

「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)

- 山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り -

令和4年3月

「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画(第2期中間とりまとめ)

1. はじめに	3	2-3. 個別施設のデザイン方針	36
1-1. 基本計画策定の経緯と目的	4	2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方	36
1-1-1. 基本計画策定の経緯	4	2-3-2. 災害時の使われ方	39
1-1-2. 基本計画の目的	5	2-3-3. 個別施設のレイアウト	44
1-1-3. 第2期中間とりまとめの位置づけ	6	2-3-4. 個別施設の設えの考え方	50
1-2. 四日市中央通りの現状と課題	7	3. 交通結節点のデザイン	53
1-3. 基本計画の位置づけ	8	(バスターミナルの整備に係る事項)	
1-4. 基本計画の対象範囲	9	3-1. 基本目標	53
1-5. 基本計画のコンセプト	10	3-2. 施設配置方針	54
1-6. 中央通りの整備方針	11	3-3. 必要機能	56
1-6-1. 中央通りの空間構成	11	3-4. 動線計画	59
1-6-2. エリア区分	12	3-5. 機能配置「施設最小案」	60
2. 中央通りのデザイン	13	3-6. 機能配置「施設最大案」	61
2-1. 共通のデザイン方針	14	4. 将来イメージ	62
2-1-1. 空間の使い方	15	5. 今後の進め方	74
2-1-2. 空間の要素と配置	16	5-1. 基本計画の事業区分	75
2-1-3. 空間の質	17	5-2. 事業スケジュール	76
2-2. エリアごとのデザイン方針	18	5-3. 利活用検討の進め方	77
2-2-1. 中央通りの空間テーマ	19		
2-2-2. 導入機能	20	----- (参考資料) -----	
2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定	21	参考1. 検討体制	79
2-2-4. 歩行者中心の空間形成	24	参考2. 検討経緯	80
2-2-5. 交通施設配置	28		
2-2-6. グリーンインフラの整備	29		
2-2-7. 景観づくりの考え方	31		

1. はじめに

1-1-1. 基本計画策定の経緯

四日市市は、東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町、港町として栄え、近年では、臨海部の産業集積に加え、内陸部において世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市となっています。さらに、新名神高速道路をはじめとした広域幹線道路網の整備が進むとともに、リニア中央新幹線の東京―名古屋間の開通により、四日市市には、スーパー・メガリージョン形成の中で中部圏域の一翼を担う都市として、さらなる飛躍が期待されています。そこで、四日市市では、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市として、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、関係者等とともに平成30年度に「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」（以下、「基本構想」）を策定しました。「基本構想」では、「賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上」、「まちづくりと連動した交通機能の配置」、「中央通りを活用した空間の魅力向上」といった基本的な3つの方向性を掲げました。

「基本構想」の策定後には、「四日市市総合計画」（令和元年12月）、「四日市市立地適正化計画」（令和2年3月）が策定され、新しい生活様式や防災・減災、国土強靭化、SDGs、まちづくりDXなど、社会情勢に大きな変化がありました。このような中、四日市市では、具体の整備に向けて基本構想や社会情勢の変化などを踏まえつつ、関係者とともに基本計画の策定を進めています。令和3年3月には、本計画範囲内に位置する交通結節点（バスターミナル）の整備計画である「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」が国土交通省・三重県・四日市市の合同で策定・公表され、中部地方初となる「バスタプロジェクト」の国直轄事業化が決定しました。

この基本計画は、「中央通り再編関係者調整会議」「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」「デザインワーキング」や「市民ワークショップ」等多くの関係者の議論を踏まえとりまとめています。これを着実に実施していくことで、四日市のまちなかが市民にとって誇りになり、来街者にとって訪れて楽しい場所となることを目指します。



四日市の茶畑



緑豊かな中央通り



臨海部の産業集積

1-1-2. 基本計画の目的

この基本計画では、4つの目標を設定しました。まず、基本構想で示した基本的な3つの方向性をブラッシュアップし、①「まちなかの回遊性向上による賑わいの展開」、②「都市の魅力・暮らしの質向上による、東海地方をリードする、産業・交流拠点都市の実現」、③「広域連携強化による交流人口の増加」を目標に設定し、社会状況の変化を踏まえ、新しい様式に対応するゆとりあるオープンスペースの創出や次世代モビリティ等のスマート技術への対応といった視点を追加しました。さらに新しい視点として、災害に対して強くしなやかに対応するために、④「グリーンインフラの導入や防災機能の向上による、環境・防災先進都市の実現」を4つめの目標として設定しました。

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

このような高質で魅力ある空間づくりには、「デザイン」が重要となります。ここでいう「デザイン」とは、表層の色彩や仕上げのこのみを示すのではなく、施設等のモノの配置・大きさから形態、色彩、仕上げといったハード的な視点から空間の利活用などのソフト的な視点も対象とし、ひととモノの適切な関係性を構築していく行為全般を意味しています。

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

■基本計画の4つの目標

① まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



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



③ 広域連携強化による交流人口の増加



④ グリーンインフラの導入や防災機能の向上による、環境・防災先進都市の実現

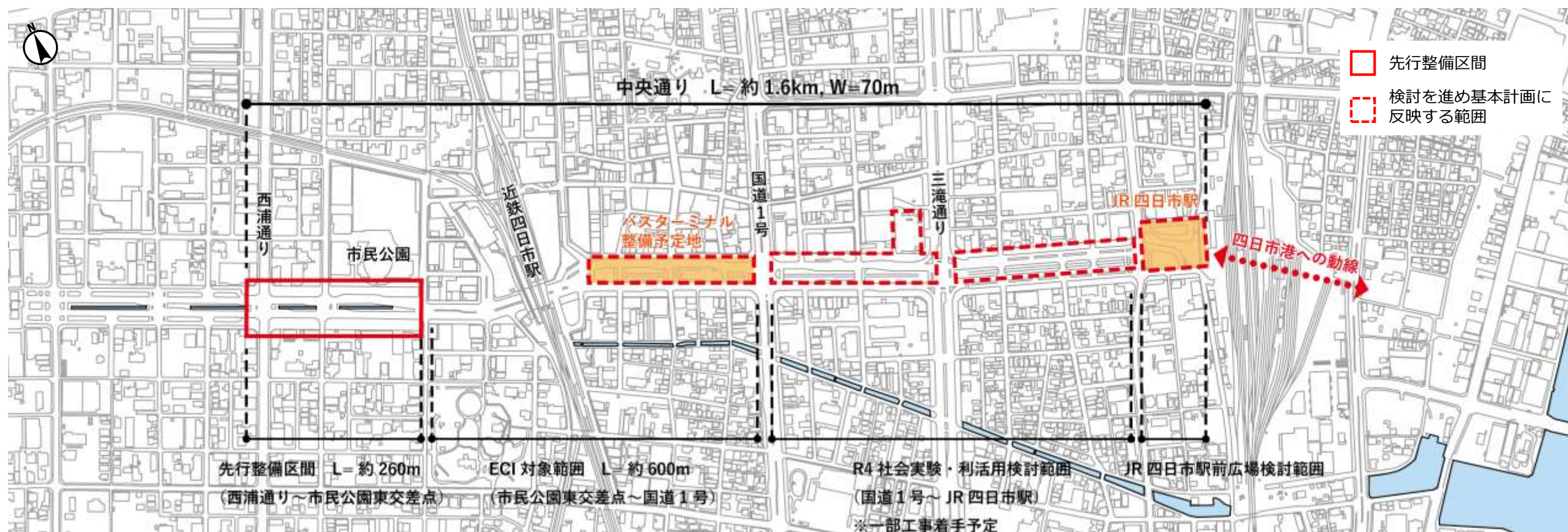


1-1-3. 第2期中間とりまとめの位置づけ

令和3年3月に「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の策定・公表に合わせ、それまでの検討成果を「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」として公表しました。その後、「中央通り再編関係者調整会議」をはじめ、関係者間で調整を行いながら検討を進めてきました。これまでの検討結果に沿って、令和4年3月現在、下記に示す近鉄四日市駅西側の先行整備区間では道路整備工事に着手しており、次年度には国道1号～JR四日市駅間についても工事着手を予定しています。また、近鉄四日市駅周辺（市民公園東交差点から国道1号までの区間）においては、ECI方式（技術協力・施工タイプ）での事業推進のため、技術協力業務の公募型プロポーザルが実施され、令和4年4月頃には、本事業に協力する優先交渉権者が決定され、同年秋頃には、国道1号～JR四日市駅間における賑わい創出に向けた利活用社会実験を予定しています。このように、区間ごとに事業実施に向けた検討がそれぞれ進んできており、概ね全体のデザインの方向性（整備イメージ）を示せる段階となりました。そこで、最新の検討・調整成果を反映し、第2期中間とりまとめとして公表するものです。

令和4年度以降には、国直轄のバスターミナル整備予定地において、ターミナル機能、賑わい機能の整備方針や整備・運営手法の選定に向けた調整が行われます。また、国道1号～JR四日市駅間を中心としたエリアでは、創出されるオープンスペースにおける持続的な賑わいづくりについて、社会実験の結果等を踏まえながら、関係者と調整を進めます。さらに、JR四日市駅周辺においては、公的施設の立地に向け、鉄道事業者と別途協議を進めながら、駅前広場の機能配置についても検討を進めます。今後、これらの事項について、関係者間で調整を図り、基本計画に反映していきます。

■先行整備区間と基本計画策定に向けてさらに検討を進める範囲



- 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」（平成30年12月）で整理された「検討の視点」「現状と課題」に加え、社会情勢の変化などを踏まえて検討を深度化し、**新たな事項**を追加し、現状と課題について再整理を行った

■近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺の現状と課題

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）を基に加筆

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上 「顔・賑わいづくり」

【現状】

- ◇ 近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない
- ◇ 駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している
- ◇ 駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない
- ◇ 国道1号からJR四日市駅間の歩行者交通量が少ない
- ◇ 中央通り全線において滞留・利活用空間が不足している
- ◇ JR四日市駅からみなと側への歩行者動線が繋がっていない

【課題】

- ◆ 駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか
- ◆ 信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか
- ◆ JR 四日市駅の利用の低下した駅前広場を機能的で美しい空間として、再編することが必要ではないか
- ◆ 駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか
- ◆ 国道1号からJR四日市駅間に創出される歩行者拠点広場を活用し、回遊性を向上させる必要があるのではないか
- ◆ 中央通り全線において創出される滞留・利活用空間を魅力ある空間にする必要があるのではないか
- ◆ みなと側との連携を見据え、JR四日市駅から歩行者動線を結ぶ必要があるのではないか

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置 「交通機能強化」

○近鉄四日市駅

【現状】

- ◇ 交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい
- ◇ バリアフリーに対応する送迎スペースがない
- ◇ 中央通りの高架下には送迎車が多い
- ◇ 近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある
- ◇ 自転車通行空間が未整備であり、歩行者と自転車の錯綜がある
- ◇ バスタ四日市の国直轄事業化が決まり、機能強化への期待が一層高まっている

【課題】

- ◆ 高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか
- ◆ バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか
- ◆ 商店街の賑わいへの寄与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか
- ◆ 各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか
- ◆ 乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか
- ◆ 歩行者と分離した連続的な自転車通行空間の整備が必要ではないか
- ◆ バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、バス停集約・スマート化や災害対応の強化等、より高機能なバスターミナルを検討する必要があるのではないか

○JR 四日市駅

【現状】

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

【課題】

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

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上 「空間の魅力向上」

【現状】

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

【課題】

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

視点④：社会情勢の変化への対応 「スマート化、レジリエンスの向上」

【現状】

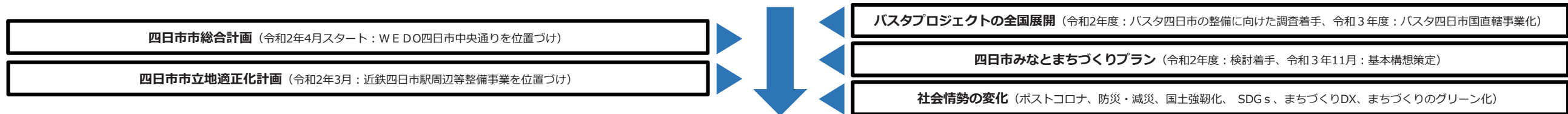
- ◇ 人口減少・高齢化・財政制約等の課題に対するスマート化技術（次世代モビリティ等）の導入ができていない
- ◇ 激甚化する自然災害のリスクが高まっている状況の中で、中央通り道路空間の防災・減災への役割が計画されていない
- ◇ SDGs への意識の高まりへの対応が十分でない
- ◇ ポストコロナ社会への対応したゆとりのある空間や機能の導入がされていない

【課題】

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

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

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（平成30年12月策定）



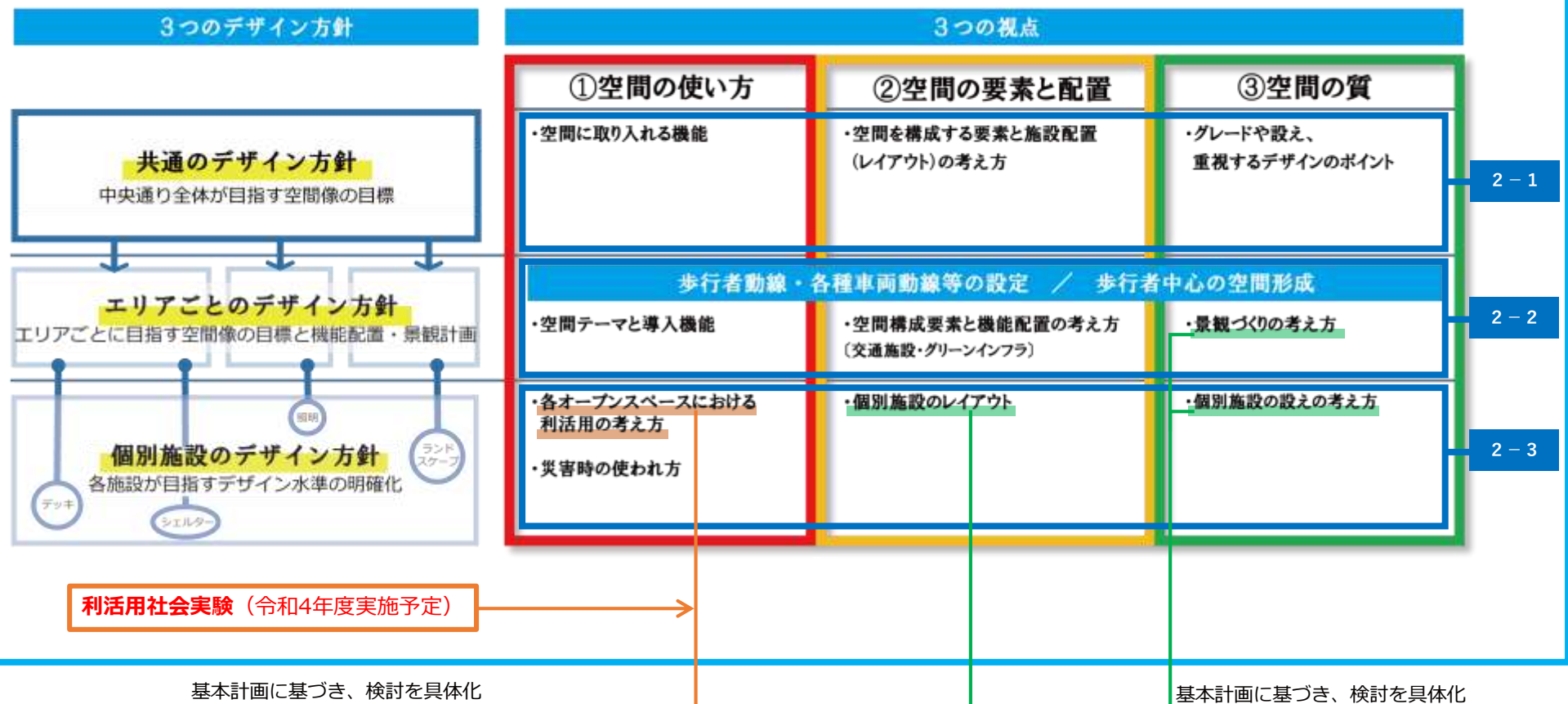
「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 -山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り-

各項目に該当する章節を **2-X** で示す

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

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

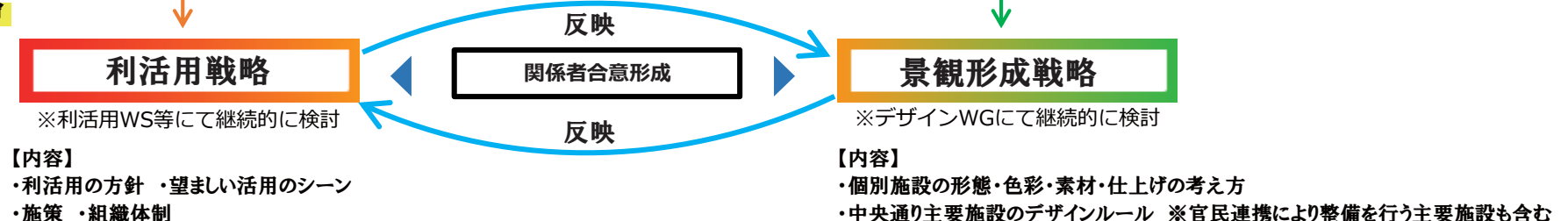
そのため、基本計画の骨子となる「中央通りのデザイン（右記）」では、共通、エリア、個別の各スケールに対応する「**3つのデザイン方針**」と、それぞれで検討すべき「空間の使い方」「空間の要素と配置」「空間の質」の「**3つの視点**」で考え方をとりまとめた。



基本計画を実現するための2つの戦略

関係者間の合意形成や社会実験等により、適宜ブラッシュアップしていく基本計画を実現するための戦略

※R4年度末に公開予定

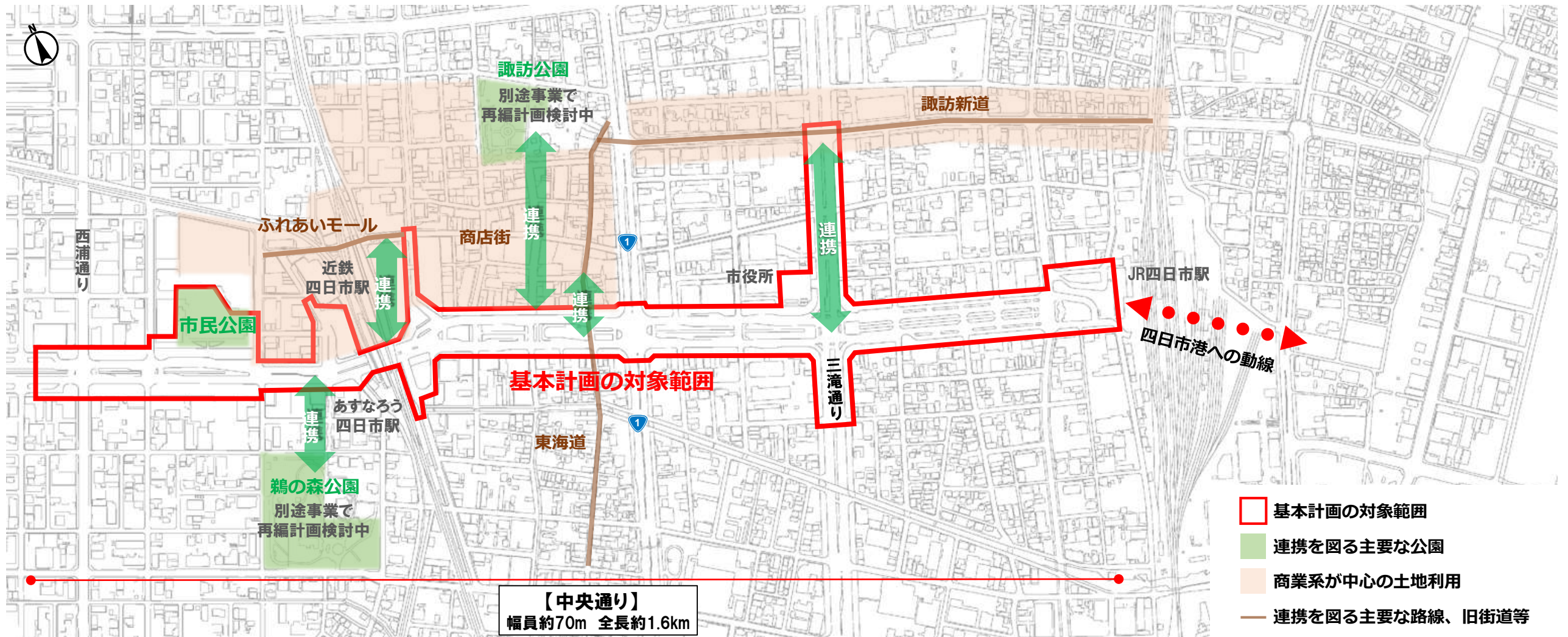


【内容】
 ・利活用の方針 ・望ましい活用のシーン
 ・施策 ・組織体制

【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

1. はじめに 1-4. 基本計画の対象範囲

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



基本計画のコンセプト

“ニワミチよっかいち”
-山を望み港へ結ぶ歩きたくなる中央通り-

「ニワ」

緑・滞在・交流
(グリーンインフラ)



緑とひとの豊かな関係の中で気兼ねなく時を過ごせる

「ミチ」

交通・移動+滞留+活動の場
(ウォークアブル)



居心地がよく歩きたくなる (“WEDO”)



“ニワミチ”

交通・移動+滞留+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ともに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ
(ウォークアブル×グリーンインフラ)

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

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

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

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

「ニワミチよっかいち」という言葉には、緑とひとの豊かな関係をとともに育んでいながら、自由に立ち寄り、気兼ねなく時を過ごせる「ニワ」の役割に加え、歩行者中心の考え方に基づきつつ、市民が自分の空間として使い、様々な出来事に出会い、歩きたくなるような「ミチ」の役割を担ってほしいという意味が込められています。

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

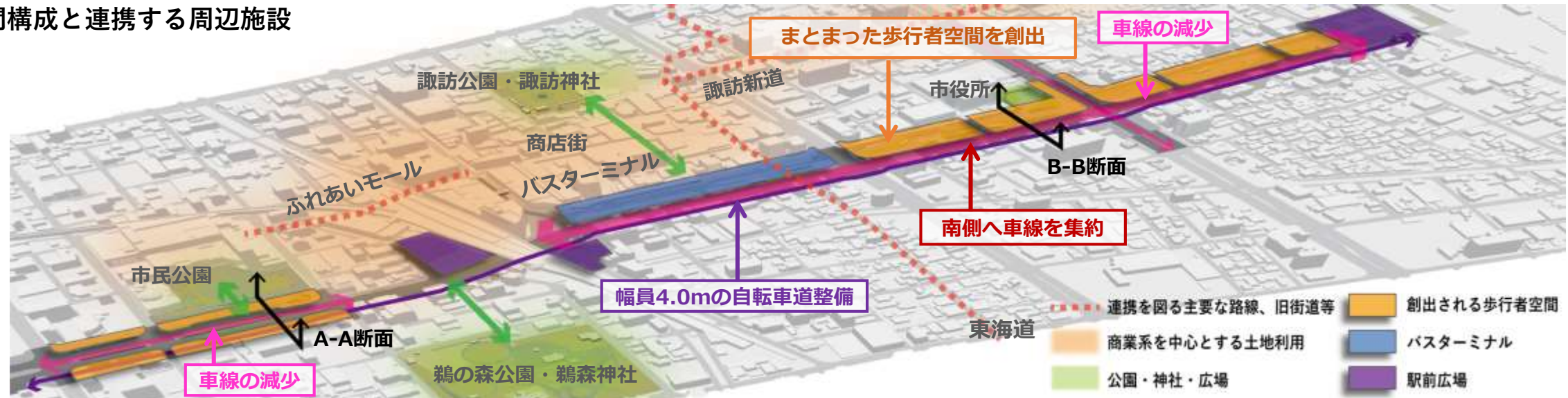
“ニワミチ”の実現は、都市の発展の過程で公害を経験してきた四日市市が、環境先進都市として今まで以上に環境に配慮し、人々に楽しまれ、選ばれ、住みたくなるまちになる「リーディングプロジェクト」となるものです。

1-6-1. 中央通りの空間構成

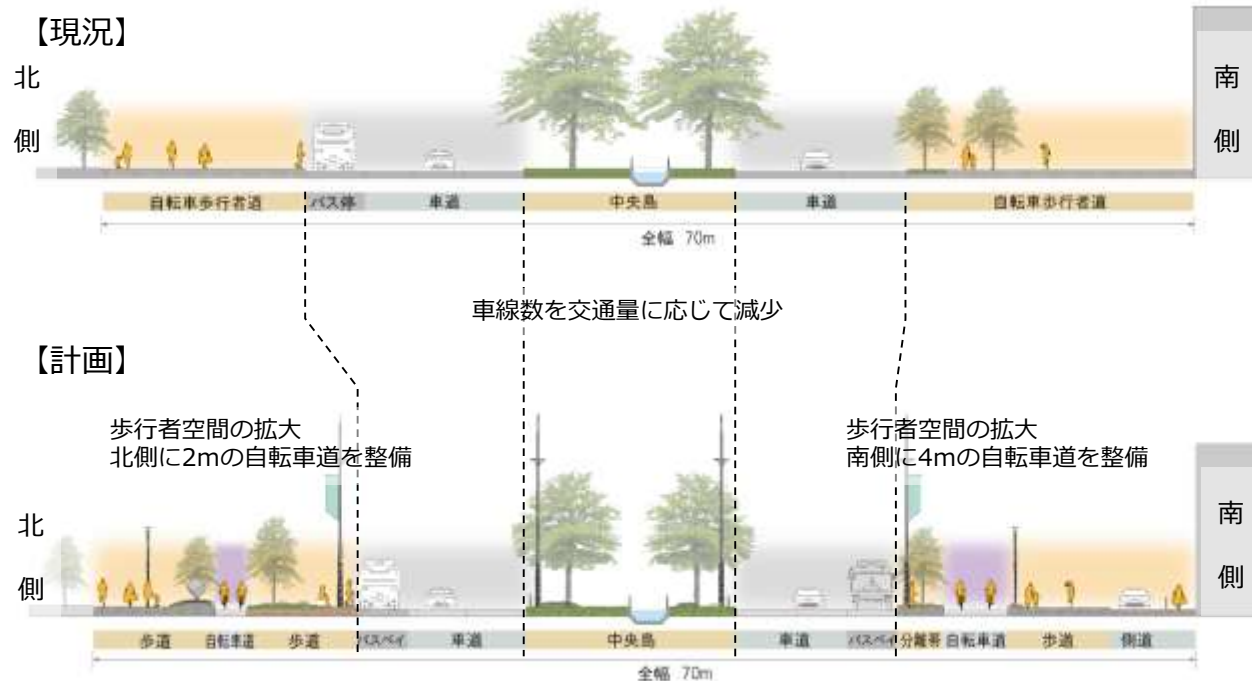
- 視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上
「顔・賑わいづくり」
- 視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置
「交通機能強化」
- 視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上
「空間の魅力向上」
- 視点④：社会情勢の変化への対応
「スマート化、レジリエンスの向上」

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

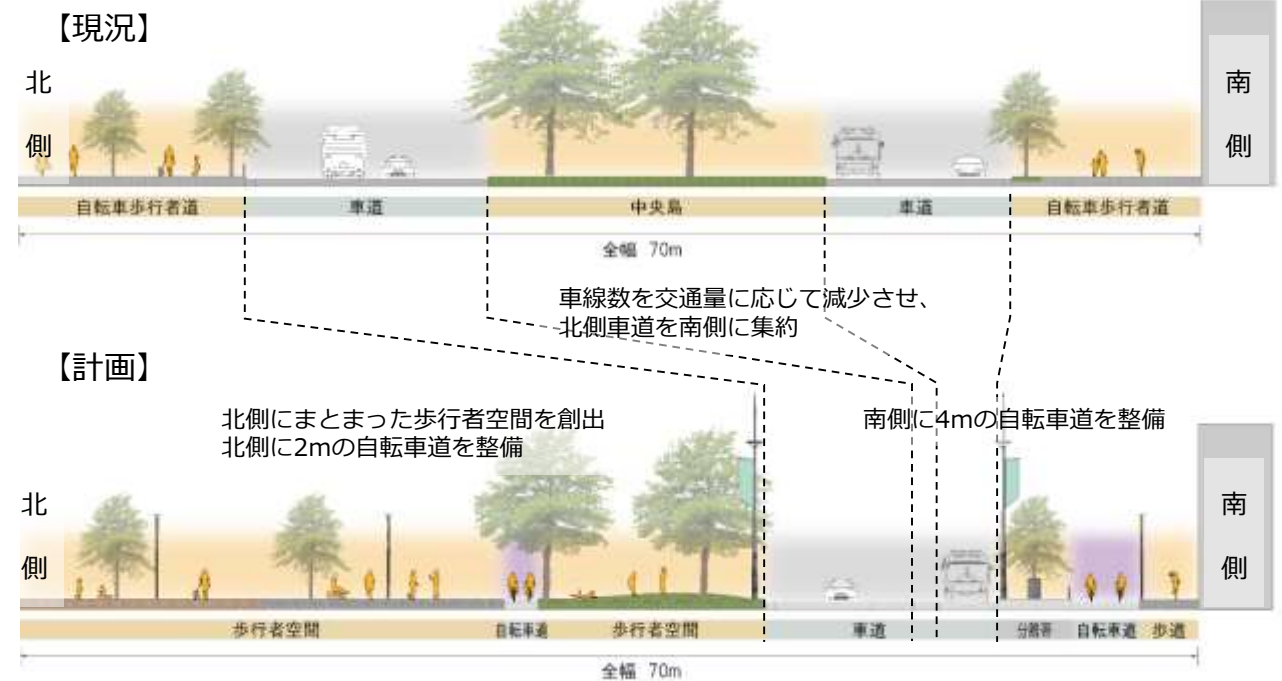
■ 空間構成と連携する周辺施設



西浦通り～市民公園東区間の道路断面（A-A断面）



国道1号～JR四日市駅区間の道路断面（B-B断面）



1-6-2. エリア区分

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



交通⇔まち ゲートエリア

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

緑⇔生活 ガーデンエリア

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

駅・まち⇔みなと ハーバーエリア

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

2. 中央通りのデザイン

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

①空間の使い方

- ・空間に取り入れる機能



目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

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

目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

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

目標3 最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり

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

②空間の要素と配置

- ・空間を構成する要素と施設配置（レイアウト）の考え方



目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置

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

目標2 人が集い、賑わいを生み出す施設の配置

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

目標3 緑あふれる施設配置

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・クスノキ並木を活かした連続した緑の配置
- ・緑が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）

③空間の質

- ・グレードや設え、重視するデザインのポイント



目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え

- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、シビックプライドを育む高質なグレード

目標2 歴史や緑を活かした空間の設え

- ・四日市市の名前の由来となった「市（いち）」や、「東海道」の賑わいを感じる設え
- ・四日市市の発展を支えてきた「みなと」とのつながりを感じる設え
- ・芝生・樹木・花・土・水といった「様々な緑」を取り込んだ設え
- ・景観の連続性へ配慮した設え

目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

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

2. 中央通りのデザイン 2-1. 共通のデザイン方針

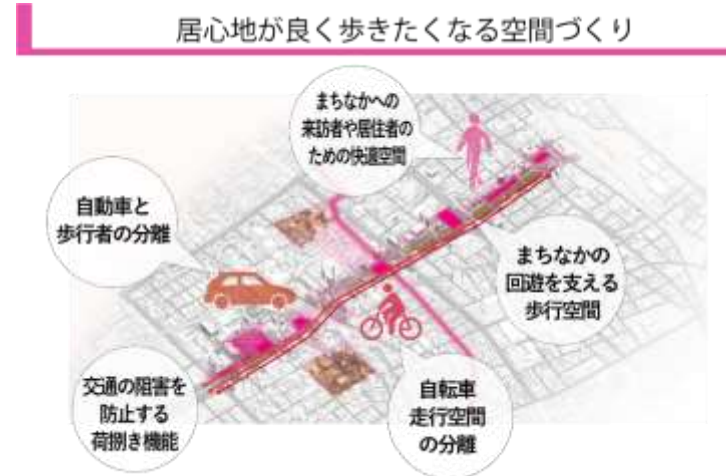
	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-1-1. 空間の使い方

①空間の使い方

目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

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



賑わいを感じるストリークの事例 (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. 中央通りのデザイン 2-1. 共通のデザイン方針

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

2-1-2. 空間の要素と配置

②空間の要素と配置

目標1 歩行者を中心とした交通施設の配置

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



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

目標2 人が集い、賑わいを生み出す施設の配置

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



居心地の良いオープンスペースの事例（姫路市, 日本）

目標3 緑あふれる施設配置

- 都市環境に潤いを与える緑の拡大
- クスノキ並木を活かした連続した緑の配置
- 緑が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）



緑あふれる空間の事例 (Lille, France)



グリーンインフラの事例 (Lille, France)

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

2-1-3. 空間の質

③空間の質

目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え

- ・ 四日市市の顔・玄関口に相応しい、シビックプライドを育む高質なグレード



まちの顔としての賑わうふれあいモール



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 (NewYork, USA)



四日市JAZZFESTIVAL

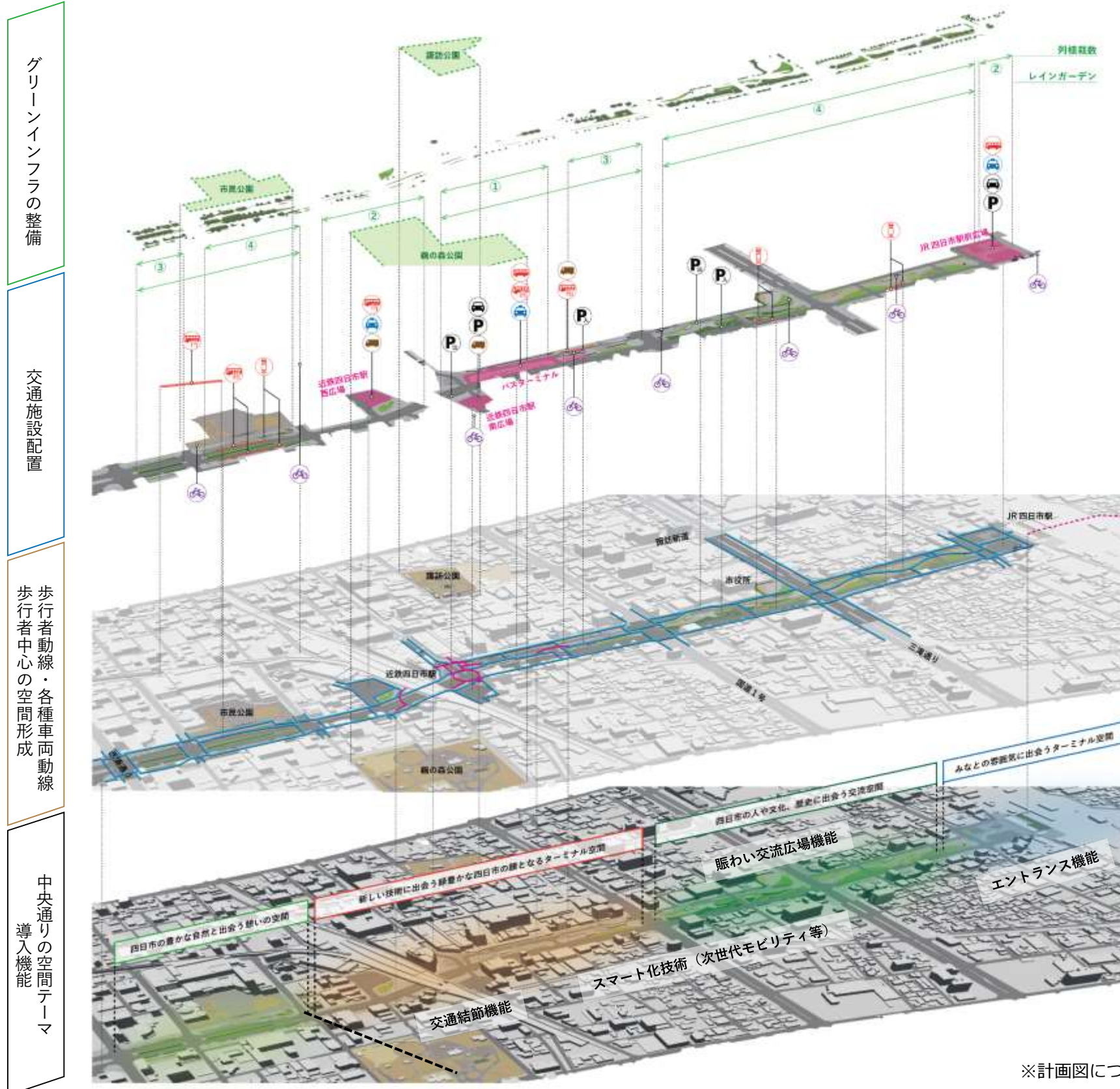


四日市市での防災訓練

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

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



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

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

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

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

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

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

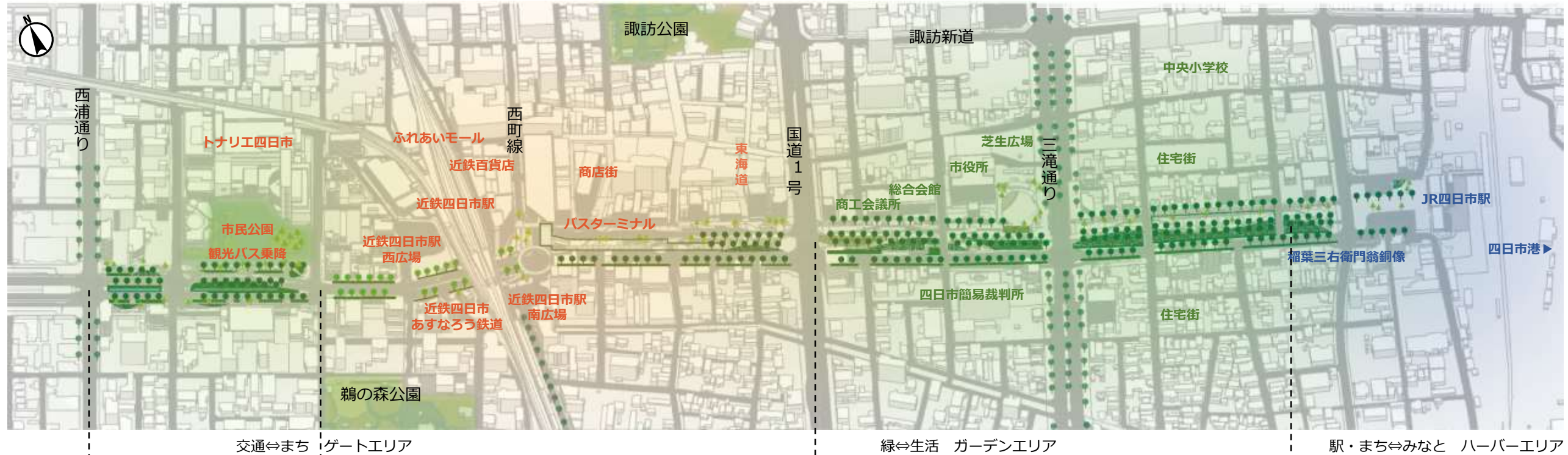
※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-1. 中央通りの空間テーマ

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



空間テーマ

四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

新しい技術に出会う
緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間

四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間

みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

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



鈴鹿山脈の自然や茶畑

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



ターミナル空間の事例（岐阜市, 日本）

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



多様な利用ができる空間の事例（豊田市, 日本）

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



港へのエントランス空間の事例（延岡市, 日本）

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

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-2. 導入機能

空間テーマ

四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

新しい技術に出会う
緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間

四日市の人や文化、歴史
に出会う交流空間

みなとの雰囲気
に出会うターミナル空間

- ・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待合滞留機能
- ・四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能
; 来訪者や居住者のためのカフェ、レストラン、物販等
- ・回遊性を向上させる情報発信機能
- ・多様な使い方を受け入れる広場機能
(東海道の歴史を感じる広場)
- ・鶴の森公園方面とつながる歩行者デッキ

- ・市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能
; 祭り、大型イベントを実施できるハードペープ中心のイベント広場
; アーバンスポーツや、ボルダリングを楽しめる広場
; 都市で働き暮らす人のランチ利用可能な広場
; 子供の遊び場・教育の場としても使うことができる広場
; 市民農園、食べられる植物を主体に植えられたエディブルガーデンなど、市民自ら育む広場 等

- ・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広場
- ・みなとへの歩行者アクセス機能



顔・玄関口となる広場機能の事例 (姫路市, 日本)



賑わいを支える広場の事例 (NewYork, USA)

【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)

- ・バスアクセス機能
; 観光バスによる広域連携および路線バスの停留所設置

- ・スマート化による利便性の高い交通結節機能
- ・交通利便性を高める情報発信機能
- ・乗り継ぎ利便性を向上する歩行者デッキ
; 駅・バスターミナル・まちをつなぐデッキ、駅と駅をつなぐ四日市の顔となる円形デッキ、バスターミナルをつなぐデッキ
- ・まちの活動を支える荷捌き機能

- ・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



利便性を向上する歩行者デッキの事例 (岐阜市, 日本)



港へのエントランス機能の事例 (延岡市, 日本)

【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

目標2
市域・他都市
とつながる
一大交通拠点
づくり

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



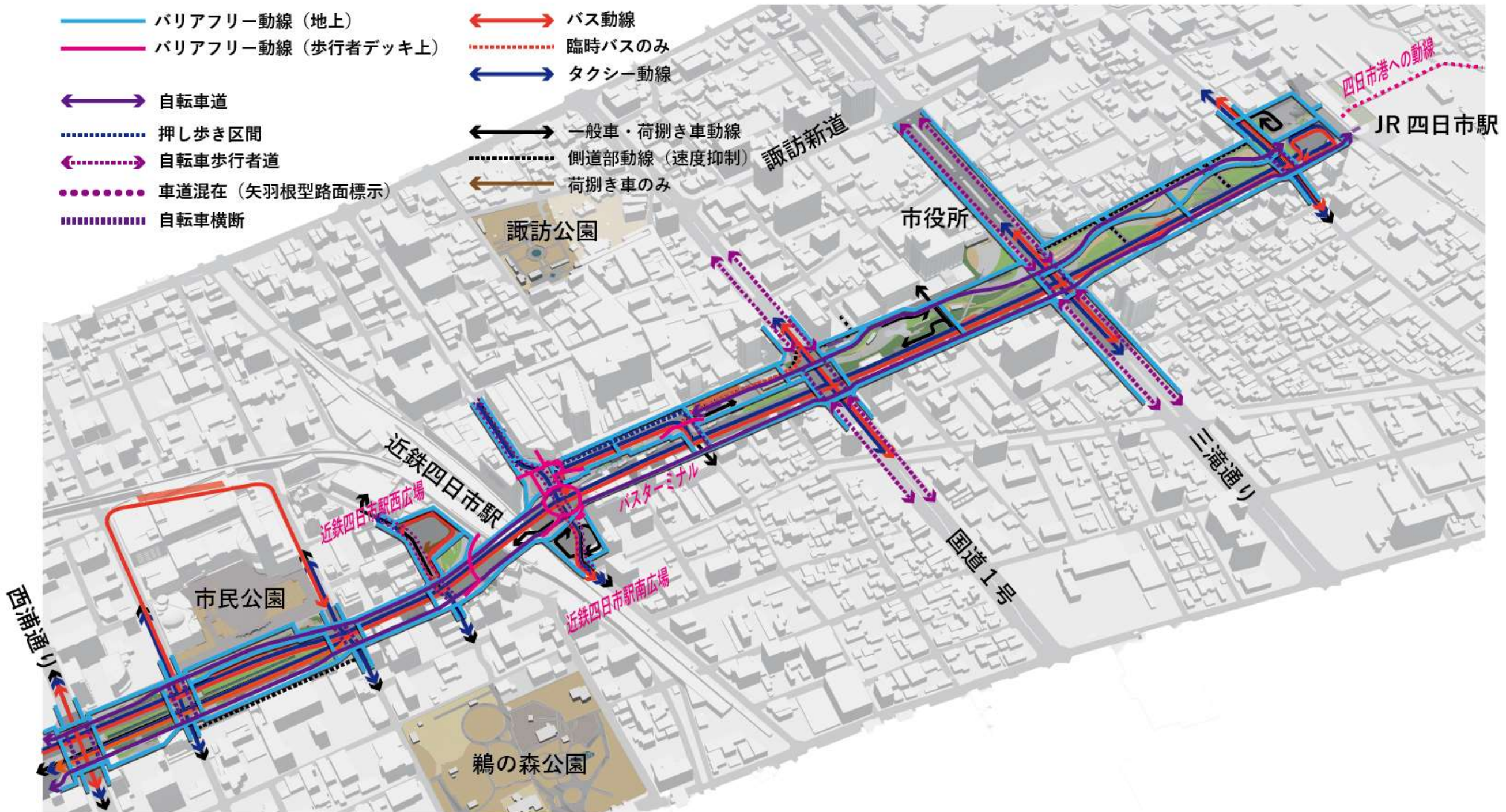
オープンでゆとりある休息・滞留機能の事例 (NewYork, USA)

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定

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



※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

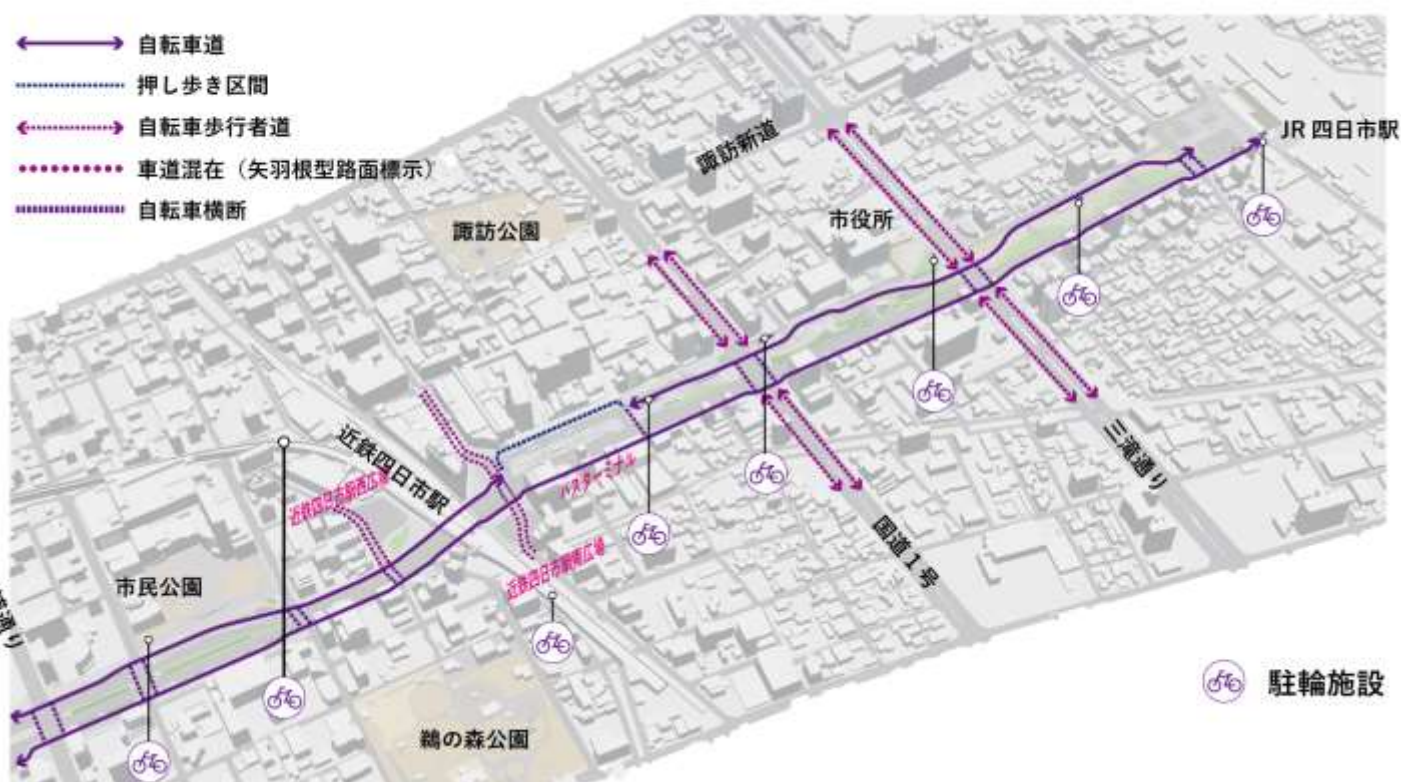
	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定



【歩行者動線】

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



【自転車動線】

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

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-3. 歩行者動線・各種車両動線の設定



【バス・タクシー動線】

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



【一般車・荷捌き動線】

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

※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

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

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

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

A. 車道の空間形成

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

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

A-1. 車線数の集約・交差点のコンパクト化

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

A-2. 連続的な自転車道の整備

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

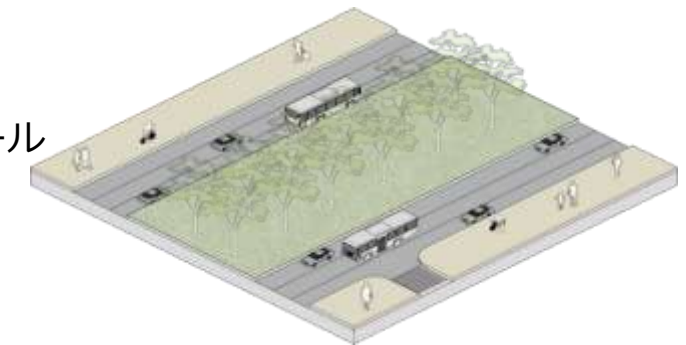
A-3. 沿道乗り入れ対応の側道整備

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

A-4. Protected Intersection²⁾方式の交差点整備

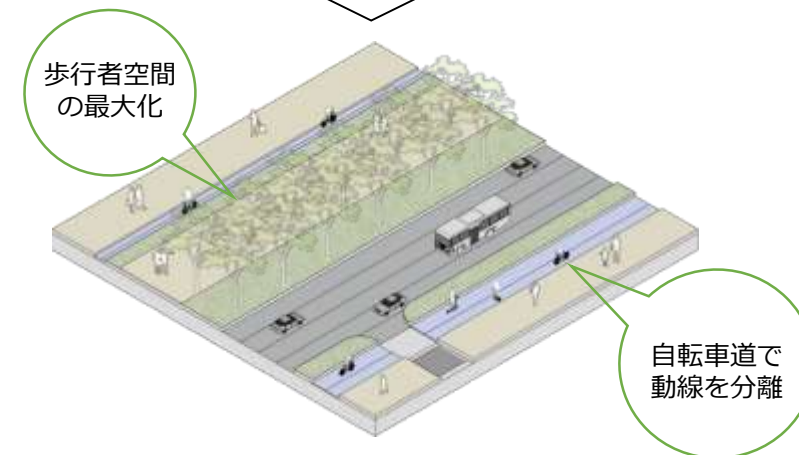
- 交差点部での歩行者・自転車と自動車の交錯リスクを減らすため、「Protected Intersection」の考え方で交差点整備を行う

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



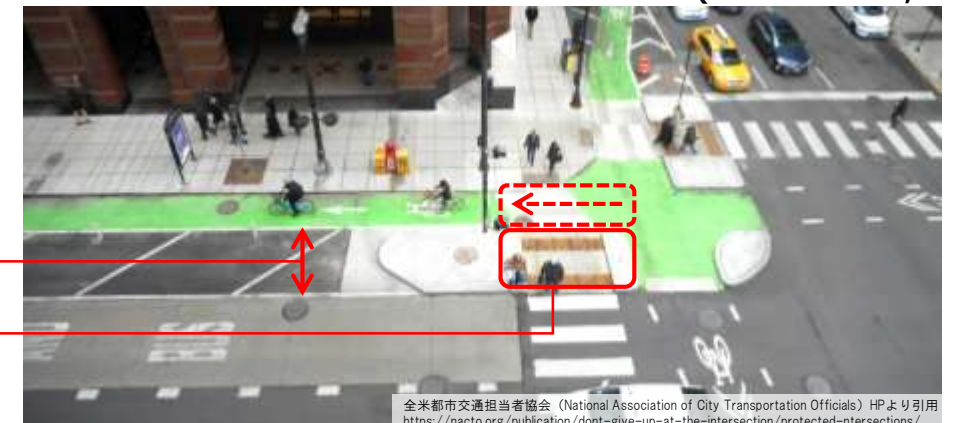
現状；車道6～8車線、自転車道なし

- 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

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

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

B. 歩行者空間の空間形成

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

B-1. ゆとりある安全に歩くことができる歩行者空間の確保

> 歩行者空間の最大化

- ・ 削減した車道部を歩行者空間に転換

B-2. 歩くをつなげる「歩行者拠点広場」「滞留空間」の配置

> 7つの歩行者拠点広場；“みんなのニワ”

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

> すぐ見つかる「一休みできる場所」（滞留空間）：“わたしのニワ”

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

B-3. 沿道施設と連携し、歴史を踏まえた配置

> 東海道の市の賑わいを演出する；東海道歩行者広場

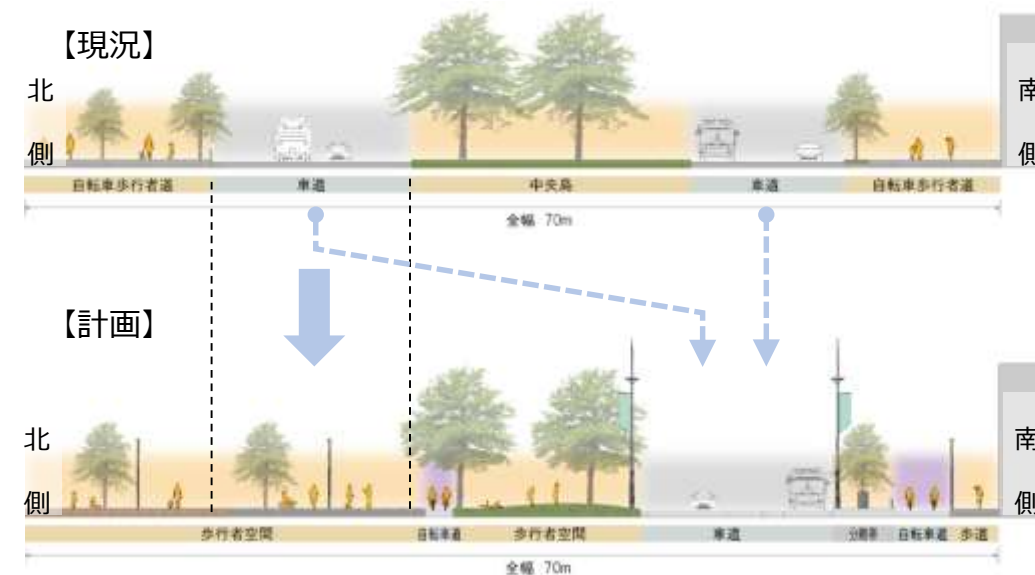
- ・ 東海道と中央通りが交差する位置に、「市（いち）」に使いやすいまとまった大きさのオープンスペースを確保する

> 沿道状況を踏まえた「歩行者拠点広場」の配置

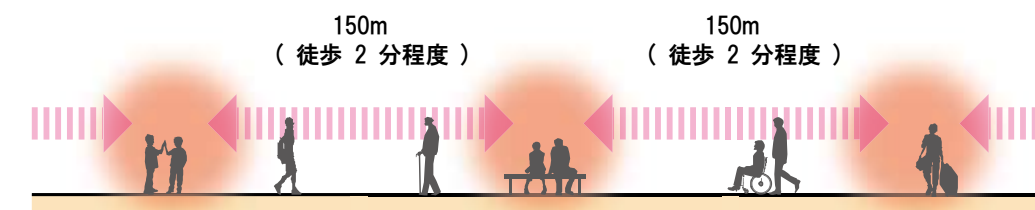
- ・ 市民公園や市役所東広場など沿道でまとまった歩行者空間が確保できる場所については、沿道の歩行者空間と連携し、中央通りと一体的な整備を行う
- ・ 沿道にまとまった歩行者空間が少ない箇所や、交通結節点等歩行者密度が高くなると想定される箇所に「歩行者拠点広場」を配置する

歩行者空間の大きさと配置

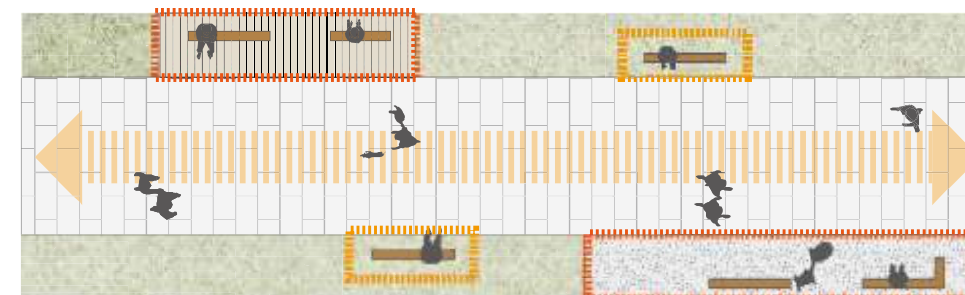
● 車道空間を歩行者空間に転換



● 歩行者拠点広場の配置間隔



● 滞留空間の配置（2～4箇所/街区）



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

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

B-4. まちの賑わいに出会える「歩行者拠点広場」

> 「気軽に使える」「使いたくなる」「みんなのニワ」

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

● 広場の利活用を支えるインフラ



利活用のための電源の事例
(豊田市, 日本)



電源を利用した広場でのイベントの事例
(豊田市, 日本)

B-5. 座りたくなる居心地の良い「座り場」

> 自然を感じる事ができる「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、自然を感じる事ができる「座り場」を整備する

> まちの賑わいを眺める事ができる「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事ができる「座り場」を整備する

● 賑わいを眺める事ができる広場周縁部の座り場



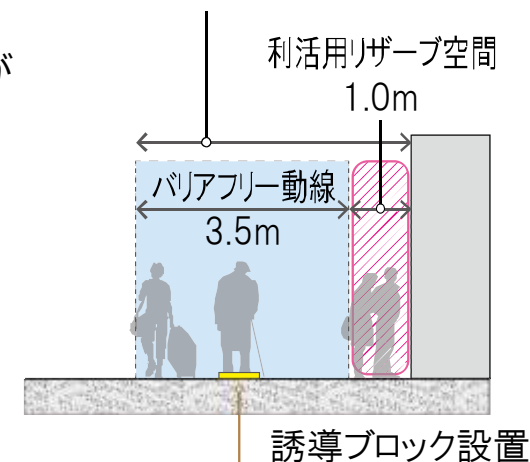
座り場の事例 (姫路市, 日本)

B-6. まちの賑わいが染み出す動線際の「利活用リザーブ空間」

> 沿道の賑わいが染み出す「利活用リザーブ空間」

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

● 「利活用リザーブ空間」の設定



「利活用リザーブ空間」の使い方イメージ

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

2-2-4. 歩行者中心の空間形成

B-7. 安全・安心に歩ける道（歩行者優先型の整備）

> 十分な幅員の連続的なバリアフリー動線

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

> 乗り継ぎや移動がしやすいバリアフリー動線

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

> 夜も安全・安心に歩けるミチ

- 適度に明るく、安心して歩くことができる歩行者用照明の整備を行う

> スムース横断歩道の導入

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

B-8. 統一感のなかに変化を感じ、歩いて楽しい動線空間；“通りのニワ”

> 緑と車道照明により統一感を演出

- クスノキ並木と車道照明により緑と光の軸を形成し、統一感を演出する

> 回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ

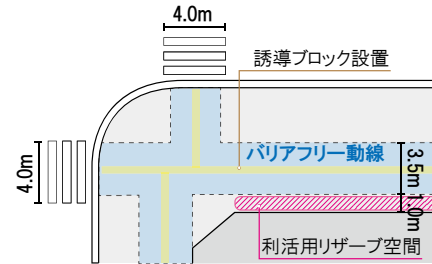
- 幅員70mの空間をつなぎ、シークエンスの変化を感じるランドスケープ

> まちを眺めるアイレベルの視点場

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

●バリアフリー動線部のイメージ

バリアフリー動線部には誘導ブロックを配置



●スムーズ横断歩道の事例（神戸市, 日本）

歩道部とフラットで歩きやすく、自動車への注意喚起にもなる

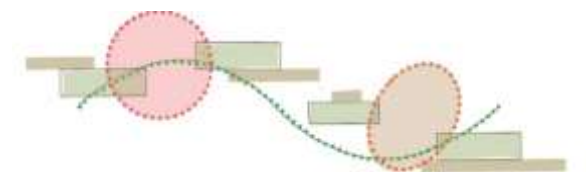


●緑と車道照明による統一感の演出

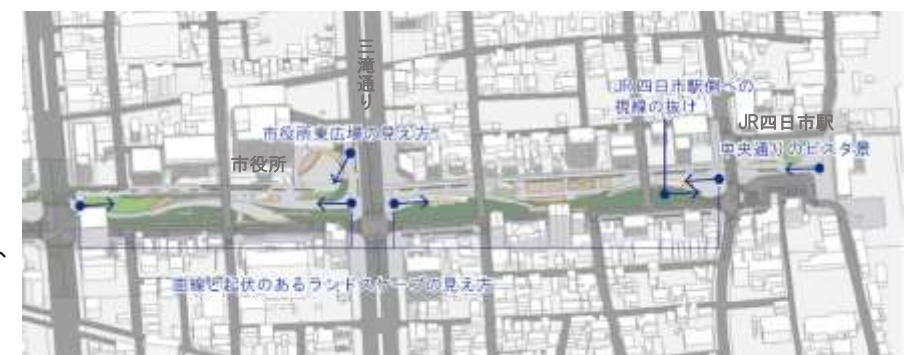


●回遊を促す変化を感じる流線形のランドスケープ

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



●まちを眺めるアイレベルの視点場（デザイン検討上重要な視点場）



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

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-5. 交通施設配置

- ・ 現況分散しているバスの乗降場をバスターミナルに集約し、近鉄四日市駅西広場、近鉄四日市駅南広場、JR四日市駅前広場を含む4つの交通広場にタクシー・一般車・荷捌き車のための交通機能を適切に配置する
- ・ 中央通り沿道の既存の路線バス停は、現況の位置に接続バスが停車可能な形状として配置する
- ・ 駐輪施設は、自転車動線の端部となるバスターミナル東島とJR四日市駅、自転車アクセス需要が見込まれる市民公園と市役所東広場付近等に、約200~300mの間隔で設置する（近鉄四日市駅周辺は既存駐輪場へ誘導）



※計画図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

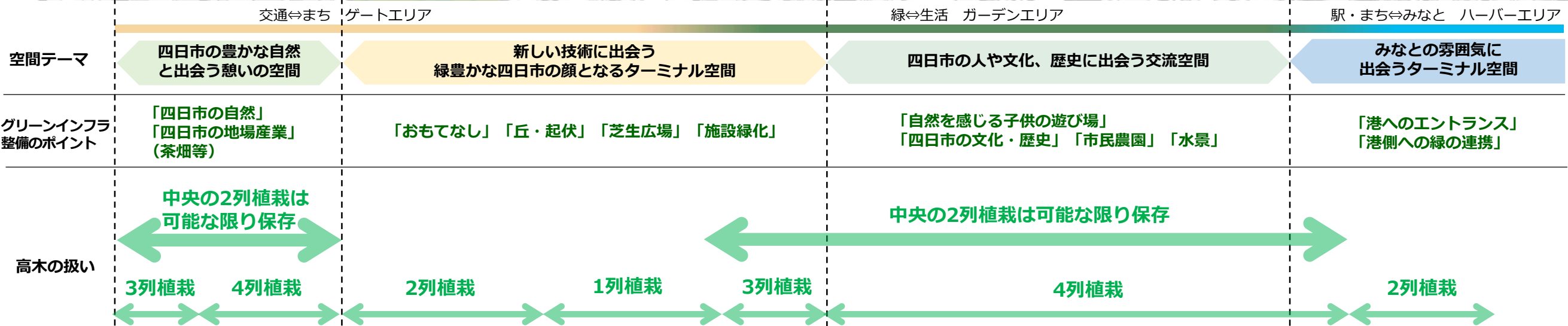
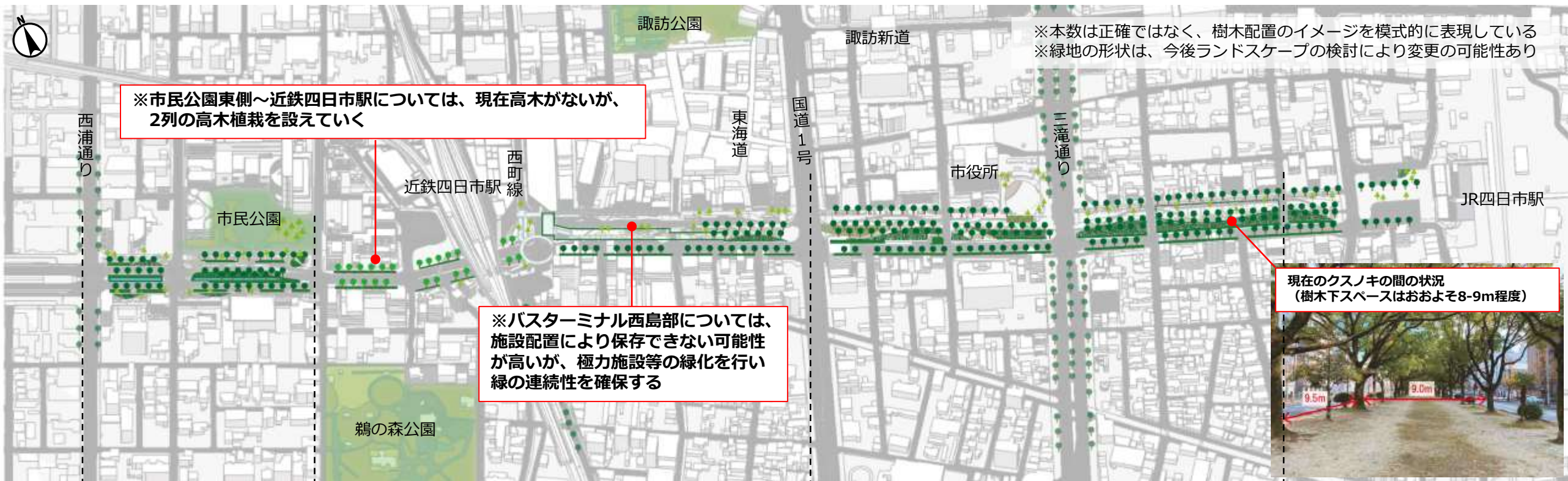
2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-6. グリーンインフラの整備

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

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



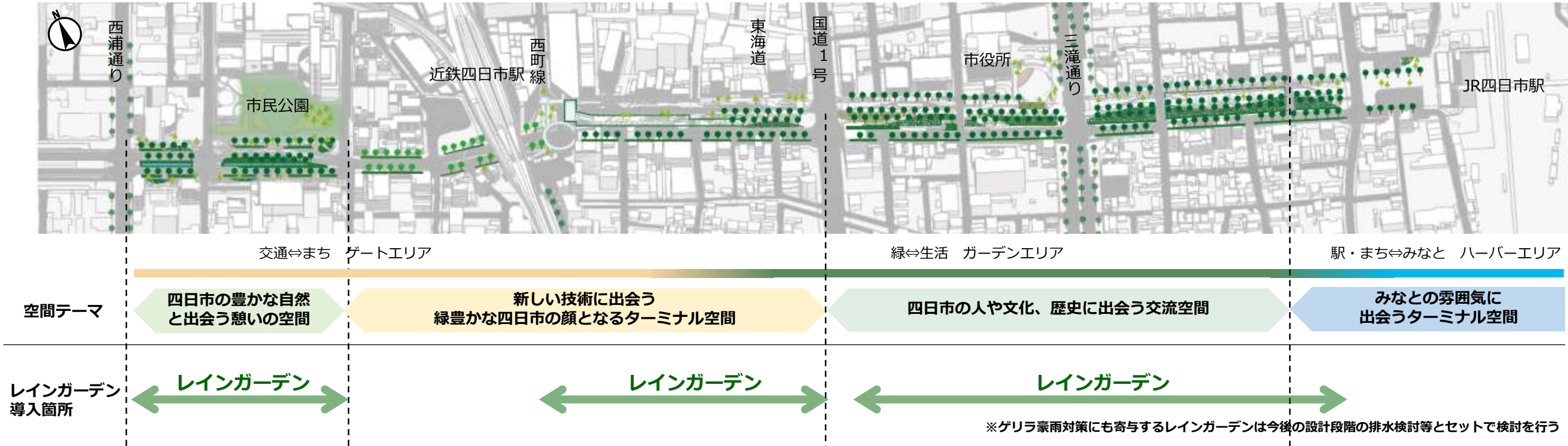
※上記列植以外の既存樹木については、樹木医等の調査を行った上で、今後数十年先を見据えた適切な間隔としていく
 ※列植以外の樹木については、ベンチ等休憩施設とセットでランダムに配置し、自然を感じる人の居場所（＝「座り場」）形成に寄与する

2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-6. グリーンインフラの整備

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

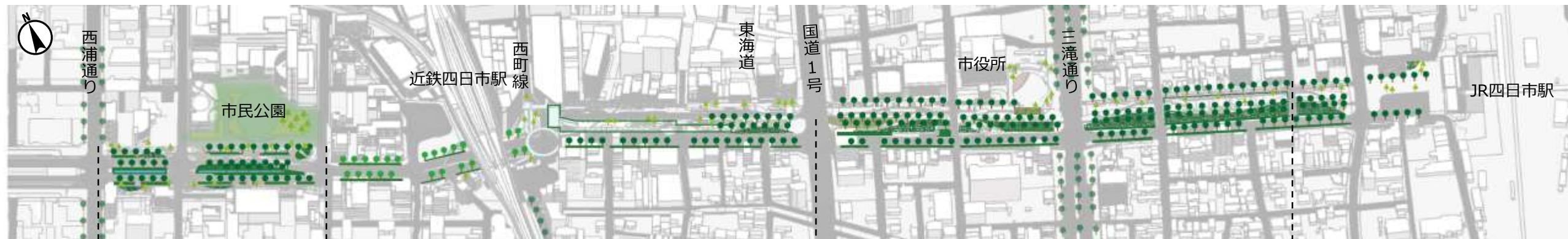


2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-7. 景観づくりの考え方

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



交通⇔まち ゲートエリア

緑⇔生活 ガーデンエリア

駅・まち⇔みなと ハーパーエリア

空間テーマ

四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間

新しい技術に出会う
緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間

四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間

みなとの雰囲気に出会うターミナル空間

景観づくりのポイント

- ① 鈴鹿山脈への眺望を活かす
 - ・ 樹木以外極力目線以上の高さの地物は設けない
 - ・ 市民公園南東角部分、中央通りの北側歩道部は西側への視線の抜けを重視する
- ② 多様な緑の見え方を演出する
動線計画と連動した緑の配置・起伏等の形状
- ③ 山並みと呼応する曲線を取り入れた緑地および舗装の切り替えライン
- ④ 石材および木材など自然素材を活かした地物のデザイン

- ① 円形デッキを象徴的なデザインとする
 - ・ 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
- ② 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
- ③ 都市的なイメージを演出する洗練された形態の地物、照明計画

- ① 回遊を促す変化にとんだシークエンスを演出
- ② 市役所前は三滝通り東側よりもフォーマルな空間とし、三滝通り東側は、市民が親しみやすい形態・色彩・素材とする
- ③ 大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ
 - ・ 空間を細分化しすぎず、大きな空間を活かしたおおらかな舗装の切り替えや地物の配置とする

- ① 中央通りとの緑の連続性を感じるランドスケープ
- ② みなとへの接続性を高めた空間
- ③ 市民が多目的に活用できる空間

参考事例



鈴鹿山脈への眺望



シンボルとなる円形デッキの事例
(新横浜, 日本)



多様な植栽の事例
(New York, USA)



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

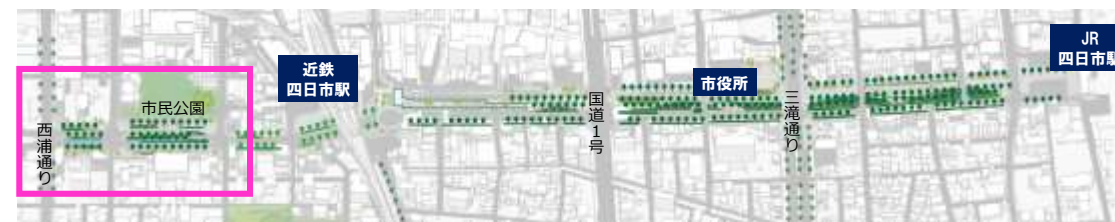
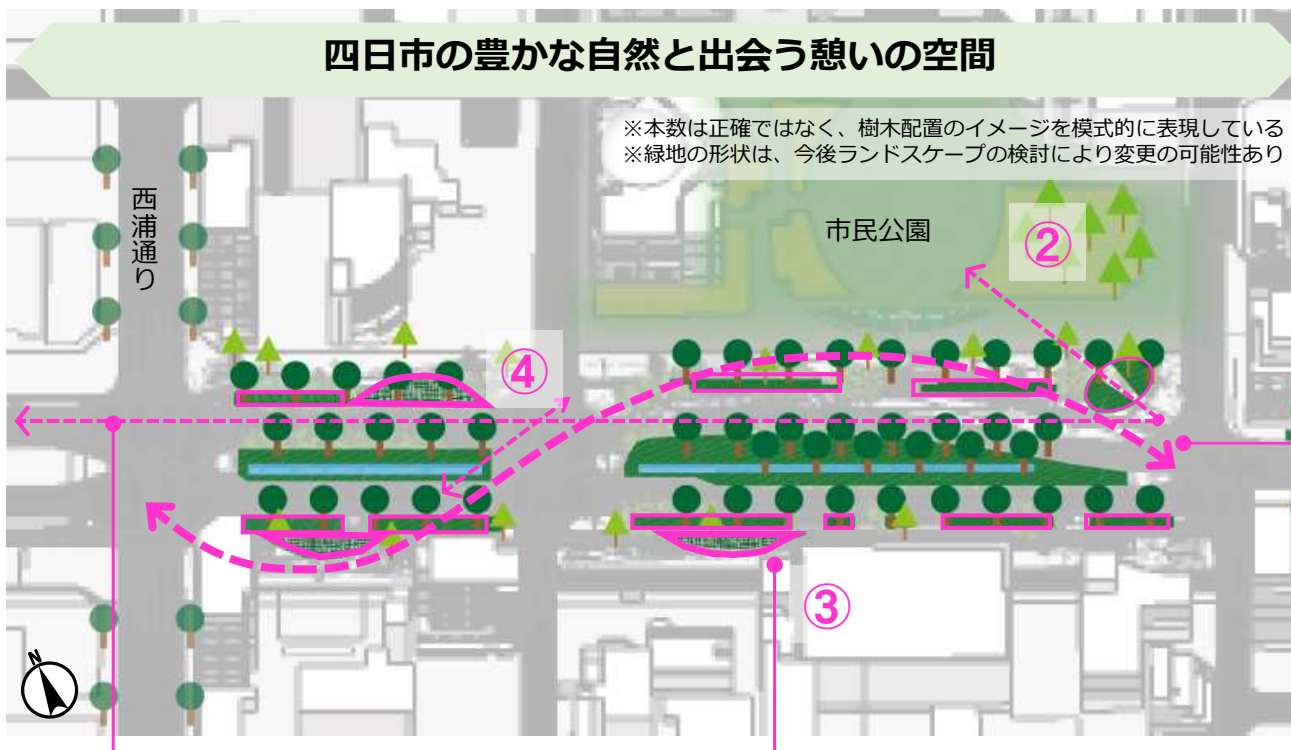


多目的な用途に活用可能な広場の事例
(姫路市, 日本)

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

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ 近鉄四日市駅西側（西浦通り～市民公園）



- ① 【豊かな自然の演出】 鈴鹿山脈への眺望を活かす
 - ・ 樹木以外極力目線以上の高さの地物は設けない
 - ・ 市民公園南東角部分、中央通りの北側歩道部は西側への視線の抜けを重視する
- ② 【豊かな自然の演出】 市民公園へのつながりを強調
 - ・ 市民公園へのつながりを意識した動線計画・緑の配置とする
 - ・ 市民公園の前庭として、一体的な利用が可能な空間構成とする

- ③ 【豊かな自然の演出】 多様な緑の見え方を演出する動線計画と連動した緑の配置・起伏等の形状
 - ・ 単一植栽の地被ではなく、多年草や宿根草等多様な種類の植物で構成される植栽帯を設ける
 - ・ 季節によって移り替わる植栽を取り入れ、季節ごとに変化を感じることができる植栽計画とする
 - ・ 通行空間および休息空間からの見え方に配慮した緑の配置とすることで、自然な視線誘導と多様な体験を可能とする設えとする
 - ・ 可能な限りレインガーデン（雨庭）を設え、グリーンインフラ機能を充実させる

④ 【豊かな自然の演出】 山並みと呼応する曲線を取り入れた緑地および舗装の切り替えライン

- ・ 山並みを連想させる緩やかな起伏や緩やかな曲線を取り入れた舗装切り替えラインを取り入れる
- ・ 南北に分かれた歩道空間に連続した曲線ラインを取り入れることで、南北の空間的つながりを強調する

⑤ 【憩いの空間の演出】 石材および木材など自然素材を活かした地物のデザイン

- ・ 休息空間等ひとが滞留する空間については、石材や木材等の自然素材を用い、親しみを感じる設えとする

⑥ 【憩いの空間の演出】 緑陰や阿瀬知川などの自然を活かした休息空間

- ・ 高木植栽による緑陰など、自然を感じることができる空間にベンチ等を備えた休息空間を設ける



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

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ 近鉄四日市駅周辺（近鉄四日市駅西側～国道1号）

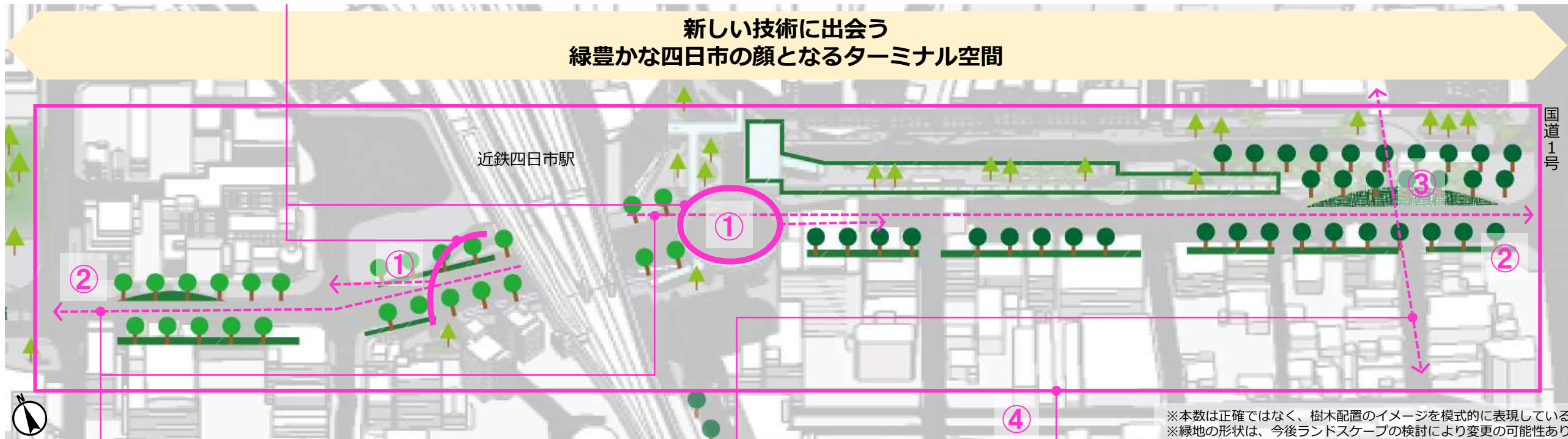
①【四日市の顔づくり】近鉄四日市駅東側円形デッキ・近鉄四日市駅西側円弧デッキを

象徴的なデザインとする

- ・ 駅東の円形デッキおよび駅西の円弧デッキについては、四日市の顔として都市的に洗練された形態とし、周辺の緑から図として浮かび上がるシンボリックデザインとする
- ・ デッキ上に視点を設け、四日市のまちを俯瞰できるポイントをつくる



新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間



②【四日市の顔づくり】緑豊かな都市軸の演出

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



③【四日市の顔づくり】東海道の歴史を感じる広場・歩道部のデザイン

- ・ 東海道の南北のつながりを可視化する舗装の切り替えなど、東海道の歴史を感じる設えとする
- ・ 歴史的な設えとして、四日市の新たな顔にふさわしいシンプルで洗練されたデザインとする



④【都市的なイメージの演出】質の高い地物・上屋・ファニチャーのデザイン

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



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

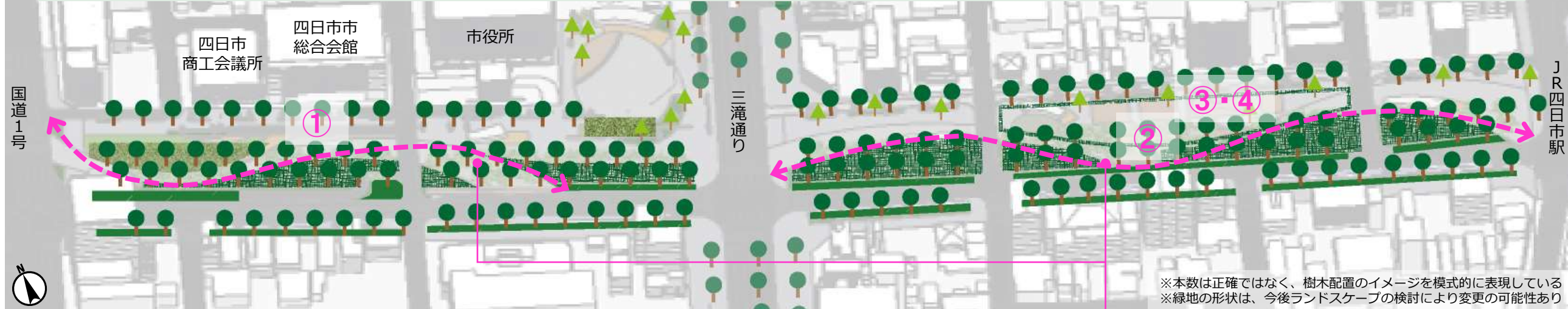
	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ 四日市市役所周辺（国道1号～三滝通り～JR四日市駅）



四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間



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

- ①【交流空間の創出】 国道1号～三滝通りは、シンプルな空間構成で要素の種類を減らすことで、都市的でフォーマルな空間とする
 - ・舗装や緑は、種類を絞る等シンプルな空間とする
 - ・ベンチ等の地物は、小さいものを多く設置するのではなく、統合できるものは統合し、大きなものを数を絞って配置する
- ②【交流空間の創出】 三滝通り～JR四日市駅は、市民が親しみやすい形態・色彩・素材とする
 - ・舗装や緑は、変化を演出するのに十分な種類を取り入れる
 - ・ベンチ等の地物については、箇所を限って彩度の高いアクセントカラーを取り入れる
 - ・人が触れる箇所については手触り感を重視するなど、親しみやすさの演出を目指す
- ③【交流空間の演出】 大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ
 - ・人が集まり交流できる空間を確保するため、空間を細分化しすぎず、大きな空間を活かしたおおらかなランドスケープとする
- ④【人や文化、歴史に出会う空間の演出】 回遊を促す変化に富んだシークエンス（移動しながら連続的に眺める景観）
 - ・クスノキ並木を景観の軸としつつ、人が集まる広場、歴史モニュメントなどを空間の変化点として活かしながら、変化に富んだシークエンスとすることで、出会いを演出し、周辺への回遊を促す

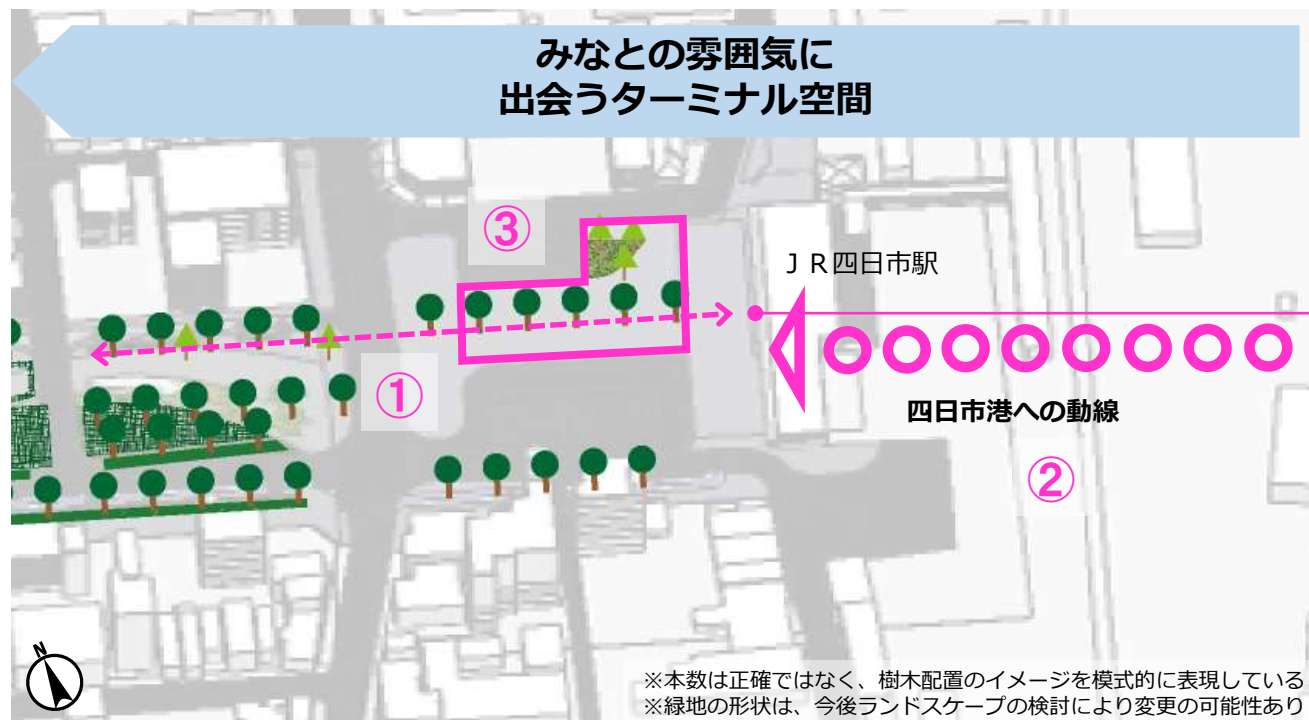


2. 中央通りのデザイン 2-2. エリアごとのデザイン方針

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

2-2-7. 景観づくりの考え方

■ JR四日市駅周辺



- ① 【港の雰囲気に出会う空間の演出】中央通りとの緑の連続性を感じる
ランドスケープ
- 中央通りとの緑の連続性を感じるよう、列植をつなげたランドスケープとすることで、JR四日市駅前広場がまちとみなとの繋ぎとして映える空間とする



- ② 【港の雰囲気に出会う空間の演出】みなとへの接続性を高めた空間
- JR四日市駅西とみなとの分断を解消し、四日市港への動線を確保した空間とする



- 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



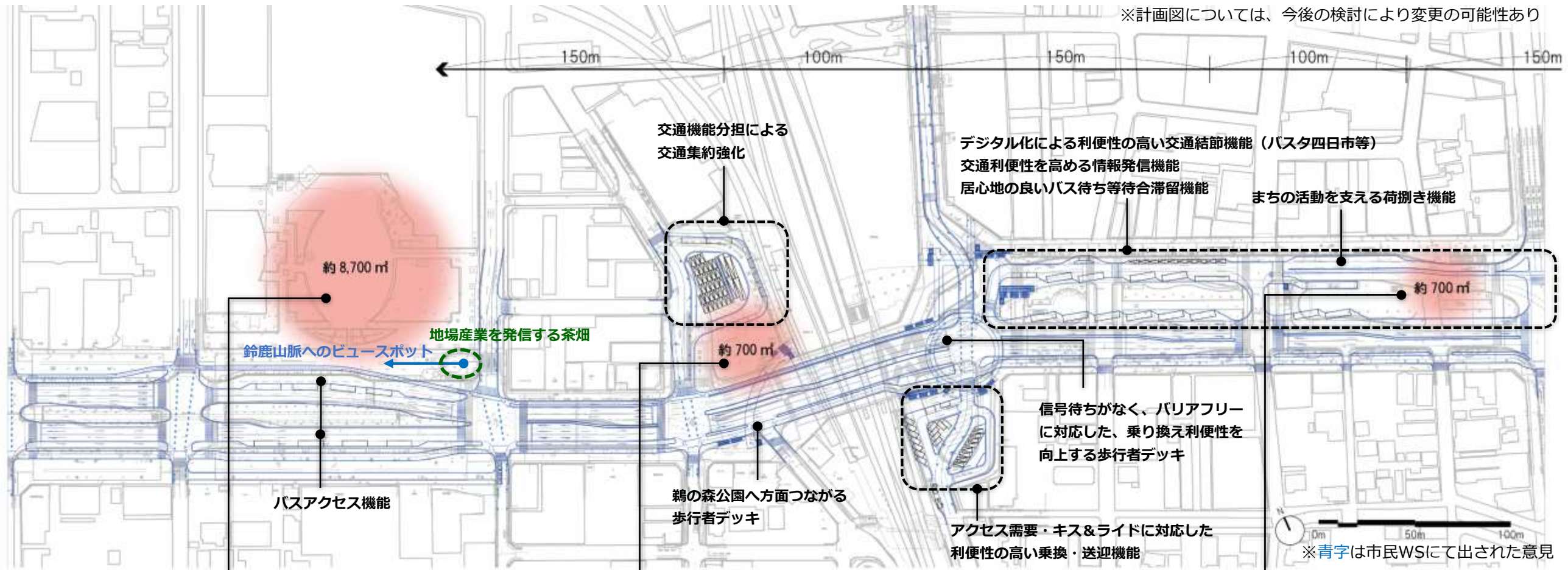
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方

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

※オープンスペースの利活用のイメージは、今後の利活用計画の検討においてブラッシュアップしていく予定であり、変更の可能性がある



①市民公園 面積約8,700㎡

【機能特徴】

イベント広場／水景／休憩施設／緑陰

【普段時の使われ方】

ジャズフェス、マルシェ、飲食、盆踊り、市民による緑の管理、子供の遊び場、バス待ち、休憩

【利活用イメージ】



②近鉄四日市駅西広場 面積約700㎡

【機能特徴】

交通結節機能

【普段時の使われ方】

駅へのエントランス、公共交通の乗り換え空間

【利活用イメージ】



③東海道歩行者広場 面積約700㎡

【機能特徴】

四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能
回遊性を向上させる観光・まちなか案内等の情報発信機能
多様な使い方を受け入れる広場機能

【普段時の使われ方】

休憩（飲食含む）、マルシェ、市、イベント、祭り

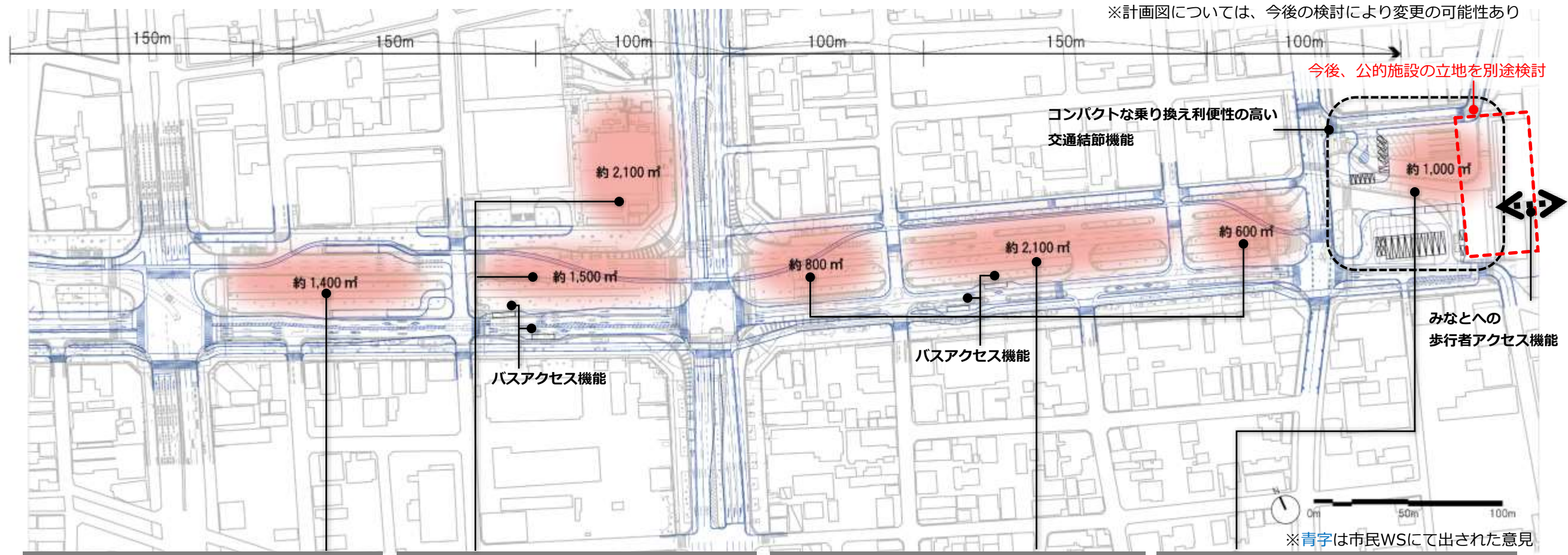
【利活用イメージ】



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

2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方

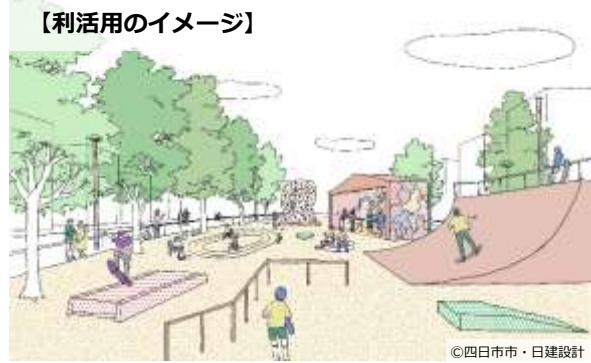
- 西浦通り~国道1号における、各オープンスペースの大きさと配置、およびエリアごとの導入機能に基づいた利活用イメージを示す
- ※オープンスペースの利活用のイメージは、今後の利活用計画の検討においてブラッシュアップしていく予定であり、変更の可能性がある



④商工会議所前広場 面積約1,400㎡

【機能特徴】
市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能

【普段時の使われ方】
アーバンスポーツ（スケボー等）、休憩、イベント



⑤市役所前・東広場 面積約3,600㎡

【機能特徴】
市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能

【普段時の使われ方】
大規模イベント（音楽等）、休憩（飲食含）、祭り、文化伝統体験



⑥三滝通り~JR四日市駅間の広場 面積約3,500㎡

【機能特徴】
市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能

【普段時の使われ方】
子供の遊び場、市民活動施設、市民農園、休憩（飲食含）



⑦JR四日市駅前広場 面積約1,000㎡

【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広場、交通結節機能

【普段時の使われ方】
マルシェ、市、休憩（飲食含む）、市民活動、イベント、駅・みなとへのエントランス、公共交通の乗り換え空間



2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-1. 各オープンスペースにおける利活用の考え方

- ・ 先行整備区間（西浦通り～市民公園東交差点）では、整備完了後、市民が「ニフ」のように自由に使い、楽しむことができるように整備を行う

※賑わい創出に向けて適用を検討するスキームについては、「5-3. 利活用検討の進め方」に記載

【交通】

- ・ 自転車道の整備による快適な自転車の走行と、安全な歩行の実現
- ・ 新モビリティによる楽しい移動の実現

【賑わい】

- ・ 市民公園との一体的整備や、歩道部分も含めた公園の運用により、市民公園からまちへの賑わいのしみ出しを創出

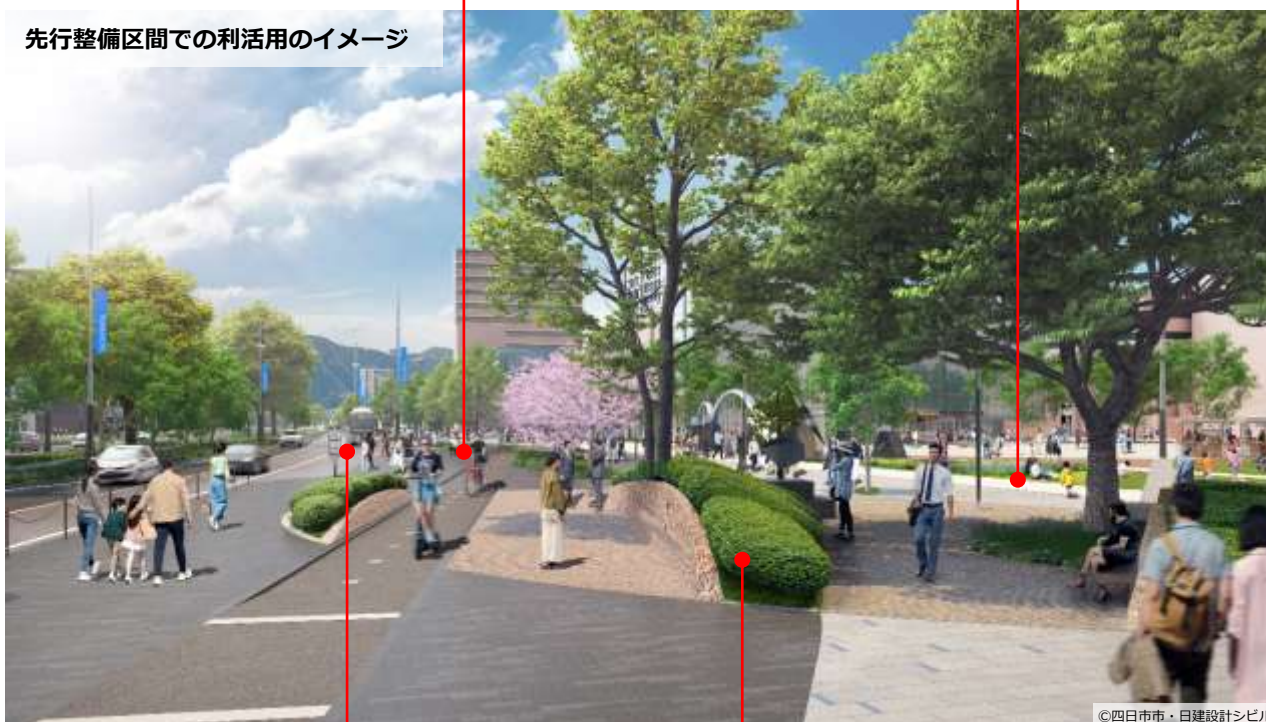
【スマートインフラ】

- ・ スマートインフラを活用した情報収集や充電等により道路空間での滞留を促進
- ・ 交通量を計測し、出店者等への情報提供やスマートプランニングに応用

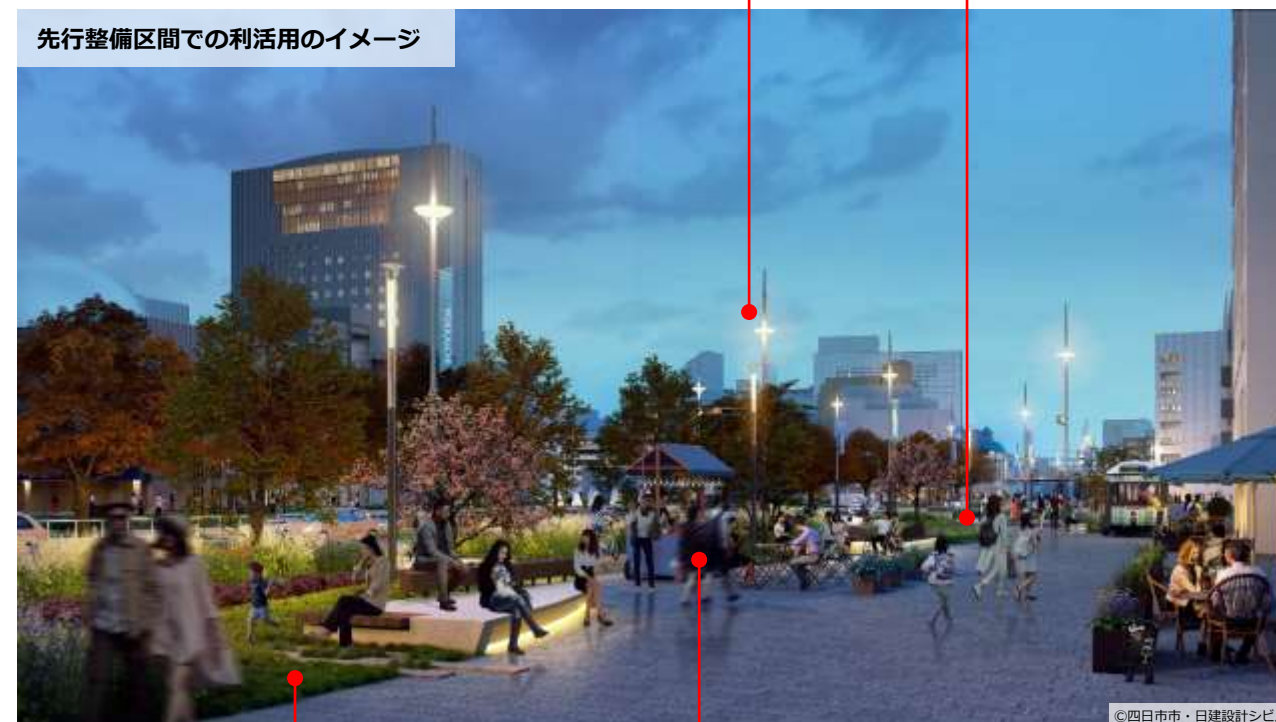
【みどり】

- ・ 多様な植栽を施した歩いて楽しい道路空間と、市民による緑の管理

先行整備区間での利活用のイメージ



先行整備区間での利活用のイメージ



【交通】

- ・ 路線バス・観光バスの乗降場

【地場産業】

- ・ 現在中央分離帯部に位置する特産茶展示園を歩道部に配置し、訪れる人々が茶葉に触れる機会を創出

【憩い】

- ・ 樹木や地被等の植栽に添えた滞留空間での心地よい休息
- ・ 芝生等こどもの遊び場の創出

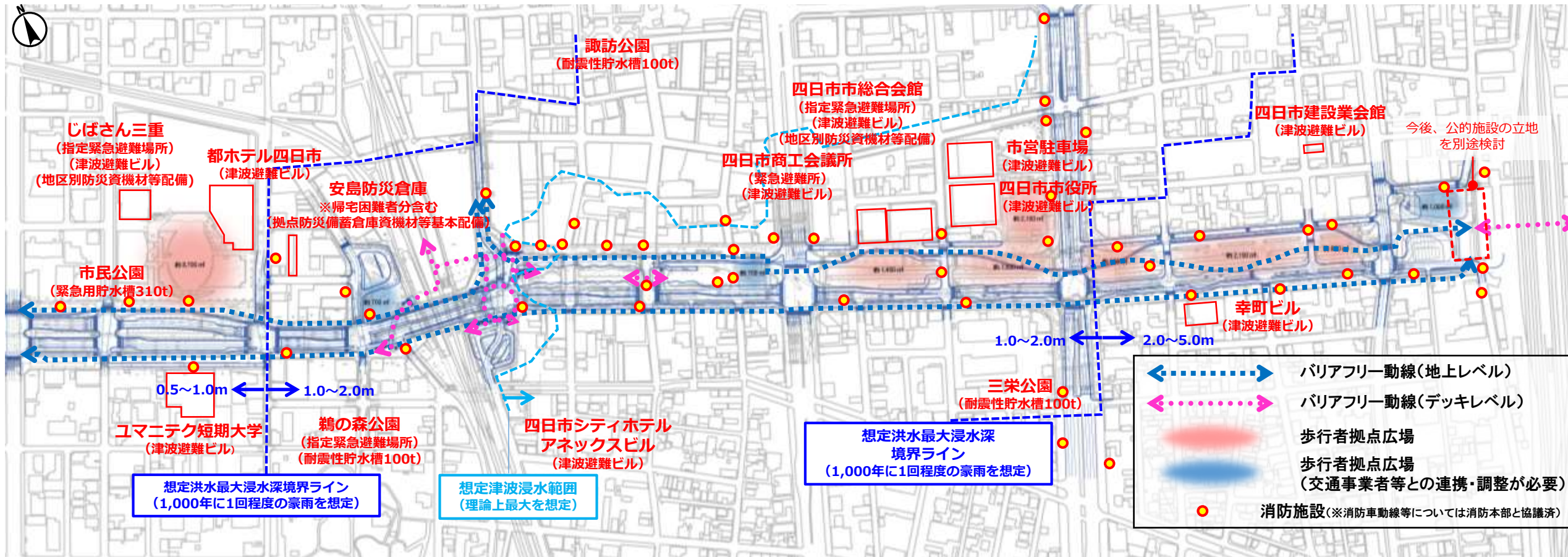
【賑わい】

- ・ キッチンカーの乗入や屋台の出店等による、日常時の賑わいの創出

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

2-3-2. 災害時の使われ方

- 中央通りでは、バリアフリーに配慮した歩行者動線、徒歩2分程度の間隔で歩行者拠点広場、交通結節点となる近鉄四日市駅周辺には歩行者デッキ、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバブリッジなどの整備を予定している
- 全線を通して整備される歩行者動線や歩行者デッキ・オーバブリッジについては、被災時の避難経路・代替輸送等への動線を基本的な役割として想定



1) 中央通りの被災時の対応について

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

<指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定>

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

種別	概要
指定緊急避難場所	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ
緊急避難所 (その他の避難場所)	<ul style="list-style-type: none"> 地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 地域からの要望により指定

<避難所等：日単位での受け入れを想定>

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

種別	概要
指定避難所	<ul style="list-style-type: none"> 災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所 (2次避難所)	<ul style="list-style-type: none"> 介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

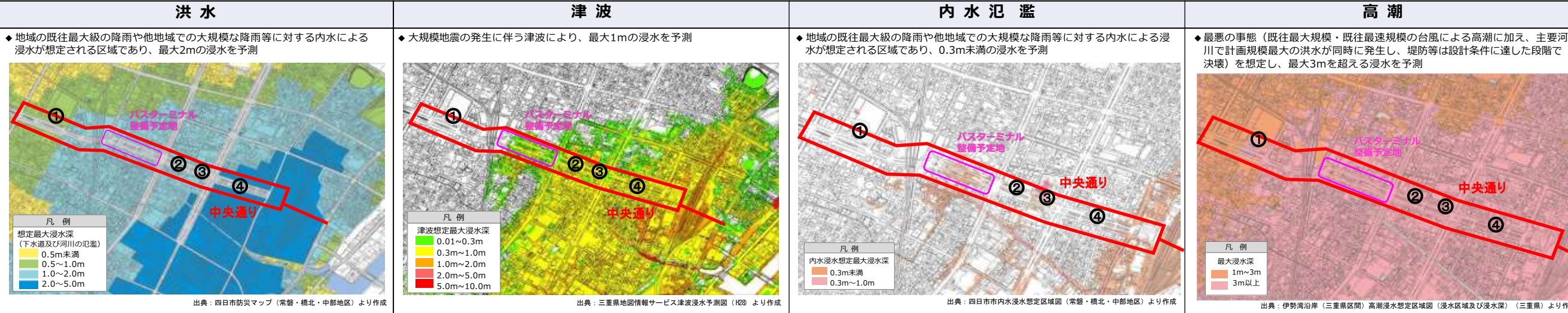
		使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通			
	エリアごと			
	個別施設			

2-3-2. 災害時の使われ方

2) 中央通りにおける災害別の被災想定と対応方針の整理

- ◆中央通りのオープンスペース（下表①～④）が、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討
- ◆近鉄四日市駅西広場及び東広場、バスターミナル部、JR四日市駅前広場については、公共交通機関の運行に加え、周辺の防災施設（指定緊急避難場所等）への避難の阻害となるため、指定緊急避難場所等としての活用は想定せず、情報提供（災害情報・交通機関運行情報・駅周辺の防災施設に係る位置情報等）を主とした運用を図る

番号	対象広場		対応	災害種別	被災想定	
	広場名等	面積			四日市市 指定緊急避難場所指定基準	
①	市民公園	面積：約 8,700㎡ (平場面積：約7,800㎡)	A	洪水	【想定】台風・集中豪雨により河川が決壊した場合の浸水予測と、道路側溝や下水管などの排水能力を超えてしまった場合の内水氾濫予測を重ねる 洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	
②	商工会議所前広場	面積：約 1,400㎡ (平場面積：約 1,400㎡)		津波	【想定】発生する確率は低いものの、理論上では起こりうる南海トラフ地震として「理論上最大クラス」 3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	
③	市役所前・東広場	面積：約 3,600㎡ (平場面積：約 3,100㎡)		内水氾濫	【想定】想定最大降雨を時間最大雨量147mm/hとし、概ね1,000年に1回程度起こる豪雨 内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	
④	三滝通り～JR四日市駅間の広場	面積：約 3,500㎡ (平場面積：約 3,500㎡)		高潮	【想定】既往最大規模の台風である「室戸台風」の高潮による浸水の状況を、複数の台風経路でシミュレーションを実施 この規模の台風が伊勢湾の周辺を通過する確率は、500年～5,000年に1回と推定 富洲原、富田、羽津、橋北、塩浜、楠地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	
			B	地震	【想定】過去概ね100～150年間隔でこの地域を襲い、歴史的にこの地域に繰り返し起こりうるということが実証されている地震として「過去最大クラス」 耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	
				大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース	
			C	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	

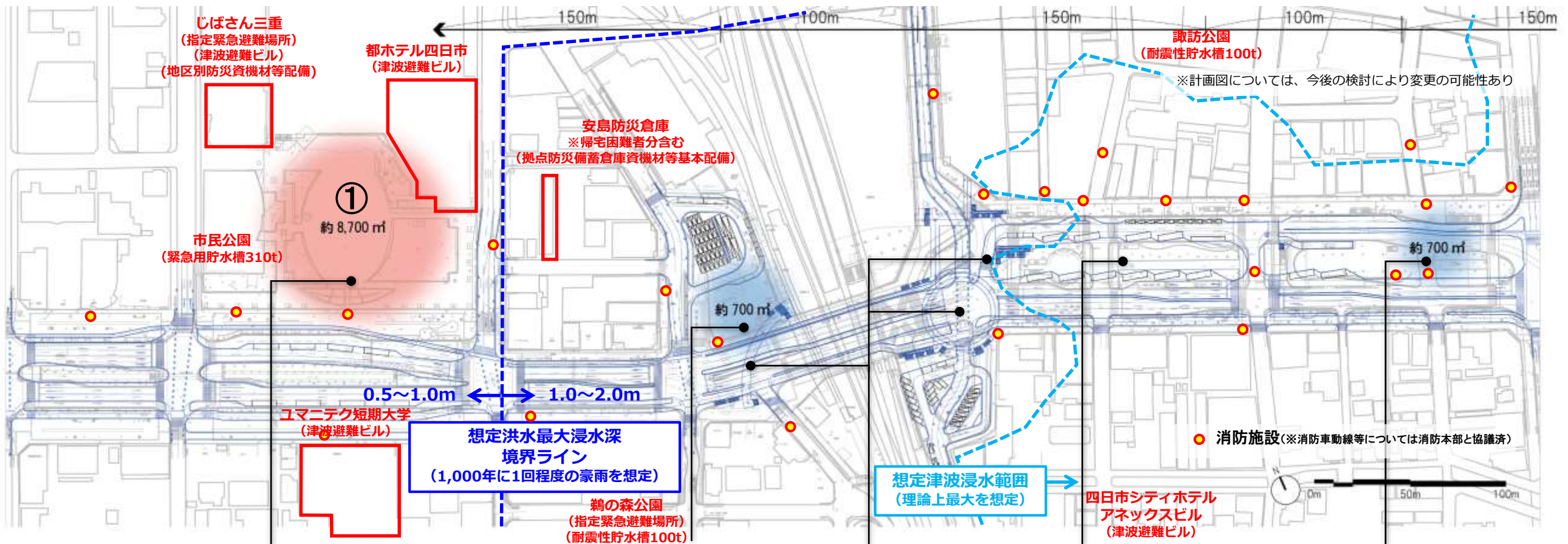


	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-2. 災害時の使われ方

- 基本計画の対象範囲は全長約1.6kmと広く、既に整備されている防災施設との位置関係や沿道の利用状況等により、それぞれの場所で災害リスクが異なるため、ここでは災害種別に応じて各広場での災害時の使われ方を示す（参考資料；現況分析にて防災施設の配置の資料を添付）

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



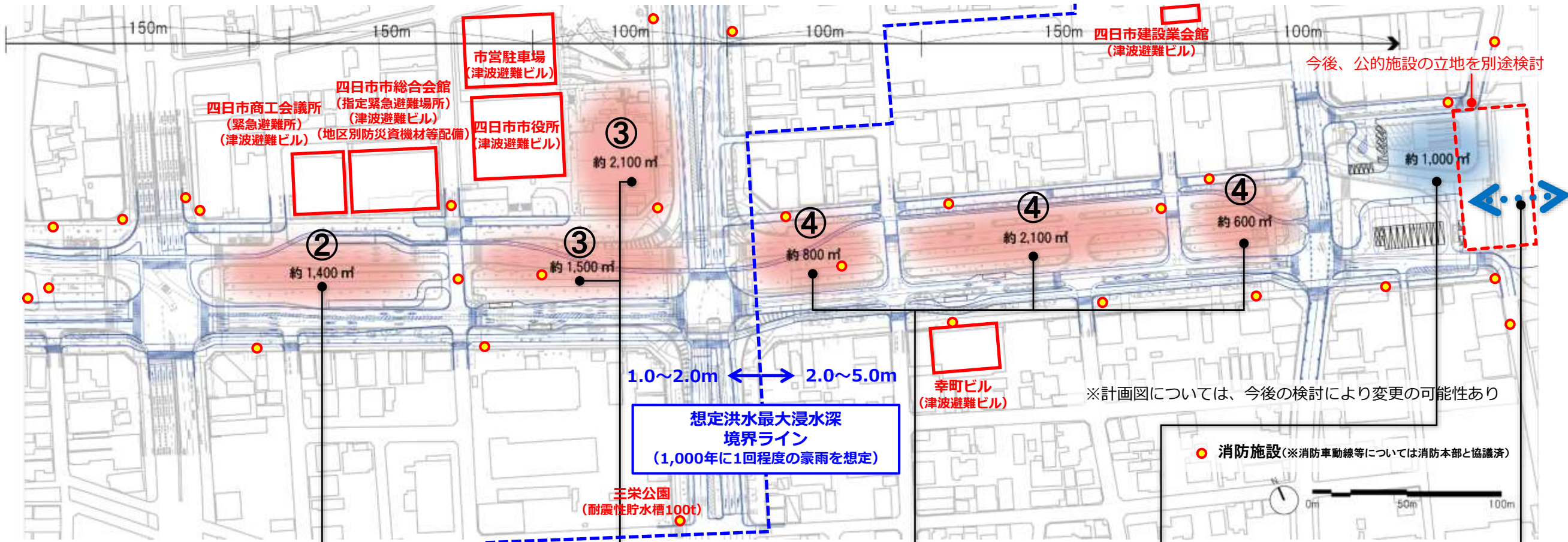
	①市民公園 面積約 8,700㎡ (平場約 7,800㎡)	近鉄四日市駅		近鉄四日市駅バスターミナル		
		西広場	駅西デッキ・駅東デッキ・テラス部	ターミナル部	東海道歩行者広場	
A	洪水	× (浸水想定区域(0.5m~1.0m)に該当)	× (浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)	○ (避難経路等)	× (浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)	× (浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)
	津波	○ (帰宅困難者一時滞在等)	× (公共交通の運行や退避経路の障害)	○ (避難経路等)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)
	内水氾濫	○	× (公共交通の運行や退避経路の障害)	○ (避難経路等)	× (公共交通の運行や退避経路の障害)	× (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障害)	○ (避難経路等)	× (公共交通の運行や退避経路の障害)	○ (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障害)	○ (避難経路等)	× (公共交通の運行や退避経路の障害)	○ (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障害)	○ (区域外)	× (公共交通の運行や退避経路の障害)	○ (区域外)
災害情報提供		災害時情報・運行情報の提供 (災害種別や被災状況に対応した情報提供を想定)				
周辺の防災施設 (津波避難ビル等)		じばさん三重、都ホテル四日市、ユマニテク短期大学、安島防災倉庫等				

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

2-3-2. 災害時の使われ方

- 基本計画の対象範囲は全長約1.6kmと広く、既に整備されている防災施設との位置関係や沿道の利用状況等により、それぞれの場所で災害リスクが異なるため、ここでは災害種別に応じて各広場での災害時の使われ方を示す（参考資料；現況分析にて防災施設の配置の資料を添付）

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



		②商工会議所前広場 面積約 1,400㎡ (平場約 1,400㎡)	③市役所前・東広場 面積約 3,600㎡ (平場約 3,100㎡)	④三滝通り～JR四日市駅間の広場 面積約 3,500㎡ (平場約 3,500㎡)	JR四日市駅	
					平地部	オーバースブリッジ
A	洪水	× (浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当)	× (浸水想定区域(1.0m～2.0m)に該当)	× (浸水想定区域(2.0m～5.0m)に該当)	× (浸水想定区域(2.0m～5.0m)に該当)	○ (避難経路等)
	津波	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)
	内水氾濫	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)
	高潮	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)
B	地震	○ (帰宅困難者一時滞在等)	○ (帰宅困難者一時滞在等)	○ (帰宅困難者一時滞在等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (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	

2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-2. 災害時の使われ方

3) 中央通りに備える防災機能

- ◆中央通りに備える防災機能で対応可能な災害種別を整理
- ◆「四日市市地域防災計画」への位置づけ等については、今後調整を行っていく必要がある

中央通りに備える防災機能			対応できる災害	
情報提供施設	○災害発生時の効果的な情報提供機能	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保	①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ②地震、大規模な火事 ③土砂災害	※建物の上層階に情報提供施設を配備
避難経路	○近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し周辺防災施設と連携した防災機能を確保	①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ②地震、大規模な火事	※近鉄四日市駅周辺の歩行者デッキや、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバブリッジを退避経路としても活用 ※バリアフリーに配慮した歩行者動線について、退避経路として活用
一時緊急避難場所	○帰宅困難者等の一時緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所、または帰宅困難者が公共交通機関の回復までの待機場所	①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ②地震、大規模な火事	※浸水による被害がない場合に活用可能 ※市民公園（広場①）のオープンスペース約7,800㎡については、四日市市地域防災計画に位置け済み ※国道1号～東側の中央通りの広場（広場②③④）については、四日市市地域防災計画を基に算定した、近鉄四日市駅・JR四日市駅周辺で不足する帰宅困難者の一時滞在スペース約6,500㎡に対して、約8,000㎡のオープンスペースを確保可能（詳細は参考資料を参照）
備蓄倉庫	○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能	・災害時に備えた備蓄品の保管	②地震、大規模な火事	※建築物の配置や規模、四日市市地域防災計画における位置づけと合わせて今後検討

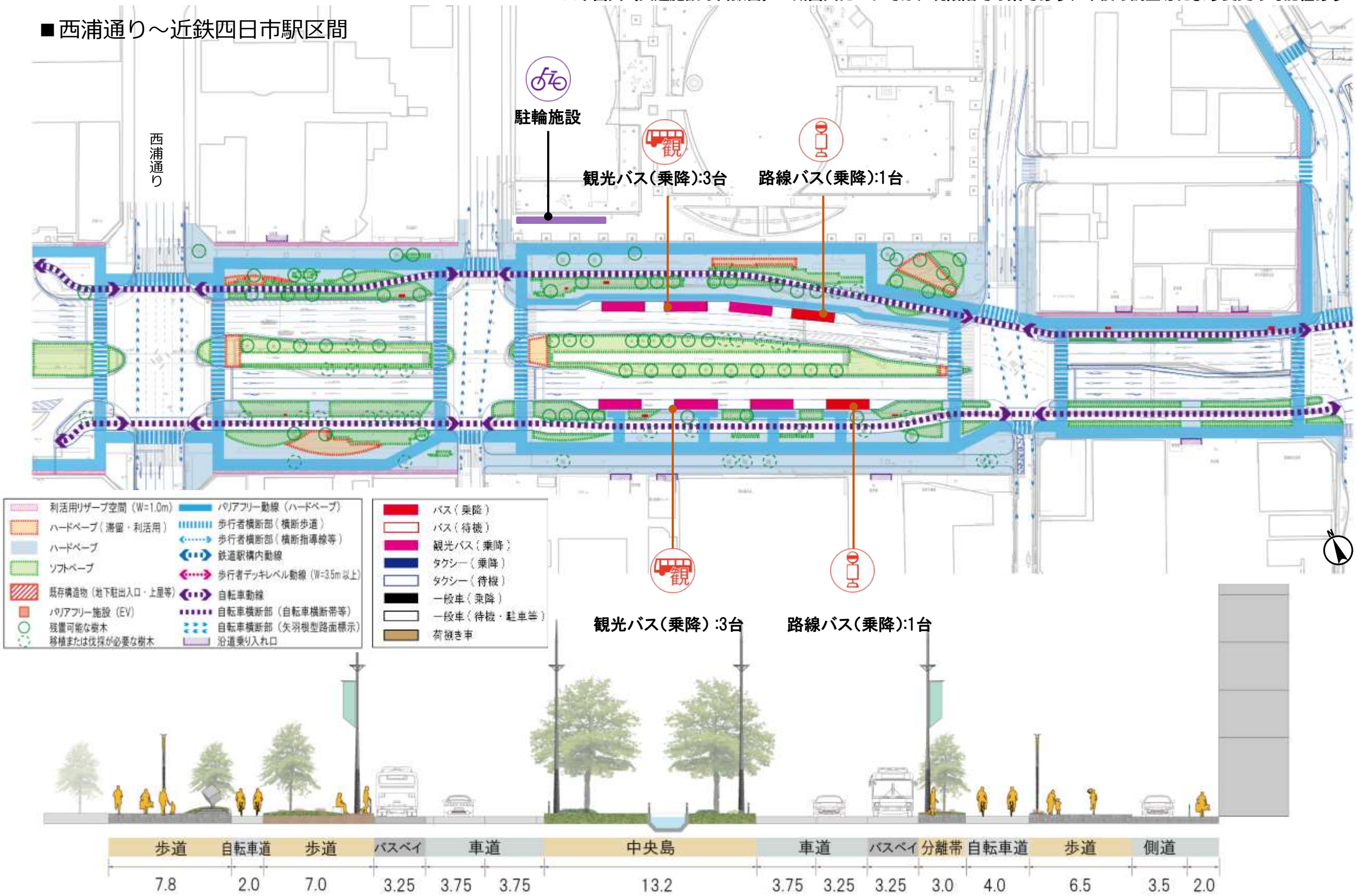
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-3. 個別施設のレイアウト

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

■ 西浦通り～近鉄四日市駅区間



2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

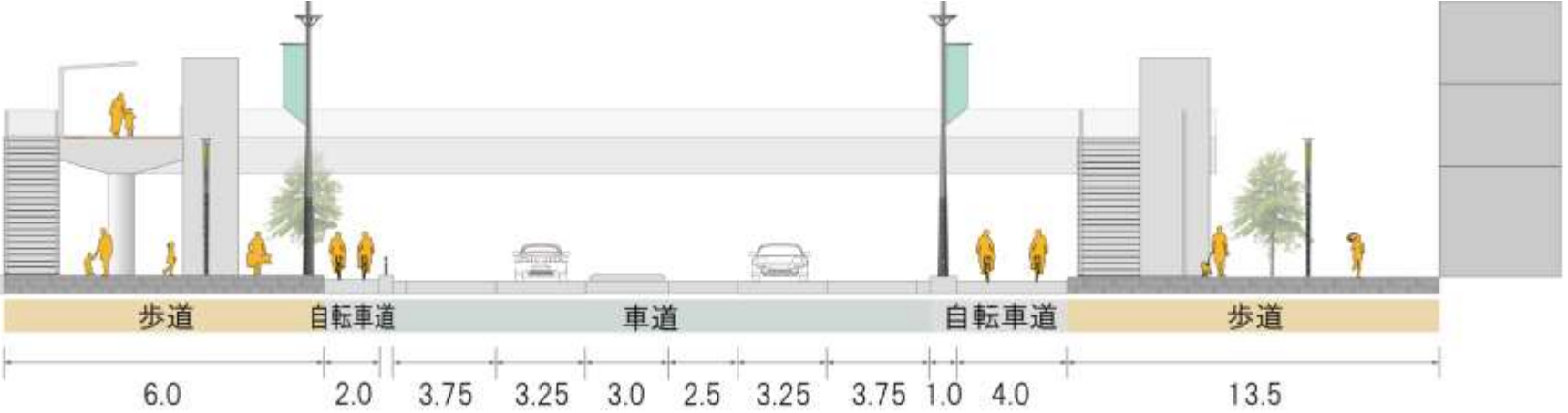
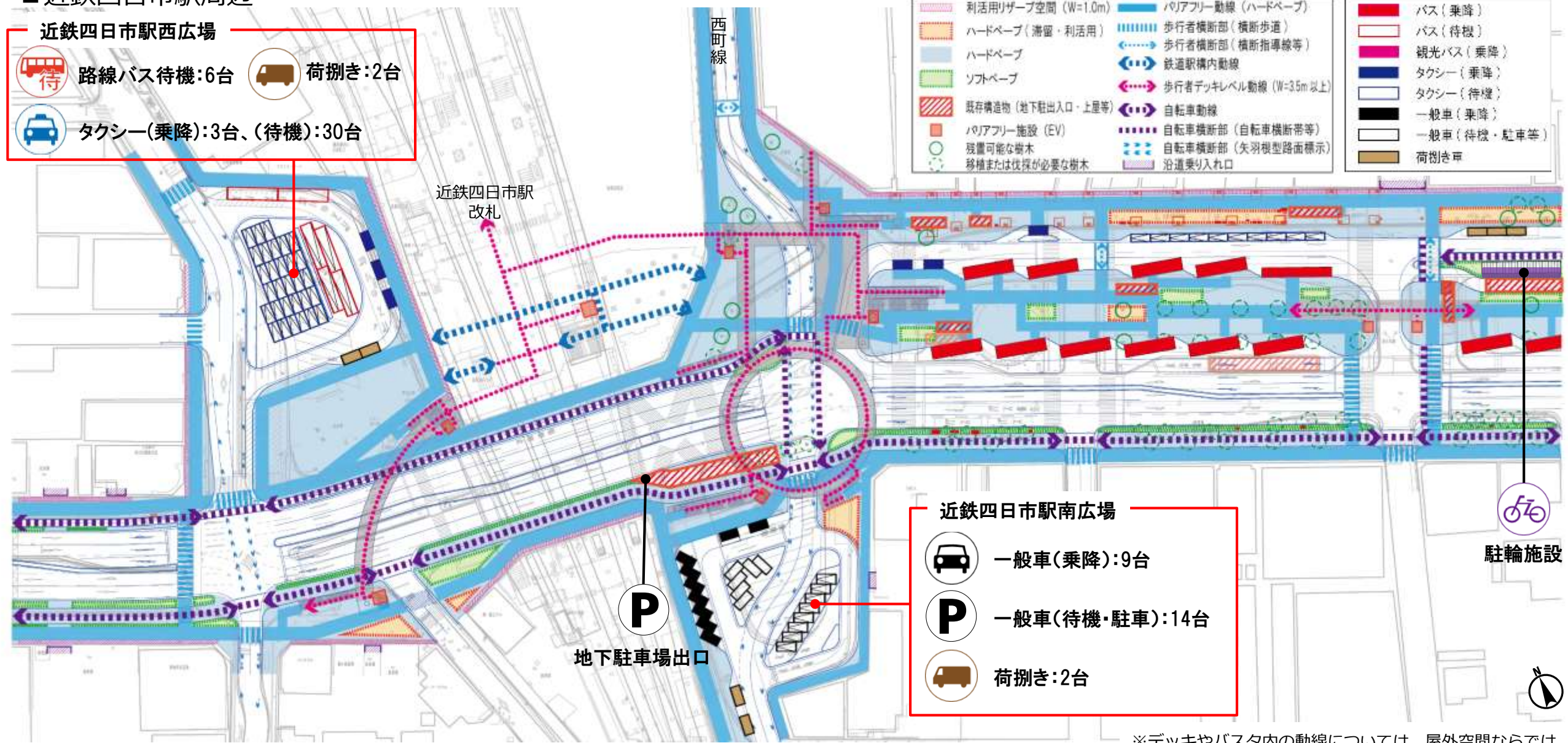
デザイン方針	共用	エリアごと	個別施設
デザイン方針	共通		
エリアごと			
個別施設			

2-3-3. 個別施設のレイアウト

■ 近鉄四日市駅周辺

近鉄四日市駅西広場

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



※デッキやバスターミナル内の動線については、屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる施設配置とする
 ※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、歩行者中心の整備となるよう検討を進める

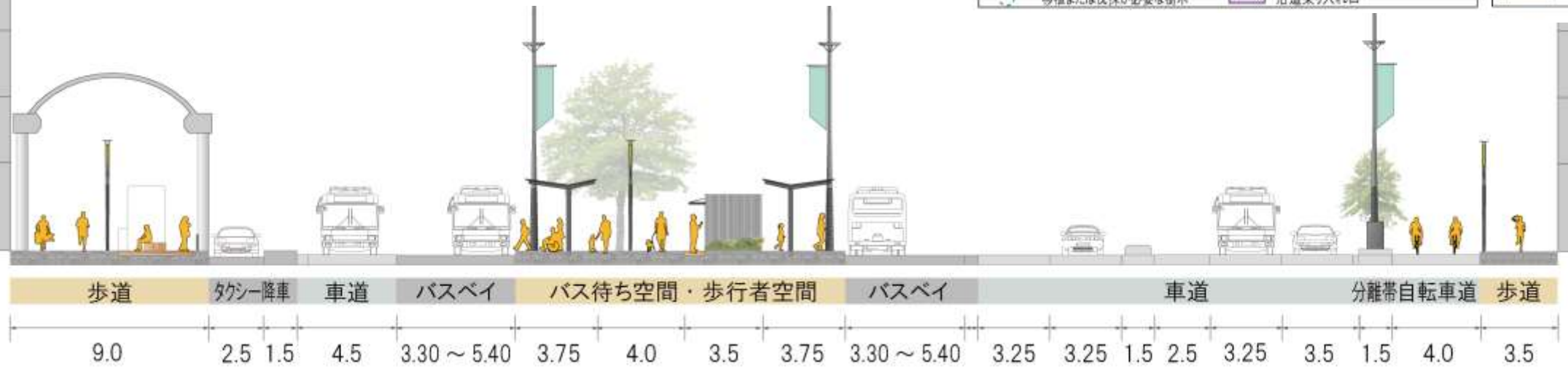
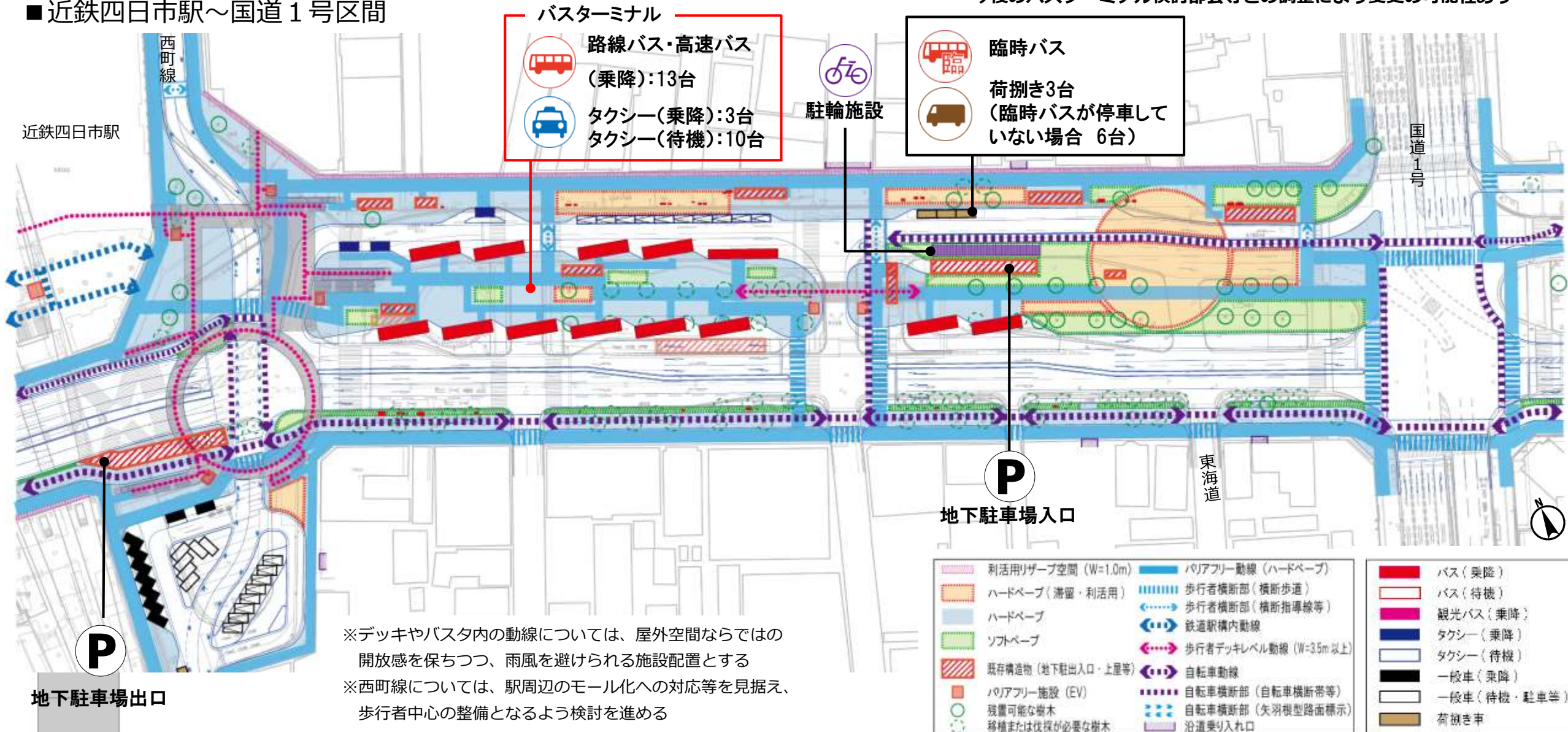
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-3. 個別施設のレイアウト

■ 近鉄四日市駅～国道1号区間

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



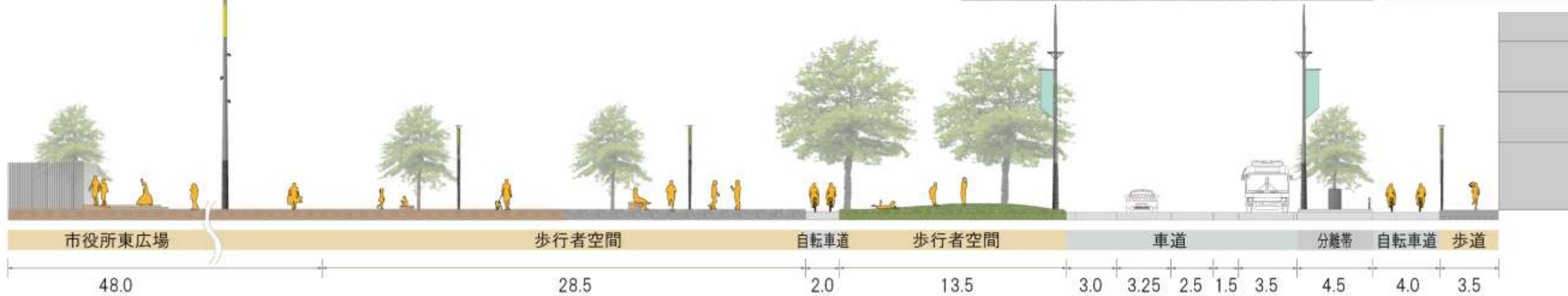
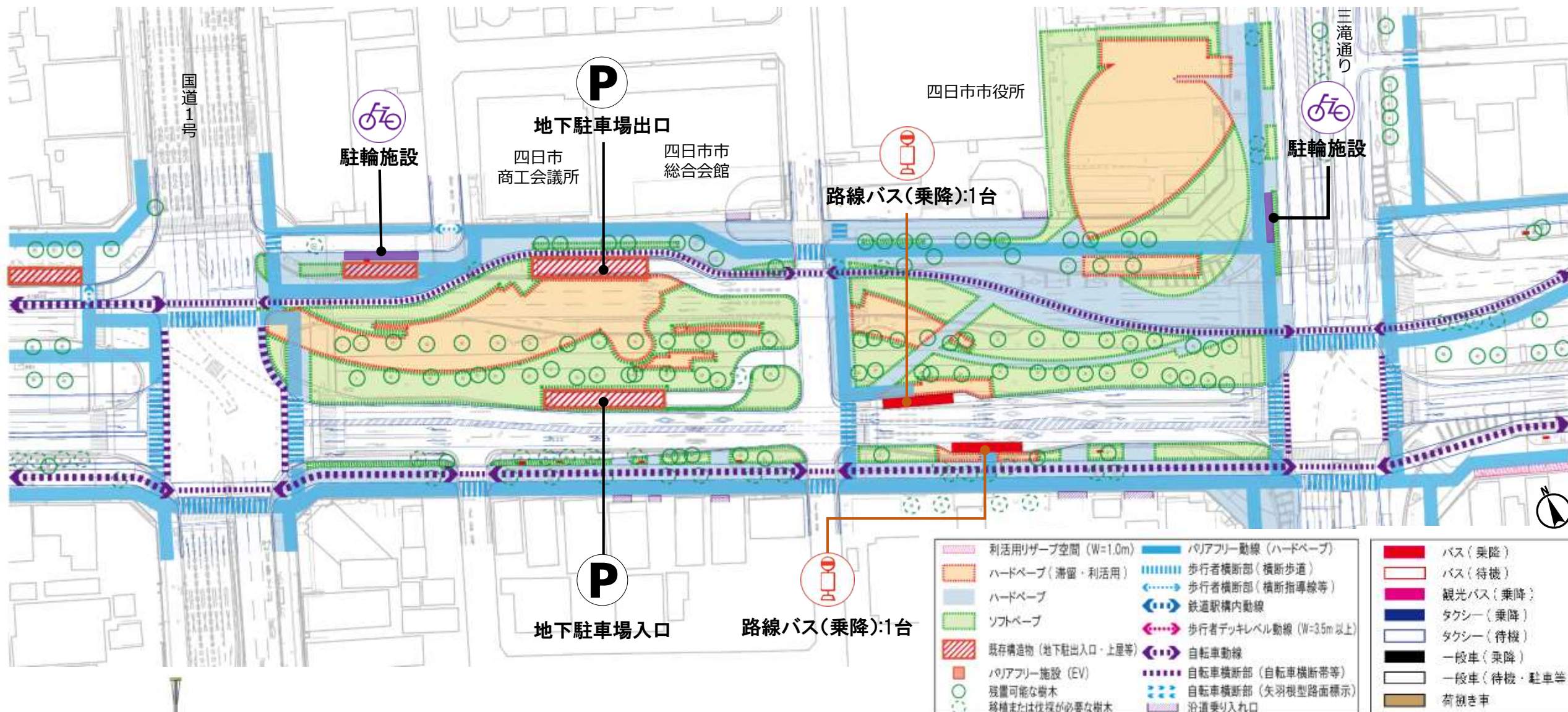
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-3. 個別施設のレイアウト

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

■ 国道1号～三滝通り区間

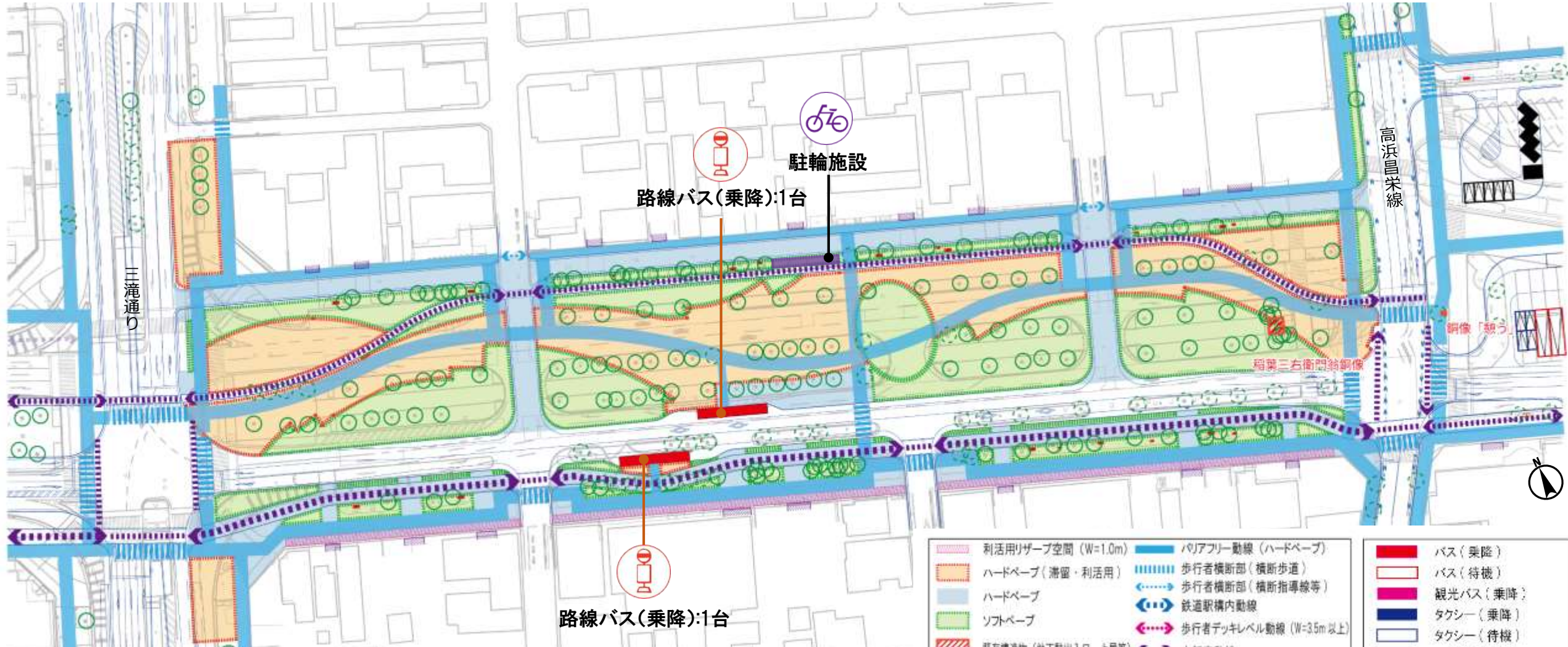


デザイン方針	共用	エリアごと	個別施設
共用	赤	青	緑
エリアごと	赤	青	緑
個別施設	赤	青	緑

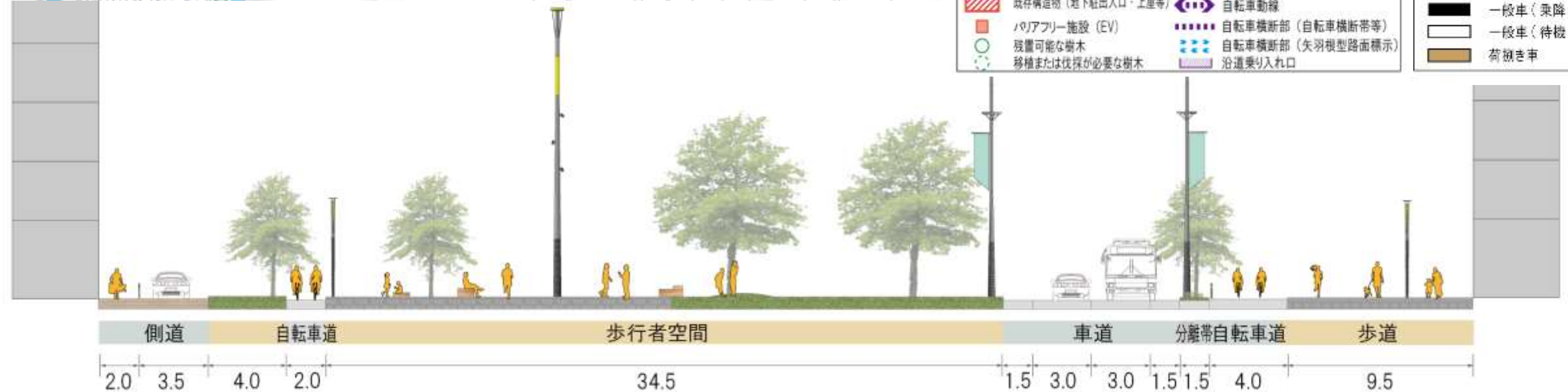
2-3-3. 個別施設のレイアウト

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

■三滝通り～JR四日市駅区間



- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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) 荷積き車 |
|---|---|---|



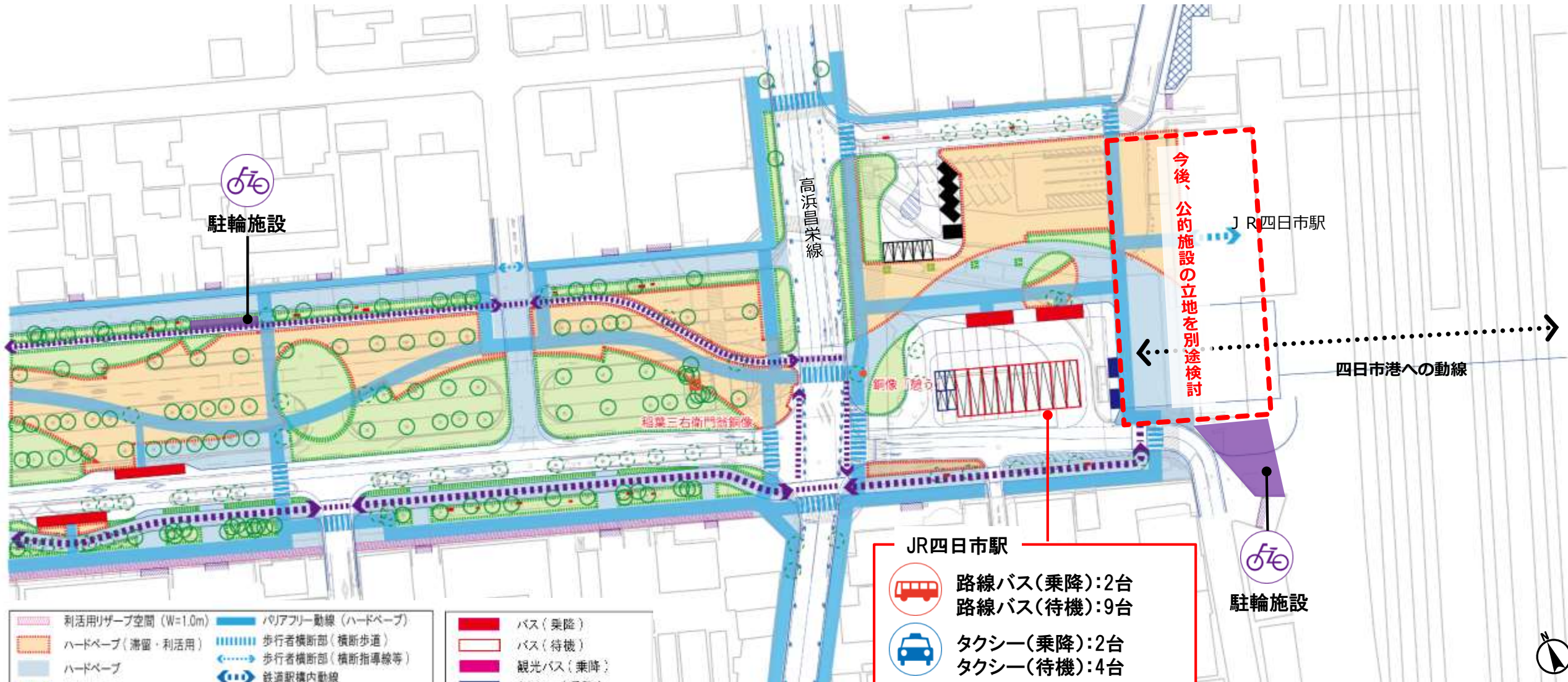
2. 中央通りのデザイン 2-3. 個別施設のデザイン方針

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

2-3-3. 個別施設のレイアウト

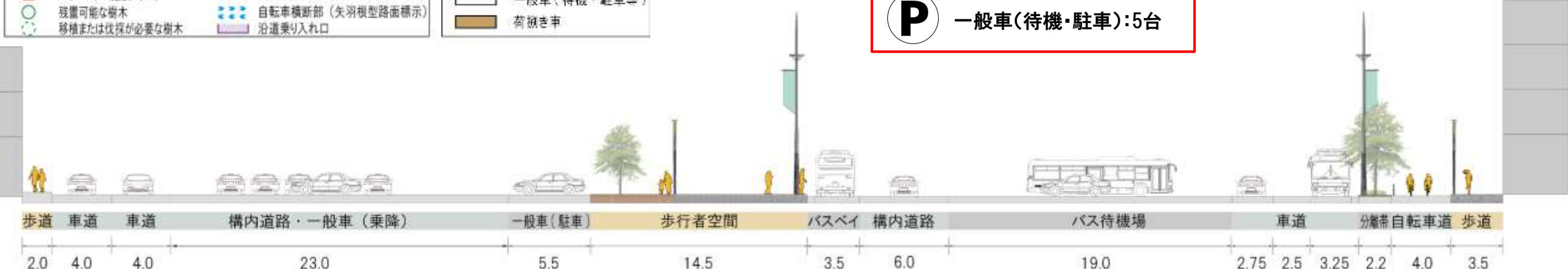
※平面図（交通施設の台数含）・断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

■JR四日市駅周辺



- JR四日市駅**
- 路線バス(乗降):2台
路線バス(待機):9台
 - タクシー(乗降):2台
タクシー(待機):4台
 - 一般車(乗降):5台
 - 一般車(待機・駐車):5台

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



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

2-3-4. 個別施設の設えの考え方

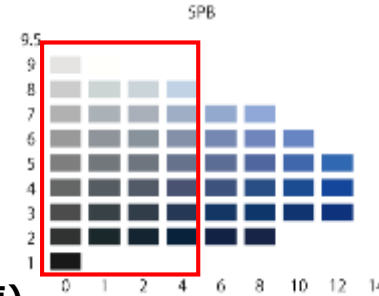
(1) 個別施設のカラースキーム

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

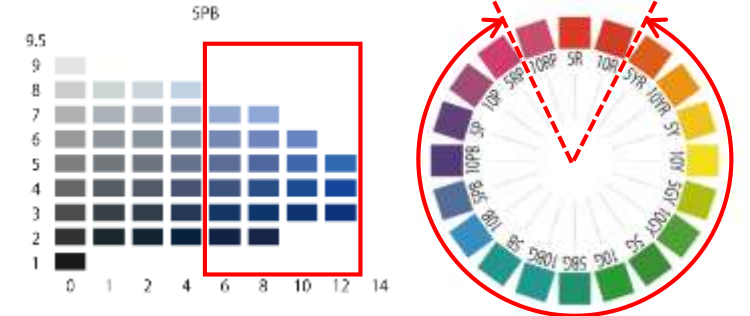
<共通のカラースキーム>

- ・ 緑が映える色彩計画となるように、ベースカラーは無彩色を基本とし、緑や花々と競合する色相は極力用いない
- ・ 変化のある空間とするため、空間やエリアのデザインに合わせて、アクセントカラーを効果的に取り入れる
- ・ 素材本来が持つ色彩を尊重する

【ベースカラーとして推奨される色彩範囲】
・ 無彩色に近い色彩範囲とする（彩度4以下）



【アクセントカラーとして推奨される色彩範囲】
・ 空間に変化を与える色彩範囲とする（彩度6以上）



<空間テーマごとのカラースキーム>（個別施設の色彩計画）

西浦通り 西町線 東海道 国道1号 市役所 JR四日市駅 市民公園 近鉄四日市駅 諏訪公園 鶉の森公園 三滝通り

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

【自然に調和する色彩】
・ 豊かな自然を演出するアースカラーを用いる
・ 自然素材の質感を重視し、構造物は光沢を抑えた色彩とする
・ アクセントカラーは極力用いない

【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

【親しみやすい色彩】
・ アクセントカラーとして彩度が高い色彩を用いることで変化を感じる親しみやすい色彩計画とする
・ ヒューマンスケールの利活用のための設え施設にアクセントカラーを効果的に用いる

自然に調和する色彩の事例（渋谷, 日本）



都市的なイメージを演出する色彩の事例（Fabryczna, Poland）



親しみやすい色彩の事例（NewYork, USA）



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

2-3-4. 個別施設の設えの考え方

(2) デザイン対象となる施設・構造物等

- デザイン対象となる施設・構造物等を、景観に対する影響が大きいと考えられる **<主要構造物>** と **<その他構造物>** に区分し個別施設の設えを検討する
- 特に、主要構造物については、景観上重要なため、基本計画において設えの考え方を示す
- また、**下記構造物**については、全線に渡って必要な施設のため、同じ製品・仕様にて中央通りの統一感を演出

<主要構造物>

- 歩行者デッキ
(駅西デッキ・駅東デッキ(バスタ四日市含む)・バスターミナル東西島間デッキ)
- バスシェルター
- 地下出入口上屋・換気塔
- 賑わい施設等建築物(公共トイレ含む)

・モニュメント(大)

- 広場照明
- 車道照明(信号共架柱含む)
- 歩道照明

※歩道照明については、デザインのイメージとしては統一感を演出しつつも、エリアごとに変化を持たせる

<その他構造物>

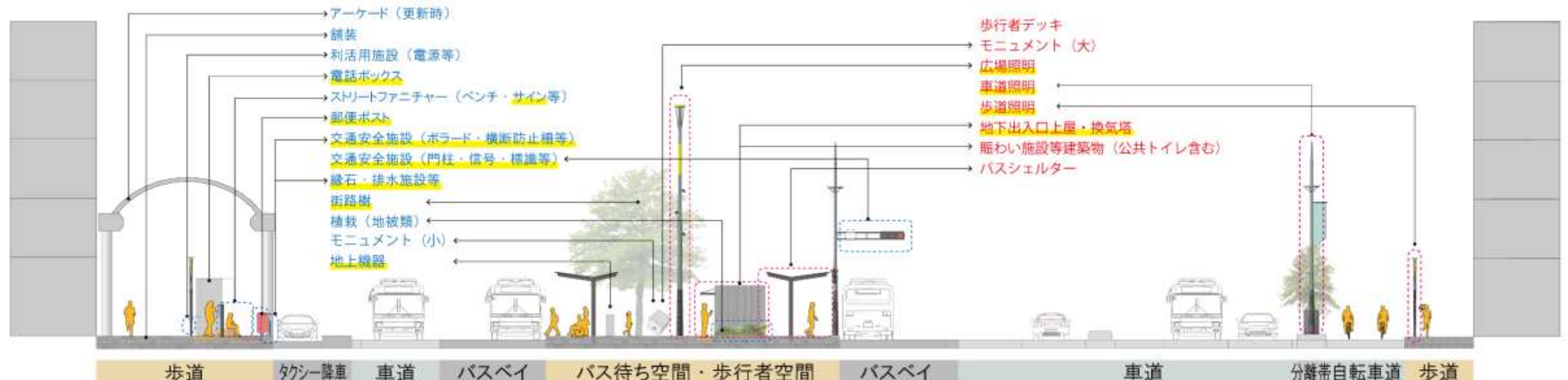
- (道路施設) → デザインWGにて検討仕様を決定
- 舗装
 - 交通安全施設(門柱・信号・標識等)
 - 交通安全施設(ボラード・横断防止柵等)
 - 縁石・排水施設等
 - ストリートファニチャー(ベンチ・サイン等)
 - 街路樹
 - 植栽(地被等)
 - 利活用施設(電源等)
- ※警察・施設管理者と適宜要調整

(占用物) → デザインWGにて議論、調整会議にて意見交換

- モニュメント(小)
- 地上機器
- 電話ボックス
- 郵便ポスト

※電話ボックス・郵便ポストについては、配置等から要調整

- アーケード(更新時)
- ※占用主体と適宜要調整



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

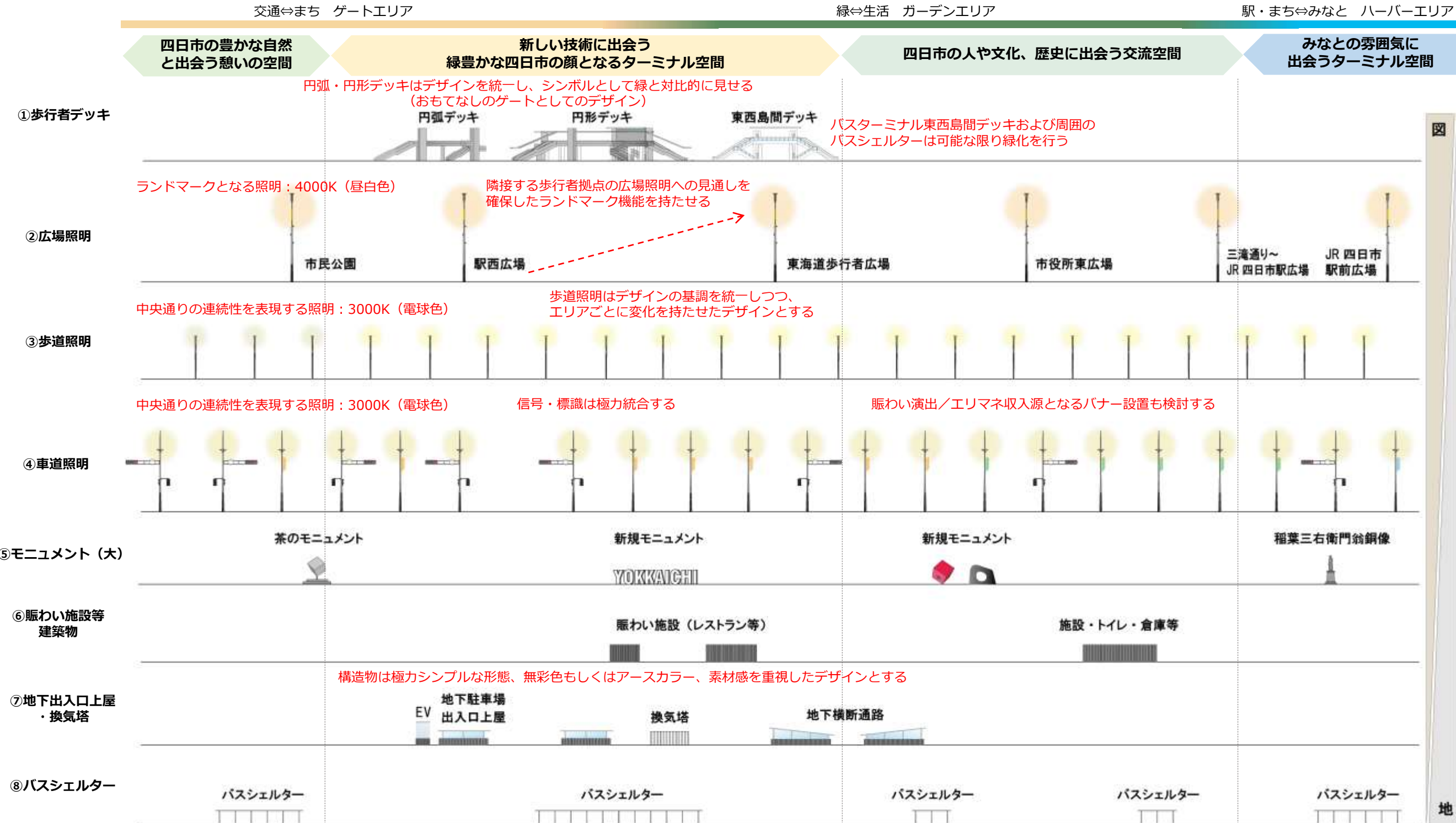
	使い方	要素と配置	質
デザイン方針	共通		
	エリアごと		
	個別施設		

2-3-4. 個別施設の設えの考え方

(3) 主要構造物の設えの考え方

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

※主要構造物の配置については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり
 交通⇄まち ゲートエリア 緑⇄生活 ガーデンエリア 駅・まち⇄みなと ハーバーエリア



3. 交通結節点のデザイン

(バスターミナルの整備に係る事項)

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

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】

- ◇ 近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。
- ◇ 駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。
- ◇ 駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。

【課題】

- ◆ 駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか。
- ◆ 信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。
- ◆ 駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【現状】

- ◇ 交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。
- ◇ バリアフリーに対応する送迎スペースがない。
- ◇ 中央通りの高架下には送迎車が多い。
- ◇ 近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。

【課題】

- ◆ 高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。
- ◆ バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか。
- ◆ 商店街の賑わいへの寄与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。
- ◆ 各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。
- ◆ 乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】

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

【課題】

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

【配慮すべき事項】

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

バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

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

災害対応の強化

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

生産性の向上

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

民間ノウハウを活用した事業スキーム

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

公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化

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

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

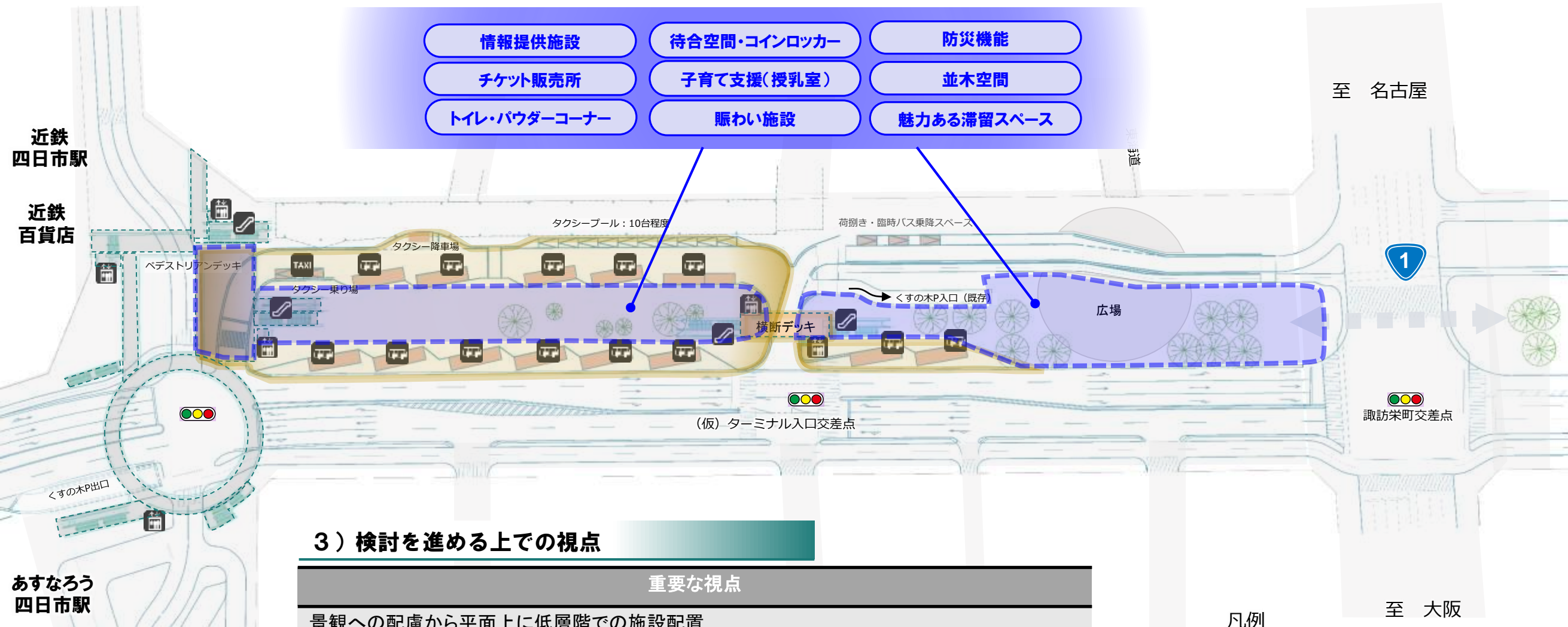
新たなモビリティや交通サービスとの連携

バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー。
- ◆ 車両動線および歩行者空間の利便性・快適性のバランスを考慮の上、バース・待合広場を配置。

各機能の配置の考え方

- ◆ 屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める。
- ◆ 各島に待合・券売の基本機能と賑わい施設を配置。
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する。
- ◆ 東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入。



3) 検討を進める上での視点

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

凡例

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

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

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗降客数は45,116人（H30））。
- ◆ バスターミナルとして必要と考えられる機能は下表のとおり。この内、建物内に収容する施設の最低限の規模（赤文字を想定、廊下、エントランス等を除く。）は、**300㎡程度**と想定される。
- ◆ **賑わい施設については別途検討が必要**となる。
- ◆ 詳細については、サービスレベルに応じた精査が必要。

機能	施設	規模設定 (案)	規模設定の考え方
ターミナル基本機能	チケット販売所	約50㎡程度 (案内カウンター、並びスペース、券売機3台程度含む)	券売機台数は高速バス発車台数(40台/日)より設定。 (営業設備ハンドブック(JR東日本)等参照)
	待合空間 (屋内)	約130㎡程度	バス待ちの待合空間は必要とバス事業者からの意見あり バス乗降客数からパーキングエリア基準を参考に設定
	待合空間 (屋外停留所)	約760㎡程度	駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要
	トイレ (多目的トイレ含む)	約70㎡程度	バス乗降客数からパーキングエリア基準を用い設定
	管制センター	必要に応じ設定	
	防災施設	※別途整理	※賑わい施設との兼用を検討
公益・利便機能	コインロッカー	約10㎡程度	近鉄四日市駅設置台数(小120台)より乗降客数割合で設置
	子育て支援機能 (授乳室等)	約8㎡程度	三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積
	パウダーコーナー	約10㎡程度	女性用トイレの個室数の半数程度とする。 (サービスエリアの基準 2.2㎡/人)
	観光案内等	約25㎡程度	事例より設定
	賑わい施設 (民間収益施設)	約3~380㎡ (最小値(例): 駅売店) (最大値(例): 奈良県登大路バスターミナル事例)	民間事業者ヒアリング及び事例を踏まえ設定 ※要検討 ※防災施設との兼用を検討



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

1) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災時の対応について

- ◆四日市市では、被災時に多くの避難者が想定され、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定。
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、屋外の施設であるとともに、公共交通機関の運行を担う場所であるため、施設特性上、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。
- ◆今後、近鉄四日市バスターミナルを指定緊急避難場所として位置付けるかについて、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。

<指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定>

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

種別	概要
指定緊急避難場所	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ
緊急避難所 (その他の避難場所)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定

<避難所等：日単位での受け入れを想定>

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

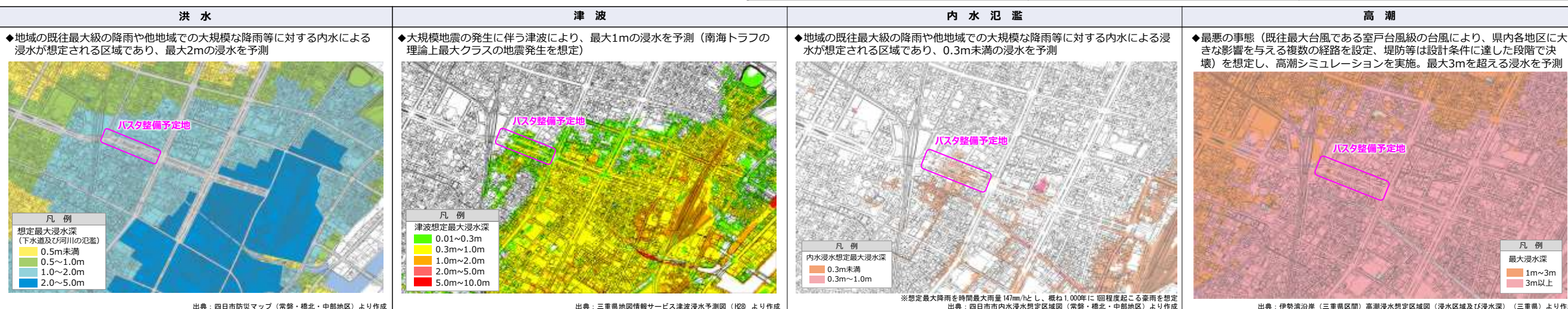
種別	概要
指定避難所	<ul style="list-style-type: none"> ・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所 (2次避難所)	<ul style="list-style-type: none"> ・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

2) 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)

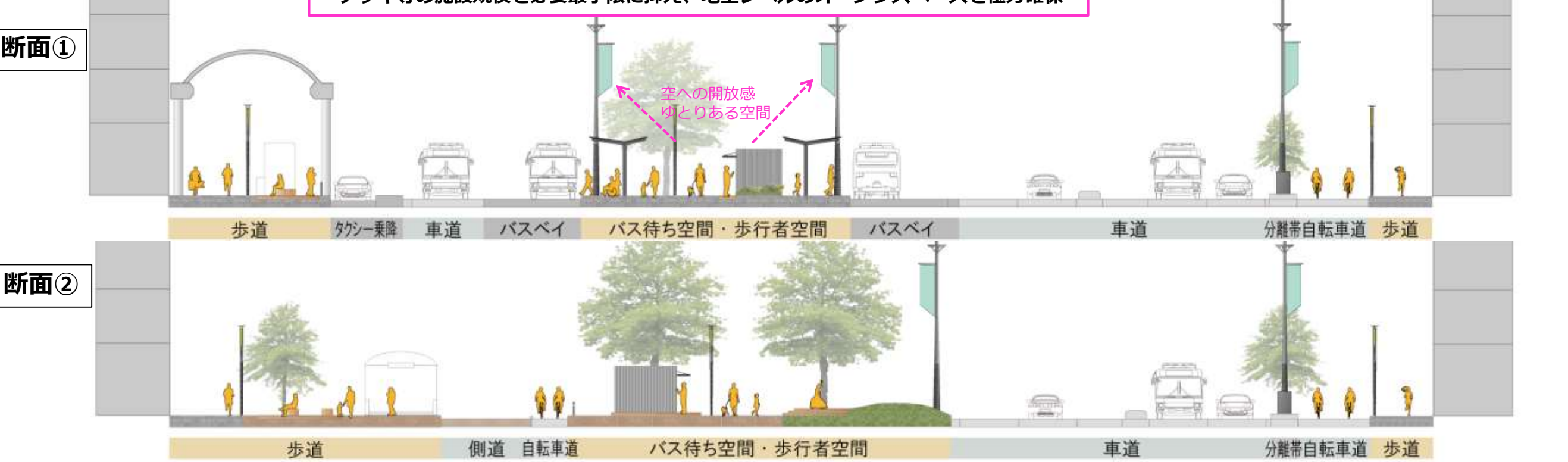
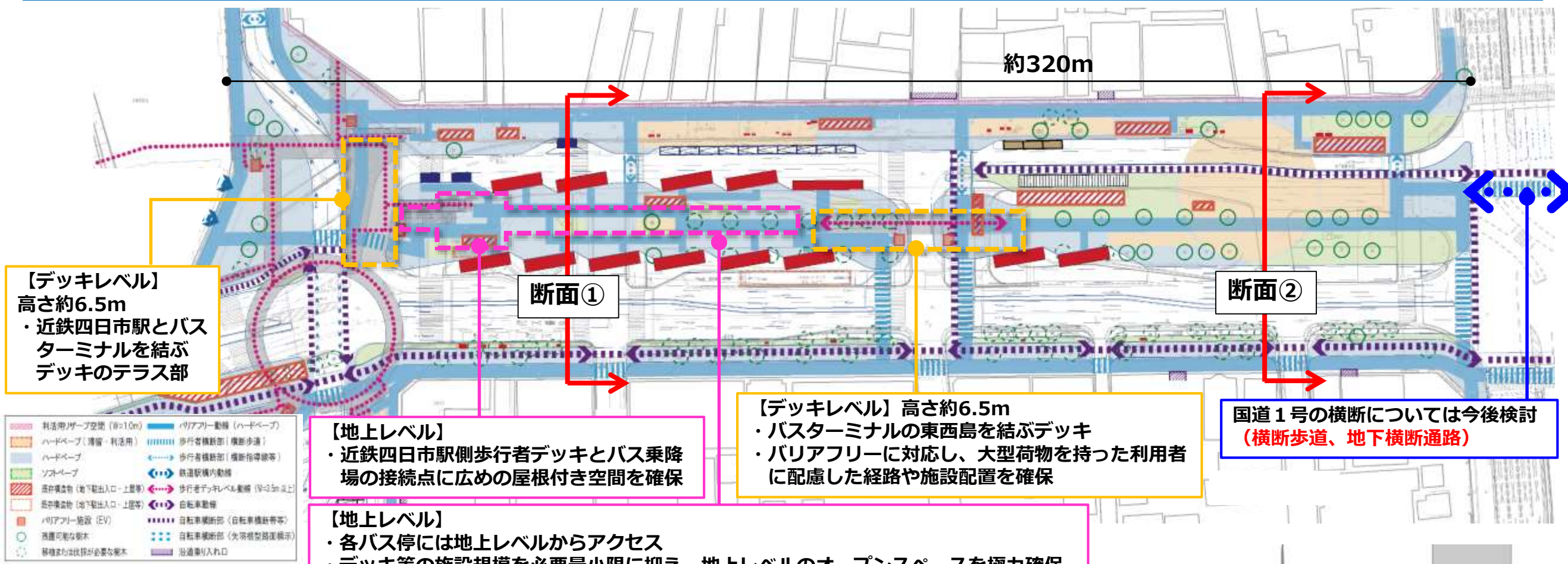


防災機能

3) 近鉄四日市駅バスターミナルにて想定する災害と対応方針の整理

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

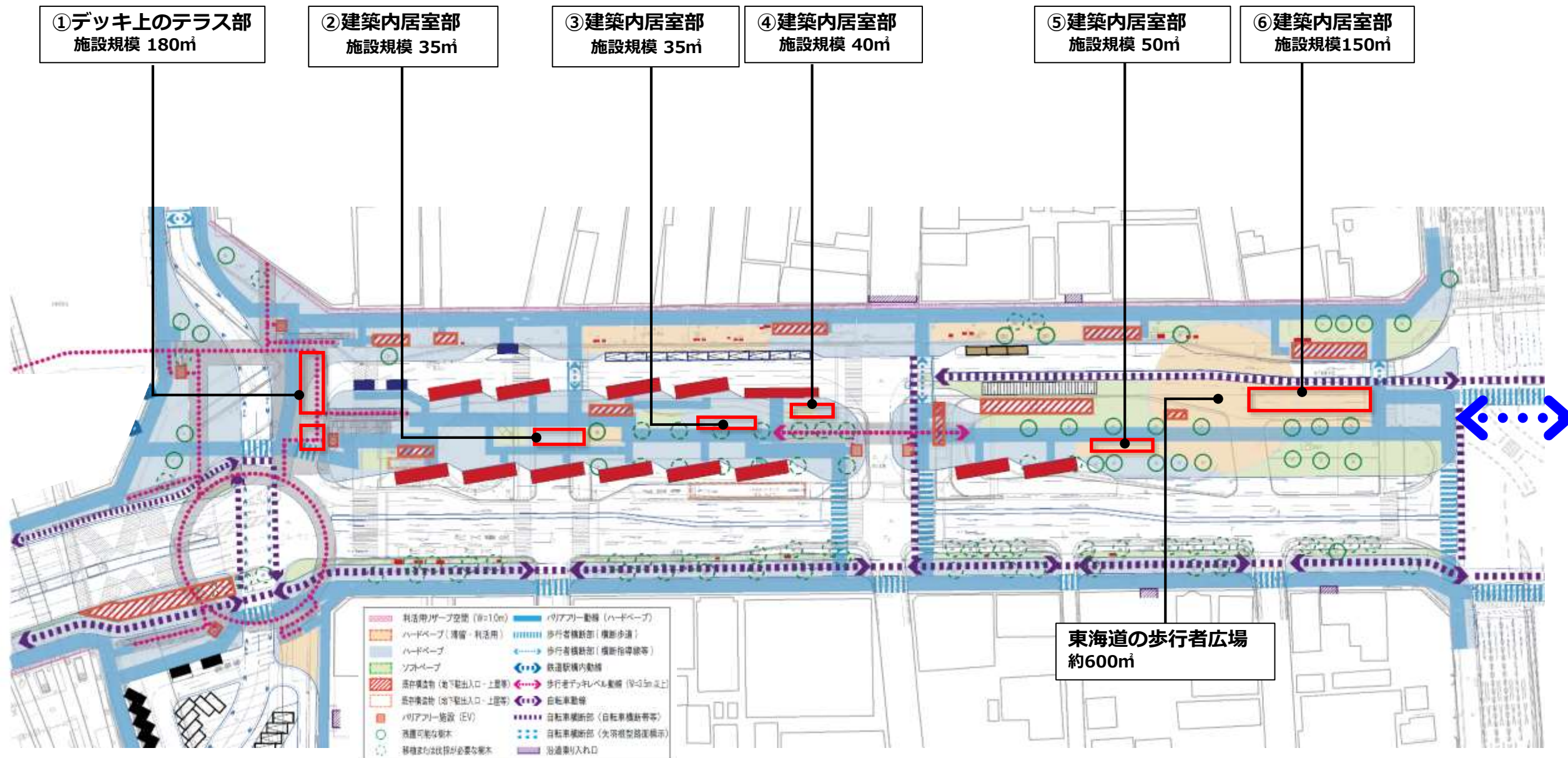
想定する災害	対応方針	求められる防災機能		
①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ※近鉄四日市駅バスターミナルは、浸水区域に含まれる	【発災当日】 ・災害警戒レベルに応じて、バスの運行等を停止	○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
	・災害警戒レベルに応じて、近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への早急な避難誘導を実施	○近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導	退避経路	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災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



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

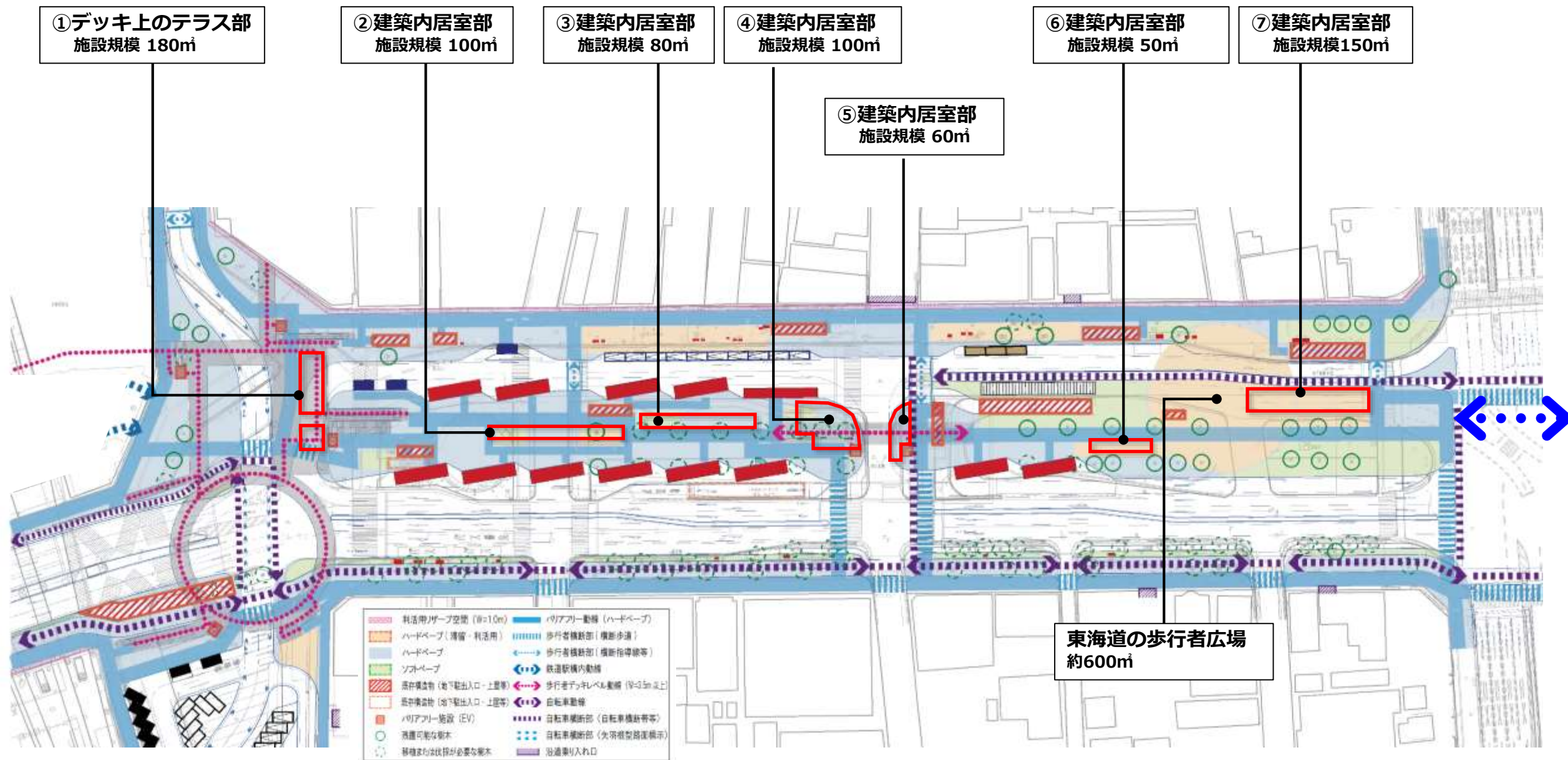
出典：第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

- バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」について下記に示す。
- 近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入。
- 動線計画を踏まえ、バスターミナル内の施設スペースを必要最小限とすることで、滞留スペースを可能な限り広く確保した案。
- 490㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と**賑わい施設に190㎡程度の施設導入が可能**。
- 施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する。



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

- バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」について下記に示す。
- 近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入。
- 動線計画を踏まえ、バスターミナル西島を中心に、施設スペースを可能な限り広く確保した案。
- 720㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と、**賑わい施設に420㎡程度の施設導入が可能**。
- 施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する。

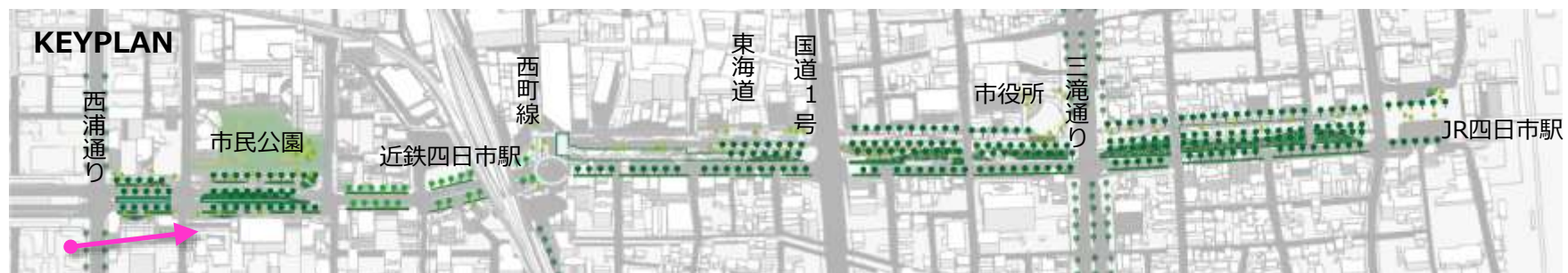


※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

4. 将来イメージ



©四日市市・日建設計シビル



近鉄四日市駅西側のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル

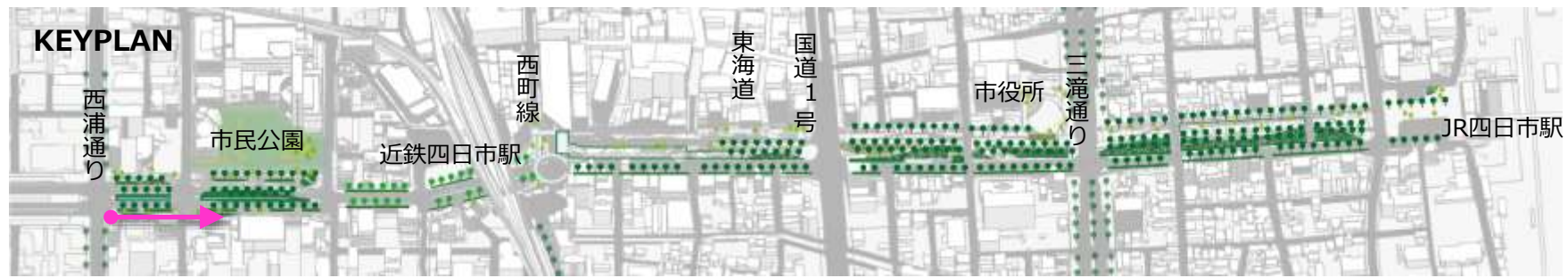


四日市市民公園前のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル

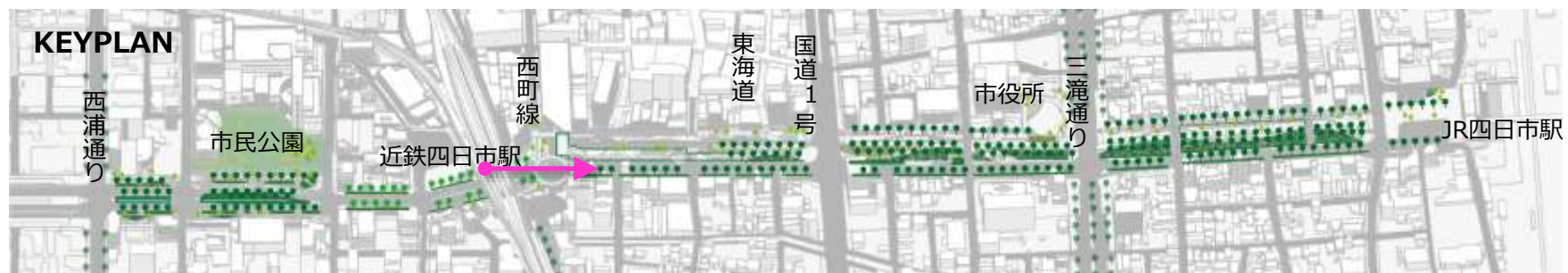


西浦通り周辺のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル

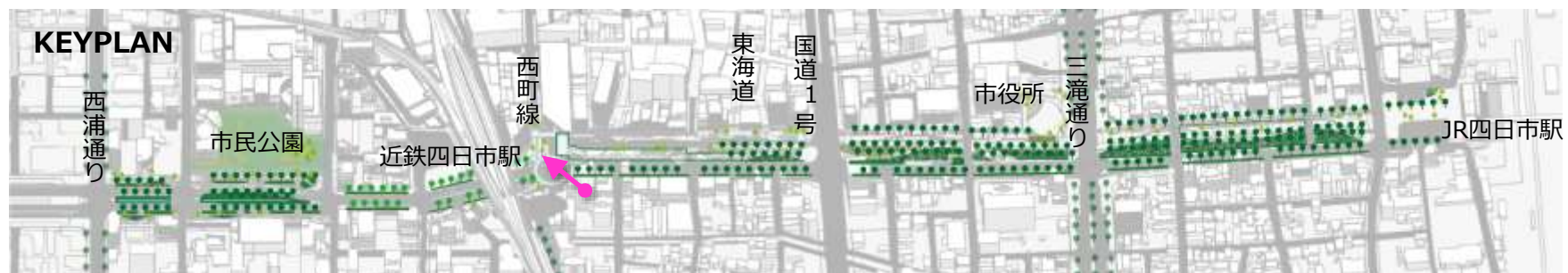


近鉄四日市駅東側のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル

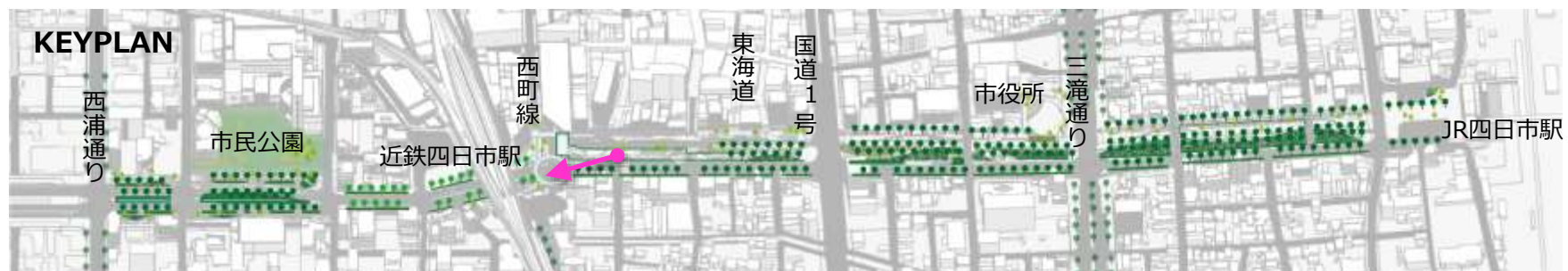


近鉄四日市駅東側のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル



近鉄四日市駅東側のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設シビル

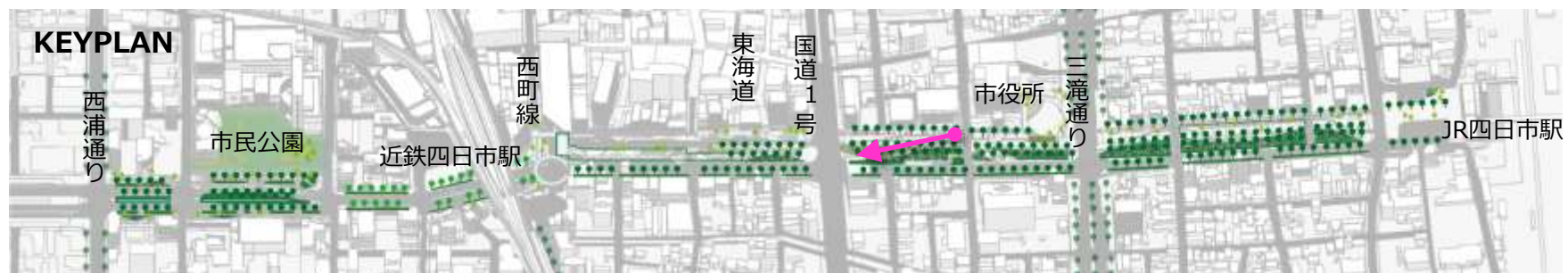


東海道周辺のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル

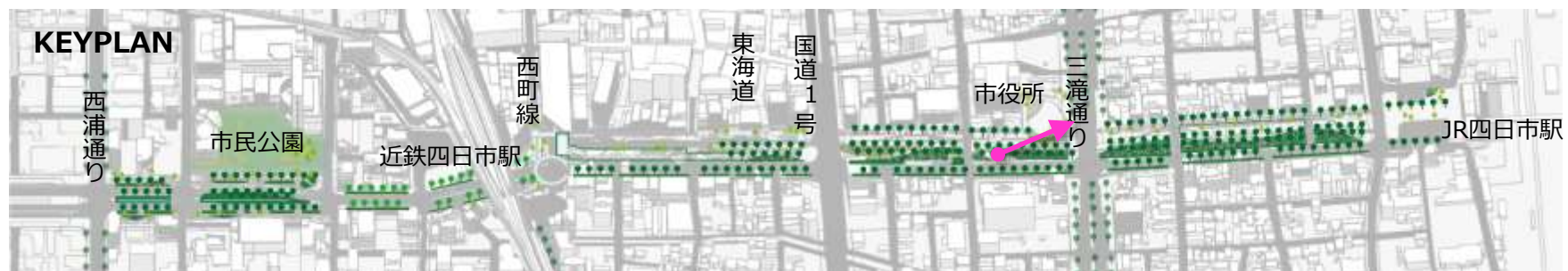


国道1号周辺のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル



四日市市役所前のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル

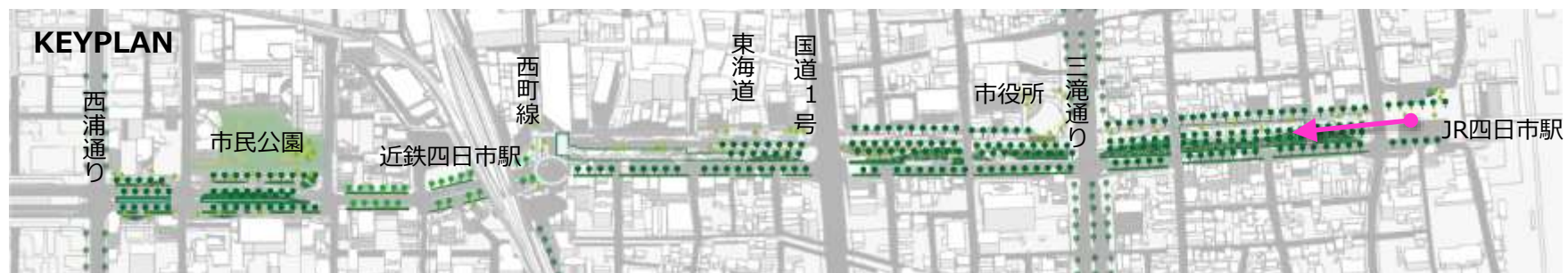


三滝通り周辺のアングル

※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません



©四日市市・日建設計シビル



JR四日市駅前のアングル

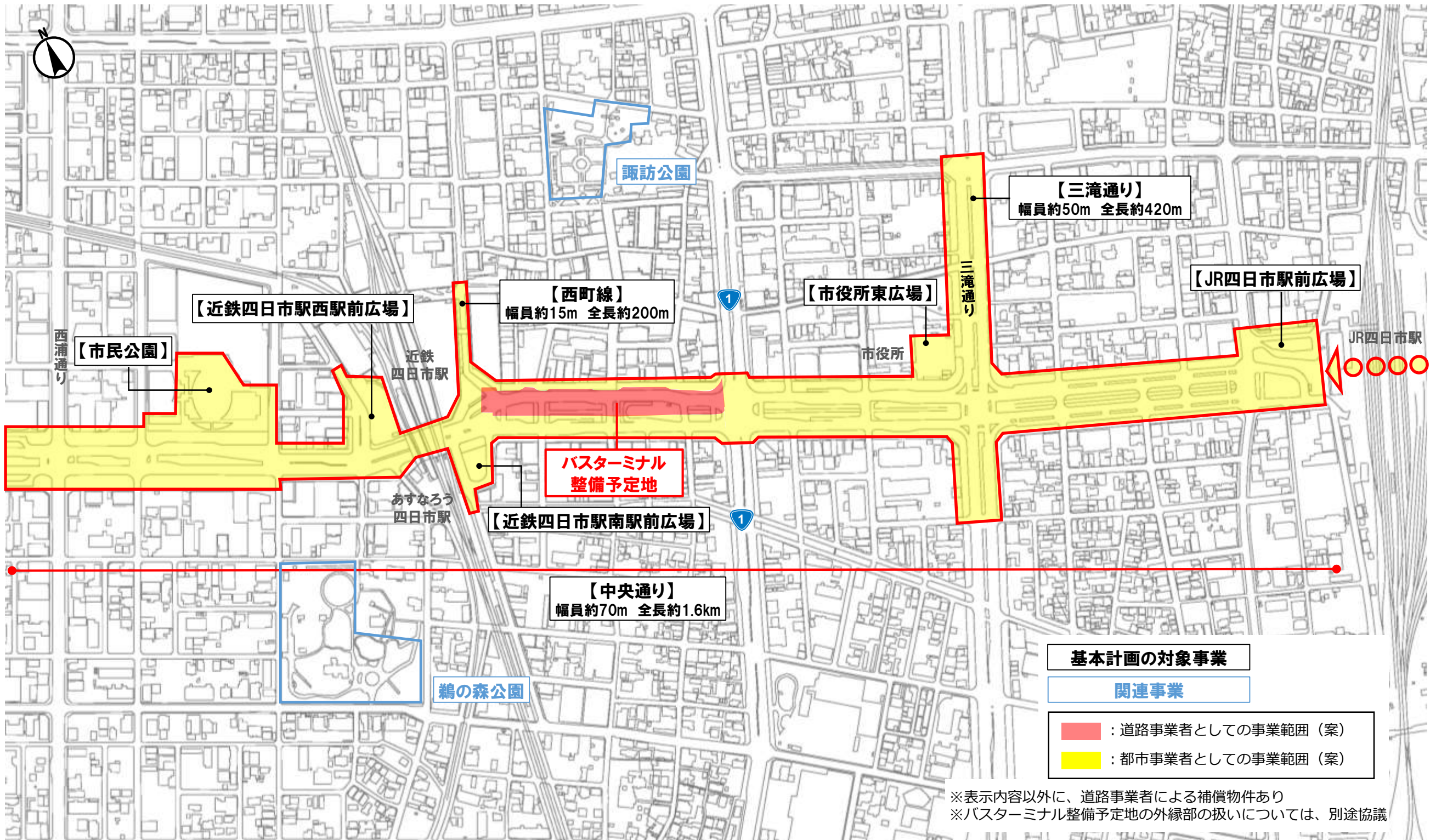
※現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません

5. 今後の進め方

5. 今後の進め方 5-1. 基本計画の事業区分

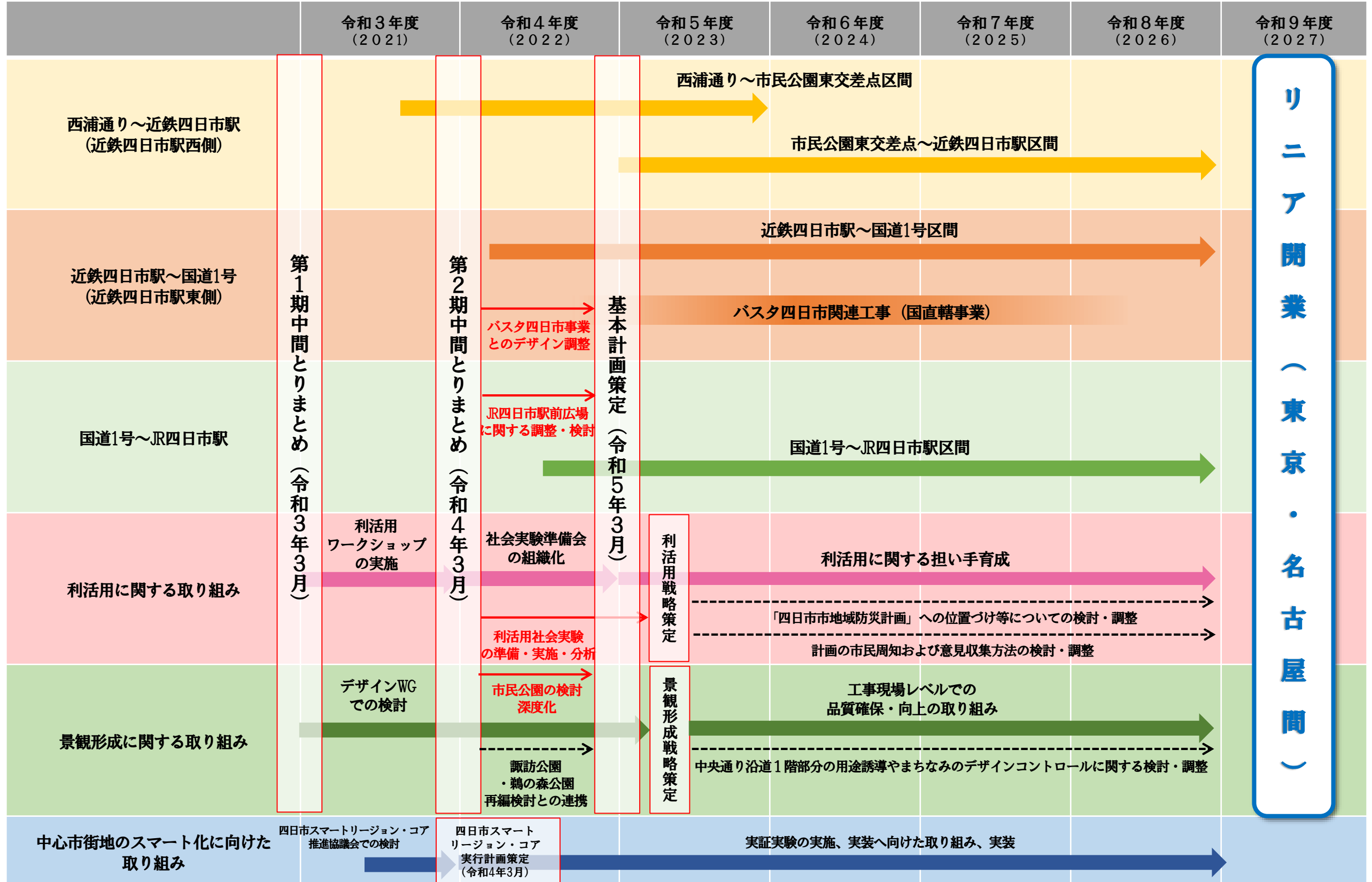
- 基本計画の事業区分を下記に示す

【基本計画の事業区分】



5. 今後の進め方 5-2. 事業スケジュール

・事業スケジュールについては、今後の調整により変更の可能性がある



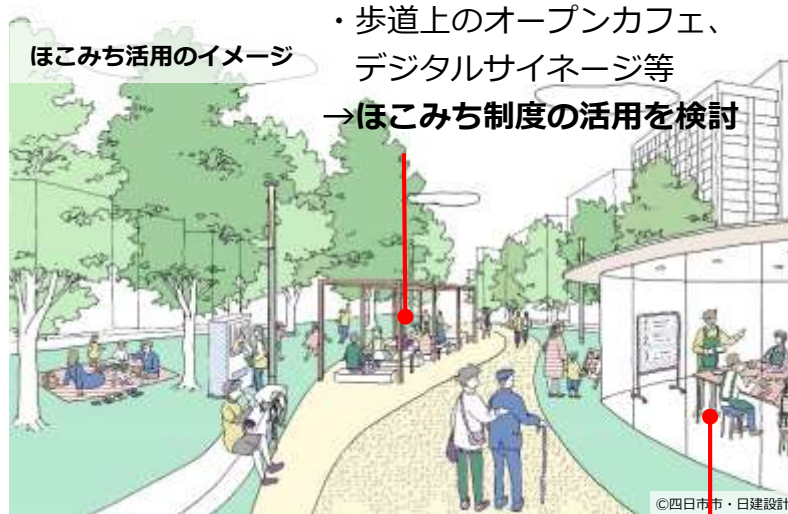
リニア開業 (東京・名古屋間)

→ 第2期中間とりまとめ以降検討・調整を行っていく事項

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

5. 今後の進め方 5-3. 利活用検討の進め方

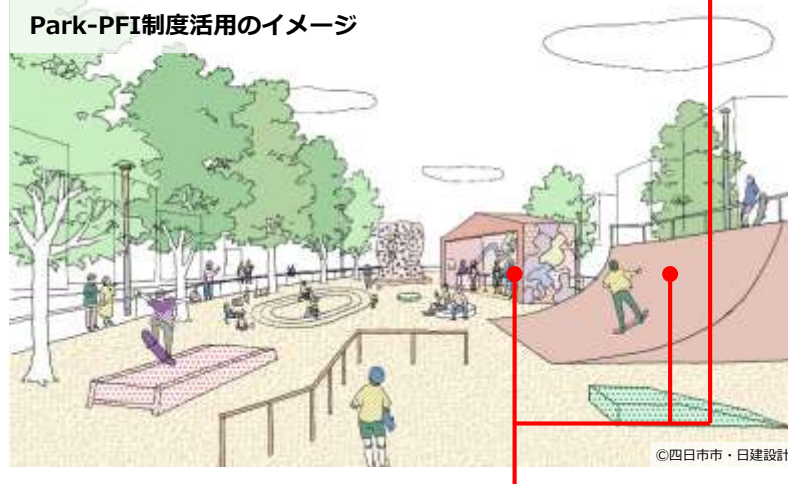
- ・道路は使い方の制約があるため、市民がより使いやすくしていくために、下記の制度等の活用の検討を行う
- ・歩道上にオープンカフェ等の設置が可能な「歩行者利便増進道路制度（ほこみち）」や、道路を公園的に使うことができるようにした上で、飲食店や売店等の設置が可能な「Park-PFI」といったスキームの適用について検討を行っていく予定



ほこみち制度活用のイメージ（国土交通省）



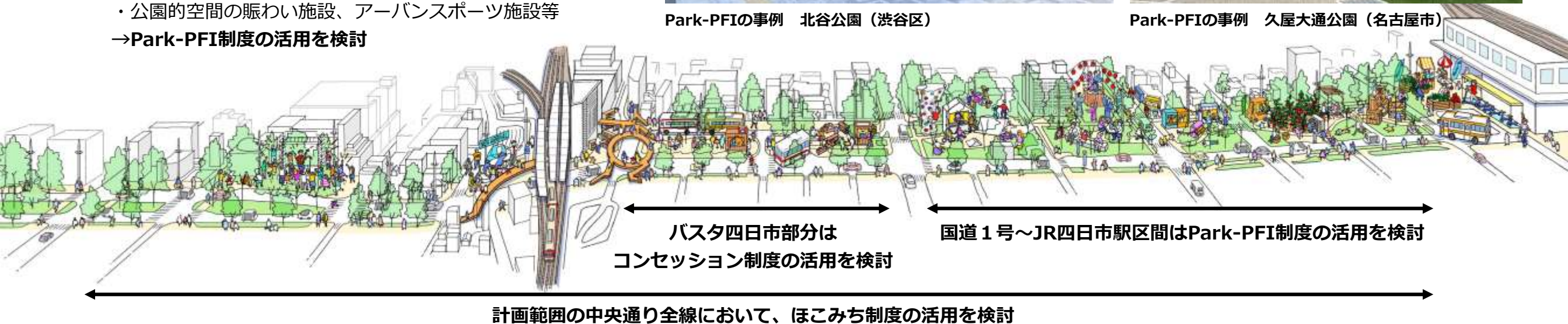
ほこみち指定道路の事例 三宮中央通り（神戸市）



Park-PFIの事例 北谷公園（渋谷区）



Park-PFIの事例 久屋大通公園（名古屋市）



參考資料

中央通り再編関係者調整会議

●目的
中央通りや近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場整備その他関連する周辺における整備・再編に向けて、四日市市が策定する「**近鉄四日市駅周辺等整備基本計画**」及び、国土交通省・三重県・四日市市が策定を進める「**近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画**」について、有識者、交通関係者、商工関係者、市民及び行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行うことを目的とする。

デザインワーキンググループ

●目的
エリアデザイン方針、及び個別施設のデザイン（形態・色彩・素材等）の検討を目的とする。

市民ワークショップ

●目的
デザイン検討に、市民の方々の意見を反映することを目的とする。

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

●目的
近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12月策定）を踏まえ、「**近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画**」の策定を行い、計画の具体化を図り、バスターミナルの施設及び運営について検討することを目的とする。

利活用ワークショップ

●目的
関係者意見を取り入れながら、利活用戦略や利活用計画の検討を行うことを目的とする。

検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ①利活用戦略（各オープンスペースの使い方を目指すアクティビティイメージ等） ②利活用計画の検討（利活用の区域、各オープンスペースの具体的な使い方等） ③利活用スキーム検討（P-PFI等の制度） ④利活用体制（エリアマネジメント組織のあり方、位置づけ） ⑤利活用ルール
-------------	---

四日市市都市再生協議会

●目的
都市再生整備計画の作成や実施に必要な協議を行うため、市町村ごとに設置することができる法定協議会。
市や公的主体、事業実施主体となる民間事業者等で構成され、基本計画に基づく実施計画の策定・協議・実施を行う会議体として、国の支援を得ながら事業を進めるために、以下の役割を担う。

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

四日市スマートリージョン・コア推進協議会

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



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

