日市駅周辺には歩行者デッキ、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバブリッジなどの整備を予定している
- 全線を通して整備される歩行者動線や歩行者デッキ・オーバブリッジについては、被災時の避難経路・代替輸送等への動線を基本的な役割として想定

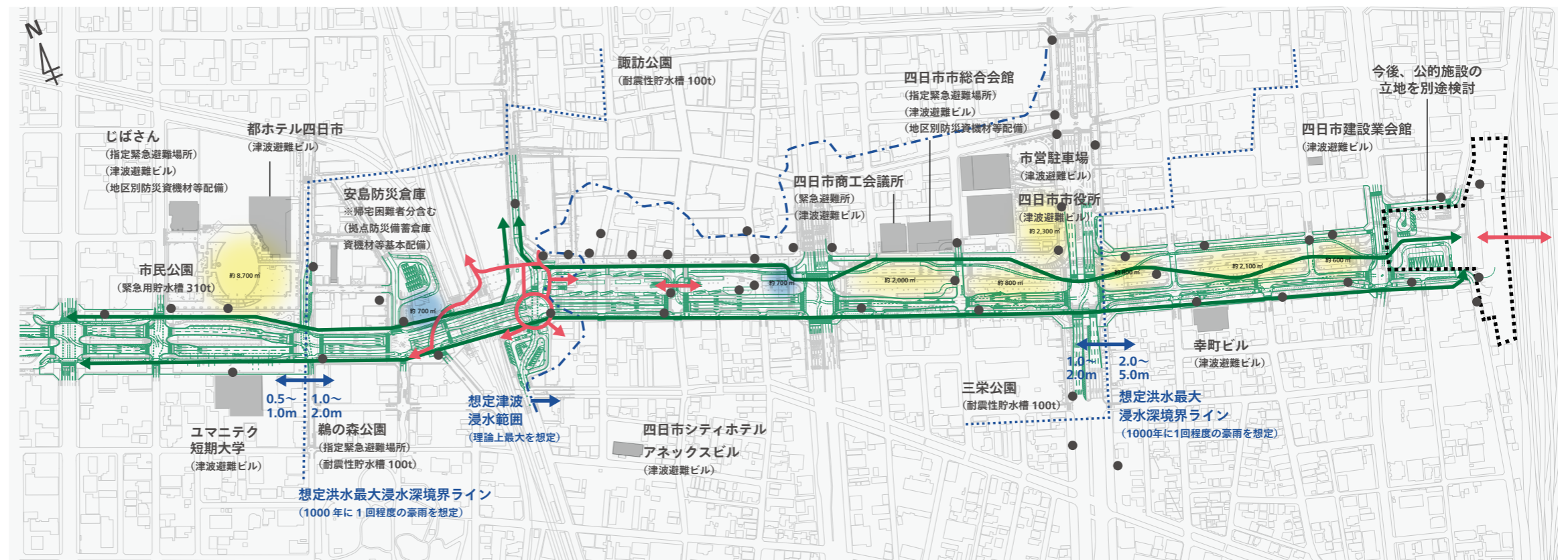
➡ バリアフリー動線（地上レベル）

➡ バリアフリー動線（デッキレベル）

● 歩行者拠点広場

● 歩行者拠点広場（交通事業者との連携・調整が必要）

● 消防施設（※消防車動線等については消防本部と協議）



### 2-3-II-1

#### 中央通りの被災時の対応について

- 四日市市地域防災計画では、多くの避難者が想定される被災時に、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定
- 中央通りについては、今回の再編により屋外のオープンスペースが創出されるため、屋外空間の利用を想定し、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい

〈指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定〉

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

種別	概要
指定緊急避難場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定</li> <li>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</li> </ul>
緊急避難所 (その他の避難場所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>地域からの要望により指定</li> </ul>

〈避難所等：日単位での受け入れを想定〉

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

種別	概要
指定避難所	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る場合、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が災害の規模、地域の状況を判断し、あらかじめ決めてある避難場所のうち必要に応じて開設するもの</li> </ul>
福祉避難所 (2次避難所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象</li> </ul>

## 2-3-II-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（右表①～④）が、指定緊急避難場所としての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	面積
	広場名等	
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㎡)

## 洪水

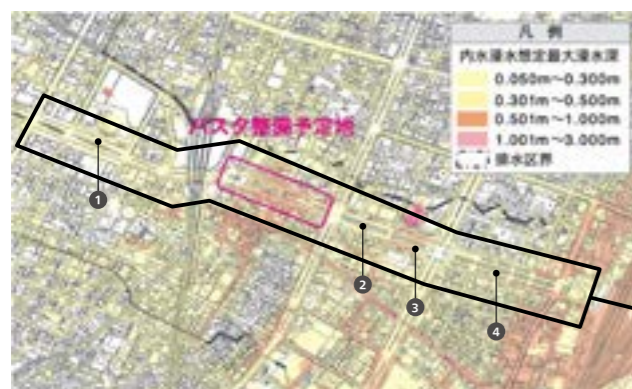
地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測



出典：四日市防災マップ（常盤・橋北・中部地区）より作成

## 内水氾濫

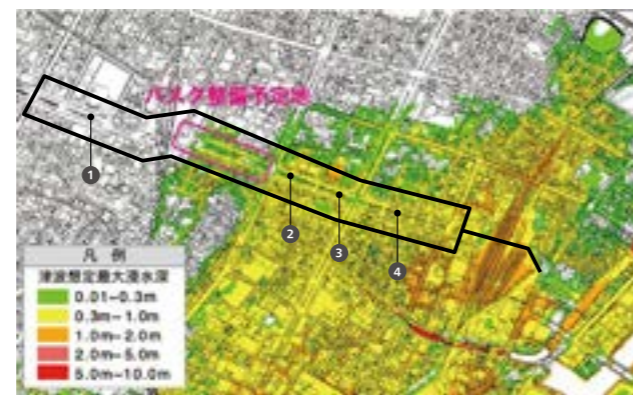
地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、概ね0.5m～1m程度の浸水を予測



出典：四日市市内水浸水想定区域図（常盤・橋北・中部地区）より作成

## 津波

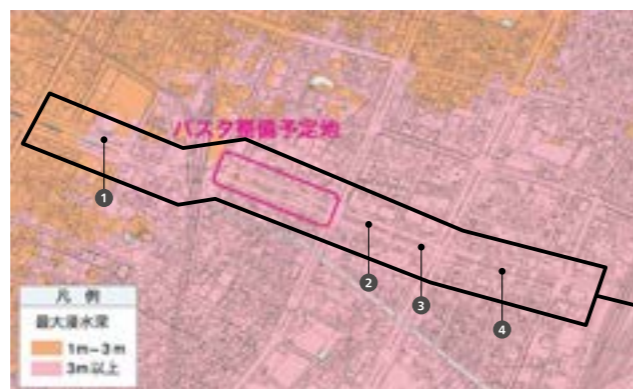
大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測



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

## 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

対応	災害別	被災想定
		四日市市 指定緊急避難場所指定基準
A	洪水	想定：台風・集中豪雨により河川が決壊した場合の浸水予測と、道路側溝や下水管などの排水能力を超えてしまった場合の内水氾濫予測を重ねる
		洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物
	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
B	地震	想定：過去概ね100～150年間隔でこの地域を襲い、歴史的にこの地域に繰り返し起こりうることが実証されている地震として「過去最大クラス」
		耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース
C	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物

- 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い方を示す

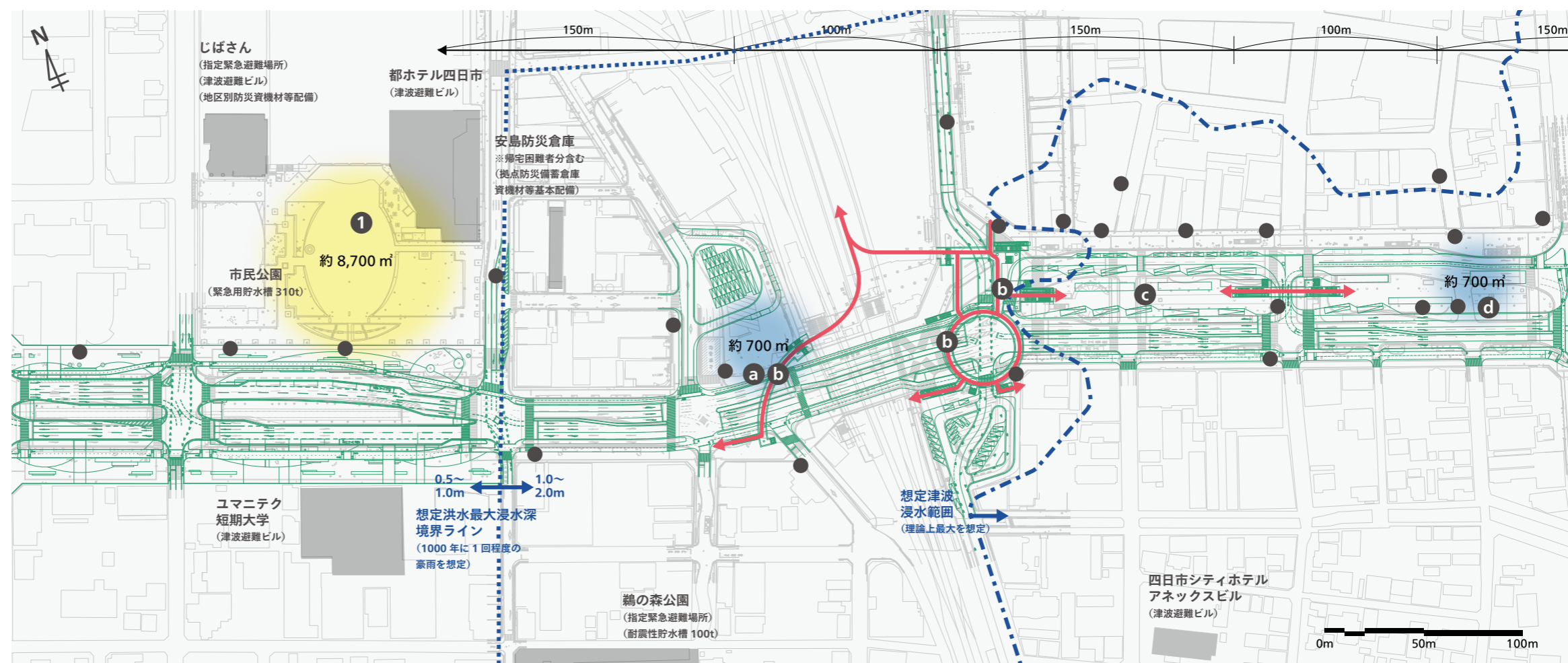
※災害時情報拠点機能として、ICT技術を活用した情報発信方法について今後検討（指定緊急避難場所の疎密度や経路等）

↔ バリアフリー動線（デッキレベル）

● 歩行者拠点広場

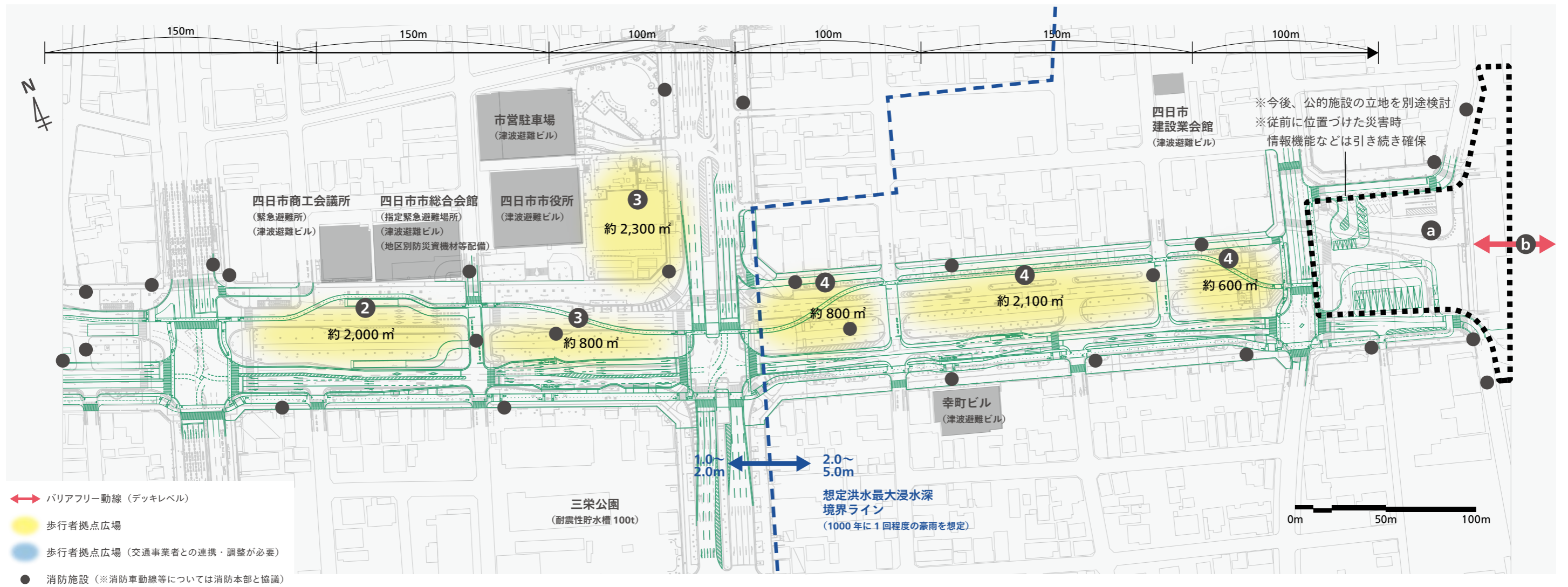
● 歩行者拠点広場（交通事業者との連携・調整が必要）

● 消防施設（※消防車動線等については消防本部と協議）



	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		
		● a 西広場		● b 駅西デッキ・駅東デッキ・テラス部	● c ターミナル部	● d 東海道歩行者広場
A 洪水	×（浸水想定区域（0.5m～1.0m）に該当）	×（浸水想定区域（1.0m～2.0m）に該当）		○（避難経路等）	×（浸水想定区域（1.0m～2.0m）に該当）	×（浸水想定区域（1.0m～2.0m）に該当）
津波	○（帰宅困難者一時滞在等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）		○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
内水氾濫	○	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）		○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	×（浸水想定区域に該当）
高潮	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）		○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
B 地震	○（帰宅困難者一時滞在等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）		○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（帰宅困難者一時滞在等）
大規模な火事	○	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）		○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（帰宅困難者一時滞在等）
C 土砂災害	○（区域外）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）		○（区域外）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（区域外）
災害情報提供		災害時情報・運行情報の提供 （災害種別や被災状況に対応した情報提供を想定）				
周辺の防災施設 （津波避難ビル等）	じばさん、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				

※計画図については、今後の検討により変更の可能性あり



	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	
				a 平地部	b オーバーブリッジ
A 洪水	× (浸水想定区域 (1.0m～2.0m) に該当)	× (浸水想定区域 (1.0m～2.0m) に該当)	× (浸水想定区域 (2.0m～5.0m) に該当)	× (浸水想定区域 (2.0m～5.0m) に該当)	○ (避難経路等)
津波	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)
内水氾濫	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)
高潮	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)
B 地震	○ (帰宅困難者一時滞在等)	○ (帰宅困難者一時滞在等)	○ (帰宅困難者一時滞在等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (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)
C 土砂災害	○ (区域外)	○ (区域外)	○ (区域外)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (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	

※計画図については、今後の検討により変更の可能性あり

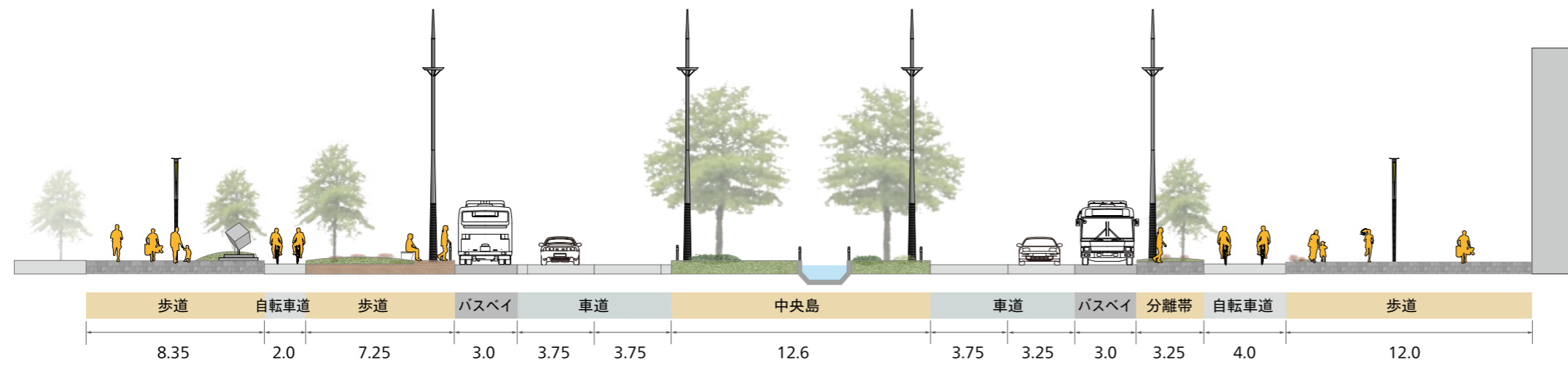
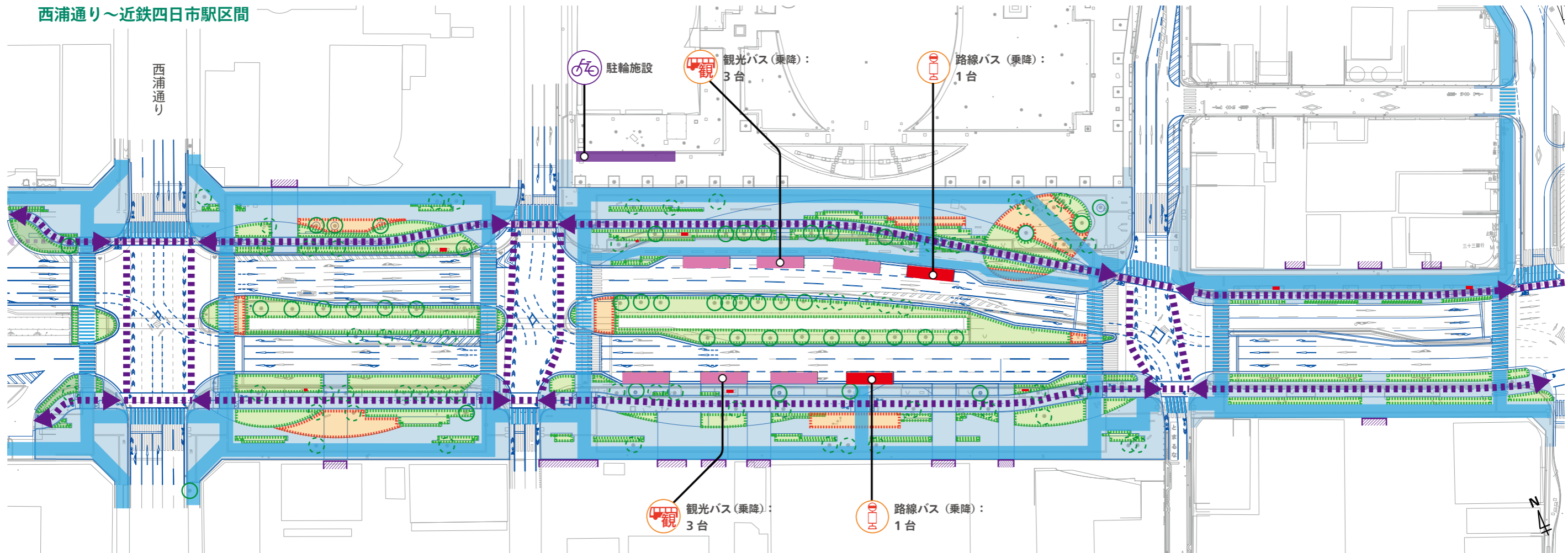
### 2-3-II-3. 中央通りに備える防災機能

- 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」への位置付け等については、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	A 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
			B 地震・大規模な火事	
			C 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	A 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ブリッジを退避経路としても活用
			B 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	A 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
			B 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付け済み ※国道1号から東側の中央通りの広場（広場②、③、④）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8,600㎡のオープンスペースを確保可能
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	B 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付けと合わせて今後検討

### 2-3-III. 個別施設のレイアウト

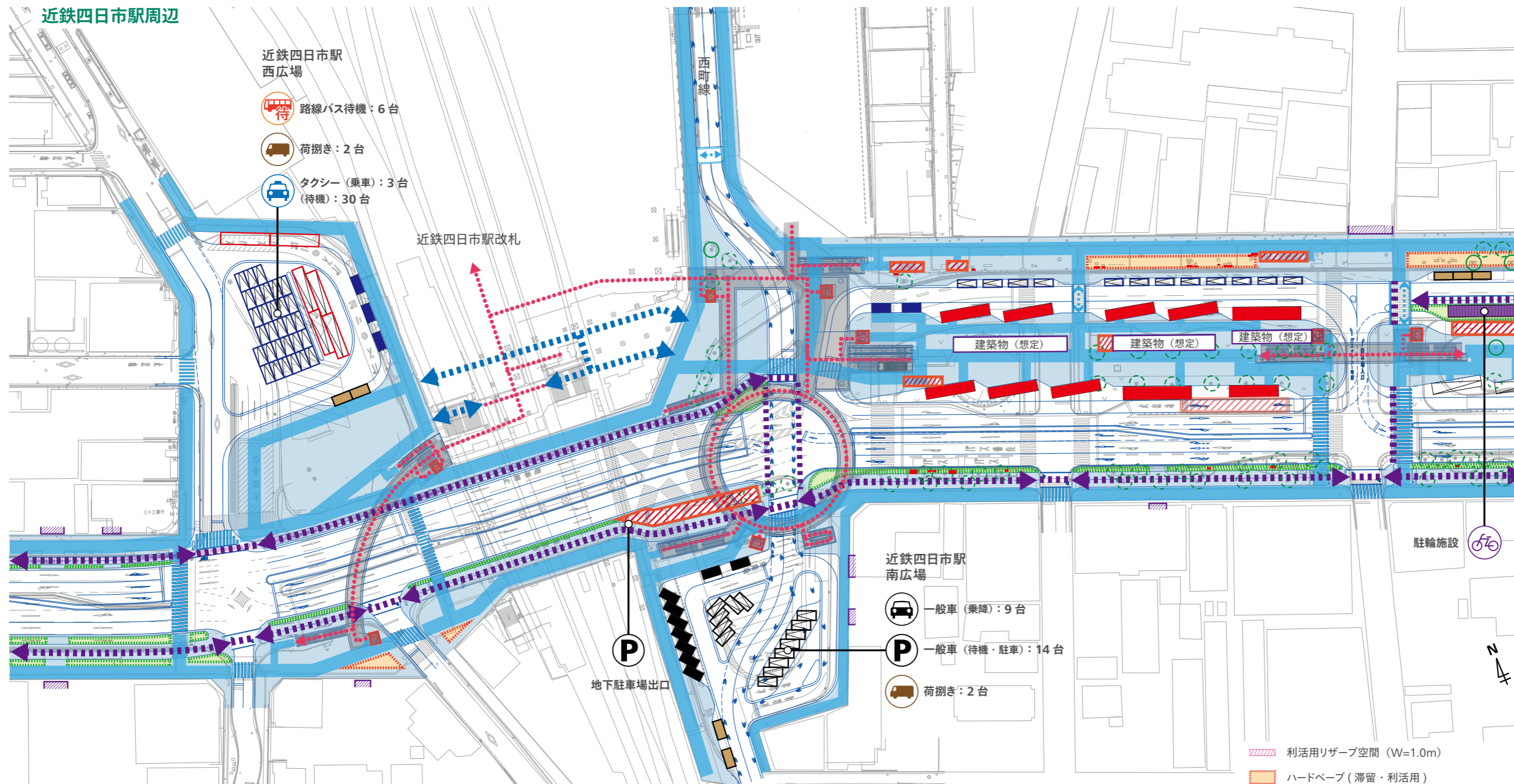
#### 西浦通り～近鉄四日市駅区間



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

※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

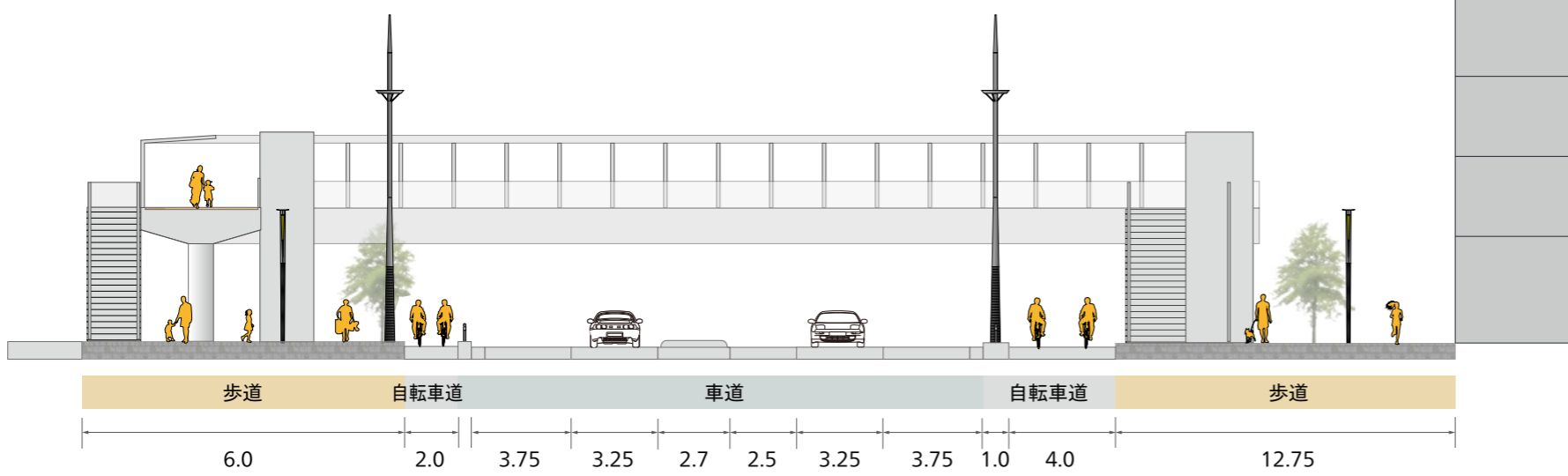
### 近鉄四日市駅周辺



- 近鉄四日市駅  
西広場
- 路線バス待機：6台
  - 荷捌き：2台
  - タクシー（乗車）：3台  
（待機）：30台

- 近鉄四日市駅  
南広場
- 一般車（乗降）：9台
  - 一般車（待機・駐車）：14台
  - 荷捌き：2台

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



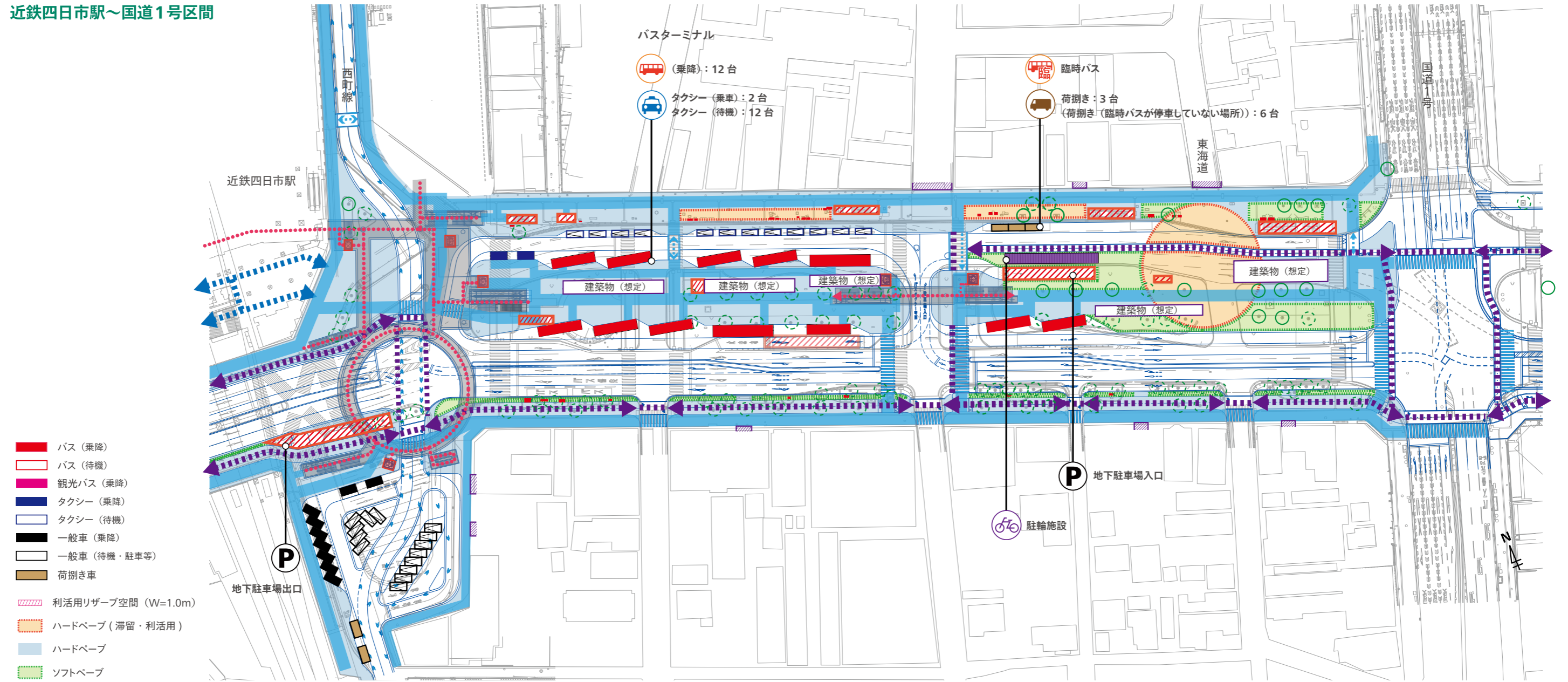
歩道 6.0 | 自転車道 2.0 | 車道 3.75 | 3.25 | 2.7 | 2.5 | 3.25 | 3.75 | 1.0 | 4.0 | 歩道 12.75

※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

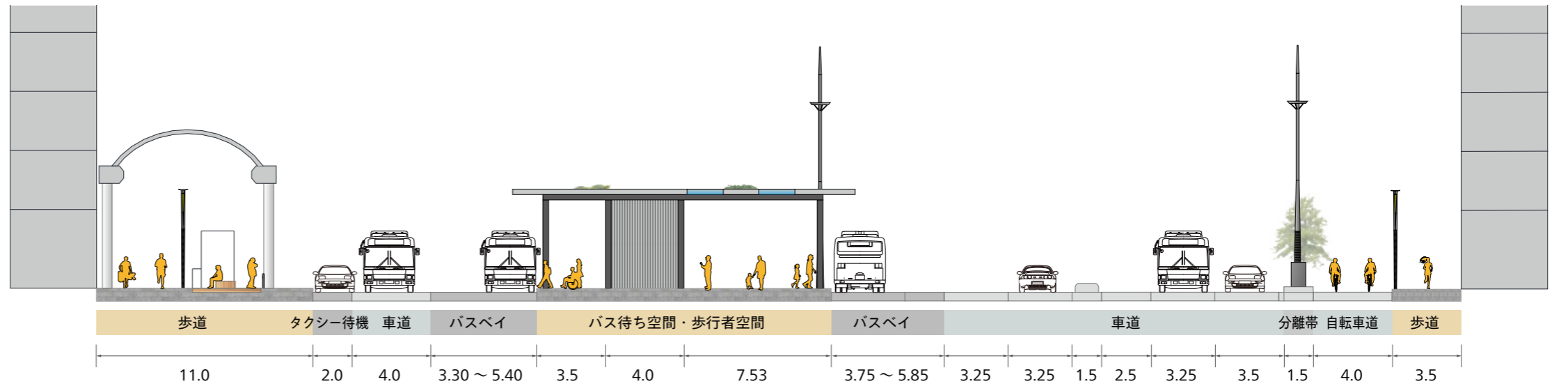
※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、歩行者中心の整備となるよう検討を進める

※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

### 近鉄四日市駅～国道1号区間



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

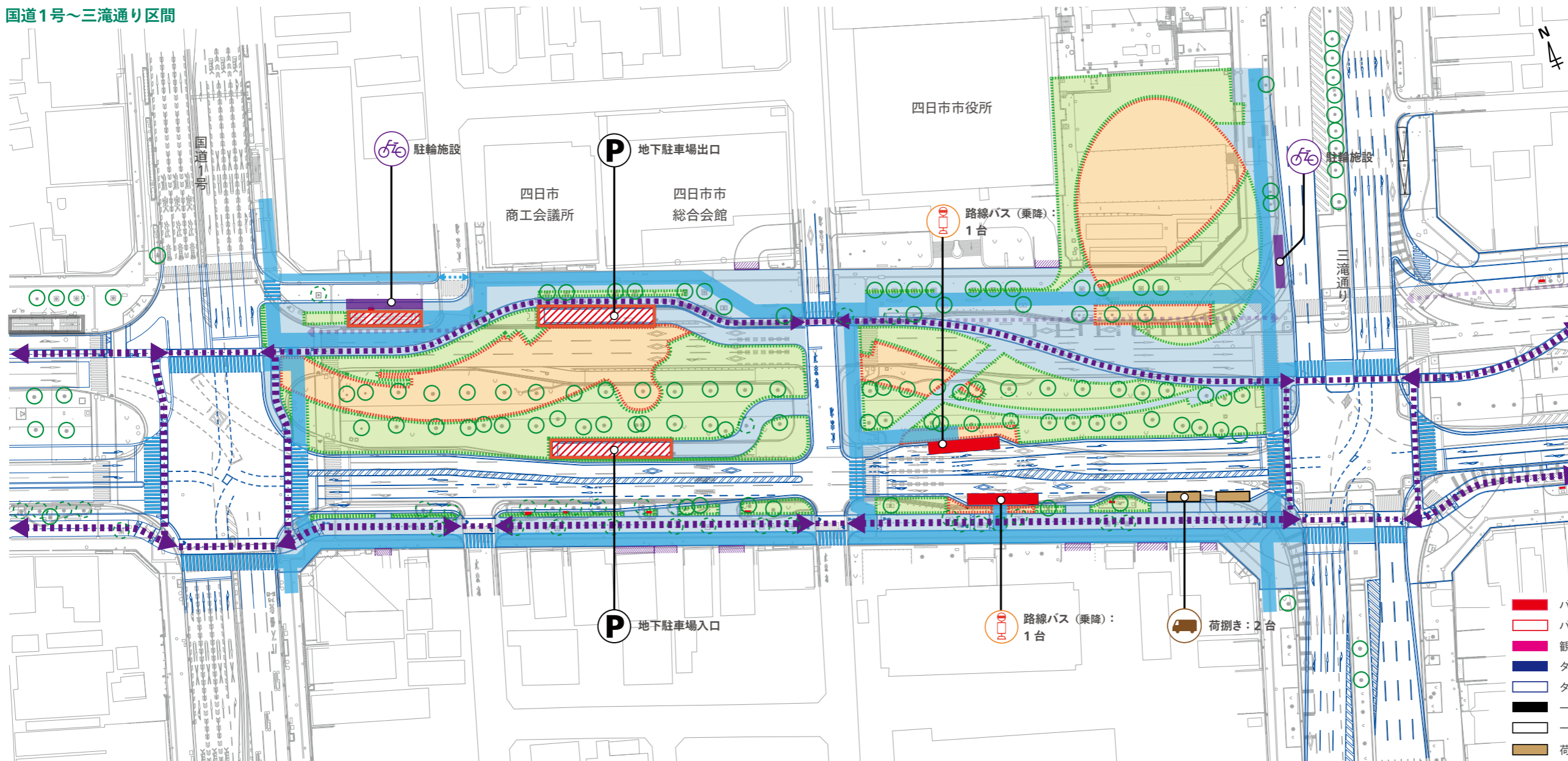


※ デッキやバスタ内の動線については、十分な採光に留意しつつ、雨風を避けられる配置とする

※ 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

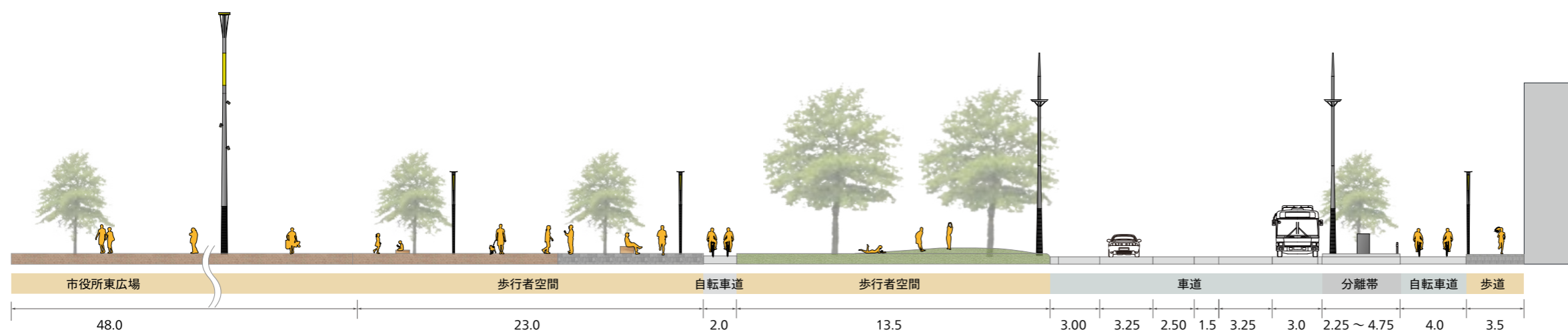
※平面図 (交通施設の台数含)・断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

国道1号～三滝通り区間



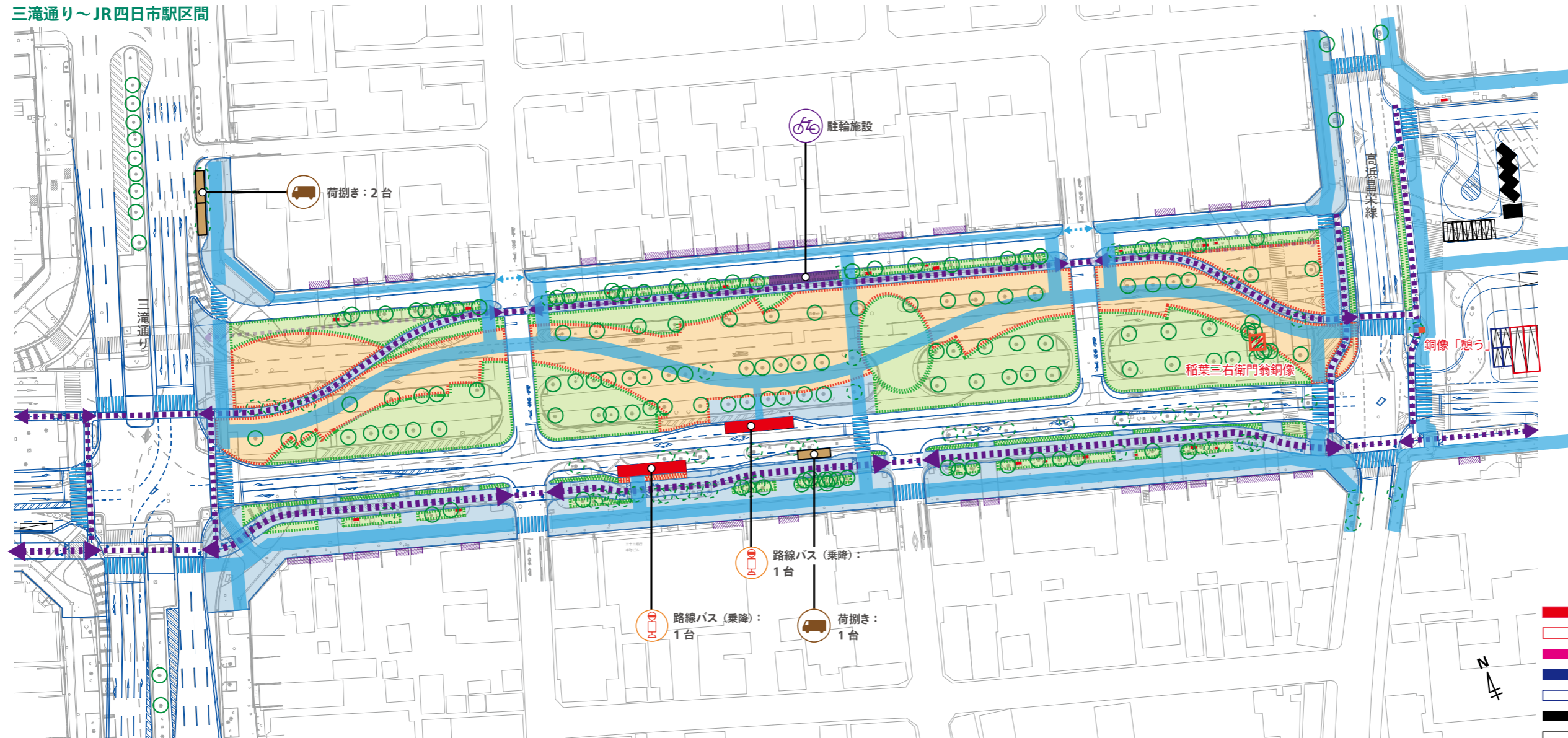
- バス(乗降)
- バス(待機)
- 観光バス(乗降)
- タクシー(乗降)
- タクシー(待機)
- 一般車(乗降)
- 一般車(待機・駐車等)
- 荷捌き車

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

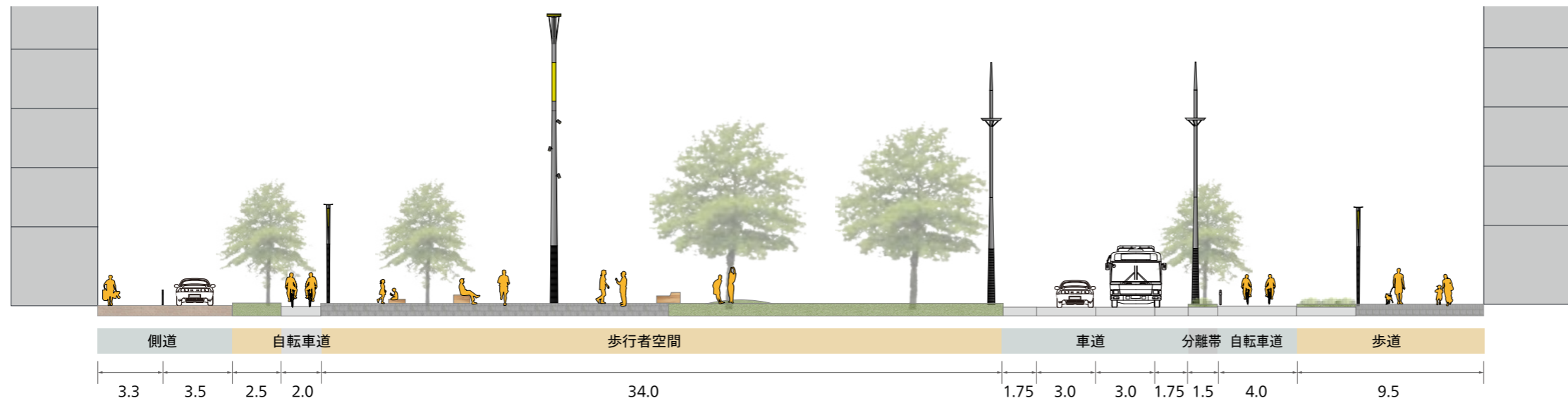


※平面図(交通施設の台数含む)・断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

三滝通り～JR四日市駅区間

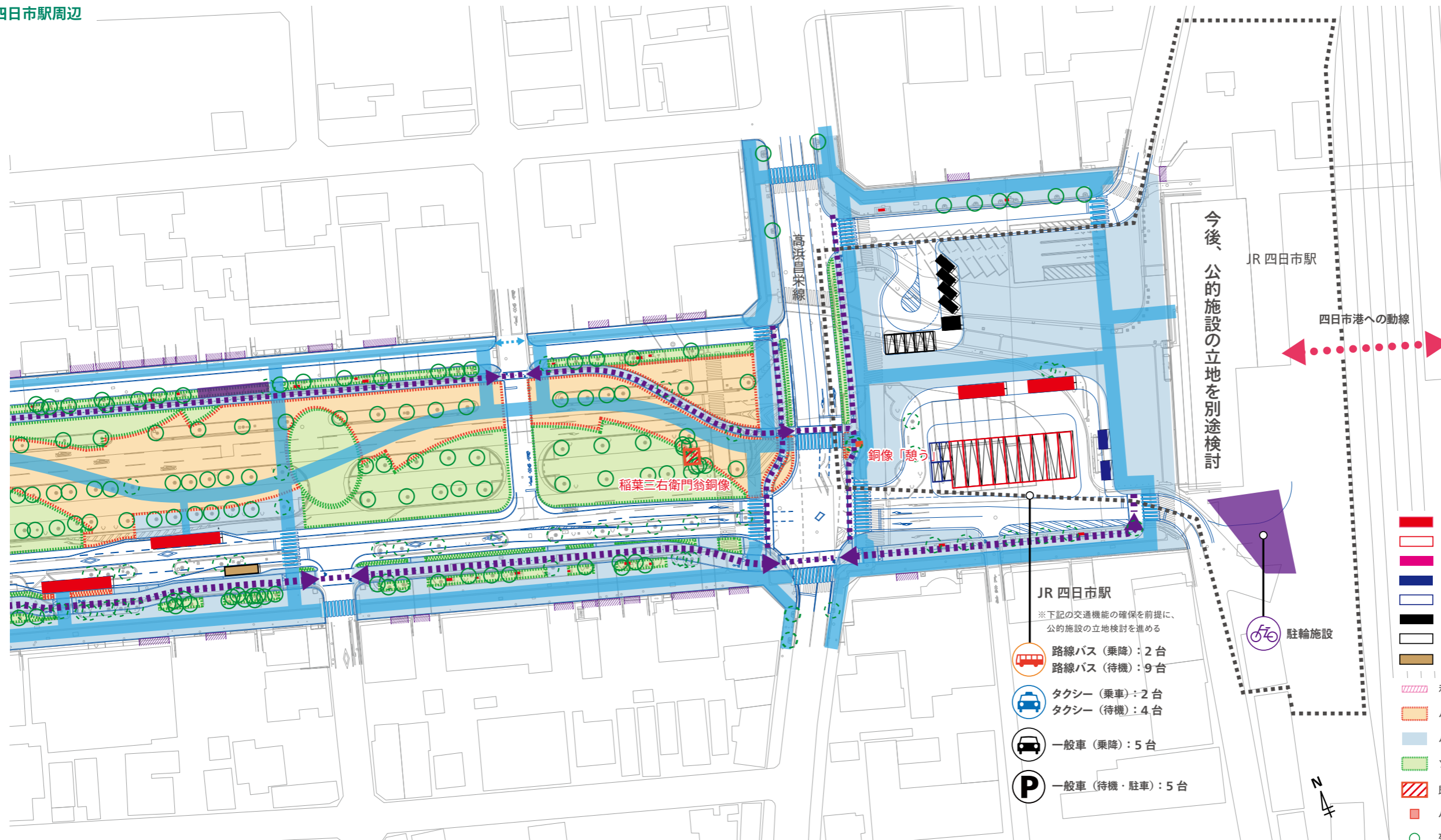


- バス (乗降)
- バス (待機)
- 観光バス (乗降)
- タクシー (乗降)
- タクシー (待機)
- 一般車 (乗降)
- 一般車 (待機・駐車等)
- 荷物き車
- 利活用リザーブ空間 (W=1.0m)
- ハードペーブ (滞留・利活用)
- ハードペーブ
- ソフトペーブ
- 既存構造物 (地下駐出入口・上屋等)
- バリアフリー施設 (EV)
- 残置可能な樹木
- 移植または伐採が必要な樹木
- バリアフリー動線 (ハードペーブ)
- 歩行者横断部 (横断歩道)
- 歩行者横断部 (横断指導線等)
- 鉄道駅構内動線
- 歩行者デッキレベル動線 (W=3.5m 以上)
-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



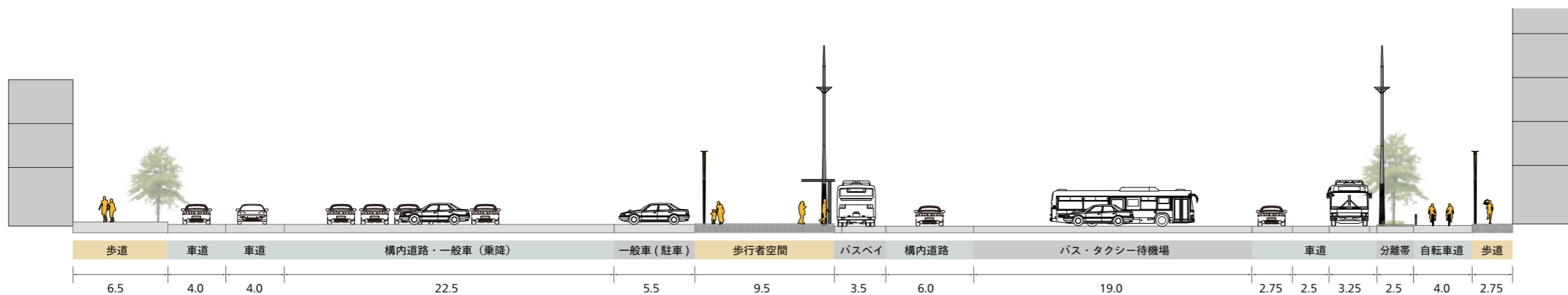
※平面図 (交通施設の台数含む)・断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

### JR 四日市駅周辺



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

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



※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

## 2-3-IV. 個別施設の設えの考え方

### 2-3-IV-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

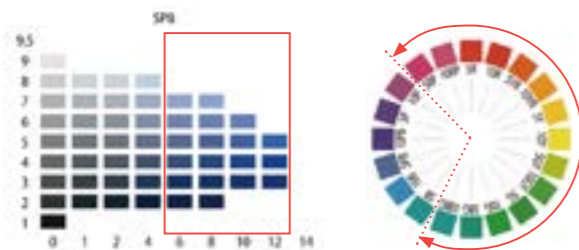
#### ベースカラーとして推奨される色彩範囲

無彩色に近い色彩範囲とする（彩度4以下）

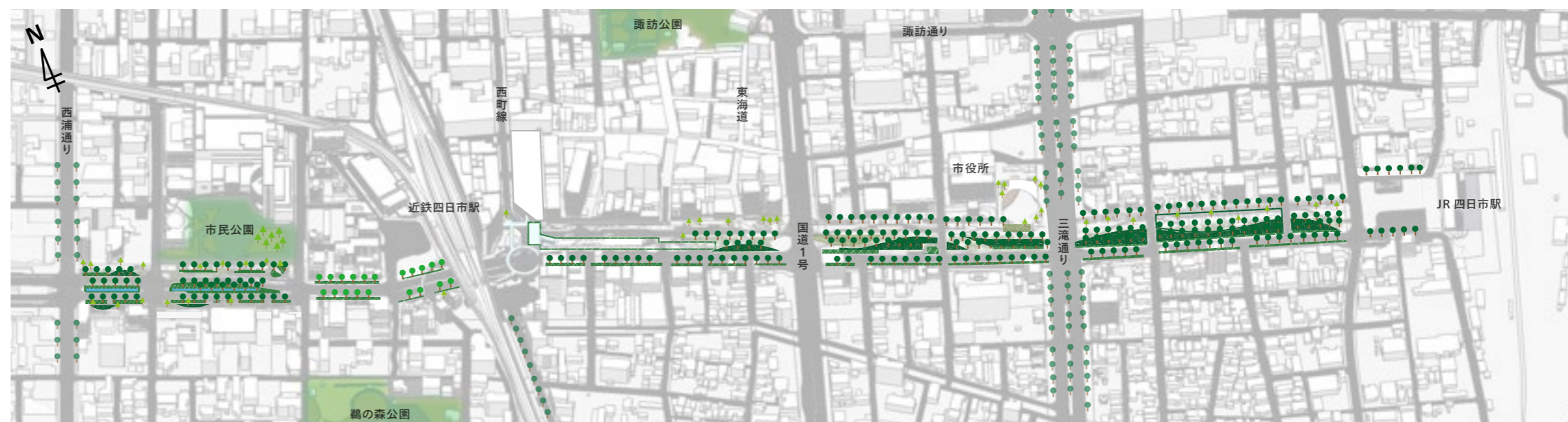


#### アクセントカラーとして推奨される色彩範囲

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)



※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ます  
※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

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

#### 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）

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

#### 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)

四日市の人や文化、  
歴史に出会う交流空間

#### 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）

みなとの雰囲気に出会う  
ターミナル空間

## 2-3-IV-2.

## デザイン対象となる施設・構造物等

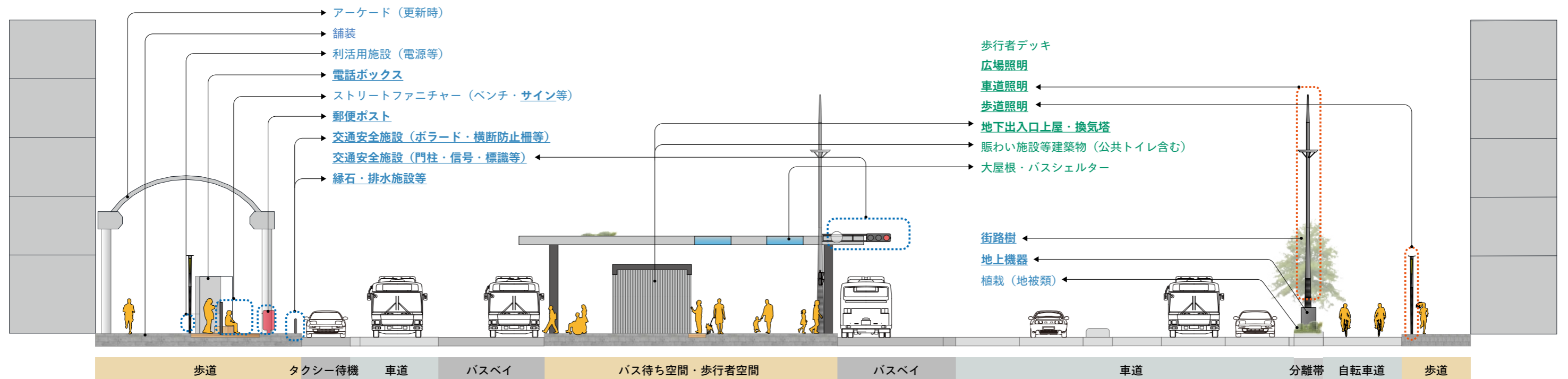
- デザイン対象となる施設・構造物等を、景観に対する影響が大きいと考えられる〈主要構造物〉と〈その他構造物〉に区分し、個別施設の設えを検討する
- 特に、主要構造物については、景観上重要なため、基本計画において設えの考え方を示す
- また、太字で示した構造物については、全線に渡って必要な施設のため、極力統一した設えとする

## 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

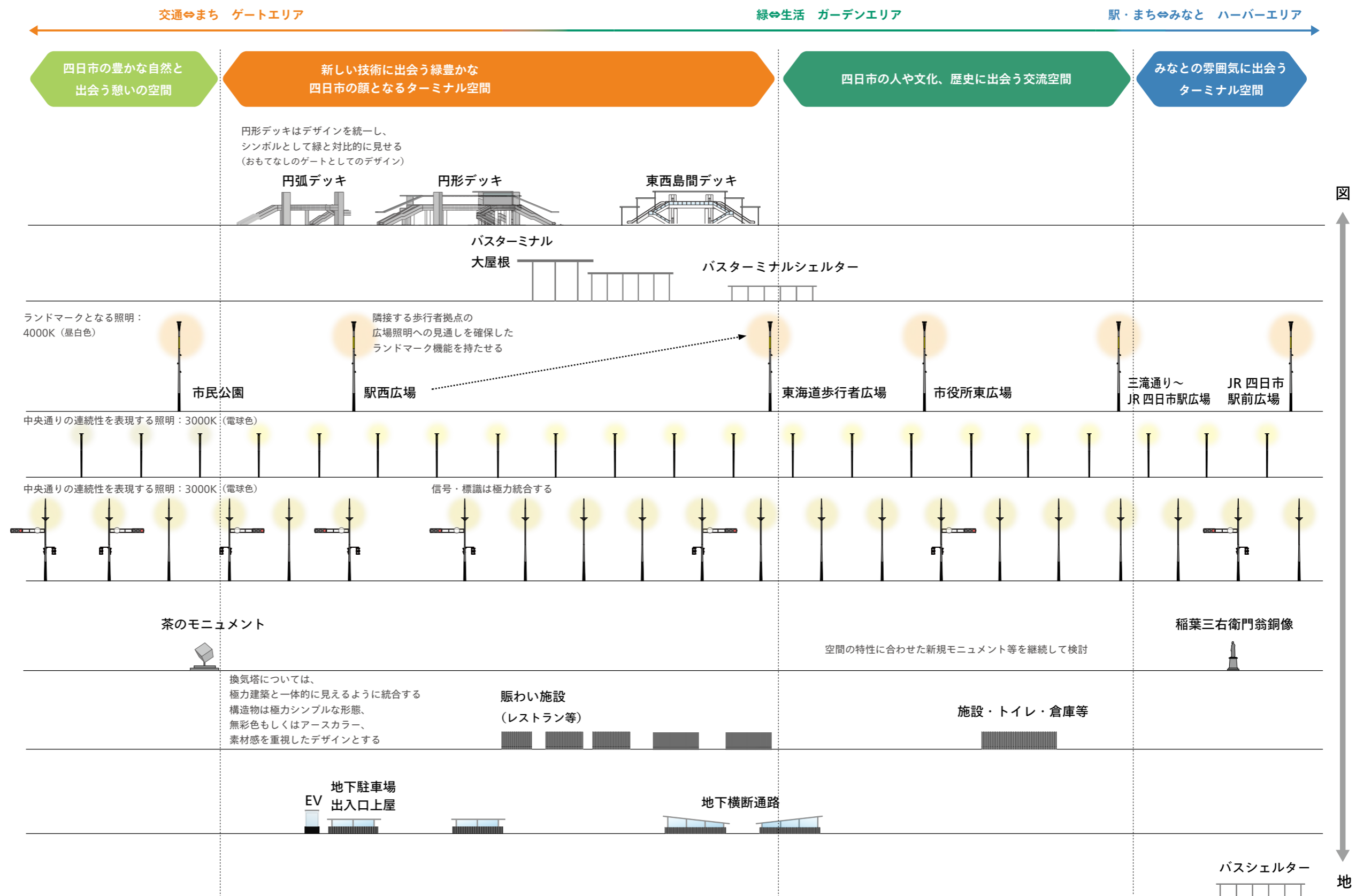
## その他構造物

- |   |   |
|---|---|
| (道路施設)<br>→デザインWGにて検討仕様を決定  | (占用物)<br>→デザインWGにて議論、調整会議にて意見交換   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>舗装</li> <li>交通安全施設(門柱・信号・標識等)</li> <li>交通安全施設(ポラード・横断防止柵等)</li> <li>縁石・排水施設等</li> <li>ストリートファニチャー(ベンチ・サイン等)</li> <li>街路樹</li> <li>植栽(地被等)</li> <li>利活用施設(電源等)<br/>※警察・施設管理者と適宜要調整</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>モニュメント(小)</li> <li>地上機器</li> <li>電話ボックス<br/>※電話ボックス・郵便ポストについては、配置等と合わせて要調整</li> <li>郵便ポスト</li> <li>アーケード(更新時)<br/>※占用主体と適宜要調整</li> </ul> |



### 2-3-IV-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

## 3章

# 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	近鉄四日市駅周辺の課題	配慮すべき事項
<b>視点1</b> 賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</u>においても、<u>駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線</u>や<u>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</li> <li>信号交差点や乗り換えにおける<u>垂直移動などのバリアを減らす</u>ことが必要ではないか</li> <li>駅前整備にあわせて民間投資を促し、<u>賑わいを創出する必要がある</u>のではないか</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の活性化</li> </ol>
<b>視点2</b> まちづくりと連動した交通機能の配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>バリアフリーに対応する送迎スペースがない</li> <li>中央通りの高架下には送迎車が多い</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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<u>送迎スペースを駅直近に配置する必要がある</u>のではないか</li> <li><u>バスのりばをもっと分かりやすく</u>する必要があるのではないか</li> <li><u>商店街の賑わいへの寄与等を考慮</u>してバスのりばを配置する必要があるのではないか</li> <li>各交通モードと歩行者を分離し、<u>安全性を向上させる必要がある</u>のではないか</li> <li>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必要がある</u>のではないか</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>交通結節機能強化</li> <li>都市機能施設への回遊性向上</li> <li>バリアフリー環境の整備</li> </ol>
<b>視点3</b> 中央通りを活用した空間の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央通りはクスノキの並木など良好な景観を有する</li> <li>車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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></li> <li>クスノキの並木空間を歩行空間・<u>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></li> <li>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></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>都心居住の促進</li> </ol>



バスタプロジェクトの狙い
<b>地域の活性化</b> 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
<b>民間ノウハウを活用した事業スキーム</b> 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
<b>災害対応の強化</b> 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
<b>公益機能の強化</b> 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
<b>生産性の向上</b> 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
<b>他の交通、拠点、新技術との連携強化</b> 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>防災機能の強化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>並木空間の再編による魅力あるスペースの創造</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>新たなモビリティや交通サービスとの連携</li> </ul>

# 3-2 施設配置方針

## 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

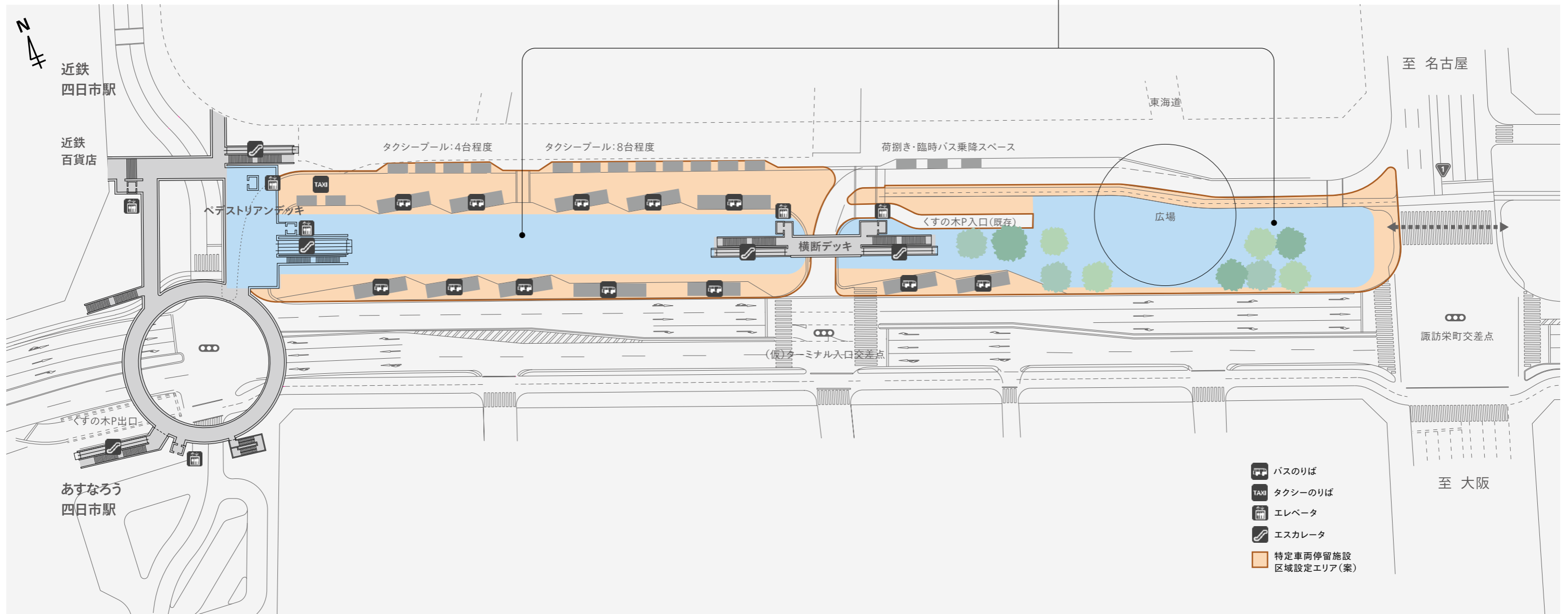
## 各機能の配置の考え方

- 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

## 検討を進める上での重要な視点

- 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

- 情報提供施設
- チケット販売所
- トイレ・パウダーコーナー
- 待合空間・コインロッカー
- 子育て支援（授乳室）
- 賑わい施設
- 防災機能
- 並木空間
- 魅力ある滞留スペース



※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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画を基に作成

## 3-3 必要機能

- 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右表のとおり  
この内、建物内に収容する施設の最低限の規模(緑文字を想定、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  ▶右図：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
子育て支援機能 (授乳室等)		約8㎡程度  ▶右図： 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

### 3-3-1. 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

	種別	概要
<b>指定緊急避難場所等：</b> <b>数時間程度の受け入れを想定</b>  <b>避難所等：</b> <b>日単位での受け入れを想定</b>	指定緊急避難場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• <u>災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定</u></li> <li>• 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</li> </ul>
	緊急避難所 (その他の避難場所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• <u>地域からの要望により指定</u></li> </ul>
	指定避難所	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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、市災害対策本部が災害規模、地域の状況を判断し、あらかじめ決めてある避難場所のうち必要に応じて開設するもの</li> </ul>
	福祉避難所 (2次避難所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象</li> </ul>

### 3-3-II. 近鉄四日市駅 バスターミナルの 被災想定と 災害別対応方針の整理

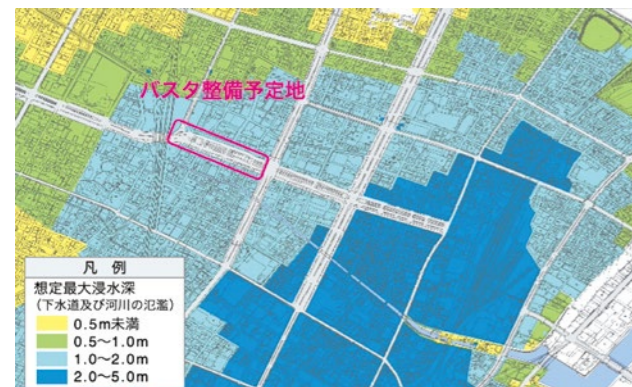
近鉄四日市駅バスターミナルが、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討

- 1 洪水・津波・内水氾濫・高潮：  
浸水想定等から施設用地内での滞在は困難。近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への避難誘導
- 2 地震・大規模な火災：  
指定緊急避難場所と同等の施設として活用（以降、一時緊急避難場所）
- 3 土砂災害：バス等の運行を維持しつつ、災害等の情報を提供（近鉄四日市駅バスターミナルは、上記災害の対象エリア外）

対応	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル		
	災害種別	指定基準	デッキテラス部 (近鉄四日市駅側 2階相当)	ターミナル部	東海道歩行者広場
1	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	○（避難経路等）	×（浸水想定区域（1.0m～2.0m）に該当）	×（浸水想定区域（1.0m～2.0m）に該当）
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
	内水氾濫	内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	×（浸水想定区域に該当）
	高潮	富洲原、富田、羽津、橋北、塩浜、楠地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○（避難経路等）	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当）
2	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（帰宅困難者一時滞在等）
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や退避経路の阻害）	○（帰宅困難者一時滞在等）
3	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（情報提供）	○（情報提供）	○（情報提供）

#### 洪水

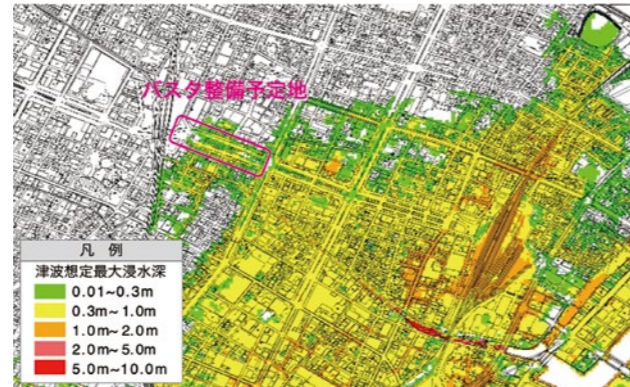
地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測



出典：四日市防災マップ（常盤・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



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

#### 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

### 3-3-III. 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

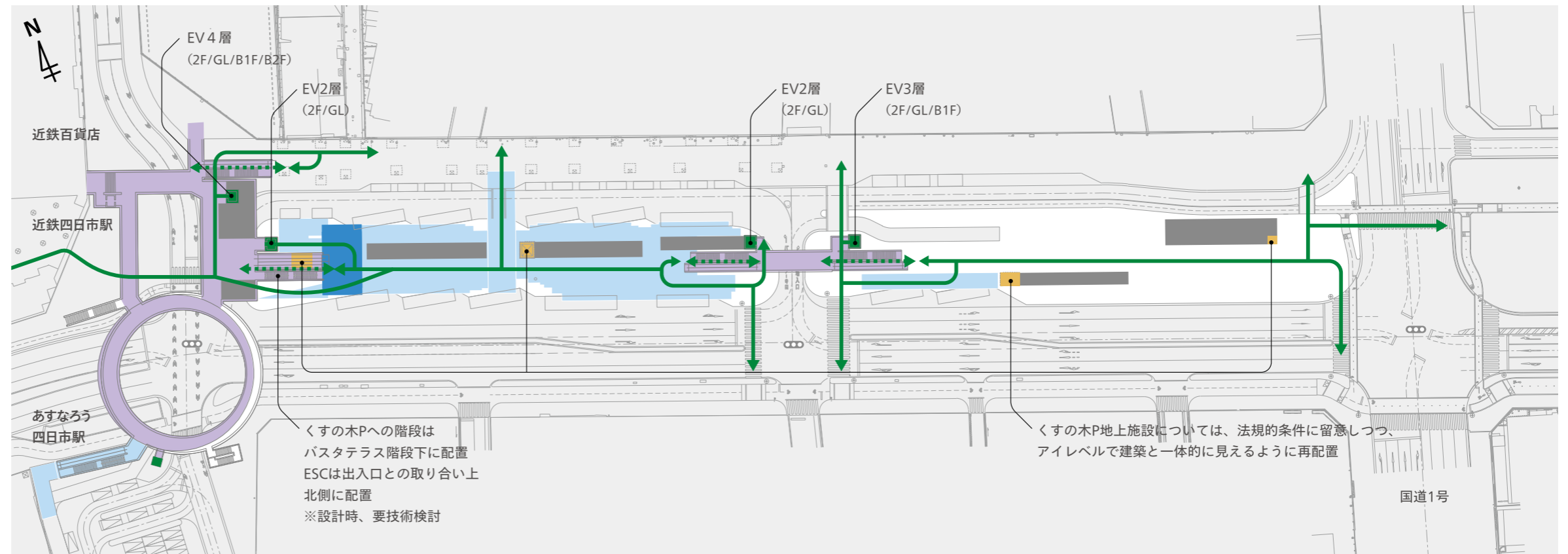
近鉄四日市駅バスターミナル  
において想定災害別に  
対応方針および求められる  
防災機能を整理

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	<b>【発災当日】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害警戒レベルに応じて、バスの運行等を停止</li> <li>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</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時の効果的な情報提供機能</li> </ul>	<b>情報提供施設</b> 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
			<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導</li> </ul>	<b>退避経路</b> 歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
2 地震、大規模な火事	<b>【発災翌日～数日後を想定】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> ※ 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）		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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）</li> </ul>	<b>鉄道等の代替輸送</b> 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）
			<ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時の効果的な情報提供機能</li> </ul>	<b>情報提供施設</b> 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
	<b>【発災当日】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害警戒レベルに応じて、バス等の運行停止を検討</li> <li>施設利用者や周辺の帰宅困難者の一時緊急避難場所</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅困難者などの一時緊急避難場所</li> </ul>	<b>退避経路</b> 歩行者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
			<ul style="list-style-type: none"> <li>賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能</li> </ul>	<b>一時緊急避難場所</b> 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
			<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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）</li> </ul>	<b>備蓄倉庫</b> 災害時に備えた備蓄品の保管
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	<b>【発災翌日～数日後を想定】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> ※ 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）		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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）</li> </ul>	<b>鉄道等の代替輸送</b> 災害時の鉄道など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）
			<ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時の効果的な情報提供機能</li> </ul>	<b>情報提供施設</b> 災害情報・交通機関運行情報を提供

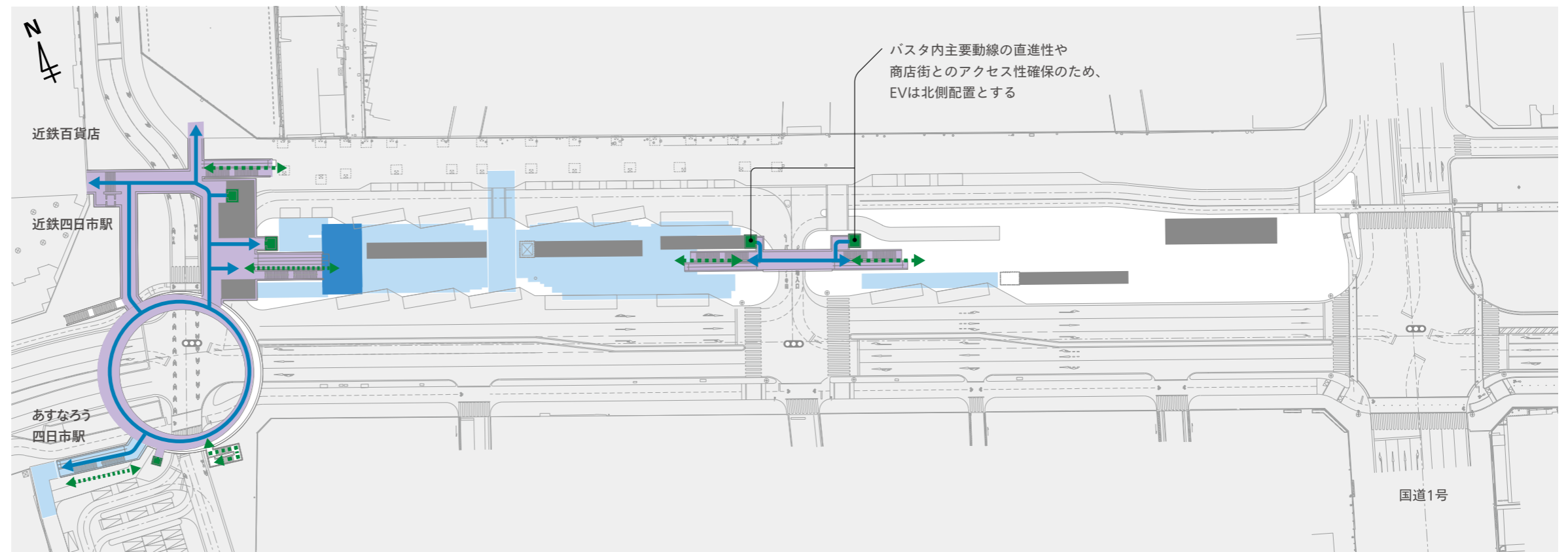
# 3-4 動線計画

- バスタ内の動線は右記のように建物等の地上施設の配置を工夫し、デッキの昇降を含めて直線的な幅員3.5mの移動経路を確保する
- 歩行者動線及びバス乗降場には屋根をかけ、雨に濡れずに移動や乗降できる空間とする
- さらに、長いバス待ち行列の発生等が予測される西島では、移動経路に加え、滞留空間においても雨に濡れない空間を確保する観点から、大屋根を設置する方針とする

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)

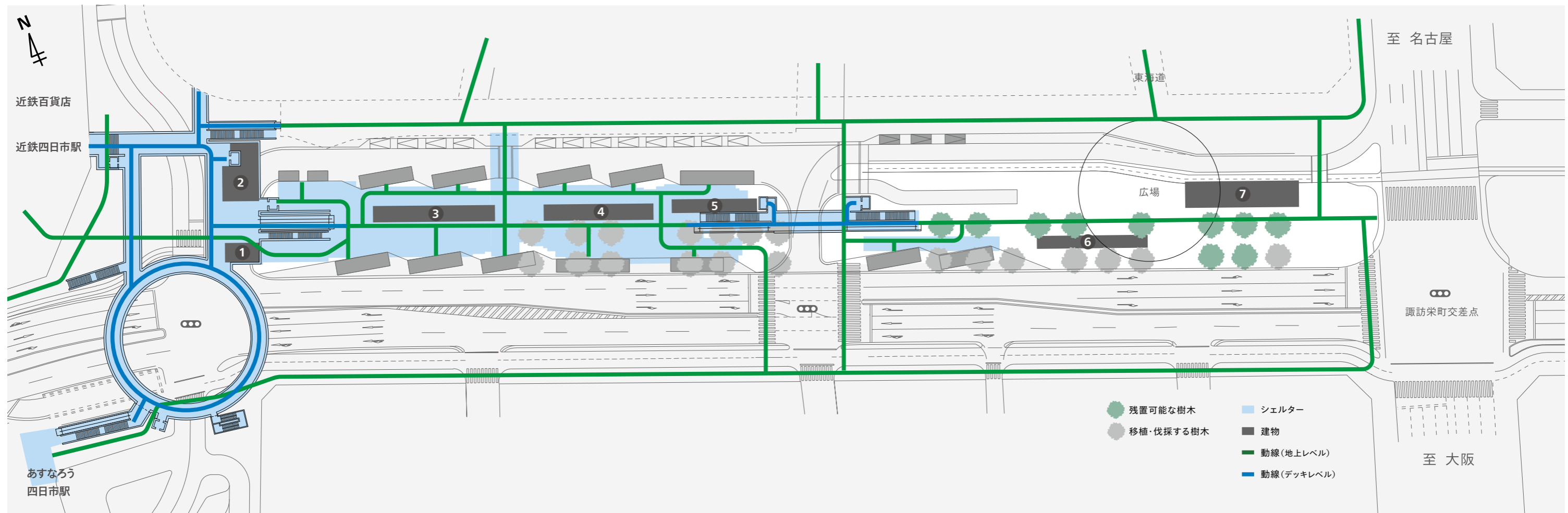


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

## 3-5 機能配置 「施設最大案」

- 歩行者動線やバス待ちの滞留空間など必要な空間を確保するため、待合施設やチケット売り場、各種サービス機能を導入する建物の配置は下記を基本とする
- 東西を貫く主要な動線に加え、西島では各乗降場や商店街からの動線に配慮した建物配置とし、東島では既存樹を含め緑化にも配慮した建物配置とする

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



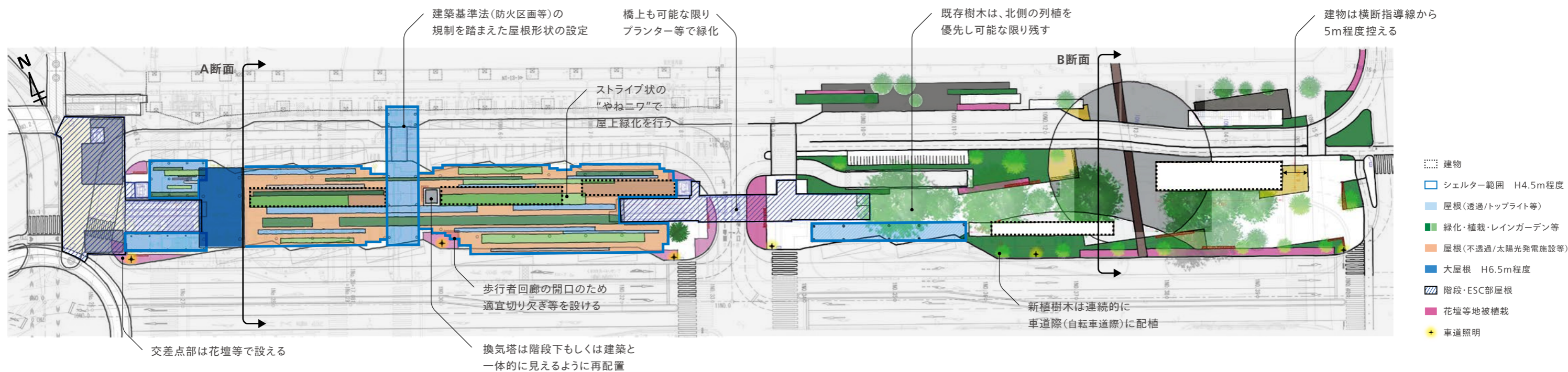
建物番号	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
建物配置の基本目的	近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する		主たる交通機能が集約される西島平面部へターミナル機能を確保する		西島平面部におけるターミナル機能を補完する	高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する	広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する
各施設の面積	40㎡	110㎡	120㎡	110㎡	70㎡	90㎡	180㎡

# 3-6 施設デザインの考え方

- 中央通り全体と調和のとれたバスターミナルとなるよう、以下のとおり施設のデザイン方針を定める
- 整備にあたっては、この方針を踏まえターミナル内外の景観等にも配慮しながら検討を進めるものとする

## 施設のデザイン方針

- 四日市の顔に相応しい高質なデザインを目指す
- 雨天及び強風時にも傘を差さずに乗降でき、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
- バスタ西島に一体的な大屋根を整備する
- 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

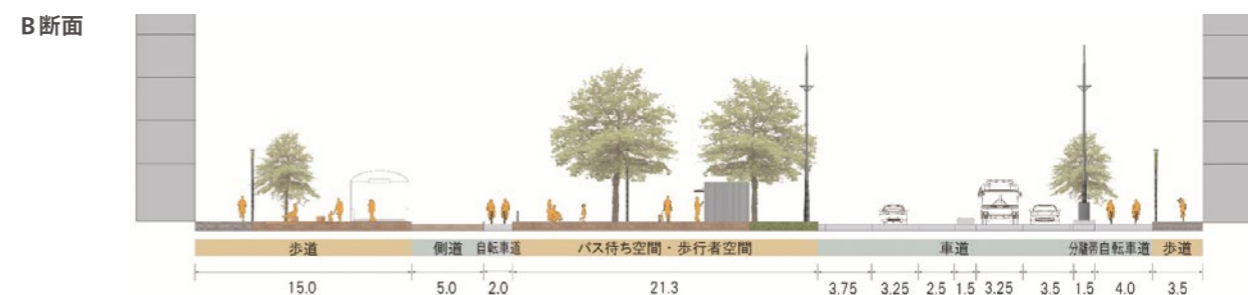
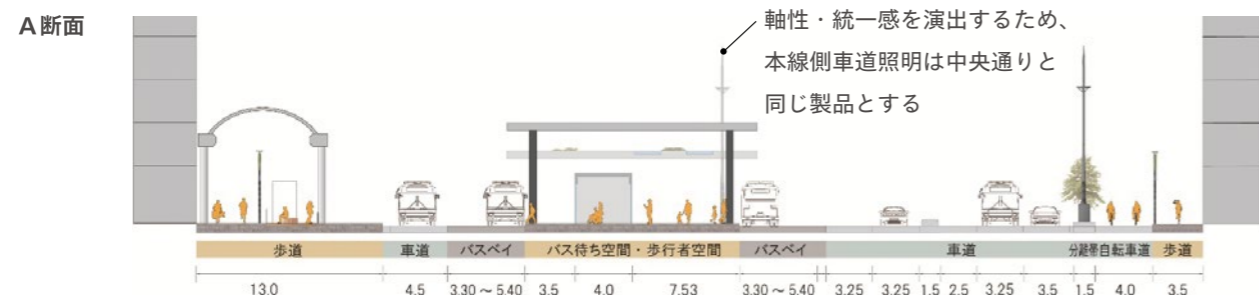


## 西島のデザイン方針

- 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

- 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
- 東海道の位置を遺構表示的な舗装の切り替えで設けるとともに、北側歩道と一体的な円形の広場デザインをほどこし、空間の広がり表現する



※大屋根については、経済性や維持管理、建築物の排煙設備を考慮し、構造を決定する

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

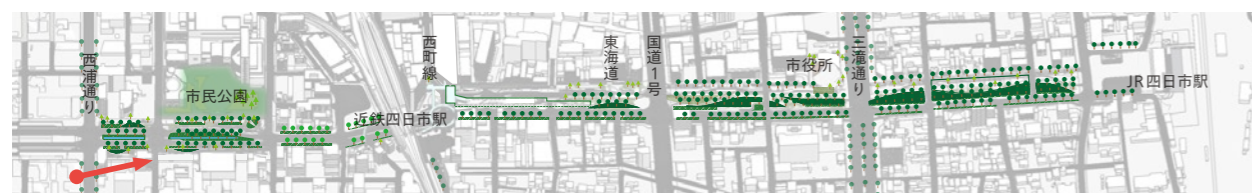
4章

将来イメージ

### 近鉄四日市駅西側の のアンクル



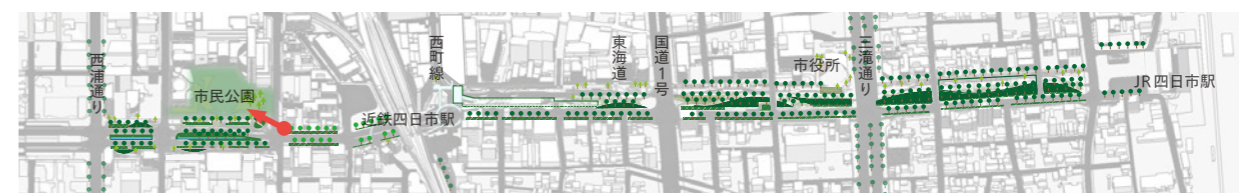
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### 四日市市民公園前 のアンクル



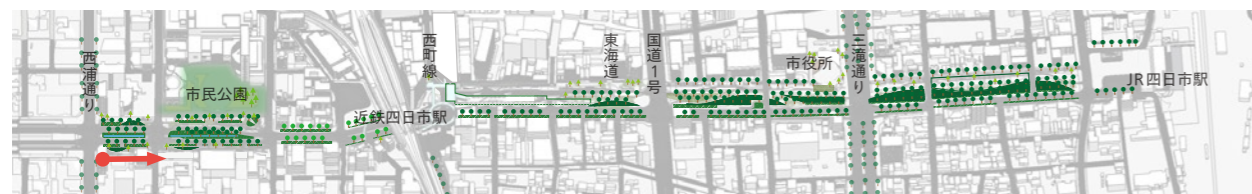
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



## 西浦通り周辺 のアンクル



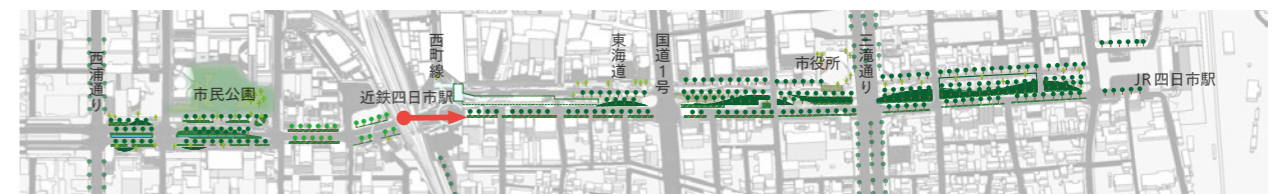
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



## 近鉄四日市駅東側 のアンクル



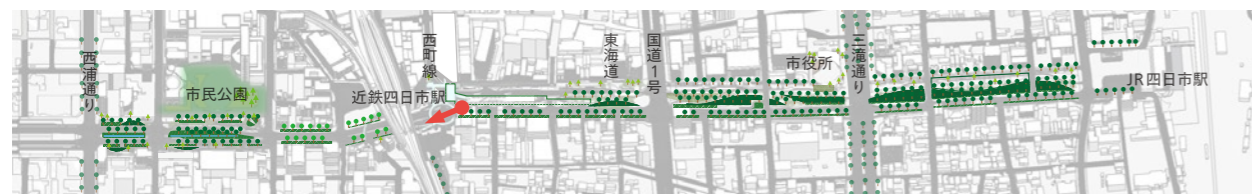
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



## 近鉄四日市駅周辺 のアンクル



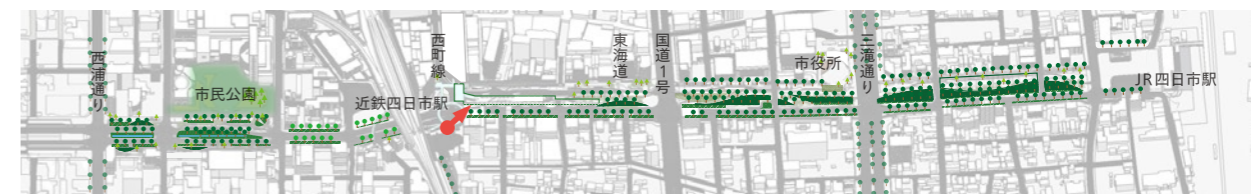
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



## 円形デッキ上 のアンクル



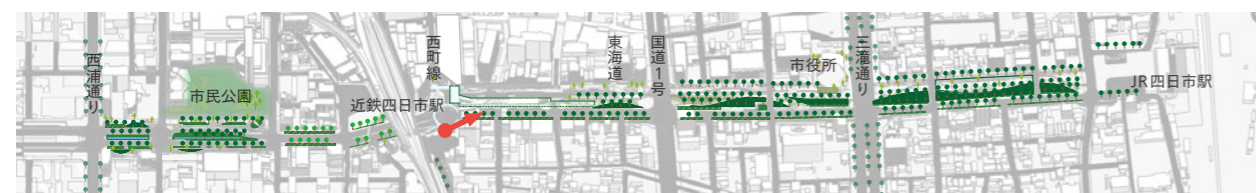
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### 近鉄四日市駅バスターミナル のアンゲル



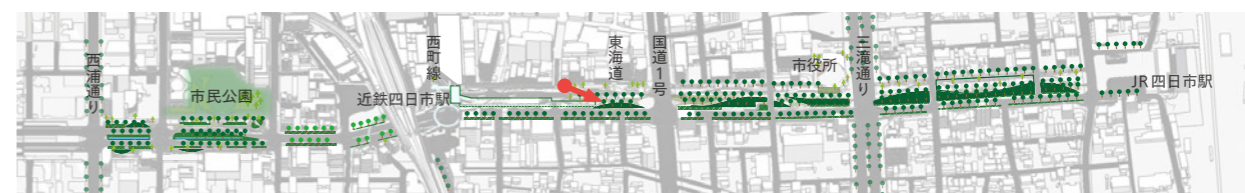
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### 東海道周辺 のアンゲル



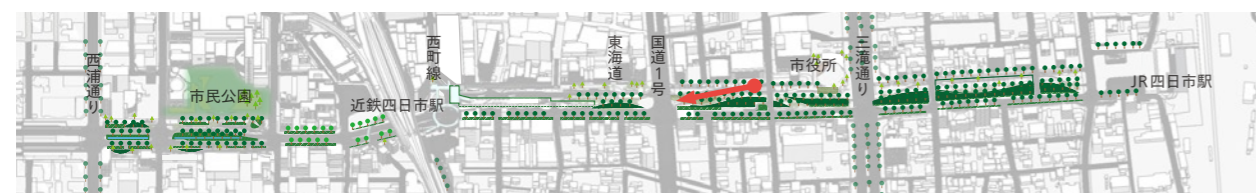
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### 国道1号周辺 のアンクル



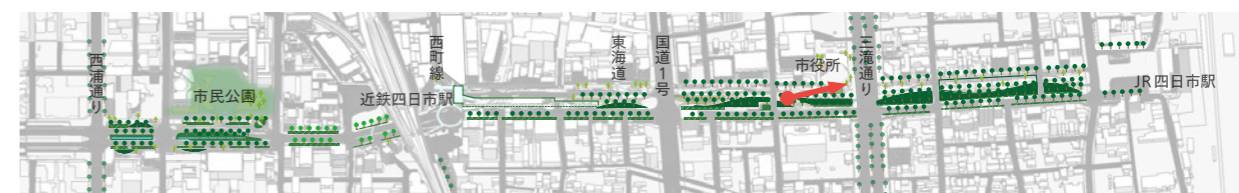
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### 四日市市役所前 のアンクル



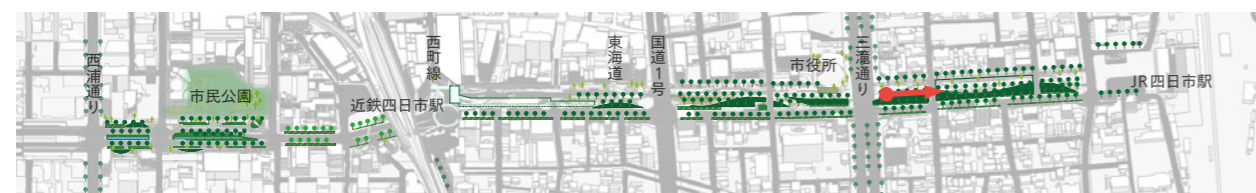
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### 三滝通り周辺の のアンゲル



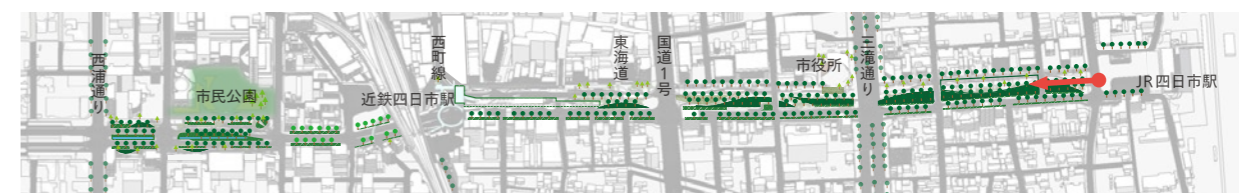
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



### JR四日市駅～国道1号間 のアンゲル



※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



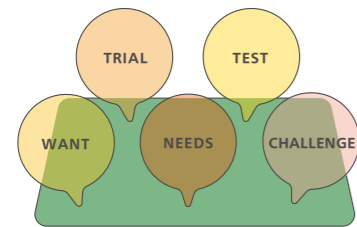
5章

今後の進め方

## 5-1 利活用、維持管理・運営の考え方

### 5-1-I. 基本的な考え方

#### 1 様々なニーズに対応し新たなチャレンジを可能とする場づくり

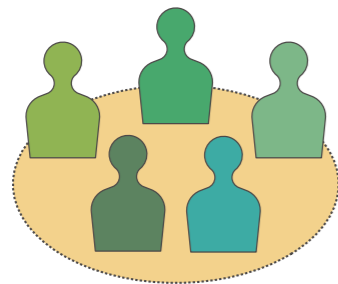


整備後も様々なニーズに応じて必要な更新を繰り返しつつ、常に誰かが新たなチャレンジを行っている空間となる



賑わい創出社会実験でのチャレンジショップの様子

#### 2 多様な関係者が関わる管理運営の仕組みづくり

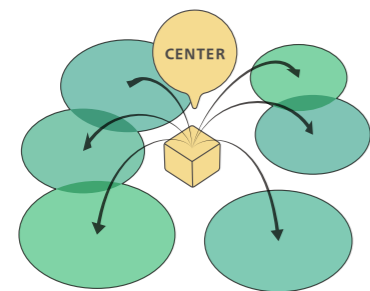


行政、市民、企業など、この空間に価値を見出す大勢の人々が協働して維持管理や運営に携わる仕組みをつくる



社会実験準備会の様子

#### 3 まちづくりの波及と連携づくり



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

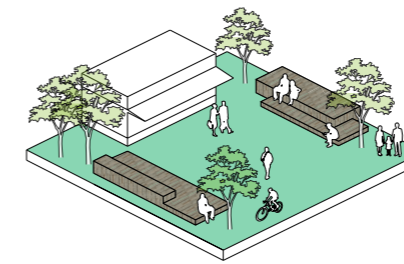


賑わい創出社会実験でのインフォメーションブースの様子

### 5-1-II. 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

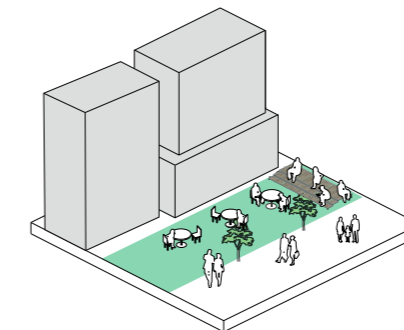
- コンセッション制度（バスタエリア）
- Park-PFI（国道1号～JR四日市駅）
- 指定管理者制度



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

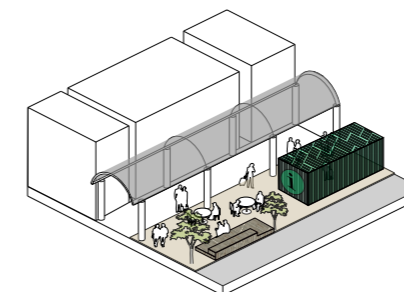
- 歩行者利便増進道路（ほこみち）
- 公開空地活用



ほこみち指定道路の事例 三宮中央通り（神戸市）

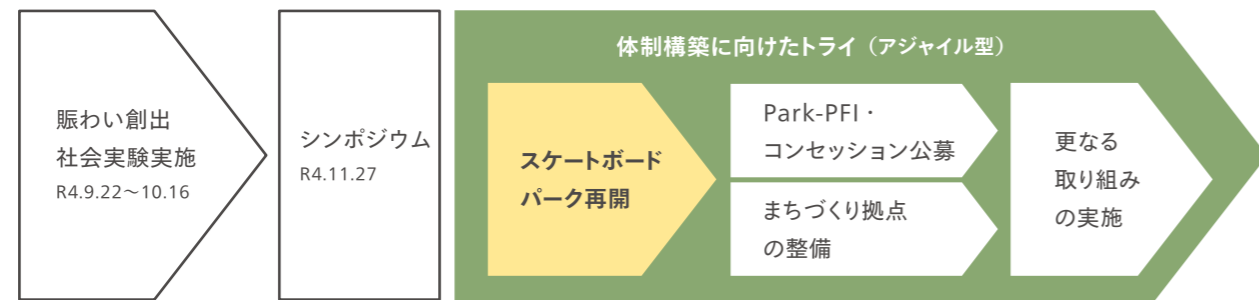
#### 3 まちづくり拠点

- 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

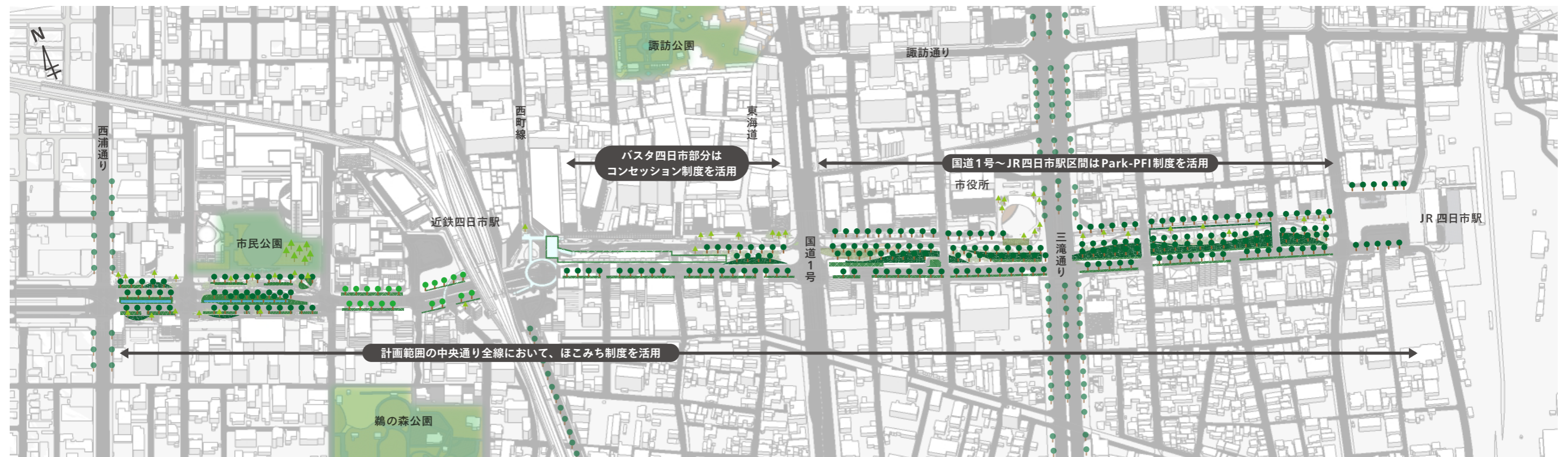


まちづくり拠点の事例  
アーバンデザインセンター  
松山（松山市）

### 5-1-III. 進め方について



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

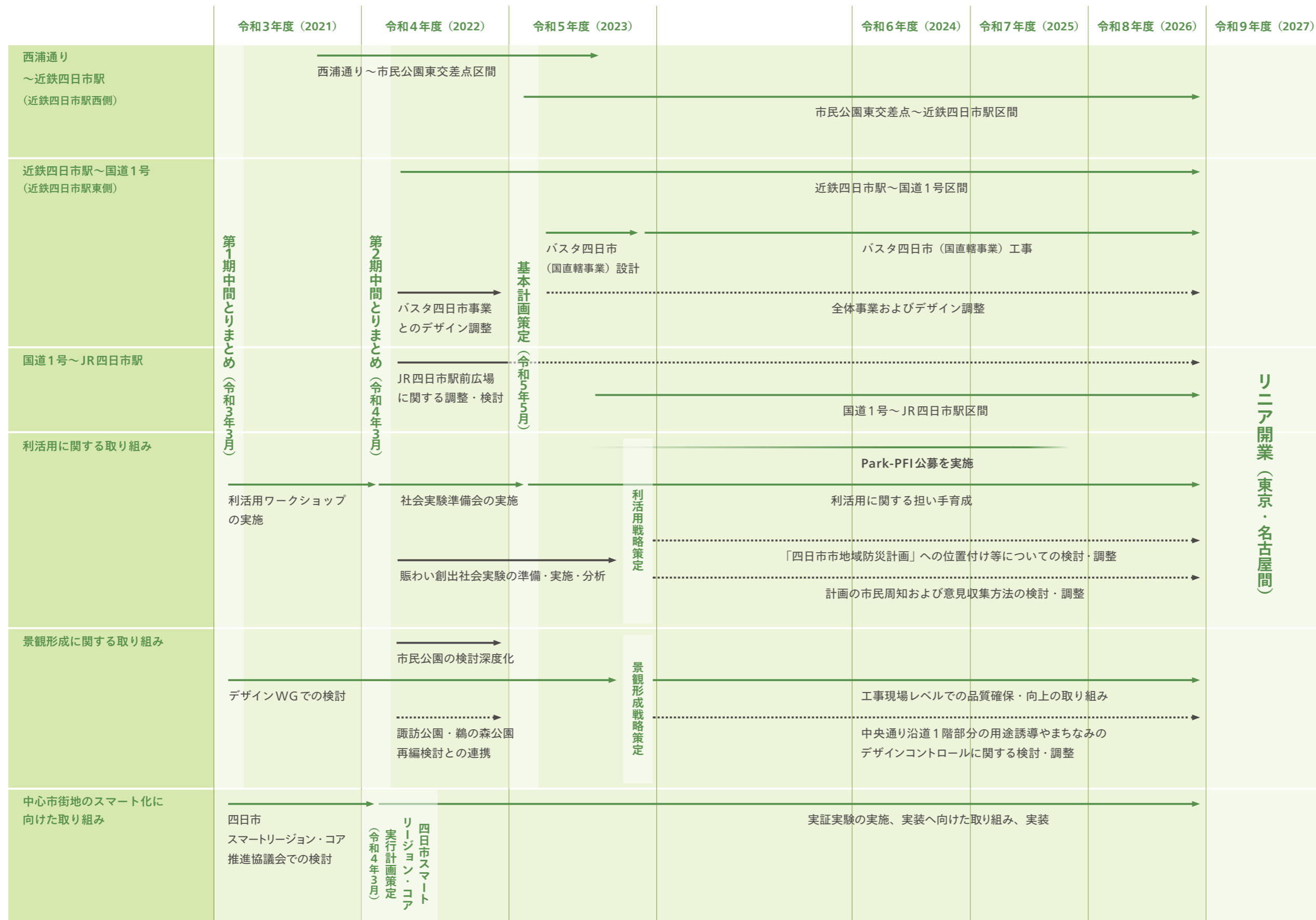


※樹木の本数は正確ではなく、配置イメージを模式的に表現している  
 ※緑地の形状は、今後ランドスケープの検討により変更の可能性あり

# 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



## 參考資料

# 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。

「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」が検討を行う範囲（バスタ四日市検討範囲）



「中央通り再編関係者調整会議」が意見交換を行う範囲

**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

**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。

**利活用  
ワークショップ** **目的：**  
関係者意見を取り入れながら、利活用戦略や利活用計画の検討を行うことを目的とする。  
**検討事項：**  
1 利活用戦略（各オープンスペースの使い方を目指すアクティビティイメージ等）  
2 利活用計画の検討（利活用の区域、各オープンスペースの具体的な使い方等）

## 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（都市・地域交通戦略推進事業〔個別補助〕）を得ながら事業を進めるために、以下の役割を担う。

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

## 四日市 スマートリージョン・コア 推進協議会

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



※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



	11月	12月	令和4年1月 (2022)	2月	3月	4月	6月	7月
中央通り再編 関係者調整会議			第7回   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   R4.3.9 「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)(案) について			第9回   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
バスタ検討部会				第7回   R4.2.15~18書面				
デザインWG		第11回   R3.12.6 第12回   R3.12.15		第13回   R4.2.24			第14回   R4.6.3/6 第15回   R4.6.28	第16回   R4.7.14
市民WS								
利活用WS	第2回   R3.11.18			第3回   R4.2.7				
社会実験準備会						第1回   R4.4.28	第2回   R4.6.2	第3回   R4.7.3

「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  
令和4年3月

	8月	9月	10月	11月	12月	令和5年1月 (2023)	2月	3月
中央通り再編 関係者調整会議					第10回   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   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
バスタ検討部会				第8回   R4.11.7				第9回 書面 R5.3.17~24
バスタデザインWS			第1回   R4.10.23					第2回   R5.3.13
デザインWG	第17回   R4.8.25		第18回   R4.10.23/11.7		第19回   R4.12.17	第20回 R5.1.25	第21回   R5.2.8 第22回   R5.2.27	第23回   R5.3.13
市民WS								
利活用WS								
社会実験準備会	第4回   R4.8.16	第5回   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   R4.12.15			

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画の公表  
令和5年5月

## 3 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

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

— 並木道間のスケボーパークの雰囲気すごくよかった

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

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

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

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：中央通りにあつ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

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

利Q12：中央通りにあつたらよいと思うもの、やってみたいこと

— スケボーパーク、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

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%

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

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：中央通りにあつ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

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

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

— 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

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
- 子供のびのび遊べる

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、滑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

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 # 過ごす場を選ぶ自由度



## 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て検討(一部引用)

<b>利Q6：最も利用した場所</b> — イベントエリアが最多35% <b>利Q11：はじまりのいちの感想</b> — 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	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
<b>出Q21：出店場所に必要と思われる要素</b> — 「雨よけ」「日よけ」「イベント広報」が10% <b>出Q23：整備で欲しい施設</b> — 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	雨や日差しを気にせず 時間を忘れて遊ぶことができる  ・雨よけ日よけ ・様々な天候に対応
<b>出Q24：人流を増やすためのアイデア</b> — 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 <b>運：出店者関連</b> — 客に「席がないのか」と聞かれる	キッチンカーや店舗と 滞留場所が近く長時間居られる  ・キッチンカー ・滞留スペース
<b>市：中央通りへの想い</b> — 全国に魅力をアピールできるまちへ(4票) <b>出Q24：人流を増やすためのアイデア</b> — ここで何かやっているかと周知・定着されること	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
<b>利Q18：スケボーパークがあったことによる影響</b> — 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	近隣に住んでも騒がしさを感せず 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できる
- ・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せ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

参照：実験エリア対象外のため将来の期待の声

▼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て検討(一部引用)

<b>市：まちの望ましい状態</b> — にぎやかで楽しいまち(31票) <b>出Q14：お客様との会話で言われたことなど</b> — 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	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  ・近鉄四日市駅側とは違う魅力 ・JR四日市駅側にも賑わいを
<b>市：こんな場所が欲しい</b> — 休める場所憩いの場所(12票) — 自然を感じる通りへ(11票) <b>出Q21：出店場所に必要と思われる要素</b> — クスノキなどの自然環境もよく、今後も出店したい	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
<b>利Q4-2：誰と利用したか</b> — こども含む家族が24% <b>利Q11：「はじまりのいち」の感想を教えてください</b> — 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	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
<b>ユーザーによるSNS意見</b> — 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	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
<b>利Q11：「はじまりのいち」の感想を教えてください</b> — ヨーロッパのクリスマスマーケットのようになるといい	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



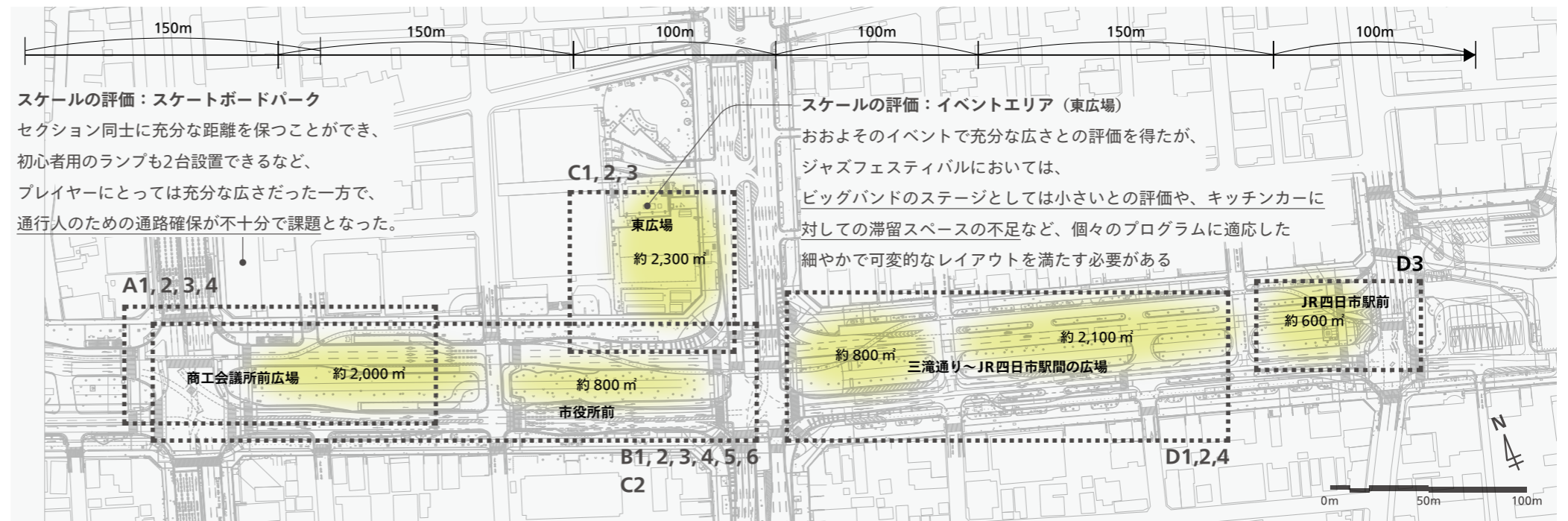
#### 各調査凡例：

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

# 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



## 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

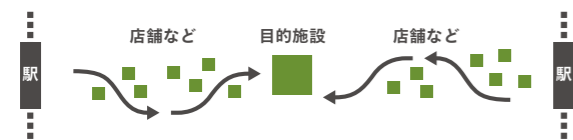


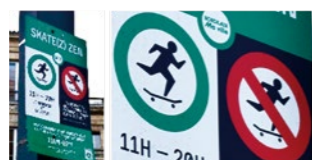
図1：目的施設をめがけた歩行者の回遊性と消費活動などが期待できる

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：ポルダー市 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「まちなか」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3]
- 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3]
- 4 店舗の前は眺望と滞留に配慮した余裕ある空間を [図3]
- 5 テナントの自由な活用にセミパブリックな空間を [図3]
- 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

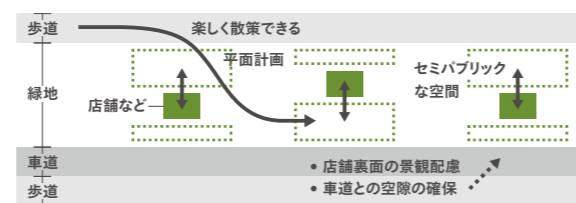


図3：店舗群の配置に動きを持たせて余白空間をうまく活かす

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4]
- 運営に無理のない清掃の仕組みを

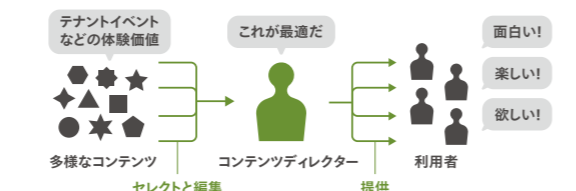


図4：各方面からふさわしい体験をセレクト・編集し利用者へ提供する

## 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5]
- 3 雨後でも使える心地よい足元の仕上げを

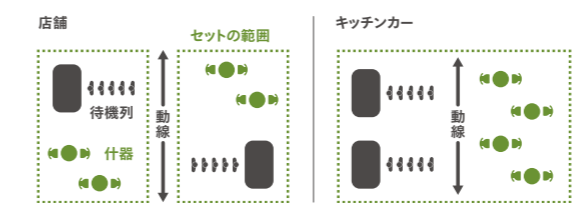


図5：待機列と動線を避け適度な距離に什器（イス&テーブル）を設置

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6]
- 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

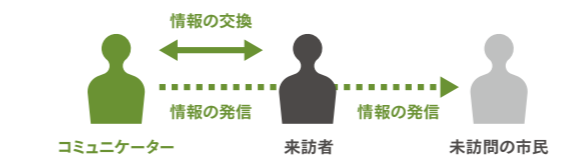


図6：コミュニケーターは近くの来訪者や遠くの未訪問者への気配りを

## 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

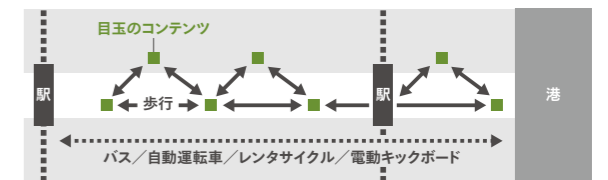


図7：歩行者ネットワークと回遊性を上げる「目玉」の効果的な配置

運営に活かせる視点

- 生活と観光の共存を図るアーバンデザインセンターの設置 [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]

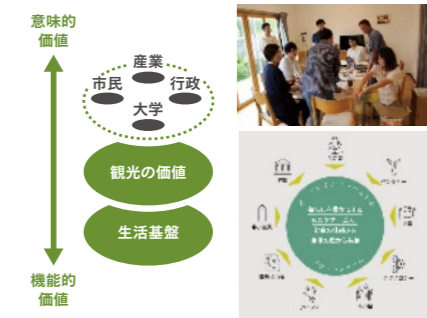


図8（左）：産官学民による共創力を活用し、生活・観光・産業の共存を図る 事例（右）：鎌倉リビングラボ

## 5 社会実験でのスマート関連実証実験の概要

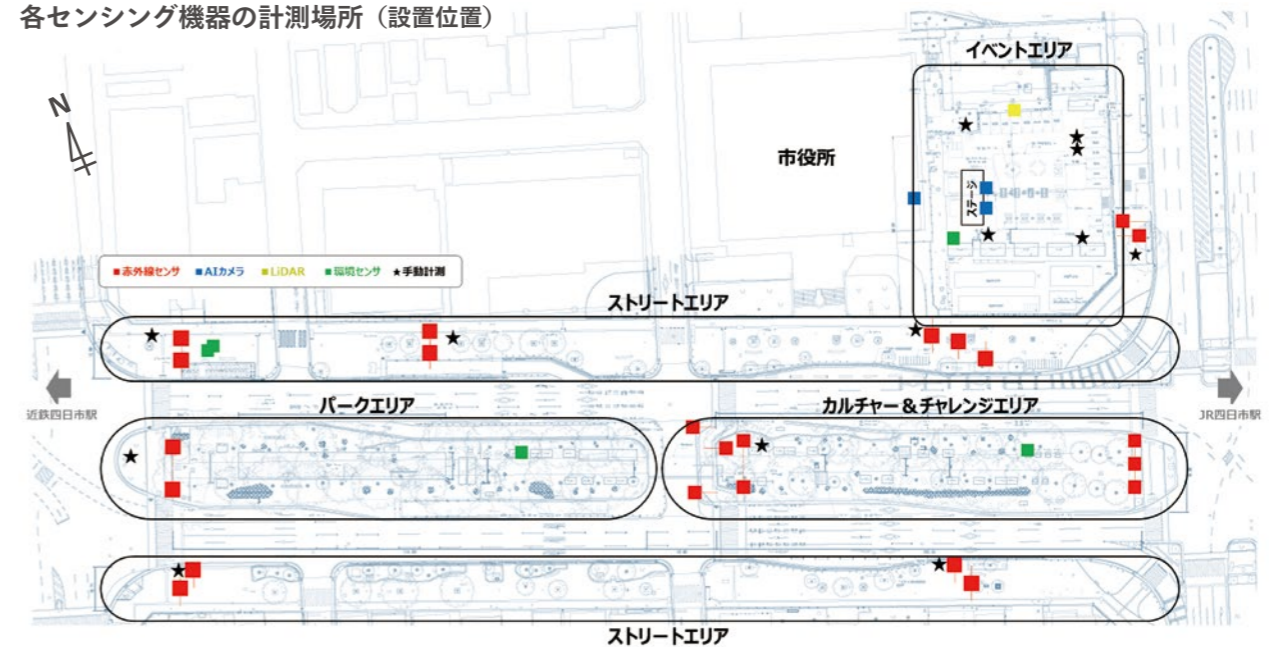
### スマート関連施設の実証実験

- 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、中央通りで行った「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 (すべてR4年)	使用機器 ・システム	台数	連絡先
エリア全体	1	歩行者流動	9/2～10/31	赤外線センサ	28台	株式会社センサーズ・アンド・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	株式会社マクニカ
	3	ステージ前の滞留	9/22～10/16	AIカメラ	1台（屋内）	株式会社 シー・ティー・ワイ  NECソリューションイノベータ株式会社/ NECネットエスアイ株式会社
		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	株式会社 シー・ティー・ワイ
エリア別	4	環境 (気温・曇り指数・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株式会社
手動計測との比較（精度検証）			9/30,10/1,16	-	-	株式会社サーベイリサーチセンター

### 各センシング機器の計測場所（設置位置）

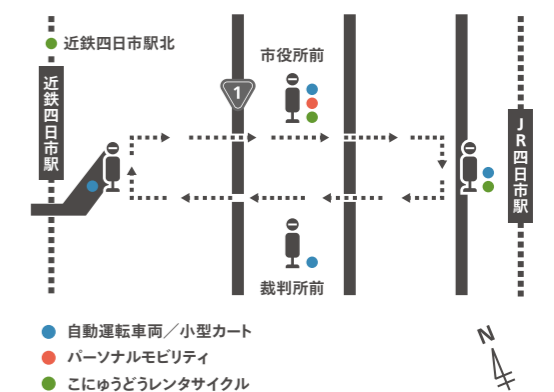


### 自動運転車両等の実証実験

#### 「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

### 実験時の走行ルートと乗降場位置



### 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

### 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、信号情報が送信可能な機器に交換し、車両側が信号機の情報（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

規約・委員名簿

## 中央通り再編関係者調整会議 規約

(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。

- 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。
- 委員の任期は、委嘱の日から令和7年3月31日までとする。
- 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。

- 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。
- 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。

- 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。

- 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。

## 中央通り再編関係者調整会議 委員名簿

所属（役職は委嘱期間中のもの）	氏名（敬称略）	備考		
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 隆（座長）		
	名城大学工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正		
	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授	村山 顕人		
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	布施 徳彦	第1回～第9回まで	
	近畿日本鉄道㈱ 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長	阪田 道夫	第10回～	
	東海旅客鉄道㈱ 総合企画本部 企画開発部 担当部長	木村 誠司	第1回～第8回まで	
	東海旅客鉄道㈱ 総合企画本部 企画開発部 担当課長	平井 崇士	第9回～	
	三重交通㈱ バス営業部長	高田 和昭		
	三岐鉄道㈱ 常務取締役 取締役 自動車部長	高木 修司	第1回～第8回まで	
	三岐鉄道㈱ 執行役員 自動車部長	三輪 直樹	第9回～	
	三重県タクシー協会 北勢支部長／㈱三交タクシー 代表取締役	中島 嘉浩		
	三重県バス協会 専務理事	青木 周二		
市民	四日市自治会連合会 会長	水谷 重信	第1回～第4回まで	
	四日市自治会連合会 会長	中村 克義	第5回～第9回まで	
商工関係者	四日市自治会連合会 理事	山路 和良	第5回～	
	㈱近鉄百貨店 百貨店事業本部 四日市店長	速水 正明		
大規模権利者	諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	北岡 泰爾		
	四日市駅西発展会 会長	堀木 直弘		
	四日市商工会議所 専務理事	須藤 康夫		
	四日市観光協会 会長	小川 硬一郎	第1回のみ	
	四日市観光協会 会長	野村 愛一郎	第2回～第4回まで	
	四日市観光協会 会長	生川 宣幹	第5回～第6回まで	
	四日市観光協会 副会長	佐野 貴信	第7回～	
	㈱ディア四日市 代表取締役社長	鈴木 主計		
	近鉄グループホールディングス㈱ 事業戦略部長	山本 寛	第1回～第8回まで	
	近鉄グループホールディングス㈱ 事業戦略部長	北畠 肇	第9回～	
	近鉄不動産㈱ 名古屋事業本部 賃貸事業部長	中野 光典	第1回～第9回まで	
	近鉄不動産㈱ 名古屋事業本部 賃貸事業部長	吉田 健	第10回～	
	株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 営業部長	興梠 貴尚	第4回～第8回まで	
	株式会社シー・ティー・ワイ 取締役 営業本部 ICTソリューション推進部長	安達 勝也	第9回～	
	行政	四日市南警察署 署長	稲垣 好人	第1回～第4回まで
		四日市南警察署 署長	廣田 清志	第5回～第8回まで
		四日市南警察署 署長	射場 重人	第9回～第10回まで
四日市南警察署 署長		藤井 淳夫	第11回～	
国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長		秋葉 雅章	第1回～第4回まで	
国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長		菅 良一	第5回～	
三重県 県土整備部 理事		真弓 明光	第1回～第8回まで	
三重県 県土整備部 理事		佐竹 元宏	第9回～	
四日市市 副市長		館 英次		
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）	高橋 康二	第1回～第8回まで
	三重県警察本部 交通部参事官（交通規制課長）	野田 正隆	第9回～第10回まで	
	三重県警察本部 交通部参事官（交通規制課長）	須川 洋幸	第11回～	
	国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐	川崎 周太郎	第1回～第4回まで	
	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設安全対策官	太田 裕之	第5回～	
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	鈴木 克章	第1回～第4回まで	
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	武田 正昭	第5回～第8回まで	
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	大島 常生	第9回～	
	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	大西 育平	第1回～第8回まで	
	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	高見 泰彦	第9回～	
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	四辻 純也	第1回のみ	
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	石井 信	第2回～第8回まで	
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	勝山 祐樹	第9回～	
	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	白木 広治	第1回～第8回まで	
	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	加藤 正光	第9回～	
	関係者	（一社）三重県トラック協会北勢支部 特積部会 部会長 西濃運輸㈱四日市支店 支店長	芝田 治仁	第3回のみ

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

令和5年5月

四日市市 都市整備部 市街地整備課

〒510-8601 四日市市諏訪町1番5号

TEL : 059-354-8200

FAX : 059-354-8404

E-mail : chuodori-st@city.yokkaichi.mie.jp

