

第15回 中央通り再編関係者調整会議 事項書

日時：令和7年8月29日（金）14：30～

場所：四日市商工会議所 3階 大会議室

1 次第

1. 第14回中央通り再編関係者調整会議の振り返り（資料4）
2. 関係者との協議・調整に伴う対応（資料4）
3. 工事の進捗と周辺の開発動向（資料4）
4. 整備後の運営に向けた取り組み（資料4）
5. デザインワーキンググループの報告（資料4）【報告事項】
6. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告（資料5）【報告事項】
7. 今後の進め方（資料4）

2 資料

資料1：事項書

資料2：出席者名簿

資料3：席次表

資料4：第15回中央通り再編関係者調整会議資料

資料5：第12回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

第15回 中央通り再編関係者調整会議
出席者名簿

資料2

令和7年8月29日（金）14：30～
四日市商工会議所 3階 大会議室

	区分	所 属	氏 名	出欠	随行
1	有識者	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	アリガ 有賀 隆	出席	
2		名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	アヲモト 松本 幸正	出席	
3		東京大学 大学院 工学系研究科 教授	ムラヤマ 村山 顕人	欠席	
4	交通 関係者	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部長	ミヅ 三重 カズ ノリ	代理（web） 施設部 工務課 主査 樋口 竜也	
5		東海旅客鉄道(株) 総合企画本部 企画開発部 担当部長	ヒロイ 平井 崇士	出席（web）	係長 池田 善法
6		三重交通(株) バス営業部長（乗合）	マスダ 増田 浩士	出席	
7		三岐鉄道(株) 執行役員 自動車部長	ミツ 三輪 ナオキ	出席	
8		三重県タクシー協会 北勢支部 支部長代理 (株)三交タクシー 代表取締役社長	ウチヤマ 内山 ヨシ ヤ	出席	
9		三重県バス協会 専務理事	アオキ 青木 シュウジ	出席	
10	市民 商工 関係者 大規模 利権者	バスタ四日市パートナーズ 代表企業（株）ディア四日市 常務取締役	スドウ 須藤 ヤスオ	出席	
11		四日市自治会連合会 会長	ヤマジ 山路 カズヨシ	出席	事務局長 大瀧 あずさ
12		四日市自治会連合会 副会長	ハシモト 橋本 カツフミ	出席	
13		(株)近鉄百貨店 四日市店長	ヤマモト 山本 カツ ノリ	欠席	
14		諏訪栄町地区街づくり協議会 会長	キタオカ 北岡 タイジ	出席	
15		四日市駅西発展会 会長	ホリキ 堀木 ナオヒロ	欠席	
16		四日市商工会議所 専務理事	ヤマシタ 山下 フミオ	代理 商工振興部長 秋田 和伸	商工振興課 主任 石垣 照子
17		四日市観光協会 副会長	サノ 佐野 タカノブ	出席	
18		(株)ディア四日市 代表取締役	スズキ 鈴木 カズエ	出席	
19		近鉄グループホールディングス(株) 総合政策部 部長	キリ ナカ 義 近 義 憲	出席	
20		近鉄不動産(株) 名古屋事業本部 賃貸事業部長	ヨシダ 吉田 タケシ	出席（web）	
21		(株)シー・ティー・ワイ 取締役 営業部長	アダチ 安達 カツヤ	代理 営業部 次長 山本 龍太郎	
22	行政	四日市南警察署 署長	オノヱキ 岡崎 コウシ	代理 交通第一課長 土生 聖一	
23		国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	オオヨシ 大吉 タケト	出席	事業対策官 稲本 恵一 計画課長 太田 宗徳
24		三重県 県土整備部 理事	ウエムラ 上村 ツグル	代理（web） 都市政策課 市街地整備班 係長 上田 雅章	都市政策課 市街地整備班 技師 奥村 未来
25		四日市市 副市長	アラキ 荒木 ヒデ ノリ	出席	
26	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)	モリ サカ 剛 森 剛 士	代理（web） 交通部 交通規制課 課長補佐 川村 知広	
27		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	カハマ 高濱 ヤス ノブ	出席	駅まちづくり係長 倉田 紘平
28		国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	ゴトウ 後藤 ナオキ	出席（web）	
29		国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	キタガワ 北川 忍ヘイ	代理（web） 課長補佐 松尾 賢二	
30		国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	エダワ 江川 寛平	代理（web） 交通企画課専門官 田中 秀和	
31		国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	コナカ 小中 フシ	出席	

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

※WEB 参加者については、【資料 2】出席者名簿を参照

第15回 中央通り再編関係者調整会議

- 1. 第14回中央通り再編関係者調整会議の振り返りP. 2
- 2. 関係者との協議・調整に伴う対応P. 4
- 3. 工事の進捗と周辺の開発動向P. 7
- 4. 整備後の運営に向けた取り組みP. 17
- 5. デザインワーキンググループの報告P. 22
- 6. 今後の進め方P. 34

令和7年8月

1. 第14回中央通り再編関係者調整会議の振り返り

1－1. 第14回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 3

1－1．第14回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

・ 令和7年1月17日に開催した第14回中央通り再編関係者調整会議における意見への対応を下記に示す

表 第14回中央通り再編関係者調整会議の意見への対応

	見出し	連番	意見	対応方針	該当ページ
第14回中央通り再編関係者調整会議意見	(1) 第13回中央通り再編関係者調整会議の振り返り (2) 関係者との協議・調整に伴う対応 (3) 工事の進捗と周辺の開発動向				
	沿道開発	1	・中央通りの沿道開発の誘導や規制については、中長期的な課題として早期に取り組んだ方が良い	○沿道開発に対する景観形成の取り組みについては、規制と緩和の手法を含め、継続的に検討予定	
		2	・国の制度だけでなく、四日市市として、都市計画的な手法で良好な開発を誘導していく考え方も重要		
	南広場	3	・南広場のロータリーの線形は、クランクでハンドルを切り返ししながら車両同士がすれ違うので、接触事故の危険がある	○車両通行の安全性に配慮した形状で警察協議を実施し、本日、南広場のデザイン修正案を提示	P25
		4	・北側の中央通りからロータリーに進入する線形にも危険性がある		P25
	駐輪場	5	・駐輪場について、整備後に不法駐輪の発生の恐れがあるため、早期に検討を進めてほしい	○将来的な駐輪場の整備を考慮し、駐輪場のスペースの確保や駐輪システムについて検討していく	
	(4) 景観形成戦略				
	景観形成のための拘束力	6	・本戦略には拘束力がないので、必ずしも守ってもらえるとは限らない懸念がある	○公表済みの本戦略の周知や戦略内容を守って頂くような、策定後の更新プロセスなど、官民一体による継続的な取り組みを実施予定	
		7	・沿道の開発に対して、都市計画的な手法によるコントロールや景観形成地区への指定などの手法も検討してほしい	○沿道開発に対する取り組みについては、継続的に検討予定	
	環境に対する言及	8	・脱炭素化や環境に配慮した建物の誘導が重要	○脱炭素に関する言及を追記し公表	
		9	・沿道低層部の取り組みについて、「環境」に踏み込んだ記載があると良い	○沿道建築物等のデザインについて、環境性能への配慮に関する言及を追記し公表	
	(5) 利活用戦略				
	機運醸成	10	・多くの人が「自分たちも使ってみよう」と思えるような、機運を醸成するような情報戦略が必要	○公表済みの本戦略の周知や戦略内容を守って頂くような、策定後の更新プロセスなど、官民一体による継続的な取り組みを実施予定	
	災害への言及	11	・自然災害への対応や危機管理の視点が含まれていない	○今後、自然災害や危機管理に関する視点についても、将来のまちづくりを担う関係者が出揃い、議論を行う中で追記予定	
	運用方法	12	・年単位の計画運用をする一方で、その時々で空いている空間を臨機応変に市民に使ってもらえるフレキシブルな運用が必要	○実際の運用を通じたPDCAサイクルを踏まえ、適切な運用方法について検討していく	
		13	・地域の方が担ってきたお祭りなどの魅力的な活動のフィールドがまず広がっていくことで、新たな使い手の方が参加していくような魅力につながる利活用が進んでいくことが期待される		

2. 関係者との協議・調整に伴う対応

2-1. 地元関係者への計画周知の状況.....P. 5

2-2. 関係者協議(警察・交通事業者等)P. 6

2－1．地元関係者への計画周知の状況

- ・各種工事に伴う交通規制や歩行者動線等の周知を地元自治会や関係者を対象として実施
- ・他都市からの中央通り再編事業・バスタ事業に関する視察要望へ対応

表 市民への周知等

説明会実施日	説明会対象者	説明内容
令和7年5月21日	・中部地区5連合代表者会議	第3回車道切り替え・西町線交通規制・バス乗り場変更について
令和7年6月16日	・一番街商店街振興組合	第3回車道切り替え・西町線交通規制・バス乗り場変更について
令和7年6月17日	・浜田地区自治会長会議	第3回車道切り替え・西町線交通規制・バス乗り場変更について
令和7年6月25日	・共同地区自治会長会議	第3回車道切り替え・西町線交通規制・バス乗り場変更について
令和7年7月2日	・四日市障害者連合会 会長	第3回車道切り替え・西町線交通規制・バス乗り場変更について
令和7年7月7日	・グリーンモール商店街 ・スワ栄発展会 ・表参道スワマエ発展会 ・エリアプラットフォーム東海道分科会	第3回車道切り替え・西町線交通規制・バス乗り場変更について

表 視察対応状況

実施日	来訪者	視察目的	参加人数
令和7年2月5日	・長崎市	バスタ関連	3名
令和7年5月30日	・広島市（カミハチキテル）	中央通り再編事業全般	23名
令和7年6月1日	・国交省 都市局	社会実験 ニワミチJOYnt Park Days視察	2名
令和7年7月9日	・三重県警	中央通り再編事業全般・交通規制	15名
令和7年7月10日	・内閣府 事務次官	中央通り再編事業全般	18名
令和7年7月22日	・国交省 中部地方整備局 道路計画課	中央通り再編事業全般・バスタ事業	5名
令和7年7月25日	・地方議会議員関連	中央通り再編事業全般・バスタ事業	10名
令和7年7月28日	・岐阜市	中央通り再編事業全般・バスタ事業	25名

2－2．関係者協議（警察・交通事業者等）

・三重県警察および交通事業者等との協議を実施

表 関係者との協議

見出し	連番	意見	対応方針	該当ページ
○警察協議				
工事ヤード切り替えに伴う西町線暫定形状について	1	・東広場側のタクシー待機場、乗降場を仮移設するため、標識の設置が必要 ・西町線が一方通行規制となるため、中央通り本線から逆走等が無いように対策が必要 ・一般車の駐停車を規制するよう、ポストコーン等の設置をしてほしい	○左記警察の指摘を踏まえ、95条申請を実施し、回答図に従い、形状・配置について決定	P35
バスタ東島北側仮設バス停について	2	・バスターミナル完成時までの仮バス停配置について、歩行者の横断部（横断歩道設置要望）にバス停が近接すると「危険なバス停」となるため、安全な離隔を確保してほしい	○歩行者の車道横断箇所から5m以上の離隔を確保した形状とし、形状・バス停配置について決定	P36
南広場について	3	・バスのすれ違いを考慮した道路線形について、車道の左右にゼブラ帯があると駐停車を誘発し、危険であるため、車道の中央にゼブラ帯を設け、大型車がすれ違える線形が望ましい ・駐車場部分については、路外施設としてほしい（交通規制の対象外） ・車道の曲線半径が小さいが、大型車両の走行頻度が少ないので、大型車同士がすれ違える形状となっていれば問題ない	○左記警察の指摘を踏まえ、95条申請を実施し、回答図に従い、形状・配置について決定	P25
地下駐車場西側出口部の安全対策について	4	・地下駐車場出口部から本線合流部において、東側への逆走が無いように対策してほしい（左折出庫看板や路面への「合流注意」表示等） ・パトランプは地下駐車場出口付近への設置が望ましい ・車路がクランクしているため、出口の正面に、自転車道や歩道への衝突防止柵の設置が望ましい ・出庫時に後方からの車両が確認できるようにカーブミラー等の設置をしてほしい	○左記指摘を踏まえ、地下駐車場出口部の安全対策について検討中	
バスタ入口交差点 バスタ東島への自転車動線について	5	・南側自転車道からバスタ東島へ渡る横断歩道へ自転車横断帯を設置することについては、自転車の動線の誘導を図る点で望ましい ・自転車に乗ったままバスタ東島内へ入ってこれない対策や注意喚起が必要 ・バスタ東島の北西側の横断歩道は、通過台数も少ないため、信号制御にはできない ・これまでの経緯も踏まえ、バスタ東島北西側の横断歩道を存置することは難しい	○左記警察の指摘を踏まえ、南側自転車道からバスタ東島へ渡る横断歩道部へ自転車横断帯を設置する方針で決定 ○バスタ内で自転車押し歩きとする方策については今後バスタ整備とあわせて検討していく ○くすの木P駐車場への流入動線に対する安全対策の継続検討	
○バス事業者				
バスターミナル完成時までの仮バス停配置について	6	・バスターミナル完成時までの仮バス停配置について、利用者の利便性を踏まえた配置としたい ・利用者人数の多いバス停については、近鉄四日市駅に極力近い位置に配置したい	○仮バス停位置についてバス事業者と調整し決定	P36



3. 工事の進捗と周辺の開発動向

3-1. 工事進捗の報告 P. 8

3-2. 周辺の開発動向 P. 16

3-1. 工事進捗の報告

8

【工事進捗状況】

《市民公園》

・令和7年1月末に完成・供用開始

《バス待機場工事》

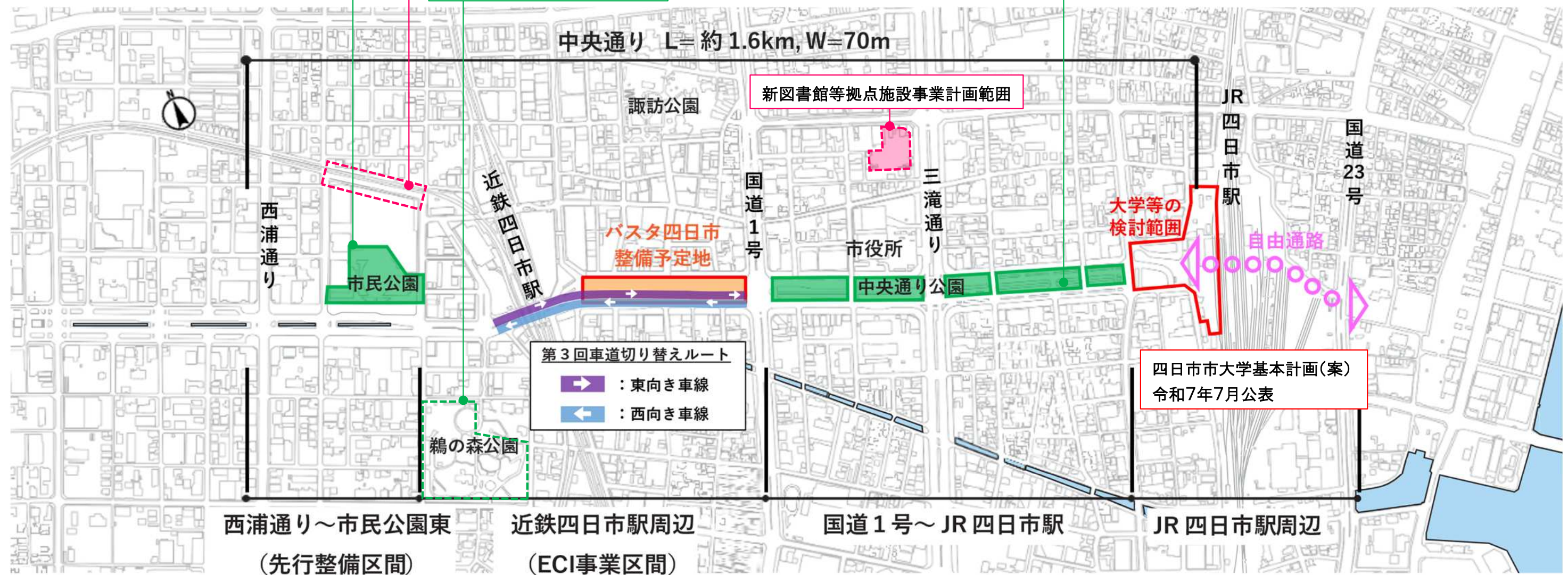
・令和7年7月より運用開始

《鵜の森公園》

・令和7年1月より工事着手

《中央通り公園》

・クスノキ並木を含む北側の空間の一部を令和5年12月に中央通り公園として都市計画決定
 ・公園整備に加えPark-PFI事業者の公募に向けて準備中



《西浦通り～市民公園東(先行整備区間)》

《商店街アーケードエリア・仮設スケートボードパークエリア》

令和7年5月31日～6月1日で利活用社会実験

JOYnt Park Daysを開催

・今後も歩道部での利活用社会実験を実施予定

《近鉄四日市駅周辺(ECI事業区間)》

・令和6年10月に第2回車道切り替えが完了

・令和7年10月中旬に予定されている第3回車道切り替えに向け、バスタ南側車道部・歩道部の工事、国道1号交差点部、西町線暫定整備雨水増強管整備を進めている

・近鉄四日市駅東側の円形デッキ屋根・照明等の建築工事を進めている(令和7年12月に円形デッキ完成予定)

令和7年8月1日、2日に試験点灯を実施

・国交省では、バスタ整備に係る地下駐車場出口移設工事を実施中

《国道1号～JR四日市駅》

・東1期工事(南側歩道部)は令和7年3月末に完成・供用開始

・東2期工事(北側歩道部・側道部)は令和7年10月中旬に予定されている車道切り替えに向け、北側の雨水増強管、歩道部及び側道部の工事を進めている

3-1. 工事進捗の報告

9

【近鉄四日市駅周辺（ECI事業区間）の工事進捗】

R6.10月
(第2回車道切り替え)

R7.10月
(第3回車道切り替え)

歩道・車道部改良工事

円形デッキの橋脚・桁設置、上屋の製作・設置

直線デッキの橋脚・桁設置等

バスタ事業
(詳細は別頁)

地下駐車場出口工事

バスタ工事予定

①バスタ南側車道・歩道部の整備状況



R7.8月

②バスタ南側車道・歩道部の整備状況



R7.8月

③円形デッキ上屋の設置完了



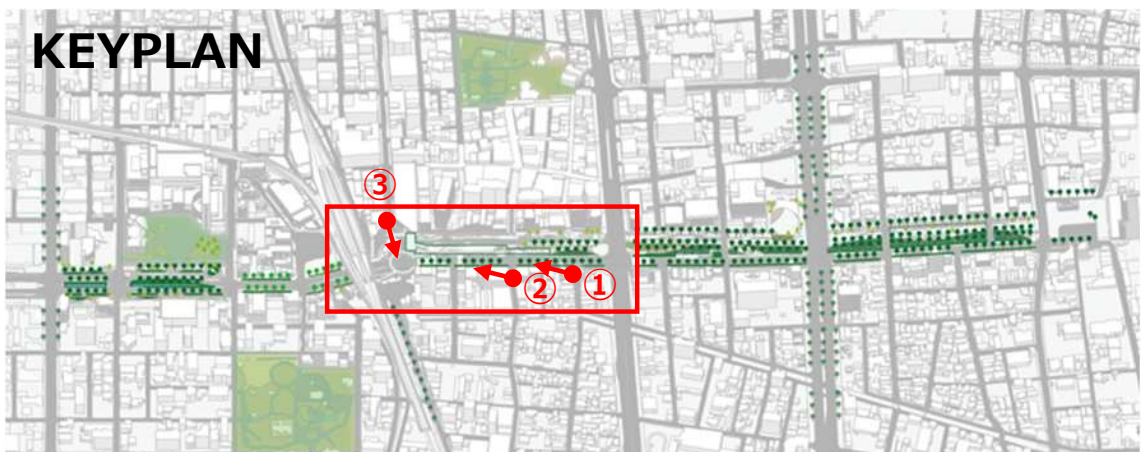
R7.8月

【現在の工事進捗】

- ・円形デッキ上屋・階段整備
- ・円形デッキ舗装整備
- ・バスタ南側車道・歩道部の整備

【今後の整備予定】

- ・第3回車道切り替え(南側車線切り替え)
- ・西町線暫定整備
- ・国道1号交差点整備

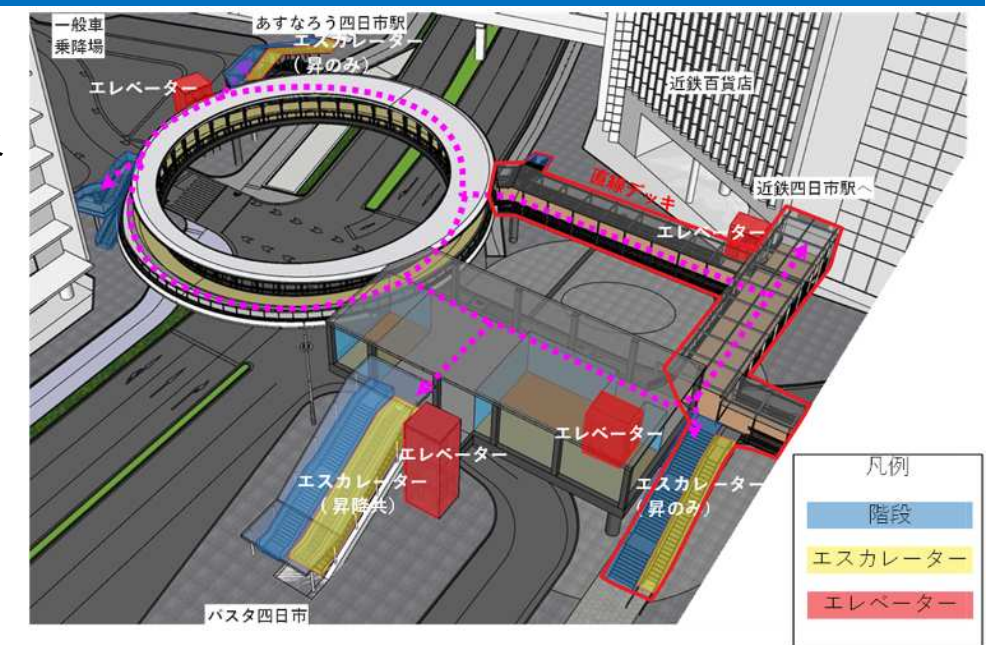


3-1. 工事進捗の報告

10

【近鉄百貨店接続工事の進捗】

- ・ 令和7年6月30日に近鉄不動産(株)および(株)近鉄百貨店と四日市近鉄ビル内連絡通路整備工事の委託協定を締結（令和7年6月定例会月議会にて協定締結議案を議決）
- 工期：令和7年6月30日から令和8年5月31日まで
- 工事概要：デッキ接続部の外壁開口工事・連絡通路整備工事



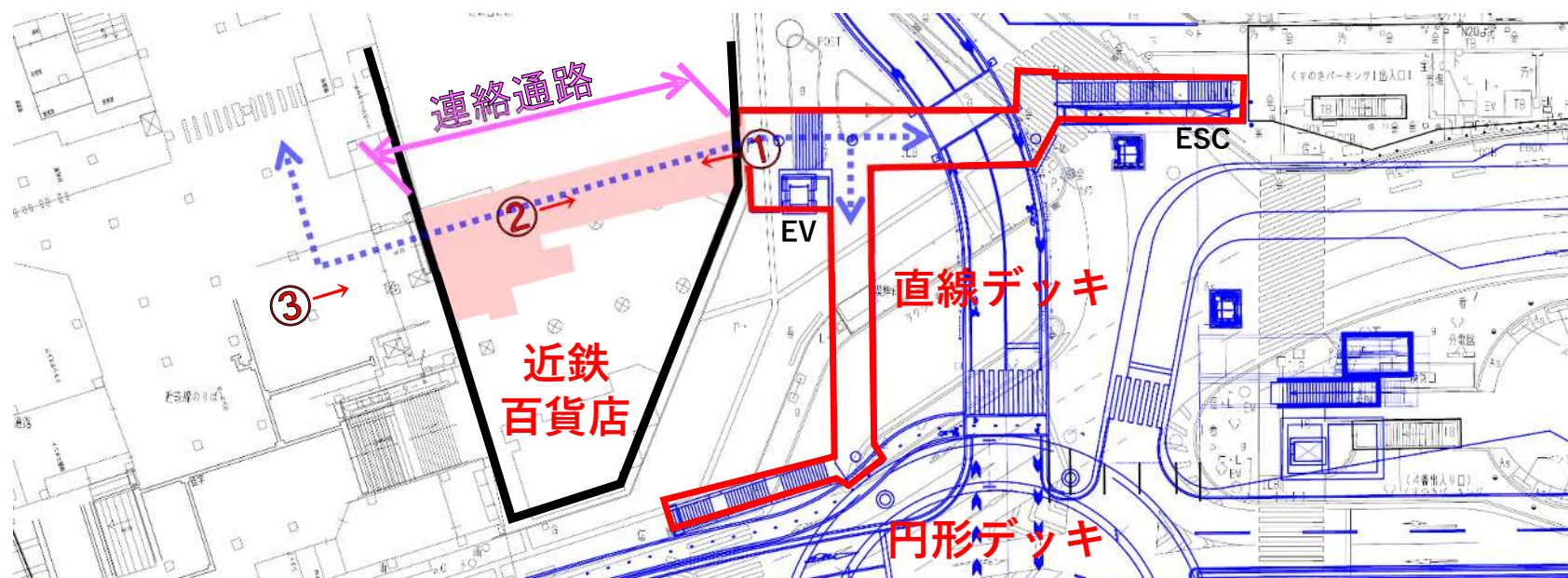
①直線デッキと近鉄百貨店内連絡通路の接続部



②近鉄百貨店内連絡通路内



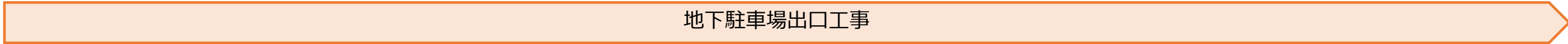
③近鉄四日市駅構内から連絡通路への出入口



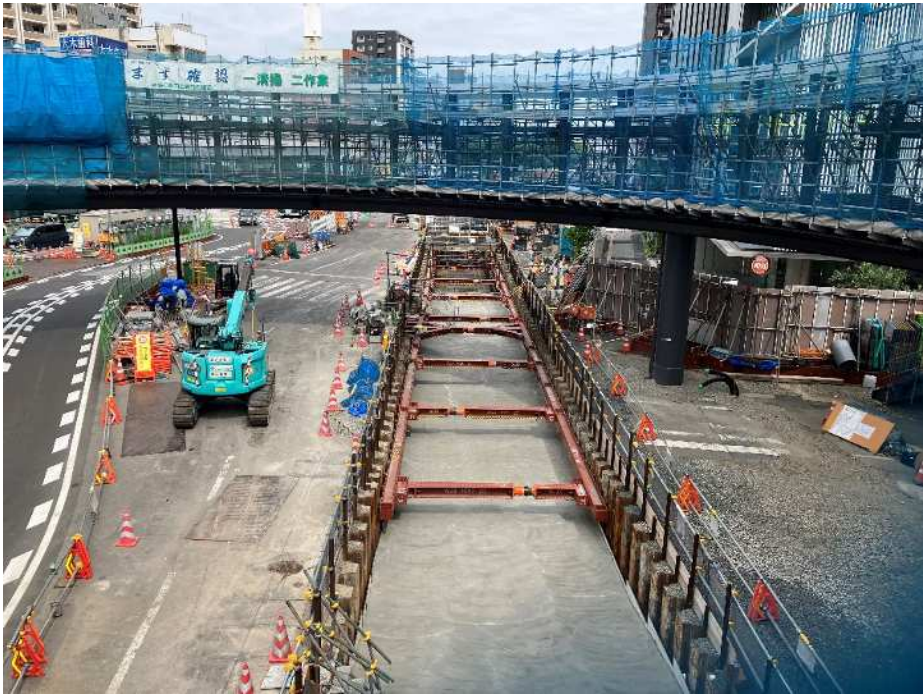
3－1．工事進捗の報告

【地下駐車場出口移設の工事進捗】

R5.2月着工



①地下駐車場出口移設の工事状況



R7.6月

②地下駐車場出口移設の工事状況

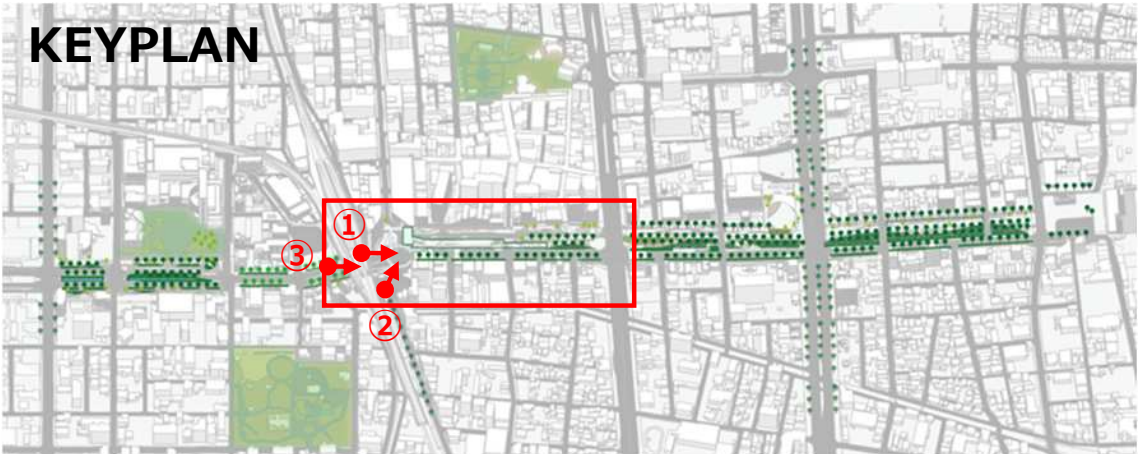


R7.7月

③地下駐車場出口移設の工事状況



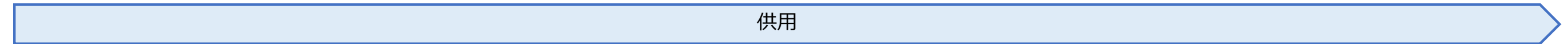
R7.8月



3-1. 工事進捗の報告

12

【国道1号～JR四日市駅の工事進捗】南側車道・歩道部の整備に係る東1期工事が完成

R7.3月末
竣工①国道1号～三滝通り区間
(国道1号方面を望む)

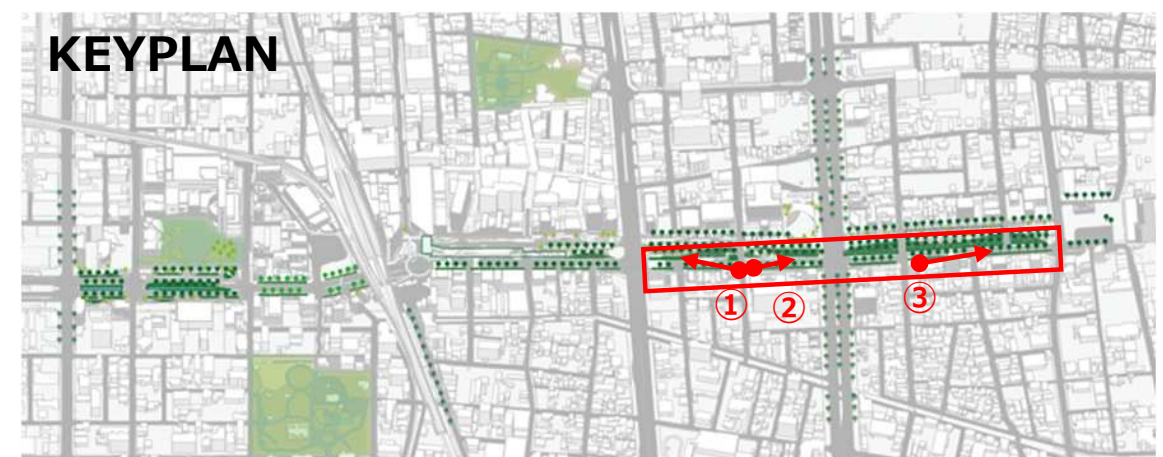
R7.8月

②国道1号～三滝通り区間
(三滝通り方面を望む)

R7.8月

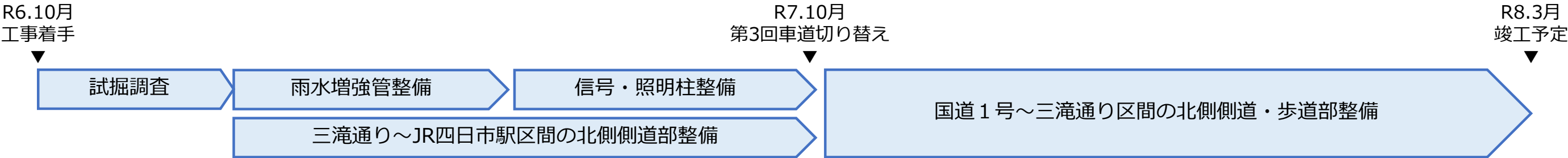
③三滝通り～JR四日市駅区間
(JR四日市駅方面を望む)

R7.8月



3－1．工事進捗の報告

【国道1号～JR四日市駅の工事進捗】北側側道・歩道部の整備に係る東2期工事



①国道1号～三滝通り区間（商工会議所前）



R7.8月

②国道1号～三滝通り区間（市役所前）



R7.8月

③三滝通り～JR四日市駅区間（三滝通り方面を望む）

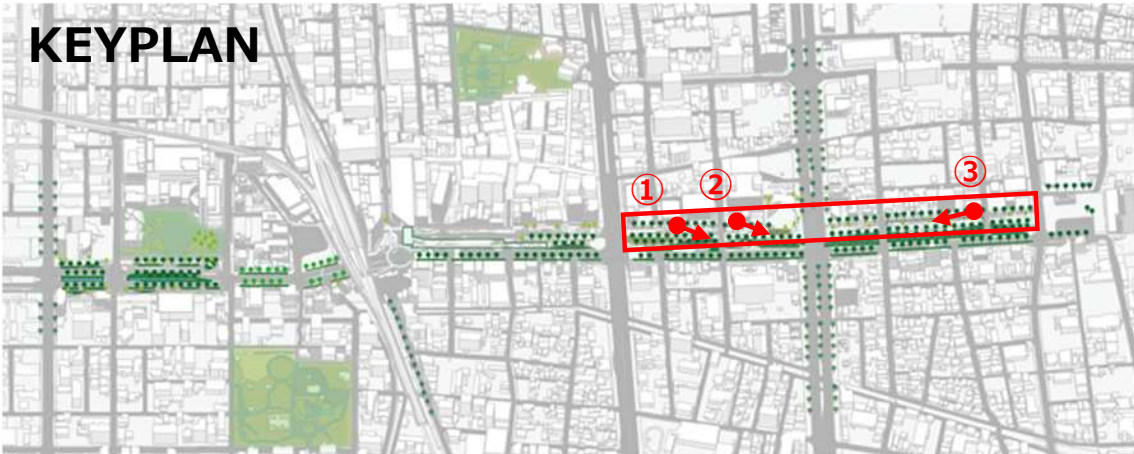


R7.8月

- 【現在の工事進捗】
- ・雨水増強管整備
 - ・信号・照明柱、配管・配線整備
 - ・三滝通り～JR四日市駅側道整備

- 【今後の整備予定】
- ・国道1号～三滝通り歩道整備
 - ・地下駐車場東入口部の整備
 - ・三滝通り交差点部整備

KEYPLAN



3-1. 工事進捗の報告

14

【市民公園の工事進捗】

R7.1月末
竣工

R7.2月14日
開園式典

供用

①市民公園 開園式典



R7.2月

②リニューアルされた都ホテル前のウッドデッキ

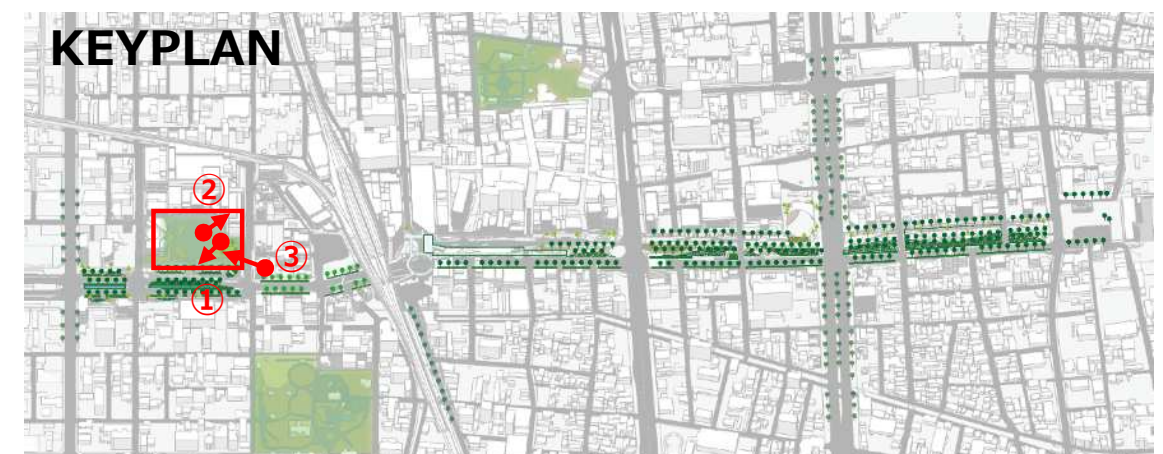


R7.6月

③上空より市民公園全体を望む



R7.6月

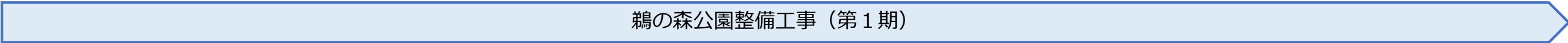


3－1．工事進捗の報告

【鵜の森公園の工事進捗】

R7.1月
着工

R8.2月
竣工予定



①園路の整備状況



R7.8月

②植栽の状況



R7.8月

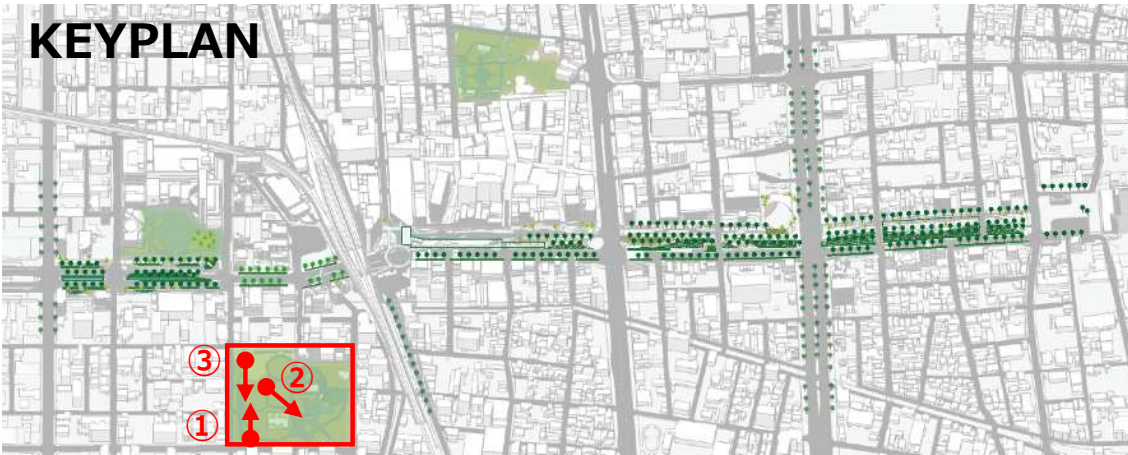
③ベンチ整備の状況



R7.8月



- 【現在の工事進捗】
- ・準備工、撤去工
 - ・植栽工（中高木、低木・地被、張芝）
 - ・照明施設工（公園灯、庭園灯）
 - ・インターロッキング舗装の整備
 - ・ベンチ整備



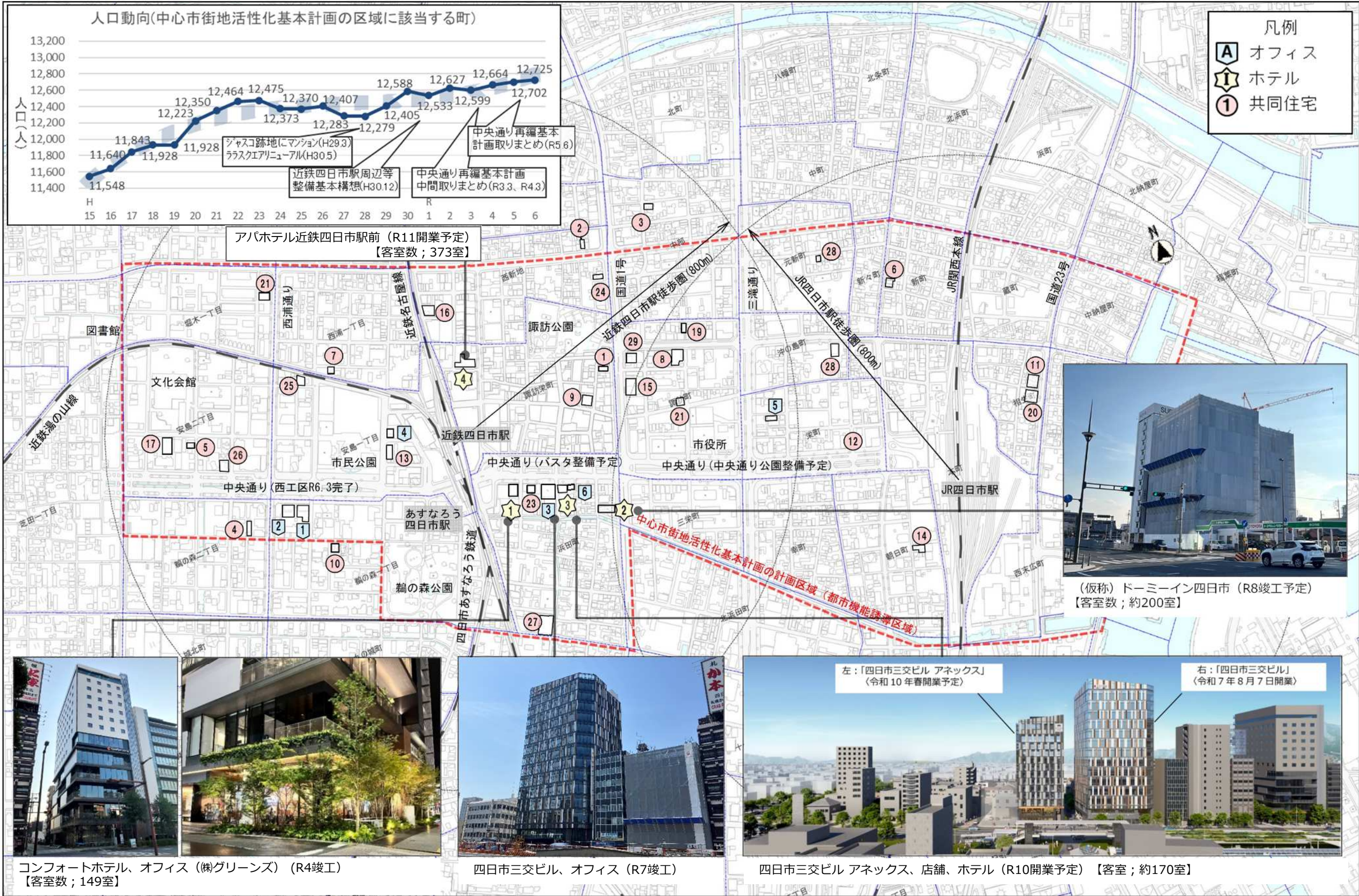
3-2. 周辺の開発動向

【中央通り周辺の開発動向】

■ 中心市街地人口・土地利用動向（R6.12.20時点）

中央通りを中心としたエリアにおける令和元年以降の着手及び竣工状況（令和7年7月22日時点）

- ・オフィス：6棟
- ・ホテル：4棟 ⇒ **ホテルの客室数が約700室増加**
- ・マンション：29棟（10棟が建設中）



4. 整備後の運営に向けた取り組み

4－1. 整備後の運営に向けた取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 18

4－1．整備後の運営に向けた取り組み

- ・整備後の運営に向け、これまでに以下の取り組みを実施
- ・今年度は5月31日と6月1日の2日間ニワミチJOYnt Park Daysを開催、次頁以降で概要を報告

表 社会実験実施状況

実施期間	令和4年9月22日 ～令和4年10月16日 (25日間)	令和6年2月23日 ～令和6年3月3日 (10日間)	令和6年11月6日 ～令和6年11月27日の平日 (16日間)	令和7年5月31日 ～令和7年6月1日 (2日間)
実験名	社会 はじまりのいち	中央通り ストリートサーキット	ニワミチスポットてらす	ニワミチJOYnt Park Days
実施場所	・市役所前中央分離帯 ・市役所東広場 ・国道1号～三滝通り間の歩道部	・国道1号～三滝通り間の歩道部 ・市役所東広場 ・仮設スケートボードパーク	・ユマニテクプラザ前歩道部	・中央通り歩道部(市民公園前) ・商店街公園通り ・仮設スケートボードパーク
主な実施内容	・市の主催で実施 ・くすの木並木、市役所東広場に飲食や物販等59店舗が出展 ・JAZZFESTIVAL等既存イベントとの連携含め12のイベントを開催 ・仮設スケートボードパークを設置	・スポーツ庁が主催し、市・(株)CTY・TOPPAN(株)の協力で実施 ・ちょっとした運動やスポーツを楽しめる9つのしかけを配置(けんけんぱ、ボール投げ、スラックライン等) ・ベンチプレス大会等のイベントを実施 ・キッチンカー等6店舗の飲食店が出展	・観光協会と四日市市が主催で実施 ・キッチンカー等22事業者が出展	・観光協会と四日市市が主催で実施 ・キッチンカー14事業者が出展 ・テントブースに16事業者が出展 ・パフォーマンスに7団体が出演
開催フライヤー				

4-1. 整備後の運営に向けた取り組み

19

ニワミチ JOYnt Park Days

【実施概要】

- ・整備後の中央通りの（仮）ニワミチよっかいちまちづくりパートナーズ（NYP）による運営を視野に、整備の完了した市民公園前の中央通り歩道部、一番街商店街、仮設スケートボードパークの3箇所で、キッチンカーやショップの出展、パフォーマンスやワークショップイベント等を開催（一番街商店街、仮設スケートボードパークは将来整備予定の東海道広場、中央通り公園での利活用を想定したもの）
- ・出展者・利用者に対するアンケートの実施やAIカメラによる人流測定と分析による効果検証を実施
- ・将来の空間活用に向け、飲食・物販の出展者から、出展料を徴収し、運用方法を検証
- ・スマートシティ実装化支援事業で取り組みを進める『沿道空間利用マネジメントシステム（ベータ版）』の実証により有用性を検証

【実施主体】

観光協会・四日市市

【期間】

令和7年5月31日（土）～6月1日（日）

出展者事前ミーティング

- ・社会実験に先立ち、出展者を集めたミーティングを実施した
- ・出展者が5つのグループに分かれ、以下の2つのテーマについての議論を行い、発表してもらった

テーマ①：『中央通りを盛り上げる仲間として、中央通り整備後にどんなことをしたいですか。どんな関わりができますか。』

テーマ②：『①で話した内容を実現するために、どんな仕組みができるとやりやすいですか。』



4-1. 整備後の運営に向けた取り組み

20



パフォーマンス

・ニワミチJOYnt Park Daysでは、空間利用者へのサービス提供となる飲食や物販の出展だけでなく、市民活動の場として活用する可能性を検討するため、公共空間でのパフォーマンス等も募集し、3つの公共空間で活動が行われた

①中央通り歩道部(市民公園前)

- ・ウクレレてっちゃんwith スイートレイ (約6人)
(ウクレレ弾き語りとフラダンス)
- ・パルクール 4Plus (スタッフ2人)
(パルクールやオブスタクルスポーツ体験)
- ・井上昌郎とBubbles (3名)
(ギター、ベース、カホンによるバンド演奏)
- ・日永つんつくおどり保存会 (約15人)
(つんつく踊りなどの炎舞パフォーマンス)

②一番街商店街

- ・Rai drums (1名)
(個人演奏のドラムパフォーマンス)
- ・BANKOな土曜日 in ニワミチ「公開ラジオ生放送」
(ラジオパーソナリティ 1名)
- ・カレオ オラカ イアパナ カパー フラオ カ イエイエ
(合計約40名) (フラダンス)

③仮設スケートボードパーク

- ・市民フリースペース (自主利用)
(公共空間でやってみたい！を叶える実験的な場)



4-1. 整備後の運営に向けた取り組み

【結果概要】

- ・キッチンカー : (土) 8事業者、(日) 6事業者が出展
- ・テントブース : (土) 10事業者、(日) 6事業者が出展
- ・パフォーマンス : (土) 4団体、(日) 3団体が出演
- ・平均200名/日の来場者数 (実施期間合計 : 推定約420人)
- ・アンケート調査 (現地) : 146名回収
- ・参加者の内、6割以上が今後も参加したいとの回答
- ・出展者も同様に参加に意欲を示している

出展者事後ミーティング

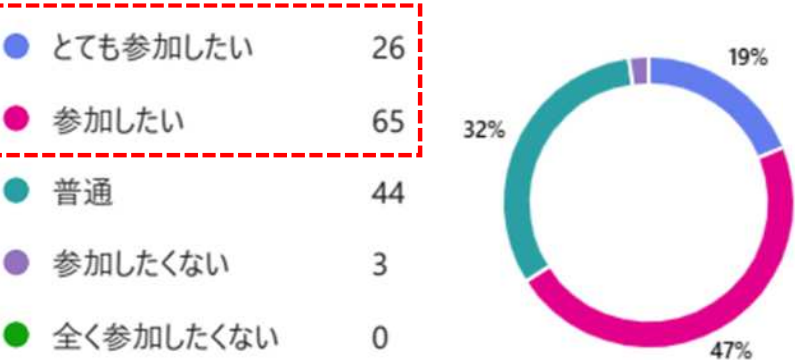
- ・以下の項目について、社会実験後のミーティングを実施した

「中央通りの理想の未来と次回の社会実験を考える」

- ・前回社会実験の振り返り (良かった点・改善点)
- ・将来ビジョン (四日市市計画・前回意見交換内容)
- ・個人ワーク : 『どんな活動があればよいか』『次回ニワミチJOYnt Park Daysで何をするか?』
- ・グループワーク : 個人ワークの内容に関して「目的・内容・規模・場所・頻度・必要なサポート」等についての話し合いを実施

参加者アンケート

ニワミチJOYnt Park Daysに今後も参加したいか

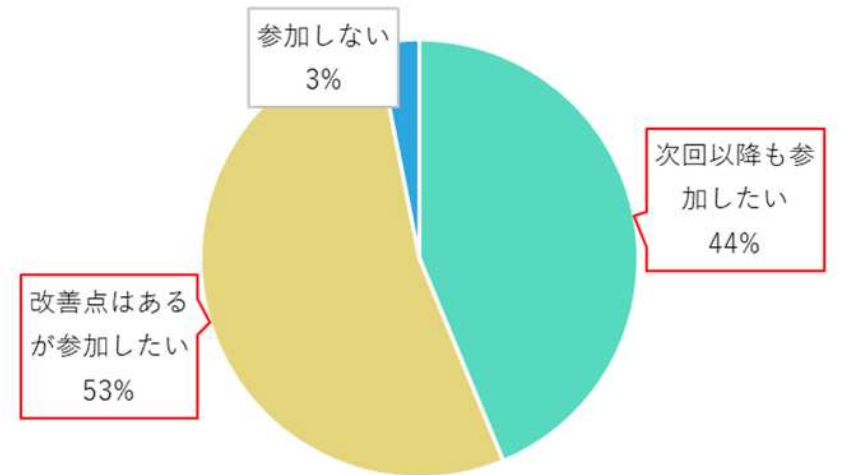


将来中央通りでどんなイベントがあれば参加したいか

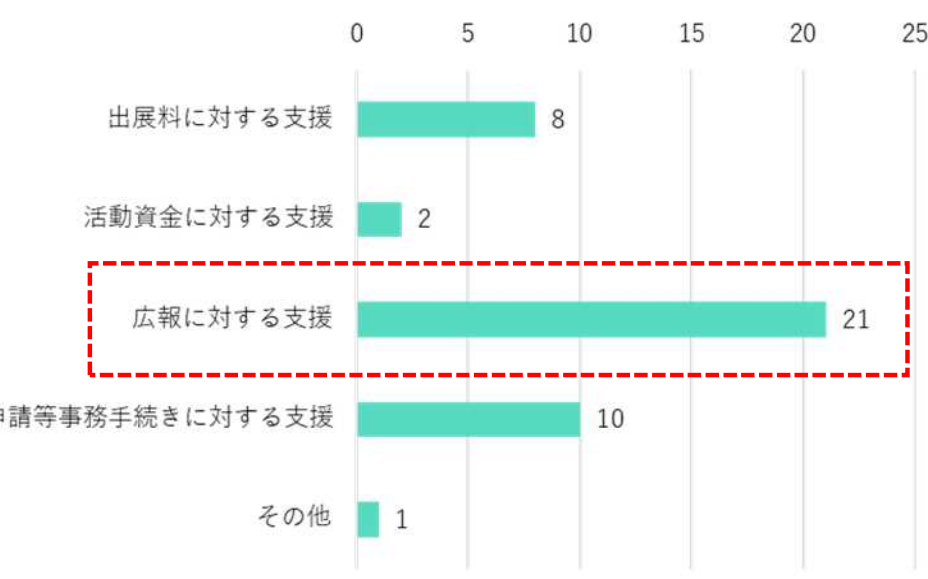


出展者アンケート

次回以降の参加意欲



主催者が行くとよい支援



滞留者調査

開催時間の滞留者数カウントを実施
パフォーマンスを実施している12:00~13:00ごろの市民公園前、一番街商店街で多くの滞留者が確認された

場所	中央通り歩道部 (市民公園前)		一番街商店街		仮設スケート ボードパーク	
	5月31日	6月1日	5月31日	6月1日	5月31日	6月1日
日時	5月31日	6月1日	5月31日	6月1日	5月31日	6月1日
11時	21	21	13 Rai drens	8	4	1
12時	30 パルクール	20 バンド	21 ラジオ	15		1
13時	14	16	15 ラジオ	34 フラダンス	3	4
14時	18	10 つつく	16 ウクレレ	4	3	8
15時	16	10	9	5	1	9
16時	19	19	2	3		7
17時	8	7	4	1		8
合計	126	103	80	70	11	38

5. デザインワーキンググループの報告

5－1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告 P. 23

(参考資料) 中央通り公園の各工区のデザイン.....P. 30

5-1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

23

- ・第14回中央通り再編関係者調整会議から本日までにデザインWGを6回実施し、中央通りのデザイン検討を実施
- ・バスタエリアに係る施設の扱いについても検討
- ・関係者との協議内容を踏まえ、建設費の高騰を受けた各種整備内容に関するコスト削減を目的に検討を実施

第14回調整会議
(R7.1.17)

第15回調整会議
(R7.8.29)

	第41回デザインWG	第42回デザインWG	第43回デザインWG	第44回デザインWG	第45回デザインWG	第46回デザインWG
	R7.2.18	R7.4.21	R7.5.2	R7.6.2	R7.7.1	R7.8.7
中央通り 関連	【中央通り公園のデザイン】 ・スケジュール・協議状況 ・前回WG意見と対応方針 ・市役所前レイアウト修正案		【南広場のデザイン】 ・前回WG意見と論点 ・警察協議結果報告 ・駐車場整備方式 ・シェルターのデザイン案 ・南広場のランドスケープ 【中央通り公園のデザイン】 ・市役所前街区の修正案 ・中央通り公園のVE検討	【南広場のデザイン】 ・前回WG意見と対応方針 ・警察協議を踏まえた修正案 ・南広場ランドスケープVE案 ・南広場シェルター検討 【駅西円弧デッキデッキのデザイン】 ・これまでの経緯と修正方針 ・屋根の素材（一般部） ・屋根の素材（近鉄接続部） ・桁先のデザイン ・VE方針	【中央通り公園デザイン】 ・スケジュールと協議状況 ・コスト調整に伴う計画変更 【円形デッキの演出照明】 ・演出照明のスケジュール ・演出プログラム	【中央通り公園のデザイン】 ・デザインの変更点 【南広場のデザイン】 ・東西シェルターのデザイン 【調整会議資料案】 ・調整会議資料案の提示
バスタ 関連	【バスタエリアのデザイン】 ・バスタ関係コスト縮減 ・東西デッキ検討	【バスタエリアのデザイン】 ・東西デッキ検討 ・シェルターのデザイン ・建物のデザイン		【バスタエリアのデザイン】 ・シェルターの形状 ・施設配置 ・各建物のデザイン ・外装カラスキーム ・照明計画 ・ランドスケープ	【バスタエリアのデザイン】 ・シェルター高さ及び軒天仕上げについて ・照明計画 ・外構計画	

中央通り関連の項目として議論を進めてきた下記4点について次頁以降に内容を示す

- ・中央通り公園のデザイン
- ・南広場のデザイン
- ・駅西円弧デッキのデザイン
- ・円形デッキの演出照明

バスタ関連については近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告で示す

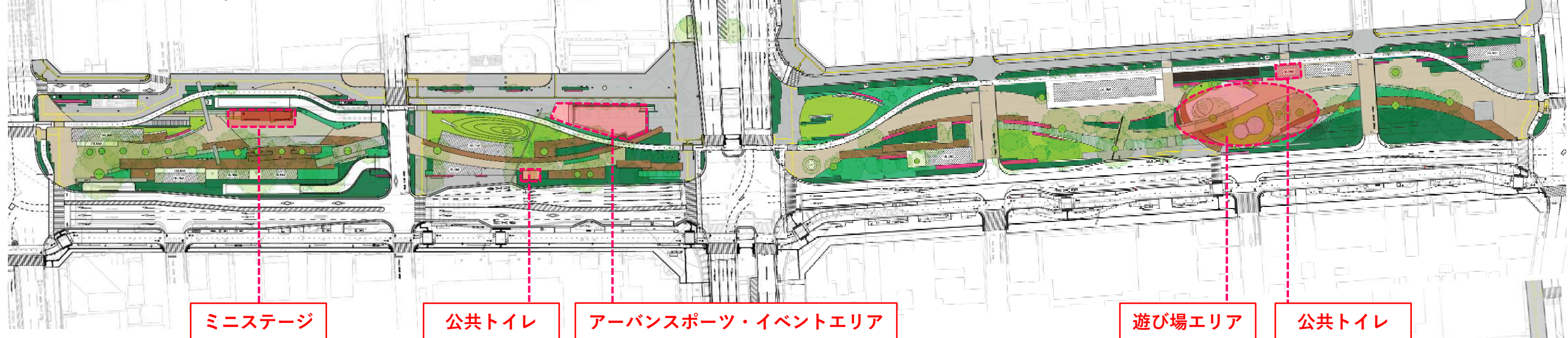
5-1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

24

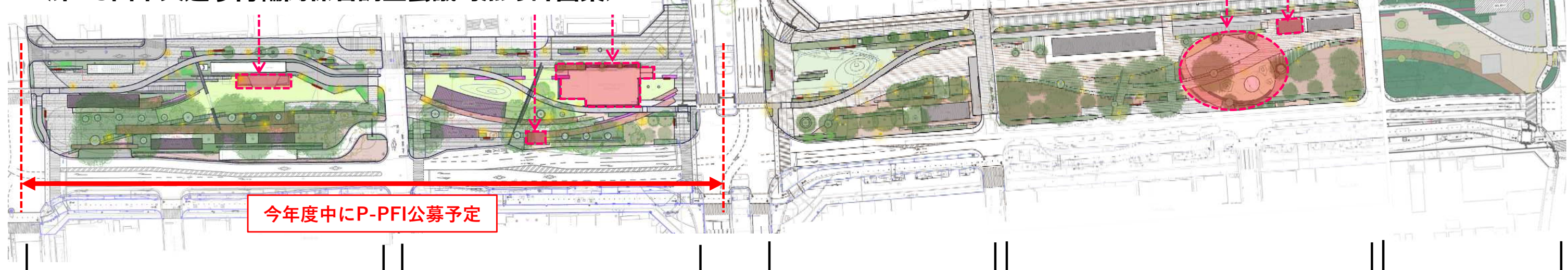
【中央通り公園のデザイン】

- ・“ニワミチ”のコンセプトを体現する公園とするようしてデザインを検討
- ・建設コストの高騰の影響による整備のクオリティ低下を回避するため、「『ニワミチよっかいち』中央通り再編基本計画」や「景観形成戦略」「利活用戦略」の内容を踏まえ、整備コストの縮減策を検討
- ・主な整備コストの縮減項目について以下に示す

＜第14回中央通り再編関係者調整会議時点の計画案＞



＜第15回中央通り再編関係者調整会議時点の計画案＞



- ・ステージの仕様を変更
- ・機能を維持した上で園路舗装の縮減
- ・芝生広場を拡大

- ・アーバンスポーツ、イベントエリアの拡大と仕様の変更
- ・機能を維持した上で園路舗装の縮減
- ・芝生広場を拡大

- ・芝生広場を拡大

- ・遊具設置等の拡張性を担保することを踏まえ土のままの空間を確保

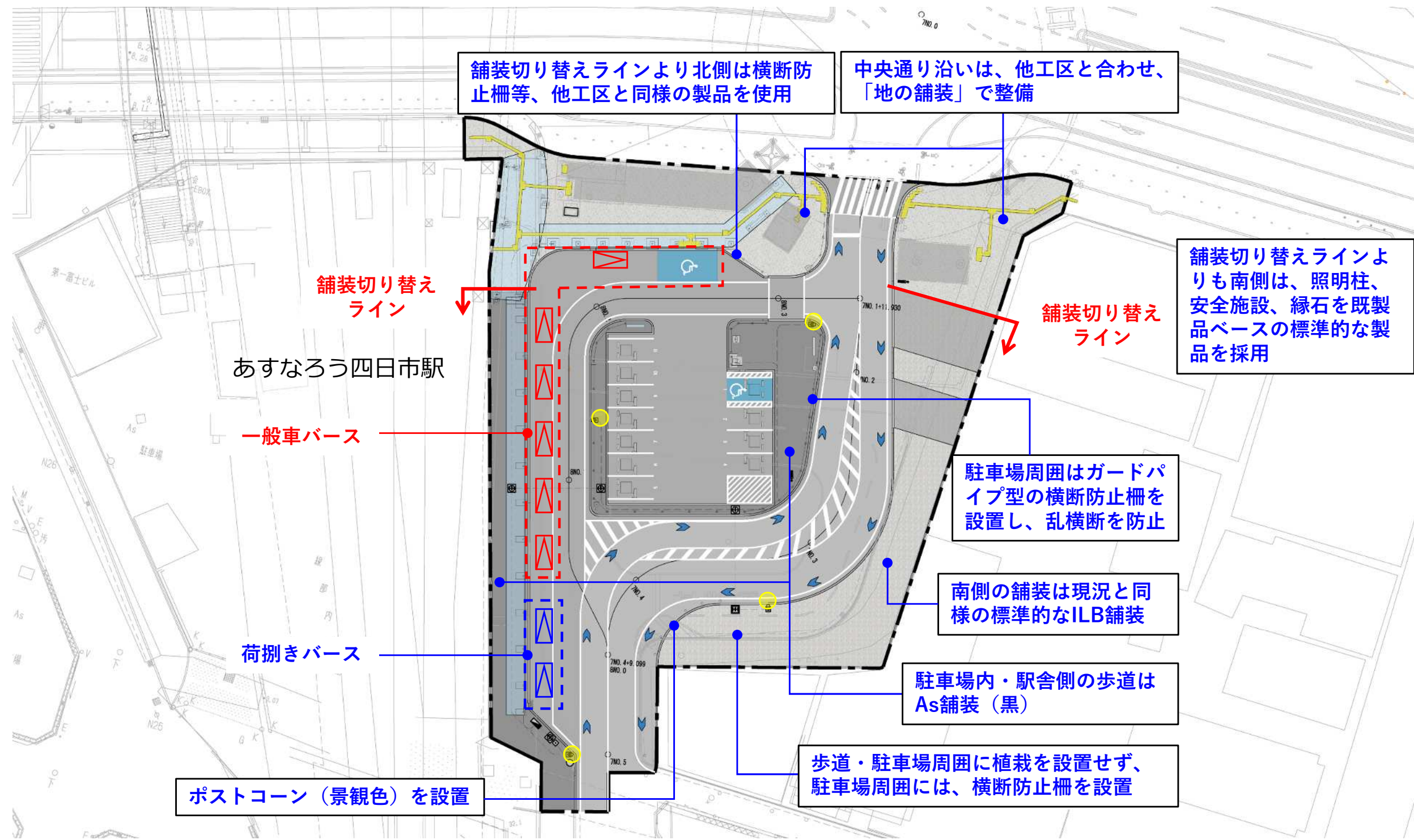
JR四日市駅側の街区はJR四日市駅前広場計画と合わせて検討予定

5-1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

25

【南広場のデザイン】

- 舗装 : 中央通り歩道部の舗装は「地の舗装」で設え、舗装切り替えライン南側の橋南線東側は標準的なILB、
 その他歩道はアスファルト舗装とする
- 縁石 : 舗装切り替えラインより北側は他工区と同様の縁石（グレー色）、舗装切り替えラインより南側は
 標準品縁石とする
- 照明 : 一般的な車道照明製品とする
- 安全施設 : 鋳鉄製チェーン付きボラード（駐車場周りはガードパイプ型の横断防止柵）



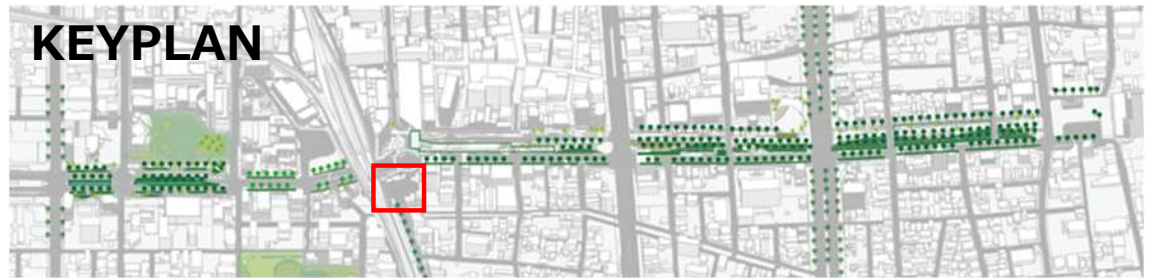
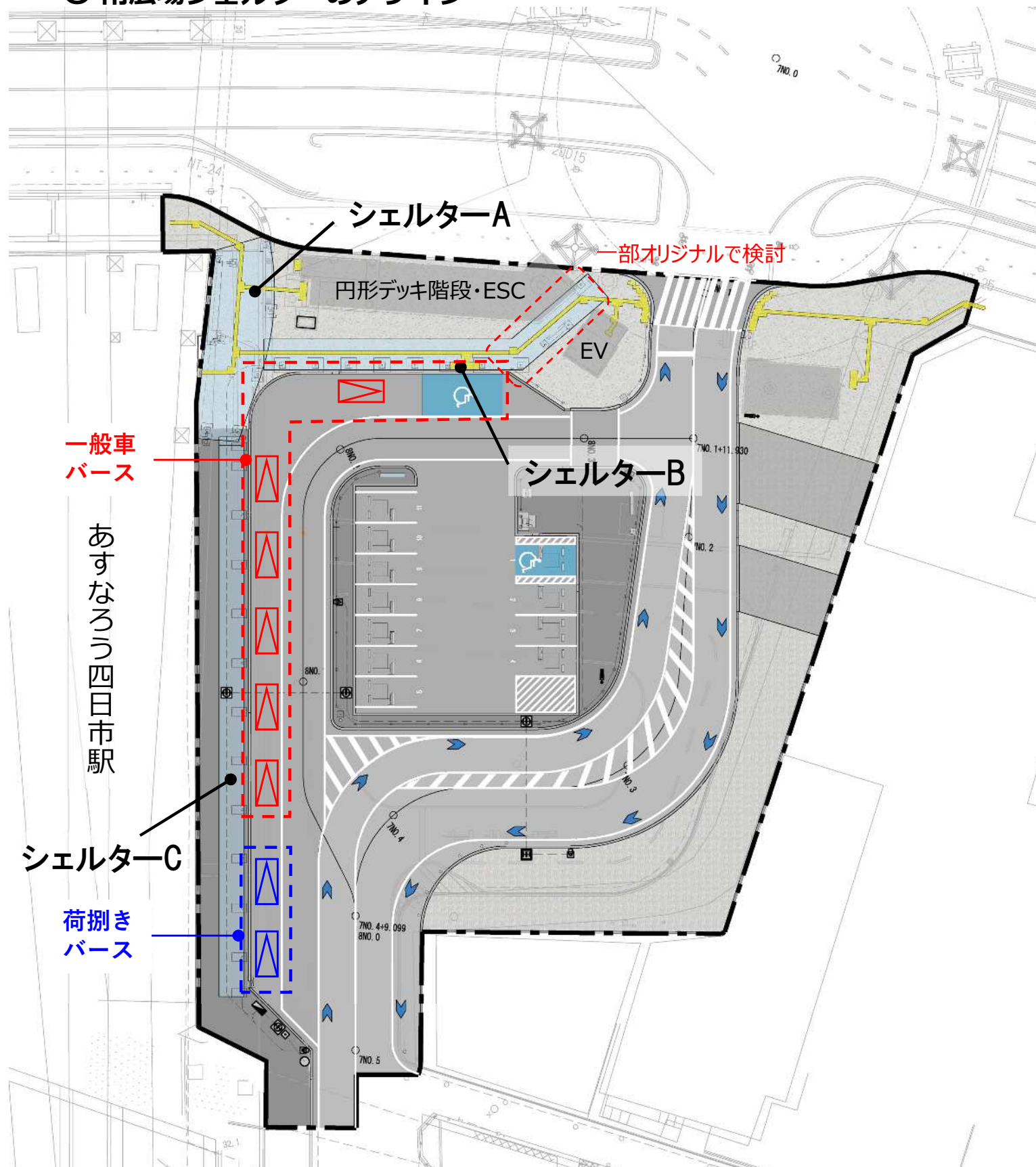
5-1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

26

【南広場のデザイン】

- ・ 近鉄四日市駅南広場のシェルターの配置、デザインについて検討

○ 南広場シェルターのデザイン

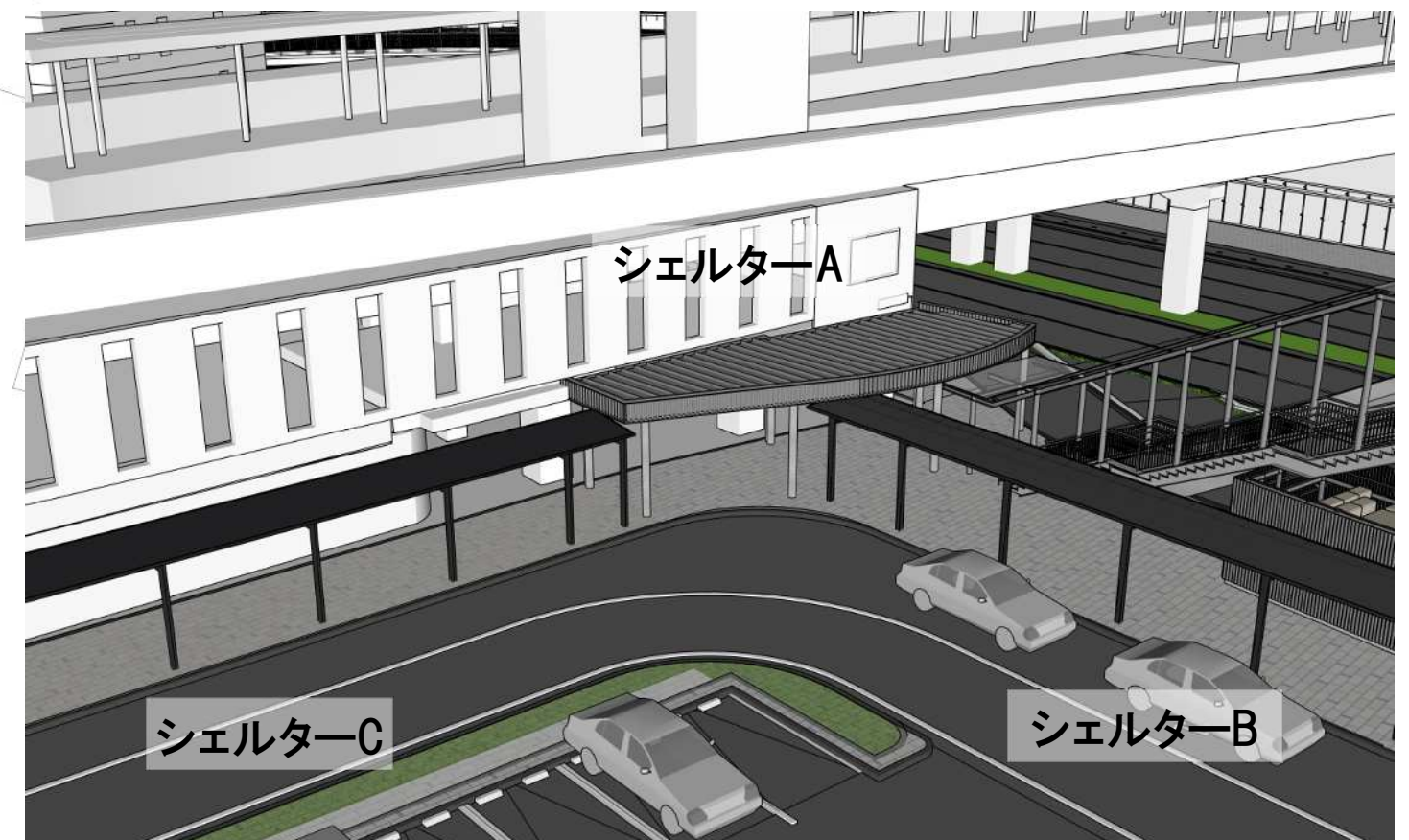


【シェルターA】

- ・ あすなろう四日市駅に接続し、シェルターB・C、円形デッキ階段・ESC屋根が下にくぐりこむ背の高いものとする
- ・ 金属屋根とする

【シェルターB・C】

- ・ 一般車乗降場に接して設置
- ・ シェルターBはあすなろう四日市駅と円形デッキEVをつなぐ
- ・ コスト削減のためアルミ製の既製品を使用する
- ・ シェルターBの折れ角部分は既製品で対応が難しいため一部オリジナルで検討

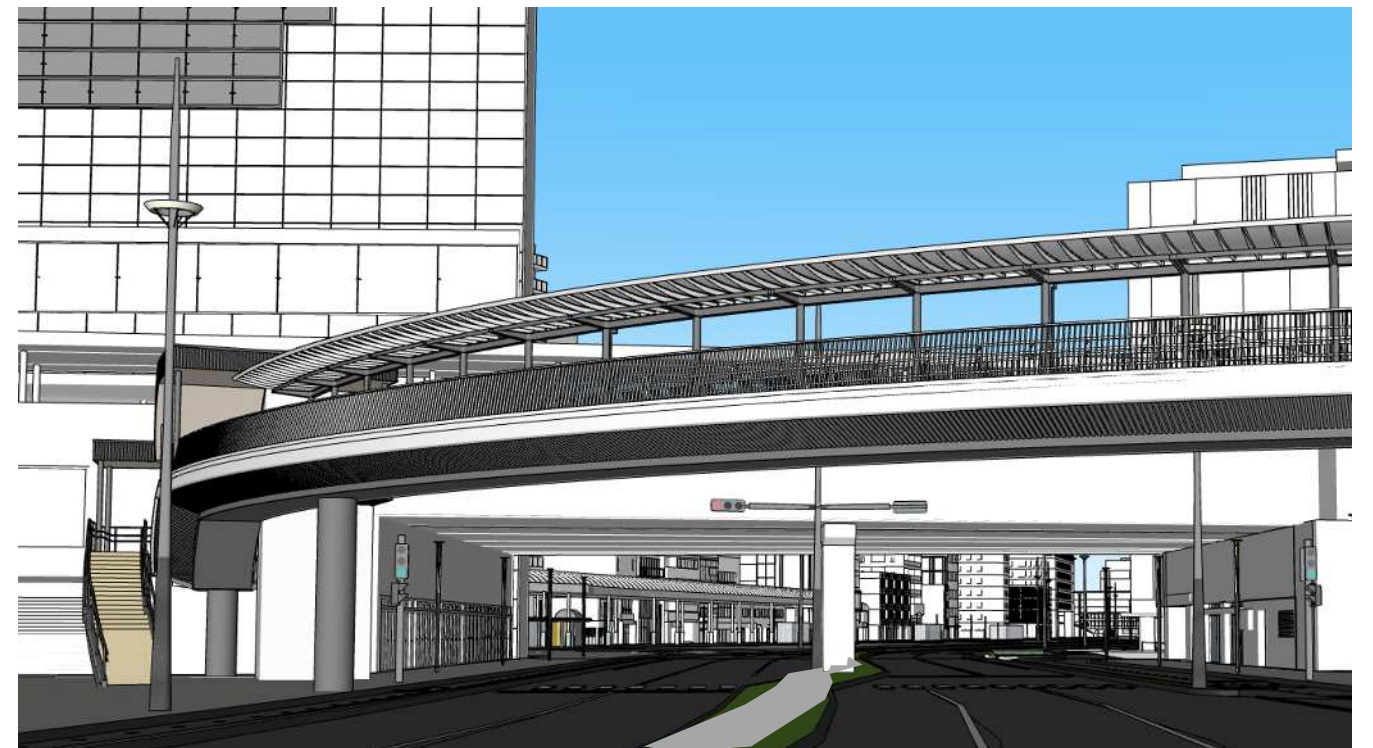
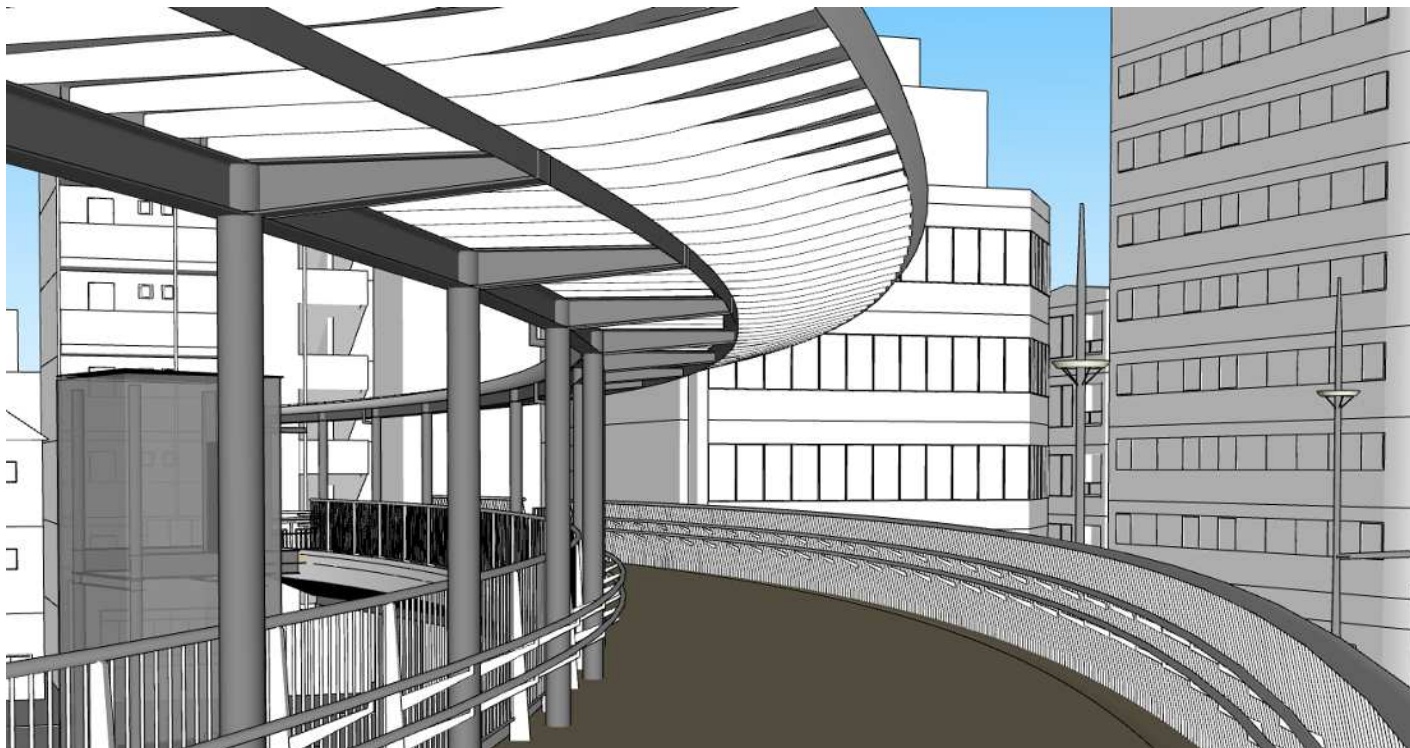
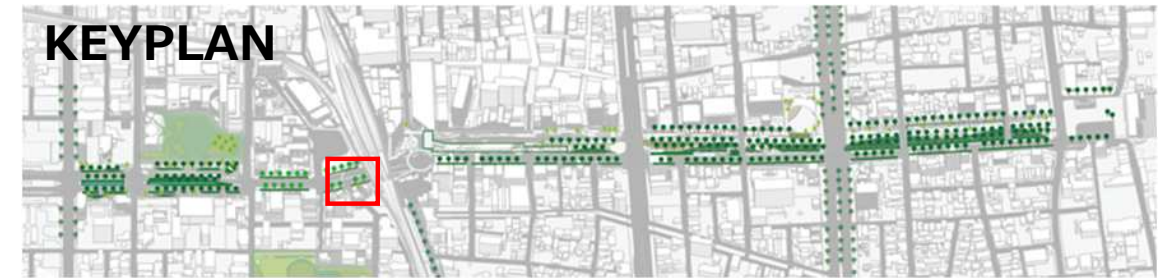


5-1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

27

【駅西円弧デッキのデザイン】

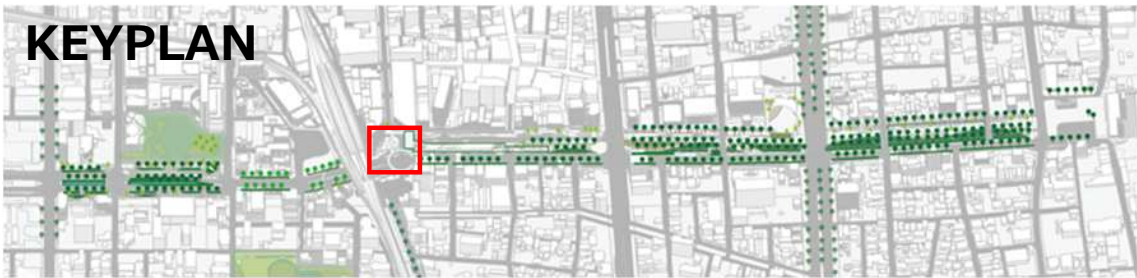
- 屋根はこれまでガラスで検討していたが、コストを考慮し別素材を検討
- ガラスよりコストが安く、一定幅の曲線形状に適したキャストアルミを採用することとした
- その他高欄、EV外装、橋桁の化粧材等について、コスト面を考慮しながら検討中



5－1．デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

【円形デッキの演出照明】

- ・円形デッキの演出照明のプログラム内容について検討
- ・8/1（金）、8/2（土）に円形デッキの試験点灯を実施



○円形デッキの演出照明プログラム

- ・平時の演出と四季に合わせた演出照明プログラムを検討
- ・他、クリスマス、年末年始、大四日市まつりの3つの演出プログラムを設定
- ・試験点灯を踏まえ、今後、最終的な演出プログラムについて決定予定

演出		8/1の時間配分	カラーイメージ	供用後の運用	
		分		時期	時間
通常色		4		平時	毎時05分～55分
演出①	回転 白色	3		平時	毎時55分～00分
	特別色 ニワミチカラー	3			19/21/22/23/24時00分～05分
演出②	回転 白色	—		3-5月	毎時55分～00分
	特別色 春	2			20時00分～05分
演出③	回転 白色	—		6-8月	毎時55分～00分
	特別色 夏	2			20時00分～05分
演出④	回転 白色	—		9-11月	毎時55分～00分
	特別色 秋	2			20時00分～05分
演出⑤	回転 白色	—		12-2月	毎時55分～00分
	特別色 冬	2			20時00分～05分
演出⑥	回転 クリスマス	2		12/24+25	55分～00分
	特別色 クリスマス	2			毎時00分～05分
演出⑦	回転 年末年始	2		12/29-1/3	55分～00分
	特別色 年末年始	2			毎時00分～05分
演出⑧	回転 大四日市まつり	2		祭り当日（8月1週目の土日）	55分～00分
	特別色 大四日市まつり	2			毎時00分～05分
合計		30			

8月1日（金）の試験点灯は全てのプログラムを実施し、8月2日（土）は赤枠線による演出のみ実施

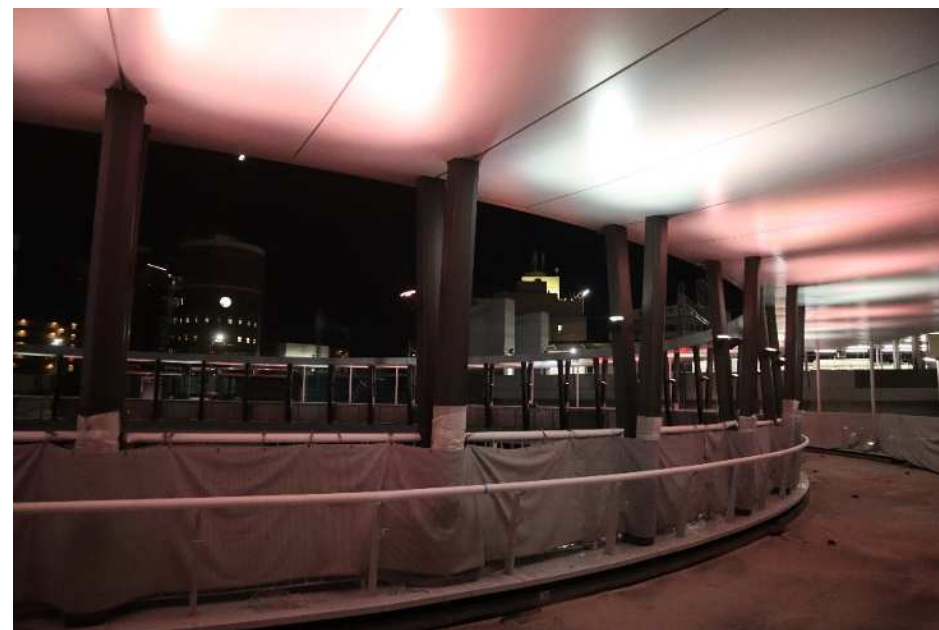
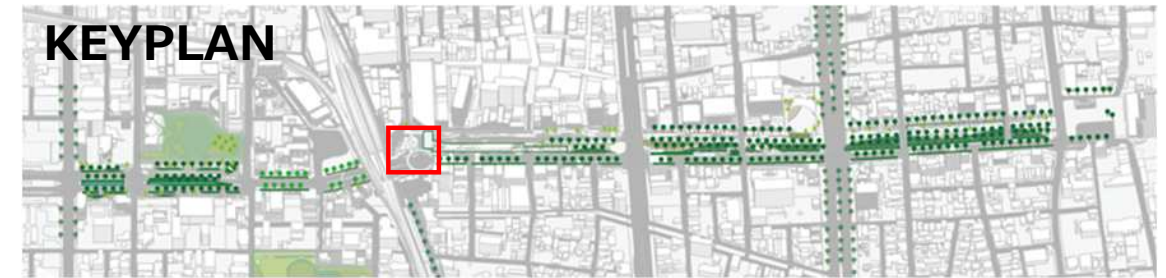
5-1. デザインワーキンググループの開催状況と内容の報告

29

【円形デッキの演出照明】

○円形デッキの試験点灯の実施（8/1（金）、8/2（土）に開催）

- ・円形デッキに仕込まれたフルカラーライトによる季節ごとの光の演出について試験点灯を実施
- ・8月1日（金）20:00～21:00（全ての演出プログラムを実施）
- ・8月2日（土）18:50～22:05（大四日市まつり用の演出プログラムを実施）



ニワミチカラー（ニワミチよっかいちの緑と青をイメージした演出照明）

季節（春）（春をイメージした演出照明）

試験点灯のライブ配信

(参考資料) 中央通り公園の各工区的设计

【中央通り公園のデザイン】

【テストプラン修正案（商工会議所前街区）】

- 特注デザイン歩道照明

● 投光器型歩道照明

■ 庭園灯

▼ 樹木アップライト
- インターロッキング舗装・レンガ舗装

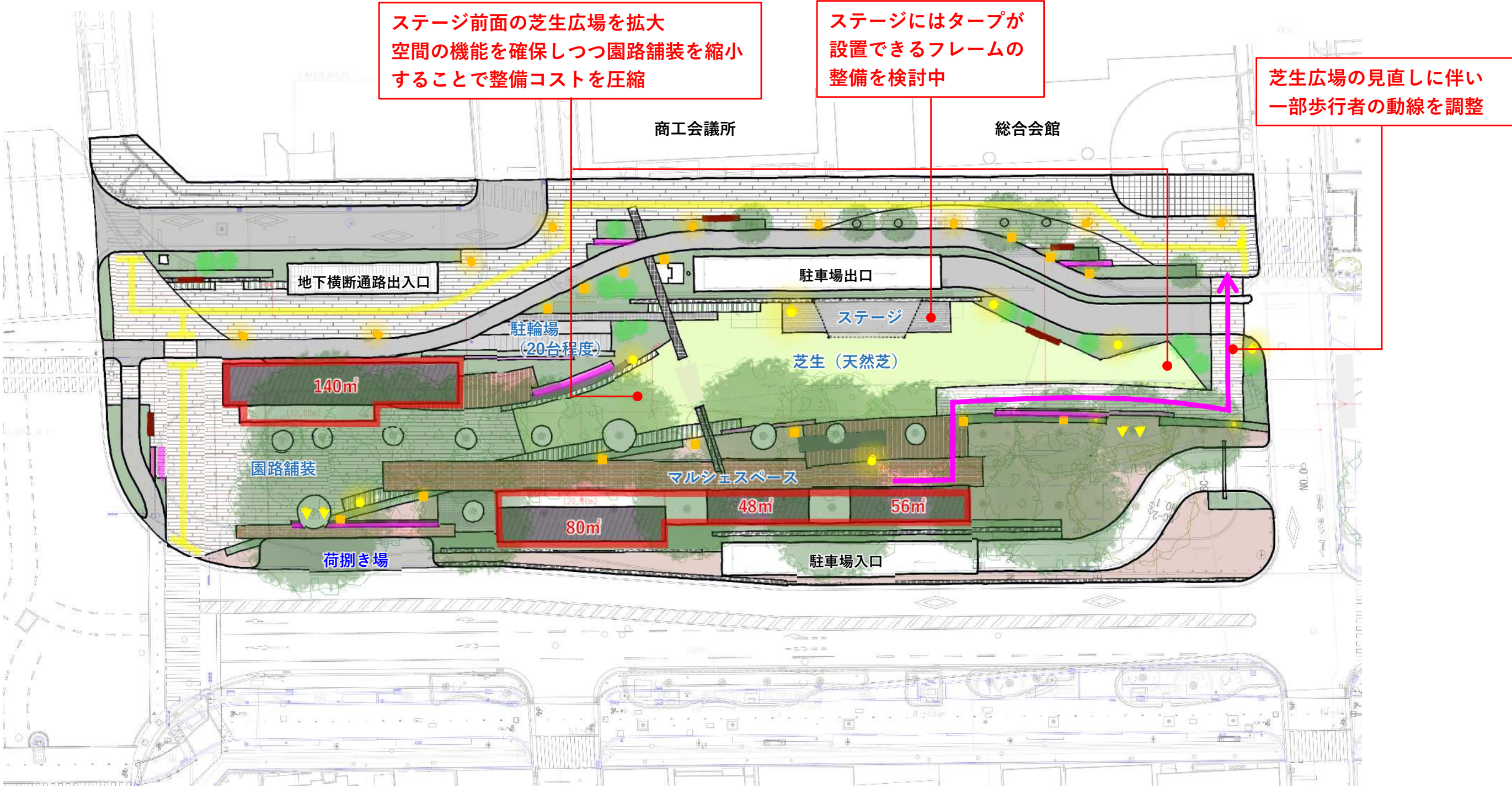
植栽（花庭・緑庭・レインガーデン等）

自転車道

芝生

土（舗装無し）

P-PFI公募対象範囲



(参考資料) 中央通り公園の各工区の詳細設計

【中央通り公園のデザイン】

【テストプラン修正案（市役所前街区）】

- 特注デザイン歩道照明

● 投光器型歩道照明

■ 庭園灯

▼ 樹木アップライト
- インターロッキング舗装・レンガ舗装

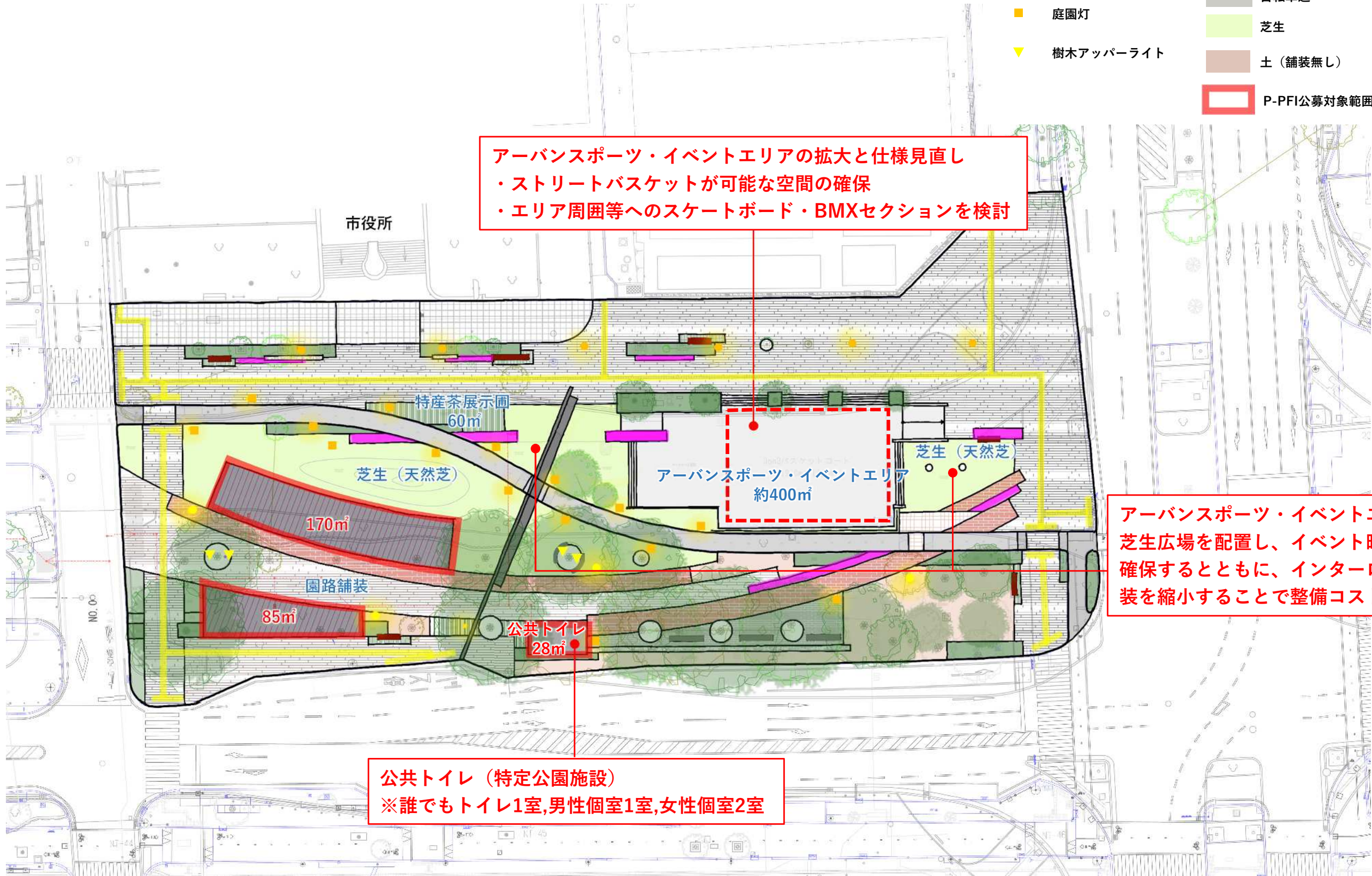
■ 植栽（花庭・緑庭・レインガーデン等）

■ 自転車道

■ 芝生

■ 土（舗装無し）

■ P-PFI公募対象範囲



(参考資料) 中央通り公園の各工区的设计

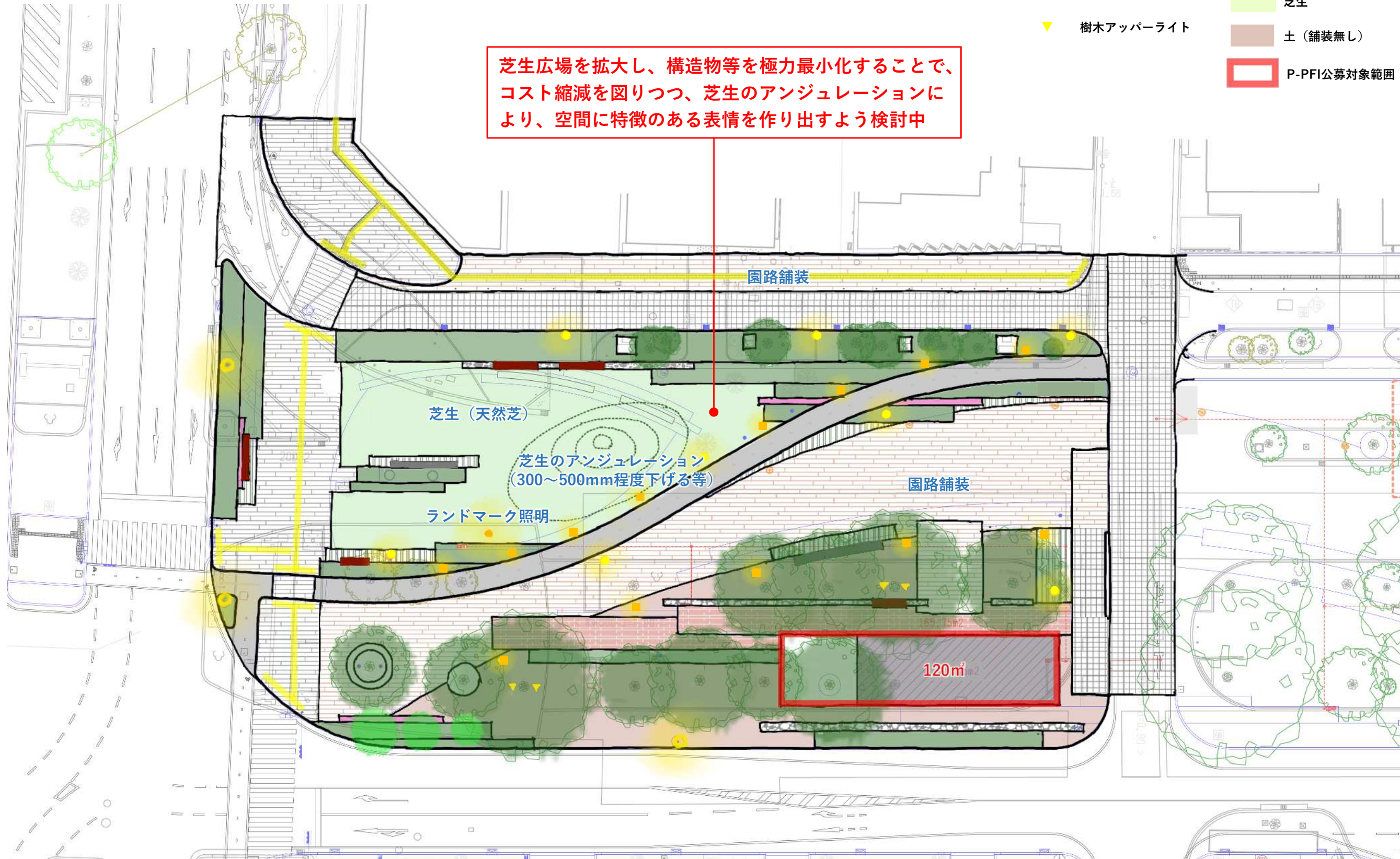
32

【中央通り公園のデザイン】

【テストプラン修正案（三滝通り東街区）】

芝生広場を拡大し、構造物等を極力最小化することで、コスト縮減を図りつつ、芝生のアンジュレーションにより、空間に特徴のある表情を作り出すよう検討中

- | | |
|--------------|----------------------|
| ● 特注デザイン歩道照明 | ■ インターロッキング舗装・レンガ舗装 |
| ● 投光器型歩道照明 | ■ 植栽（花庭・緑庭・レインガーデン等） |
| ■ 庭園灯 | ■ 自転車道 |
| ▼ 樹木アップライト | ■ 芝生 |
| | ■ 土（舗装無し） |
| | ■ P-PFI公募対象範囲 |



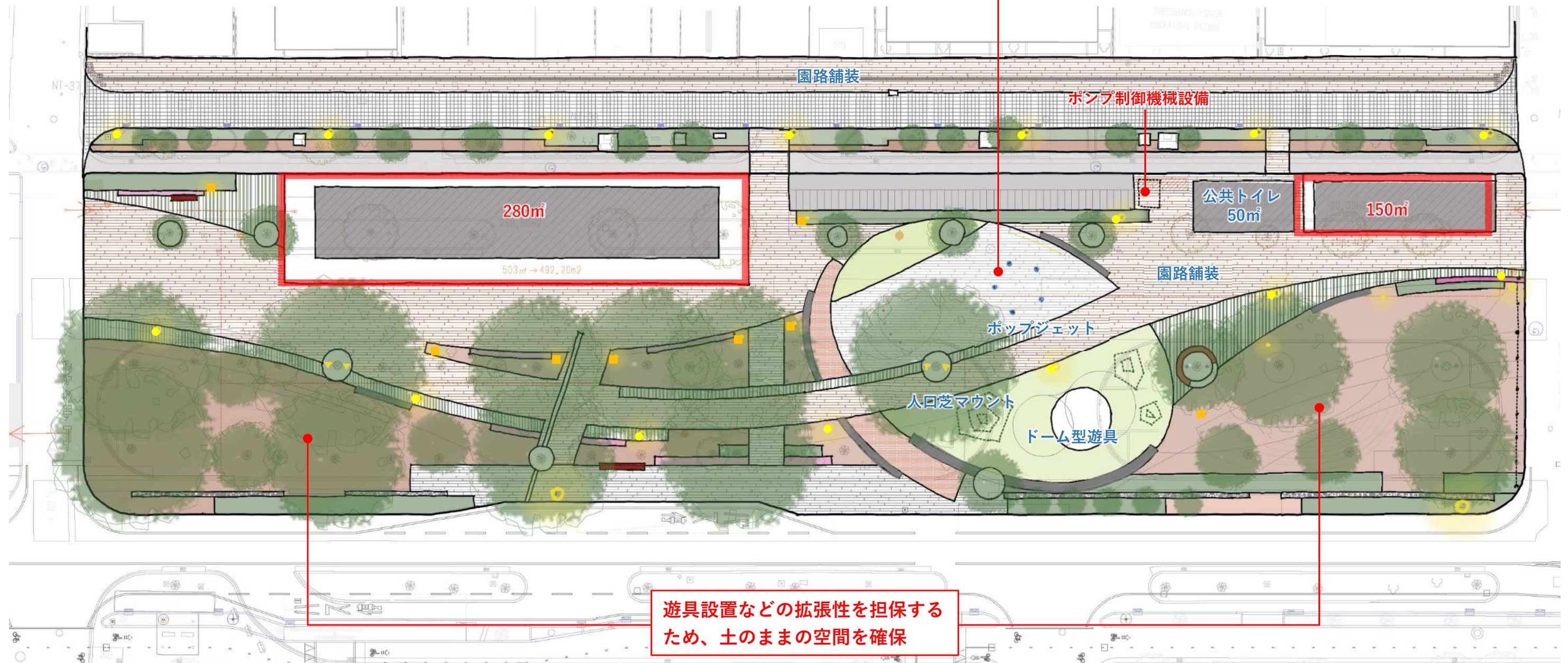
(参考資料) 中央通り公園の各工区的设计

33

【中央通り公園のデザイン】

【テストプラン修正案（三滝通り東バス停街区）】

- 特注デザイン歩道照明
- 投光器型歩道照明
- 庭園灯
- ▼ 樹木アップライト
- インターロッキング舗装・レンガ舗装
- 植栽（花庭・緑庭・レインガーデン等）
- 自転車道
- 芝生
- 土（舗装無し）
- P-PFI公募対象範囲



水景・ドーム型遊具の設置を前提とした上で、公募提案型による遊具の整備など効果的な整備手法を別途検討

6. 今後の進め方

6－1. 車道の切り替え・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 35

6－2. 今後のスケジュール ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 37

6-1. 車道の切り替え

35

- 令和7年10月に以下のとおり車道切り替えを行う

現況

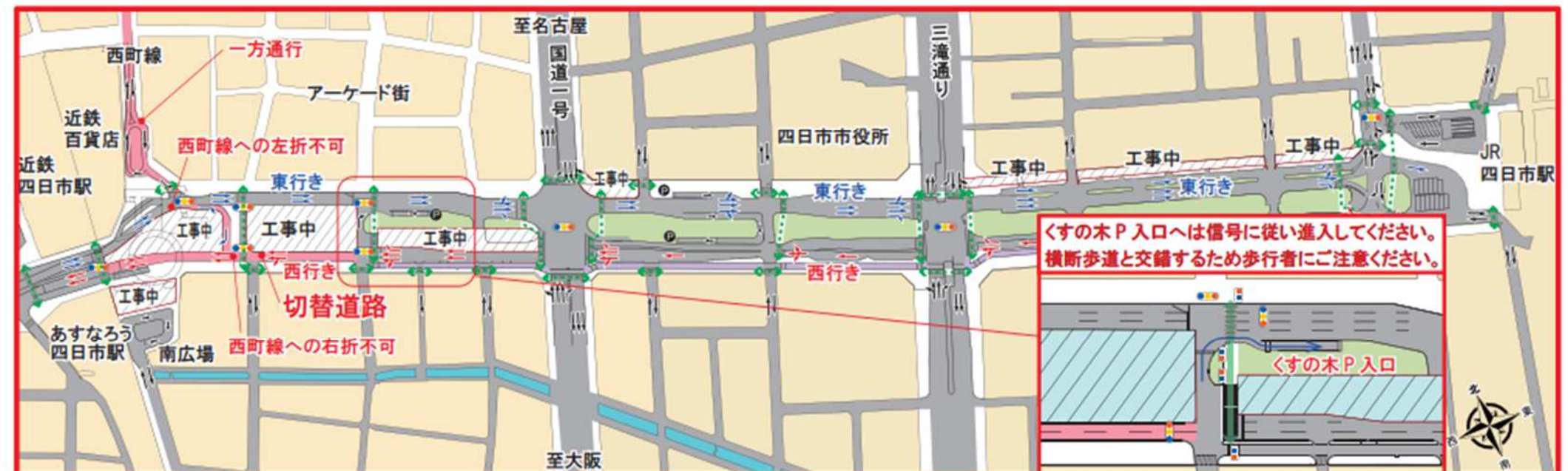
R7年5月～9月
現在の道路状況



STEP 1

R7年9月17日

中央通り西行き車線を
南側に切り替えます
西町線が一方通行に
なります



予告

STEP 2

R7年10月中旬
中央通り東行き車線を
南側に集約します



6-1. 車道の切り替え

・ 車道切り替えに合わせ、バス停の配置を以下のとおり変更

令和7年8月時点のバス停配置



のりば	行き先
⑭	【高速】京都駅八条口
①	笹川団地・笹川ジャブ・笹川テニスコ
②	三重団地・あがたハイツ・ファミタウン四日市上海老 近鉄高角駅・四日市消化器病センター・四商スクール
③	桜花台・桜リサーチパーク・悠彩の里・近鉄高角駅・福王山 あがたハイツ・ファミタウン四日市上海老・四日市消化器病センター 【高速】京都駅八条口 ※①②から統合
⑤	市立病院・ガーデンタウン東日野・【高速】東京（夜行）
⑥	宮妻口・椿大神社・小山田病院・四郷スクール
⑦	平田町駅・佐々木記念館・医療センター
⑧	四日市競輪
⑩	JR 四日市・四日市港
⑪	JR 四日市（東新町経由）・四日市港
⑫	キオクシア・四日市大学・垂坂駐車場・Jヒルズ
⑭	メリノールスクール
岐	三岐バス

赤字が変更点

令和7年10月中旬の車道切り替え以降のバス停配置



のりば	行き先
①	笹川団地・笹川ジャブ・笹川テニスコ
②	三重団地・四商スクール
③	桜花台・桜リサーチパーク・悠彩の里・近鉄高角駅 福王山・あがたハイツ・ファミタウン四日市上海老 四日市消化器病センター・【高速】京都駅八条口
⑤	市立病院・ガーデンタウン東日野・【高速】東京（夜行）
⑥	宮妻口・椿大神社・小山田病院・四郷スクール
⑦	平田町駅・佐々木記念館・医療センター
⑧	四日市競輪
⑩	JR 四日市・四日市港 ※⑪を統合
⑪	JR 四日市（東新町経由）・四日市港
⑫	キオクシア・四日市大学・垂坂駐車場・Jヒルズ
⑭	メリノールスクール
岐	三岐バス

赤字が変更点

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第12回検討部会資料

令和7年7月25日

目 次

1. 優先交渉権者参画に関する審議	2
2. これまでの経緯について	4
(1) バスタ検討部会の検討経緯	5
(2) バスターミナル工事状況報告	6
(3) バスタ施設計画	7
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)	8
(1) 東西横断デッキ必要性	9
(2) 大屋根シェルター形状	11
(3) 駅前デッキシェルター高さ	12
(4) 軒天仕上	13
(5) 建物形状・建物内機能	14
(6) 外装カラースキーム	18
(7) 照明計画	21
(8) 外構計画	24
4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況	28
(1) 主なご意見と対応状況一覧	29
(2) バス正着に必要な離隔	30
(3) タクシー乗場のシェルター構造・車いす乗降用スロープ	32
(4) デジタルサイネージ配置・サイズ	33
5. 今後の進め方	35
(1) 「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方	36
(2) バスターミナル工事の進め方	37

1. 優先交渉権者参画に関する審議

1. 優先交渉権者参画に関する審議

審議事項①: 優先交渉権者の参画

- ◆ 令和6年3月22日に優先交渉権者（バスタ四日市パートナーズ）が決定。
- ◆ 今後、バスターミナルの施設及び運営に関する効率的な検討・審議のため、本部会への優先交渉権者参画可否について審議いただきたい。（近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（令和4年11月7日）第4条第2項）

※優先交渉権者：民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成11年法律第117号）第8条第1項の規定に基づき選定された民間事業者

審議事項②: 優先交渉権者参画等に伴う規約改定

- ◆ 優先交渉権者参画及び各検討の進捗等による規約及び規約名簿の一部改定について審議いただきたい。（近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（令和4年11月7日）第9条）

参考：近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（令和4年11月7日）

（規約の変更） 第9条 本規約の改正等は、出席委員の過半数以上の賛同をもって行うことができるものとする。

【規約(資料5・資料6)】

現行規約	改定後規約案
(目的) 第2条 部会は、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（2018.12策定）をふまえ、「（仮称）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ことを目的とする。	(目的) 第2条 部会は、「 ニワミチよっかいち 」中央通り再編基本計画（令和5年5月策定）及び「 近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（令和3年3月策定） 」をふまえ、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。
(審議事項) 第3条 部会は、第2条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行う。 （1）整備計画に係る検討 （2）その他、第2条の目的を達成するために必要な事項	(審議事項) 第3条 部会は、第2条の目的を達成するため バスターミナルの施設及び運営に関する 検討を行う。
(組織) 第4条 部会は、第2条の目的を達成するため、有識者、交通関係者、各行政機関をもって組織し、構成は別紙のとおりとする。 2 有識者、交通関係者、各行政機関の追加・変更は、部会の承認を得るものとする。 3 任期は、第2条の目的を達成するまでとする。 4 交通関係者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により部会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。	(組織) 第4条 部会は、第2条の目的を達成するため、有識者、 優先交渉権者 、交通関係者、各行政機関をもって組織し、構成は別紙のとおりとする。 2 有識者、 優先交渉権者 、交通関係者、各行政機関の追加・変更は、部会の承認を得るものとする。 3 任期は、第2条の目的を達成するまでとする。 4 優先交渉権者 、交通関係者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により部会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。

【規約名簿(別紙)】

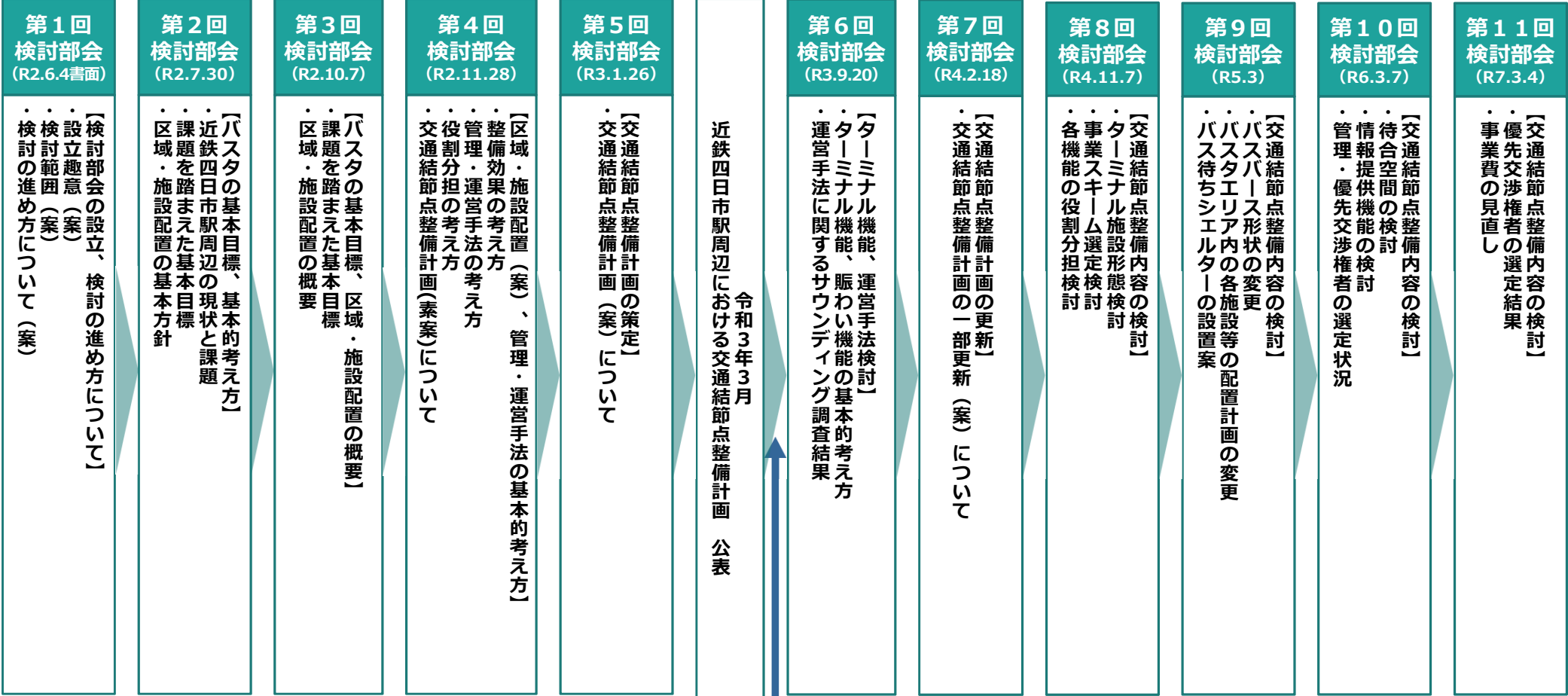
現行規約名簿		改定後規約名簿案	
—		優先交渉権者	バスタ四日市パートナーズ（株）ディア四日市 常務取締役
交通関係者	近鉄グループホールディングス（株）事業戦略部長	交通関係者	近鉄グループホールディングス（株） 経営企画部 課長

2. これまでの経緯について

2. これまでの経緯について

(1) バスタ検討部会の検討経緯

- ◆ 令和2年6月から、11回の「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を開催し検討を推進。
- ◆ 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」を策定。
- ◆ 第6回以降、整備計画に基づきターミナル機能や施設形態、運営手法等について具体化の検討を推進。



令和3年4月
事業化

検討部会の構成

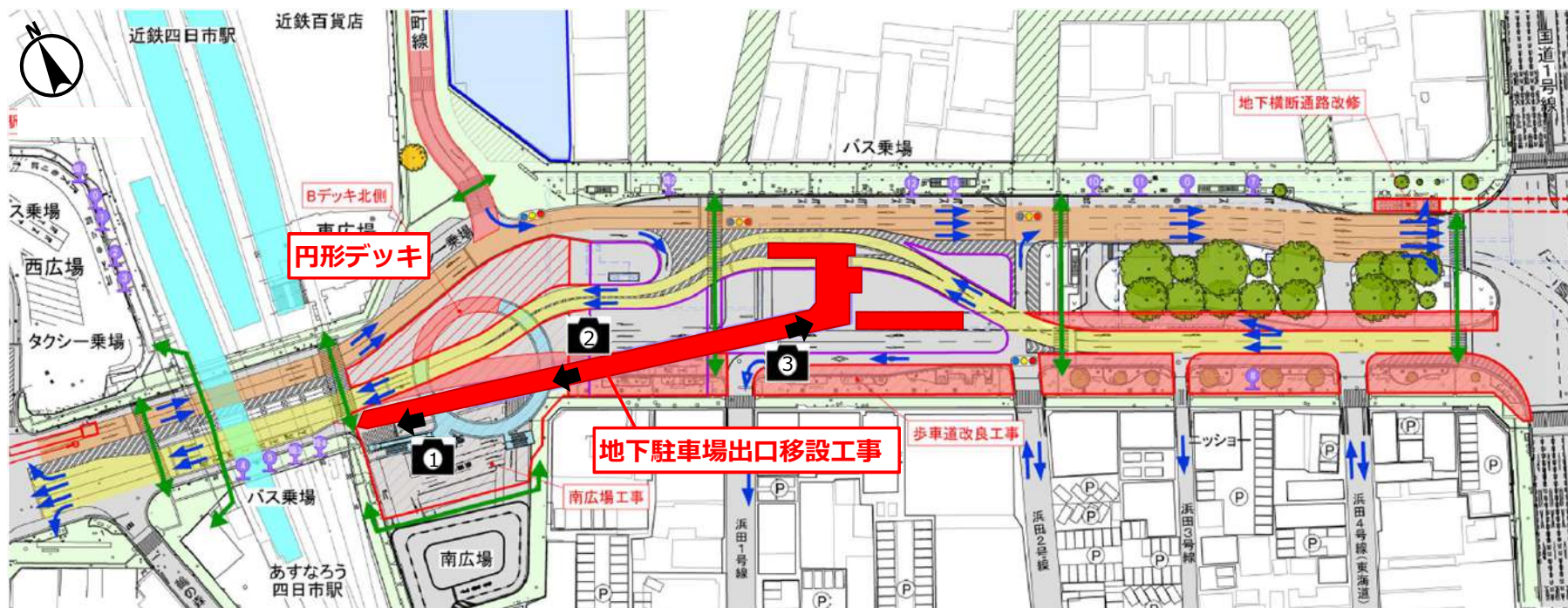
- 学識者 : 松本幸正教授(名城大学) 【部会長】
有賀隆教授(早稲田大学)
- 優先交渉権者 : バスタ四日市パートナーズ
- 交通関係者 : 近鉄グループホールディングス(株)、近畿日本鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、三重県タクシー協会、三重県バス協会、(株)ディア四日市
- 行政 : 四日市南警察署、三重県警察本部、国土交通省中部地方整備局建政部、国土交通省中部地方整備局道路部、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、国土交通省中部運輸局交通政策部、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県県土整備部(道路整備)、三重県県土整備部(都市政策)、四日市市

2. これまでの経緯について

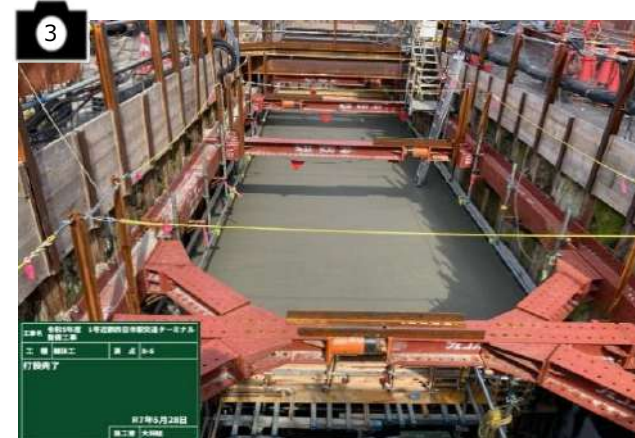
(2)バスターミナル工事状況報告

◆ 令和7年7月現在、バスターミナル整備に伴う地下駐車場の出口移設工事を推進中。

<現在の工事状況>



<地下駐車場の工事状況写真（令和7年7月撮影）>

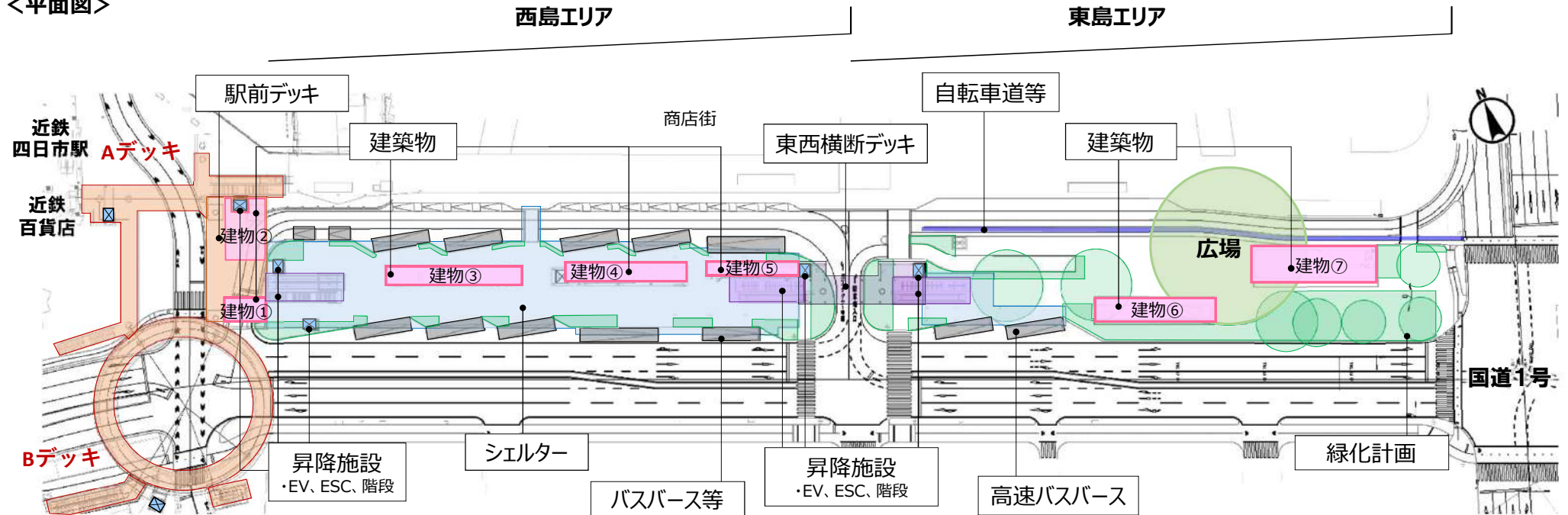


2. これまでの経緯について

(3) バスタ施設計画

- ◆ 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会ならびに E C I（設計段階から施工者が参画し、技術協力を行う方式）の技術検討をふまえた直近のバスタ機能の配置計画は下図のとおり。

<平面図>



<西島横断面図>



3. デザインワーキンググループの報告 (第42回・第44回・第45回)

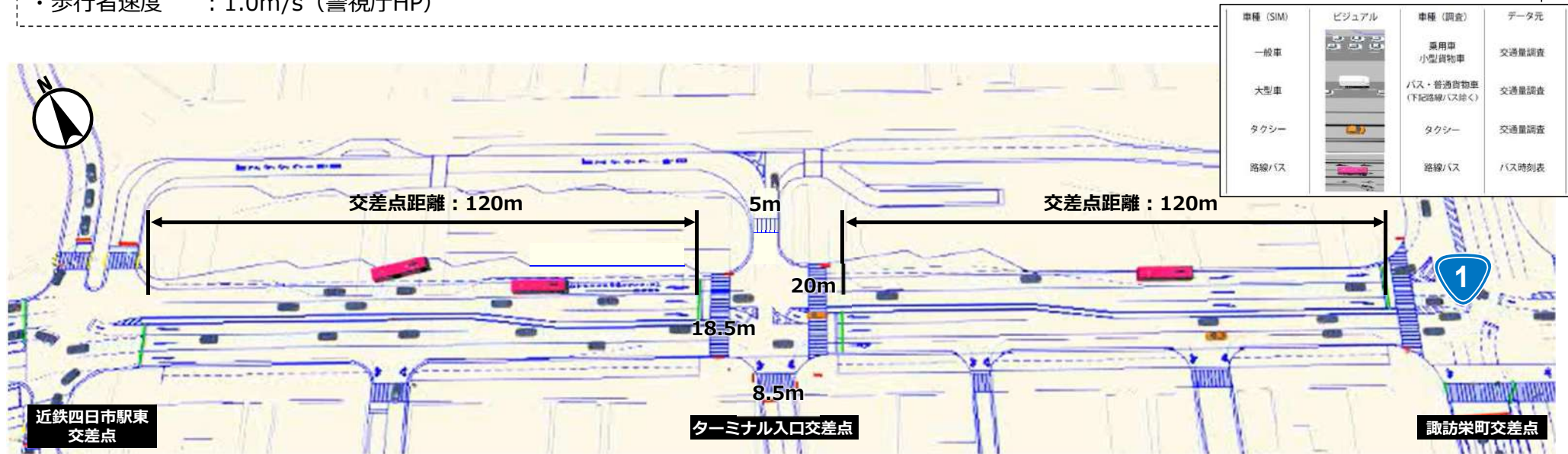
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(1)東西横断デッキ必要性

- ◆ コスト縮減の観点から、東西横断デッキ設置の見直し（平面横断の可能性）について検討。
- ◆ 過年度実施された交通シミュレーション結果をベースに、ターミナル入口交差点の信号現示について歩車分離を適用した際の交通影響を検証。

【シミュレーション条件】

- ・ 検証時間 : 18:00-19:00
- ・ 交通量 : 中央通り約21,000台/日、国道1号約27,300台/日
- ・ 信号現示 : 全方向歩車分離
- ・ サイクル長 : 140秒（中央通りの各交差点のサイクル長と同等）
- ・ 歩行者青時間 : 横断距離をもとに設定
- ・ 歩行者速度 : 1.0m/s（警視庁HP）



＜東西横断デッキ整備＞

	1Φ	2Φ	3Φ
当初			
	G:83、Y:3、R:0 (g:41、y:7)	G:15、Y:3、R:3	G:27、Y:3、R:3 (g:22、y5)

※大文字英語：自動車信号、小文字英語：歩行者信号

＜平面交差・歩車分離＞

	1Φ	2Φ	3Φ	4Φ
全方向歩車分離				
	G:57、Y:3、R:0	G:15、Y:3、R:3	G:20、Y:3、R:3	g:20、y:10、r:3

東側歩道延長が20mであることから、歩行者速度1.0m/sとして青時間を20秒に設定。点滅時間は青時間の半分に設定

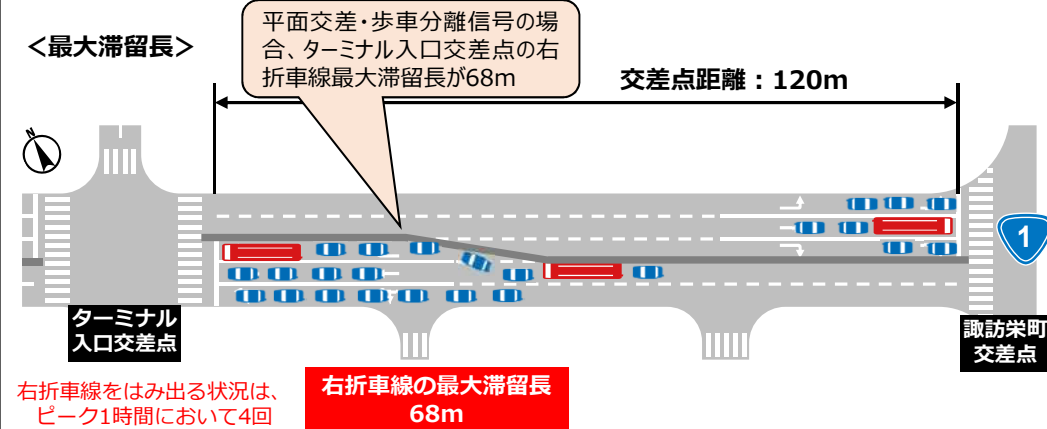
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(1)東西横断デッキ必要性

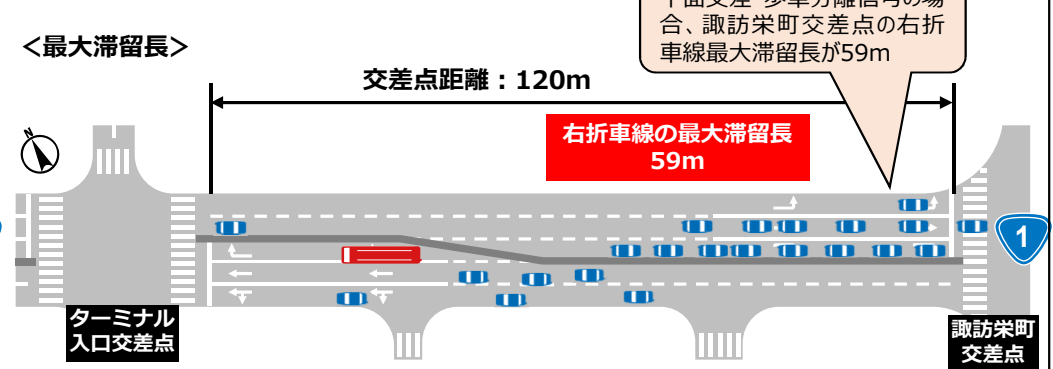
- ◆ 交通シミュレーションによる検討の結果、右折滞留長の確保が困難なため、平面横断では中央通りの交通の円滑性・安全性が低下する恐れがあることが明らかとなったため、関係者との調整を踏まえ、従前のとおり**東西横断デッキは整備することとした**。
- ◆ 当初計画において、東西横断デッキは整備する計画であったことから、東西横断デッキ整備によるコスト増は発生していない。

■平面交差・歩車分離信号によるシミュレーション結果

①ターミナル入口交差点(東側流入部)の右折車線の滞留状況



②諏訪栄町交差点(西側流入部)の右折車線の滞留状況



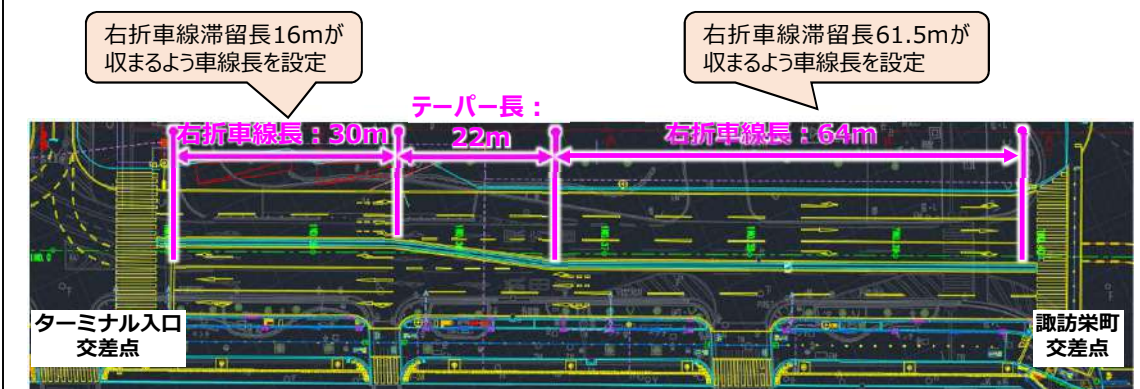
- ・ターミナル入口交差点の右折車線滞留長が68mとなり、右折車線をはみ出すことで、**右折車両による直進阻害が発生**。
- ・両交差点の右折車線の最大滞留長に対応する場合、149m（滞留長68m+59m+テーパー長22m）必要となり、交差点距離120m内での処理が困難。
- ・平面交差かつ歩車分離信号とした場合、**中央通りの交通の円滑性・安全性の低下が懸念されることから、従前のとおり東西横断デッキが必要であると整理**。

■東西横断デッキ整備によるシミュレーション結果

東西横断デッキを整備することで、ターミナル入口交差点の右折滞留長を16mに抑制

右折車線の滞留長	交差点 需要率結果	交通ミクロSIM結果 (赤→青に変わる際)	
		東西デッキ案	歩車分離案
ターミナル入口交差点 (東側流入部)	70.6m	16m	68m
諏訪栄町交差点 (西側流入部)	61.5m		

■シミュレーション結果を踏まえた右折車線長・テーパー長の設定

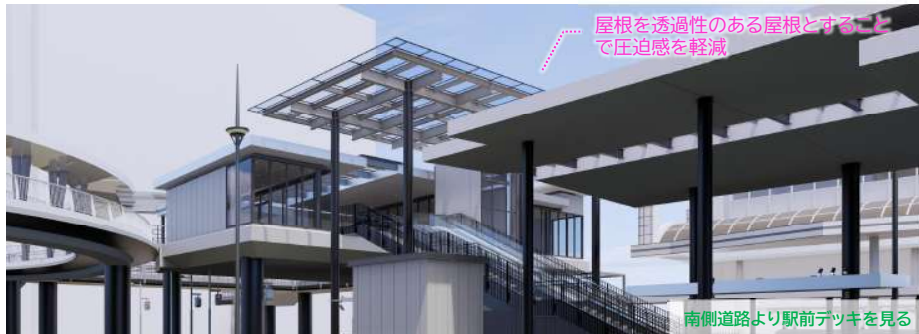


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

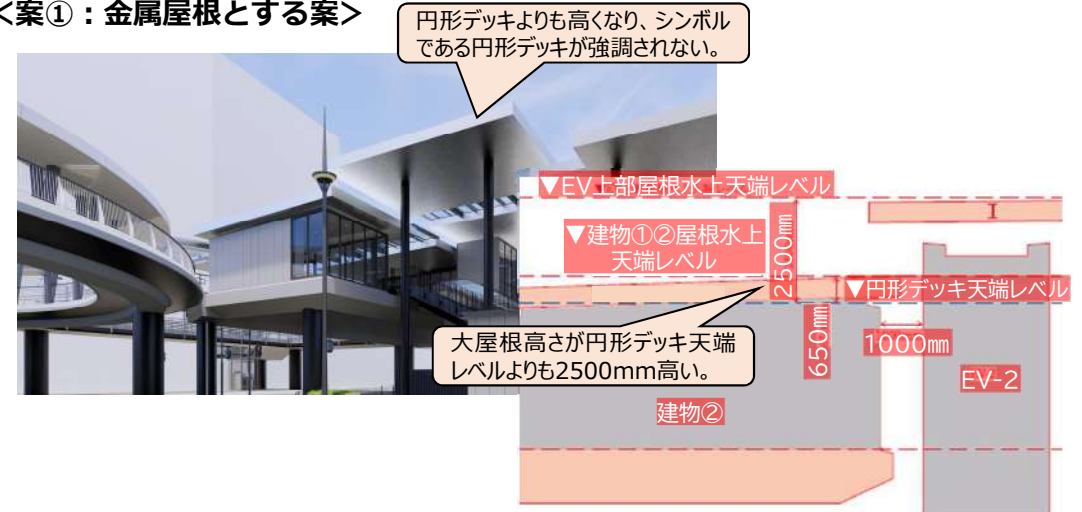
(2)大屋根シェルター形状

- ◆ 当初ガラス屋根で計画していた大屋根シェルターに関して、コスト削減の観点から金属屋根への変更を検討。
- ◆ 金属屋根に変更すると、中央通りのシンボルとなる円形デッキが強調されず、また、円形デッキよりも高さを抑えると、駅前デッキからの眺望が阻害されることから、当初計画通りガラス屋根を採用したが、コスト面においては当初計画から変更はない。
- ◆ 実施設計において、可能な範囲でガラス屋根の高さの抑制を検討し、円形デッキの強調、コスト削減を図る予定。

<当初案：圧迫感軽減のためガラス屋根とする案> 採用



<案①：金属屋根とする案>



<案②：金属屋根高さを最小限とした案>

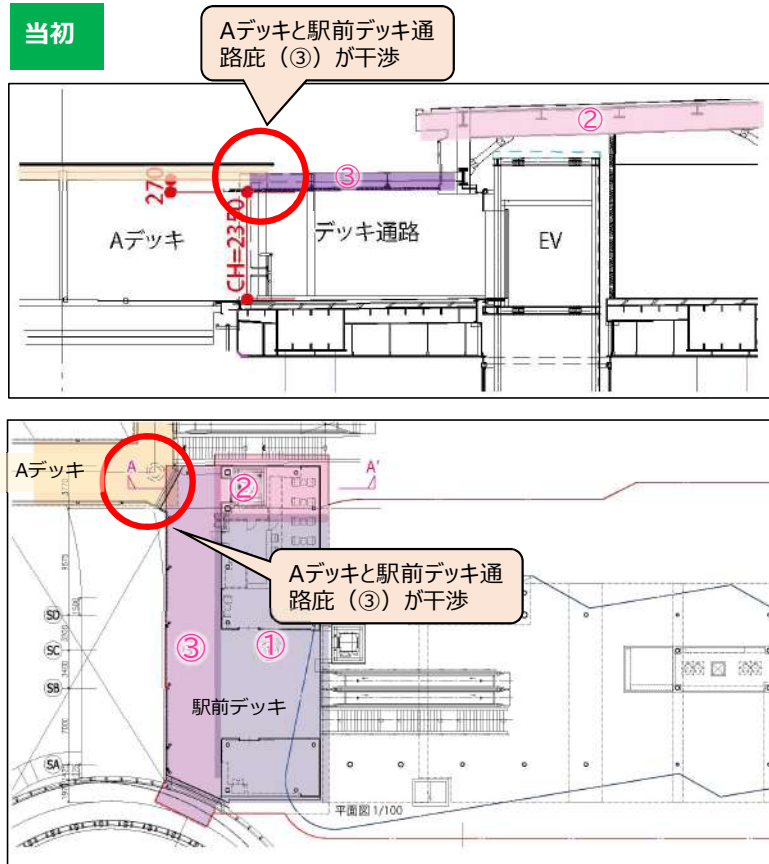


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

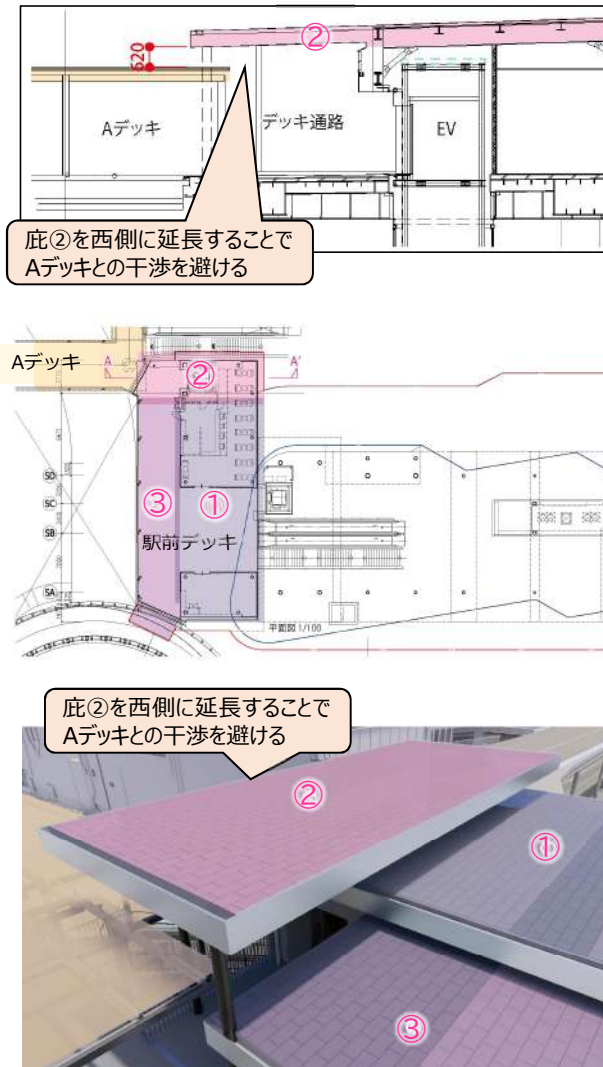
(3) 駅前デッキシェルター高さ

- ◆ Aデッキと駅前デッキ通路屋根が干渉することが判明したため、当該部分の取り合いについて比較検討。
- ◆ B案では、Aデッキと干渉を避けるために駅前デッキ通路庇(③)の鉄骨フレームが露出し、他シェルターと意匠が異なることから、**駅前デッキ通路庇(③)を南側へセットバックし、EV-1上部の屋根(②)を西側へ延長することで、Aデッキとの干渉を避けるA案を選定。**
- ◆ 屋根面積は両案ともに大きな差がないため、大幅なコスト増加はない。

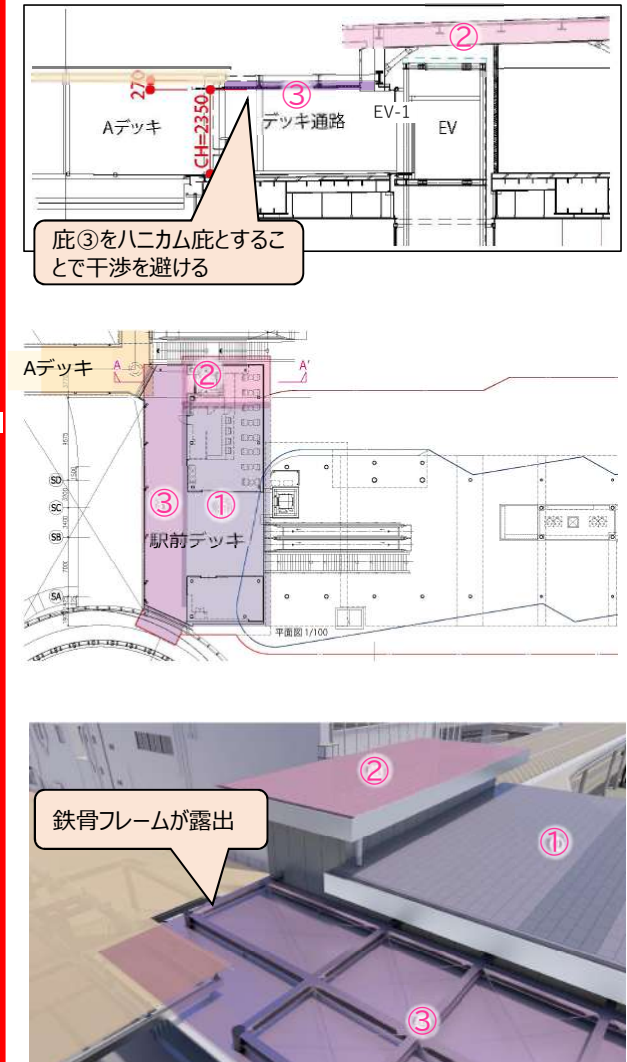
当初



A案：EV-1上部の屋根を西側へ延長する案



B案：デッキ通路屋根をハニカム庇とする案

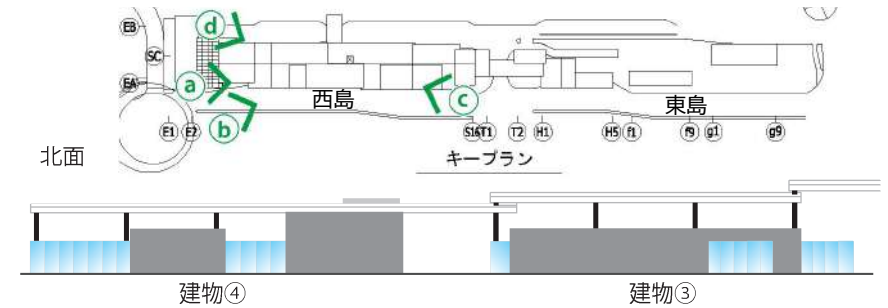
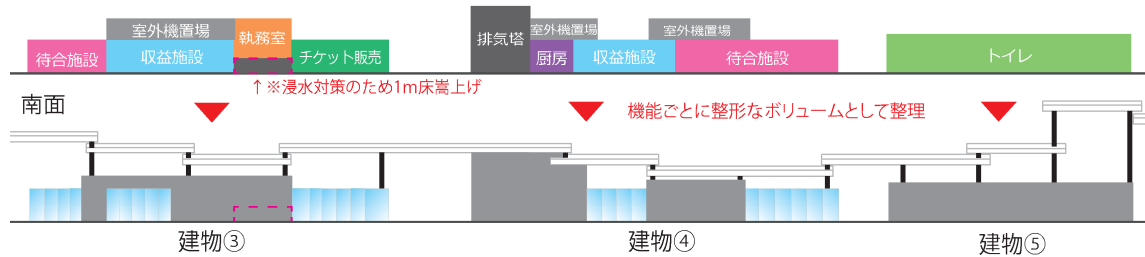


- ◆ 比較案中、定尺が最も長いことから継手回数を削減でき、凹部へのビス打ち込みによって歪みが目立ちづらい構造となっているZAM鋼板によるキーストンプレートを採用。
- ◆ キーストンプレートへの変更により、現行案と比較して10,000円/m²程度のコスト縮減を図る。
- ◆ 実施設計において、ビス打ち込み部の目隠し処理及び異種金属による防錆対策、継手処理等を検討予定。

3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能

- ◆ 待合施設、収益施設等は機能性を考慮し、ガラス張りで整備。
- ◆ 浸水対策として執務室の床を嵩上げすることで機能性を確保し、室外機置場が配置される部分は建物高さを高くすることで美観に配慮。

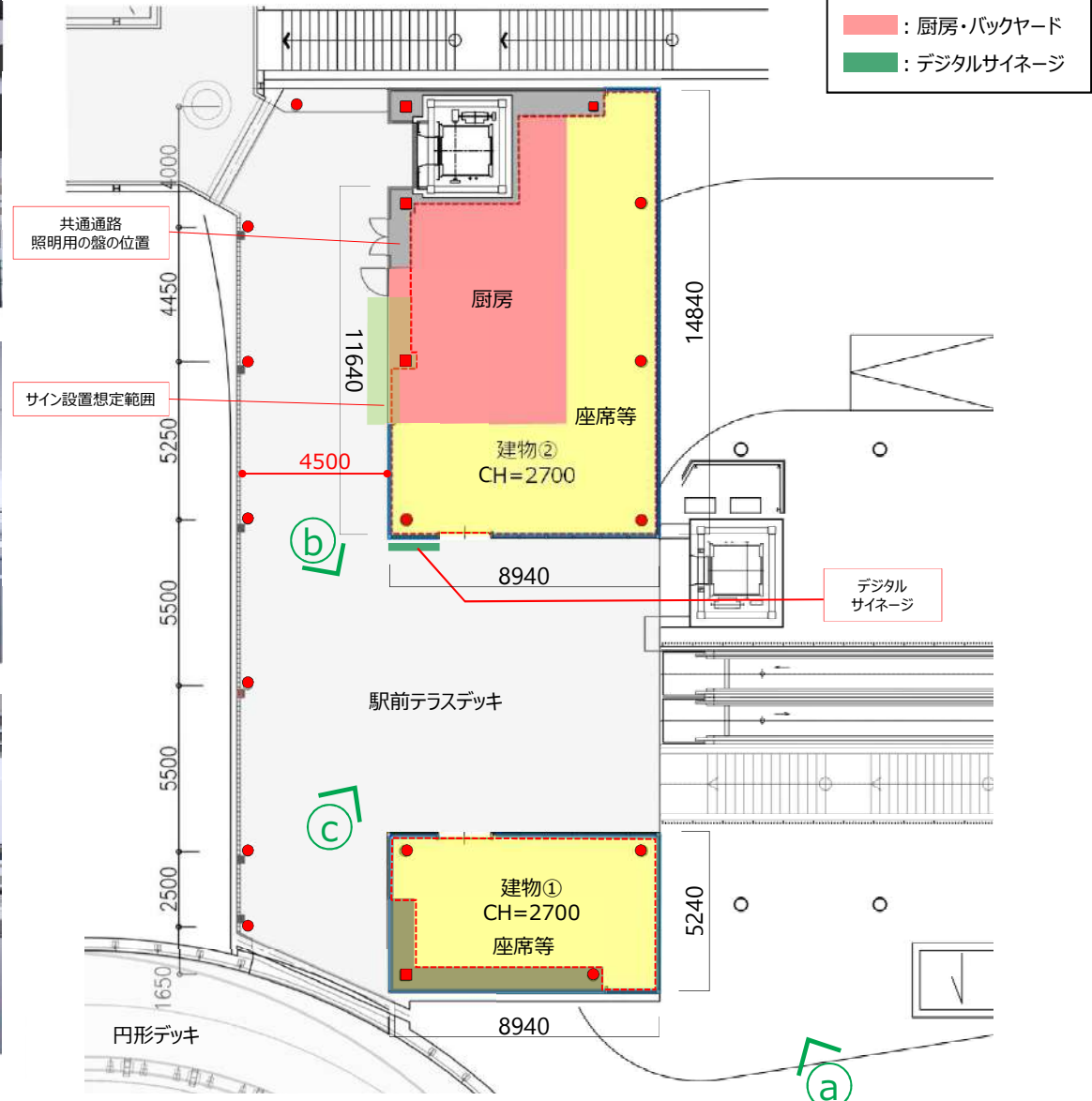
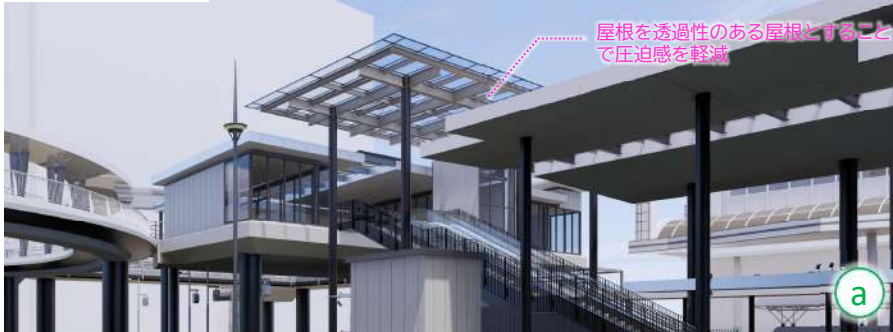


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能(建物①②)

- ◆ 建物①②の東側(JR四日市駅側)にガラス窓を採用し、眺望を確保。
- ◆ 駅前デッキにデジタルサイネージを配置し、運行情報、広告等の他、施設の総合案内等を掲示予定。

<建物①②>

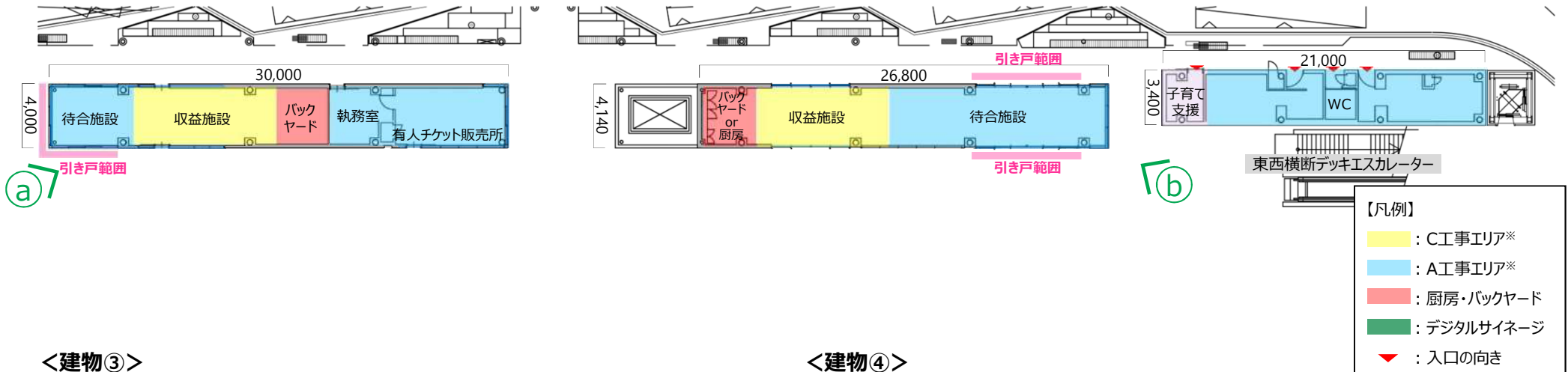


※A工事：国の負担で国が施工する工事 C工事：優先交渉権者・賑わい施設事業者の負担で優先交渉権者・賑わい施設事業者が行う工事

3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能(建物③④⑤)

- ◆ 利用者がエスカレーターから降り、最初に目に入ることになる建物③の西面をガラス張りとし、開放感を演出。
- ◆ 建物④西側の排気塔は透過性のない素材を使用。東側をガラス張りとし、開放感を演出。
- ◆ 建物⑤の南側にエスカレーター（東西横断デッキ）が設置されることから、建物⑤の出入口は北側に配置。



<建物③>



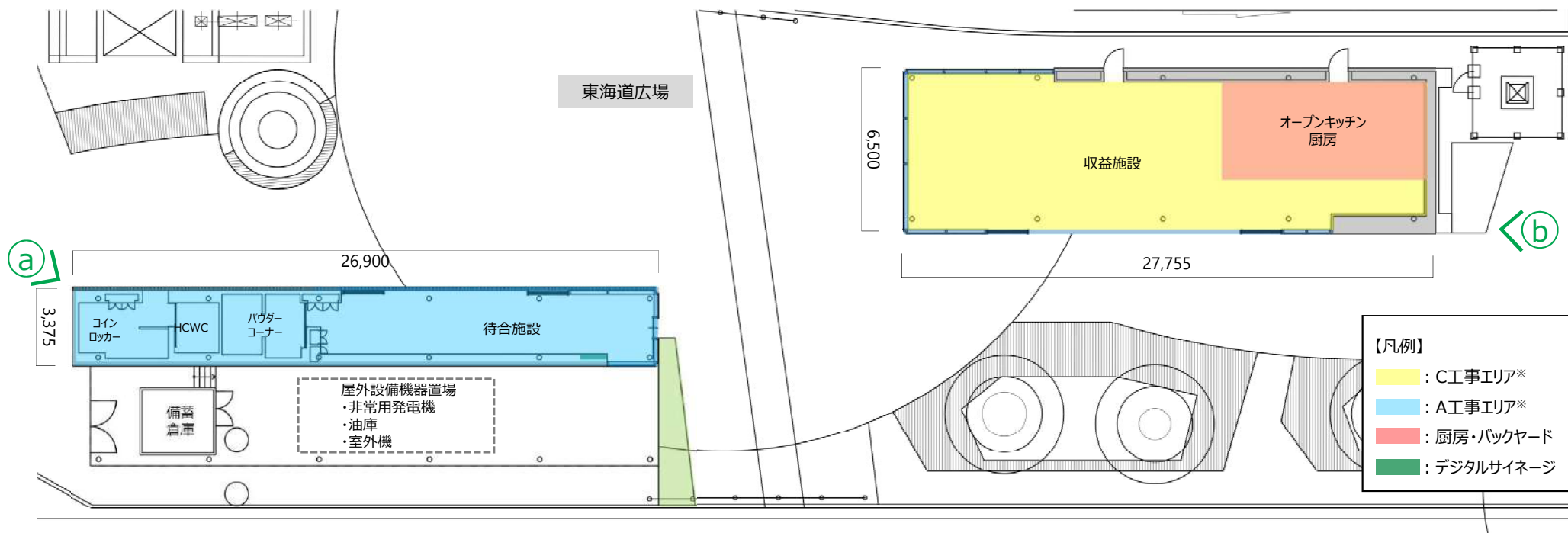
<建物④>



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能(建物⑥⑦)

- ◆ 建物⑥の待合施設を東海道広場に面して配置し、屋外との一体利用を図る。
- ◆ 建物⑥南側に備蓄倉庫、屋外設備機器置場を配置。
- ◆ 建物⑦の屋根下で飲食ができる空間を整備。



<建物⑥>



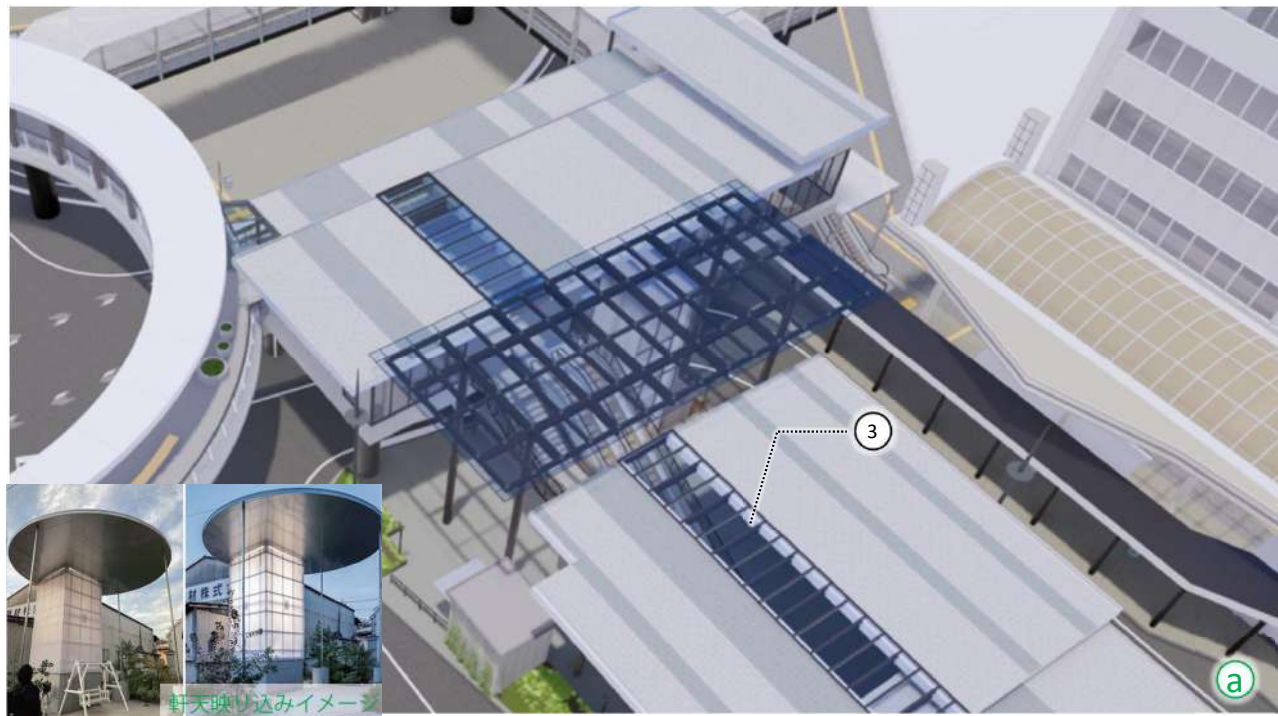
<建物⑦>



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(6)外装カースキーム(シェルター)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略に沿った、素材感のある仕上を採用。
- ◆ 円形デッキのカースキームと調和するよう、施設全体のカースキームを検討。(ダークグレー)



シェルター



①軒天：キーストンプ
レート (ZAM銅板)



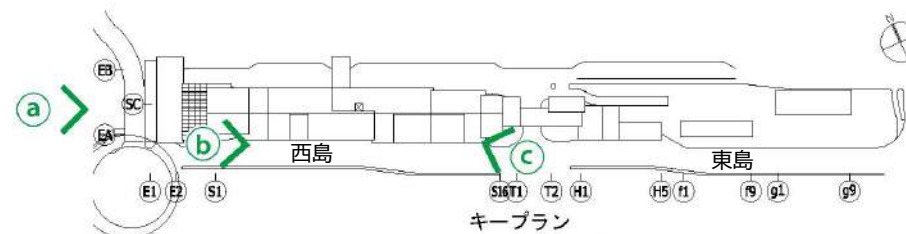
②柱：耐火シートの上塗装、梁、
塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



③AW.ACW：焼付塗装
【ダークグレー 日塗工
N35】



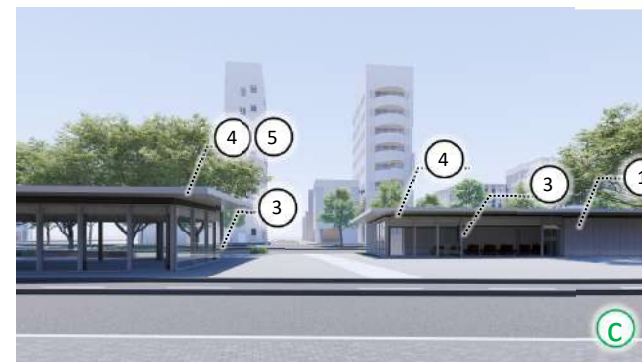
④床：外構計画による



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(6)外装カースキーム(建物③～⑦)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略に沿った、素材感のある仕上を採用。
- ◆ 鉄部やサッシは円形デッキと合わせたダークグレーを採用。



シェルター



①壁：押出成形セメント板 素地



②柱：耐火シートの上塗装、梁、塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



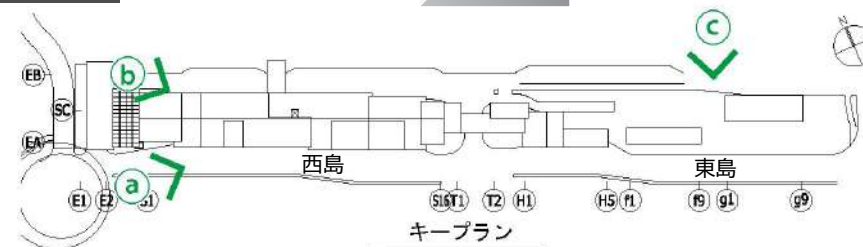
③AW：アルミ焼付塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



④屋根：カラーガルバリウム鋼板
【シルバー/シルバーグレー】



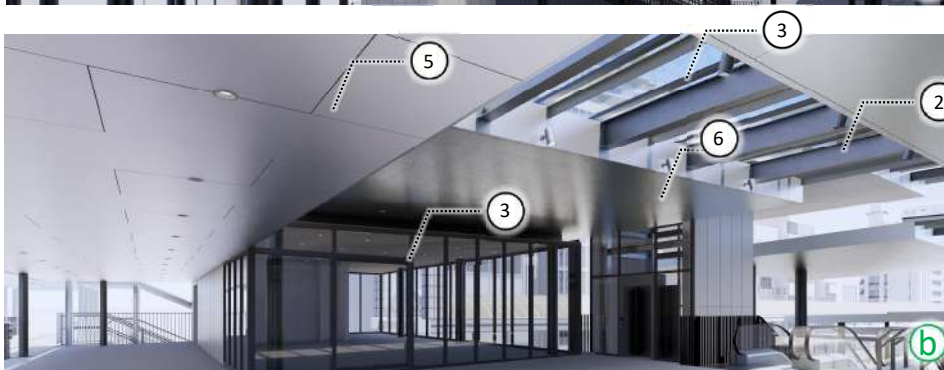
⑤軒天（建物⑥⑦）



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(6)外装カースキーム(駅前デッキ・東西横断デッキ)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略に沿った、素材感のある仕上を採用。
- ◆ 鉄部やサッシは円形デッキと合わせたダークグレーを採用。



シェルター



①屋根：カラーガルバリウム鋼板
【シルバー/シルバーグレー】



②柱：耐火シートの上塗装、梁、塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



③AW.ACW：焼付塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



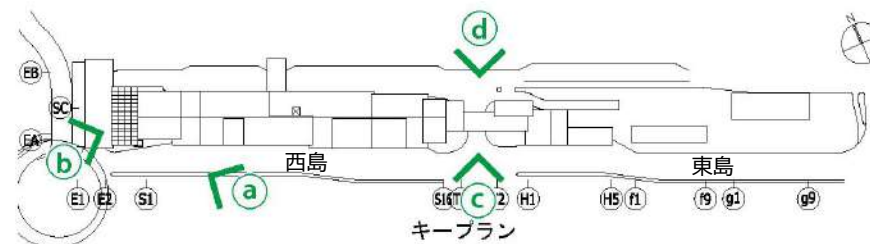
④駅前デッキ下面：
キーストンプレート



⑤軒天（デッキ通路部）：
【B-FUE】



⑥軒天（建物①②側通路・東西デッキ）

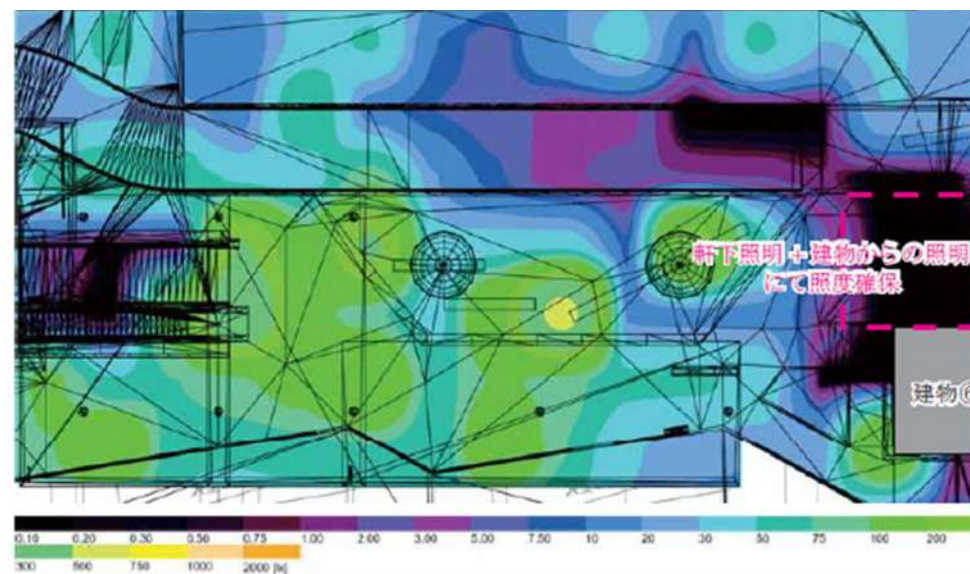
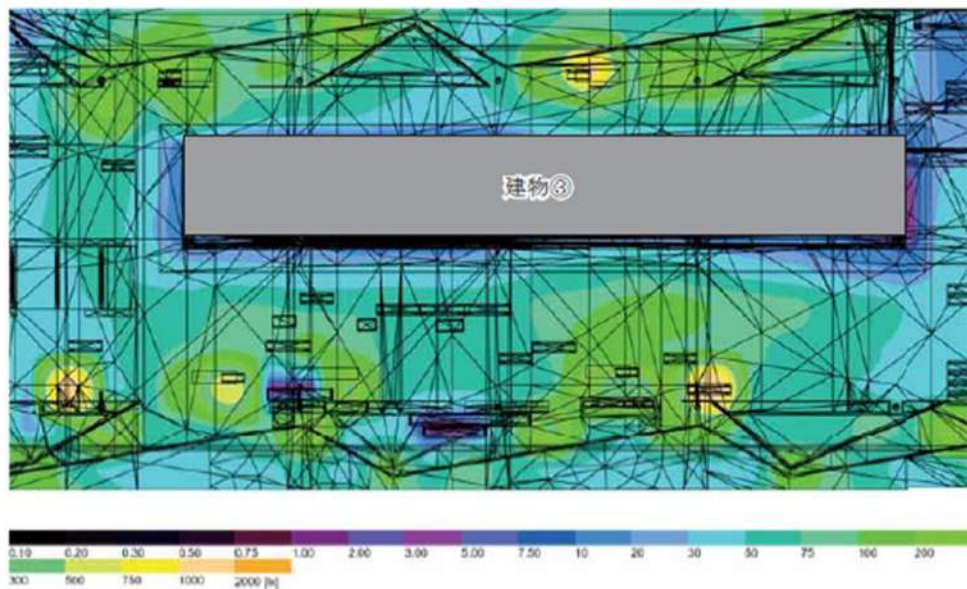


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(7)照明計画(全体計画)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略を参照しながら、一般部：平均10lx以上（均斉度0.2）※1、乗降口周辺：100lx程度※2、非常時：平均2lx※3(BCP対応72時間) 確保する計画として照明を配置。
- ◆ 照明器具台数等については、維持管理性を含めたライフサイクルコストの観点からコスト縮減に関して実施設計で詳細に検討予定。

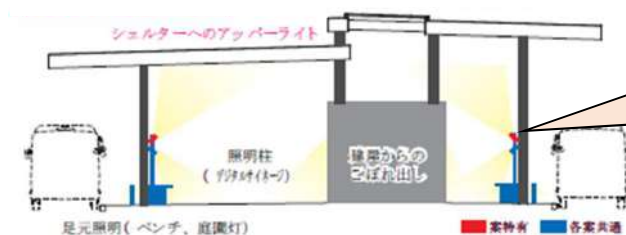
※1：四日市市景観形成戦略 ※2：JIS Z 9100 照度基準 ※3：JIL 5501-2009 非常用照明器具技術基準



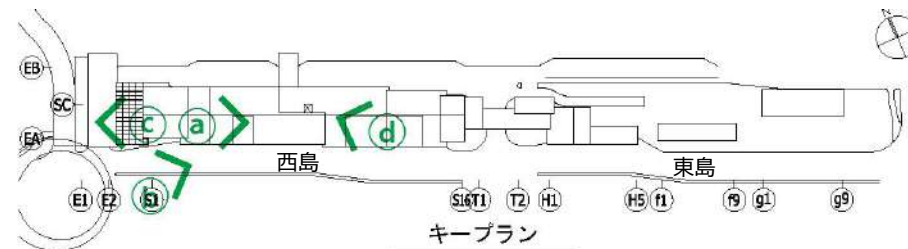
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(7)照明計画(西島シェルター)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略に沿ってグランドレベルの照度を確保した上で、施設の明るさ感を軒の間接照明で補助。



明るさのムラを抑え、シェルター全体を柔らかく均質に照らす。
また、地上レベルに照明を集約し、シェルターに器具や配線を不要とし、照明設備のメンテナンスが容易。



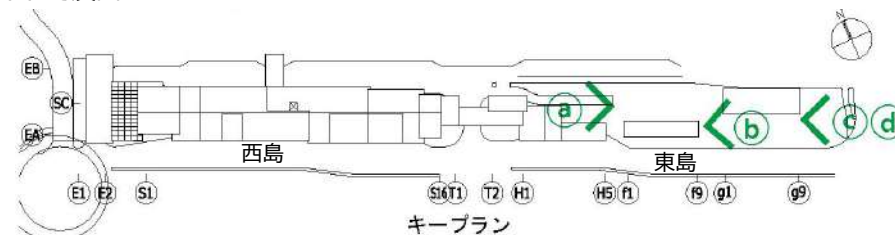
西島



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(7)照明計画(東島シェルター)

- ◆ 全体として控えめな照明計画。東島のポイントとなるクスノキを強調させるようにアップライトで演出。



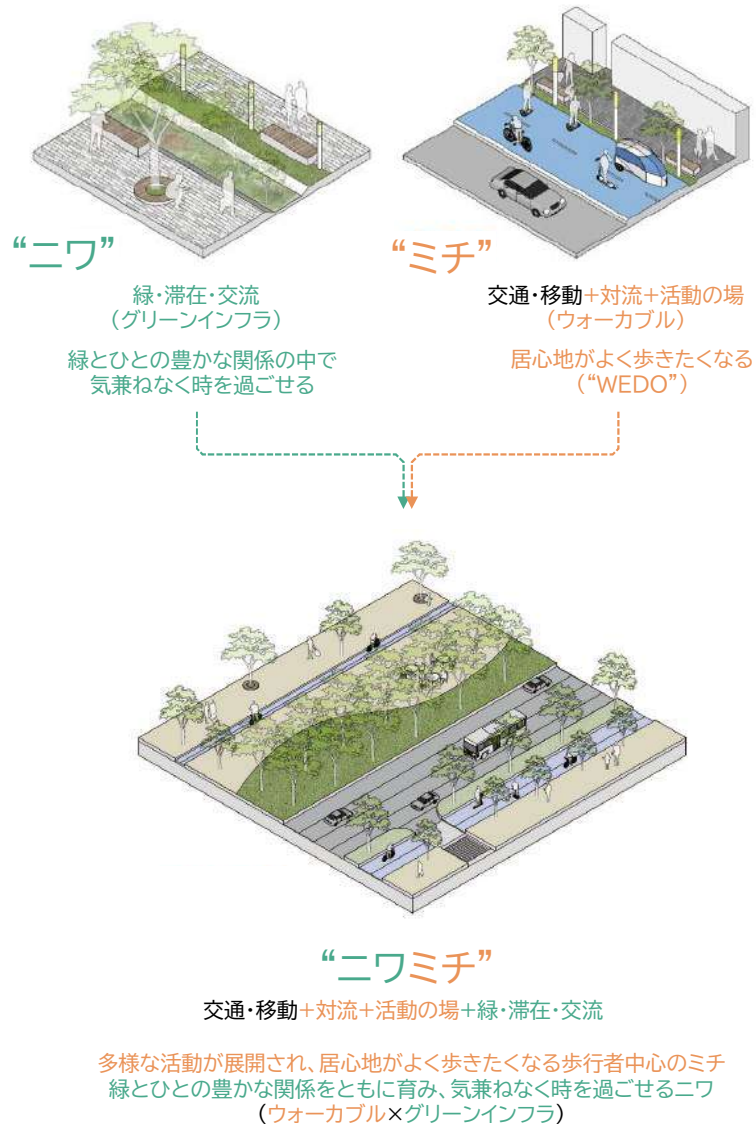
東島



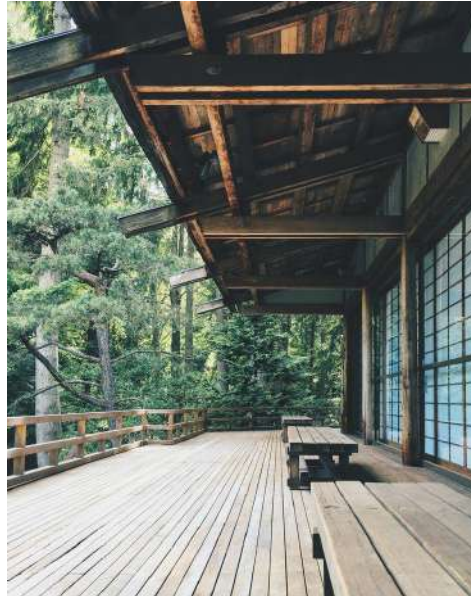
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(8)外構計画(全体計画)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略において、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、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”をバス田四日市を含む中央通りのコンセプトとして設定。
- ◆ 四日市に関連する様々な縞模様（日永うちわの繊細な格子など）から、舗装、植栽、ベンチ等の大小様々なストライプに多様な意味を持たせ、バス田四日市のランドスケープを展開。



<縁側の板の間感をつくり出す>



<心地よさをつくり出すすだれ>



<日永うちわの繊細な格子>



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(8)外構計画(舗装)

- ◆ 舗装はニワミチの縁側の床デザイン(板の間)を実現しつつ、コスト縮減に考慮した半たわみ性舗装のショット+カッター目地を採用。
- ◆ バス待ち列のガイド、歩行者動線エリア、広場・滞留エリアの3つの目地パターンを使い分けることで歩行者の流れの誘導、エリア分節等を図る。

目地の効果

- ・ 動線誘導 : 歩行者や列の流れを自然と導く
- ・ エリア分節 : 広場・通路・待機ゾーンを視覚的におおらかに区切る
- ・ 意匠性の向上 : 耐久性や経済性の高い舗装材にデザインの要素を付加し、まちの広場としての雰囲気形成

【3つの目地パターン】

①バスの待ち列ガイド(750mmピッチ)

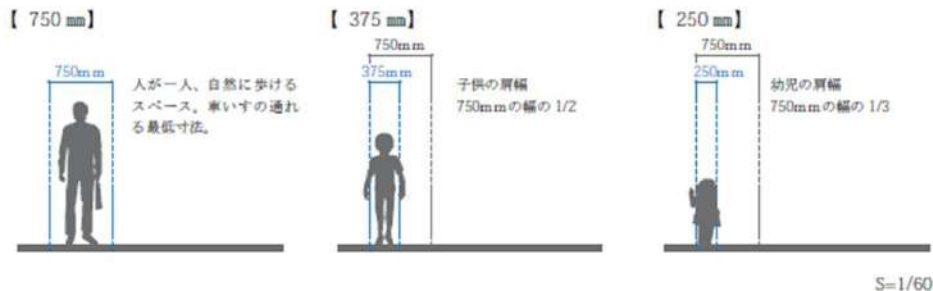
待ち列形成のガイドラインとして、750mmで等間隔に目地を計画。

②歩行者動線エリア(375mmピッチ)

往來に用いられるエリアは、バス待ち列エリアと区別するため、半分の目地ピッチとし、緩やかに場所の違いを示す。

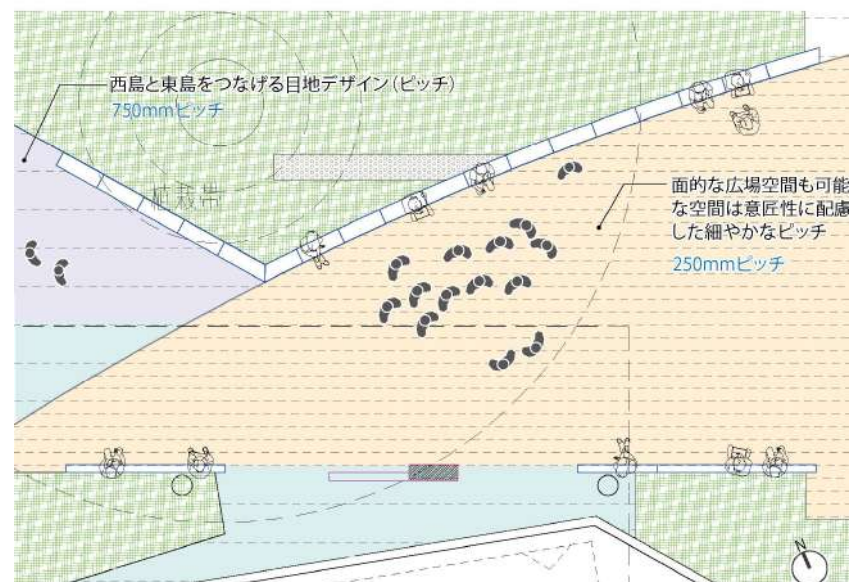
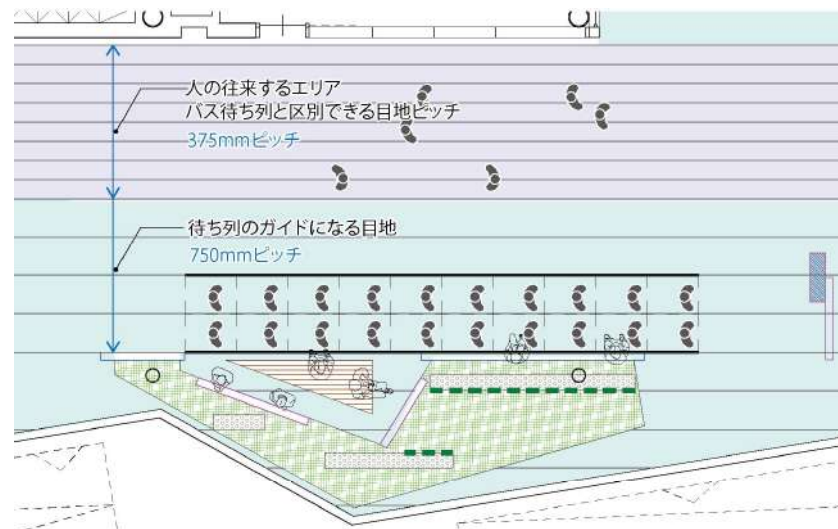
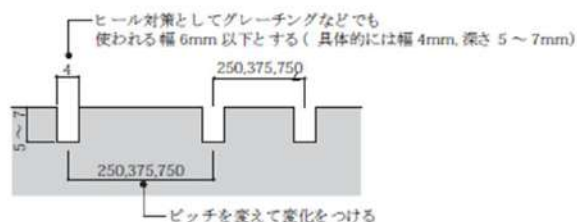
③広場・滞留エリア(250mmピッチ)

人が滞在する「ひろば」的空間は、250mmの目地ピッチで細やかな質感を展開。イベント時のガイドとしても活用可能。



<半たわみ性舗装のショット+カッター目地>

■カッター目地イメージ



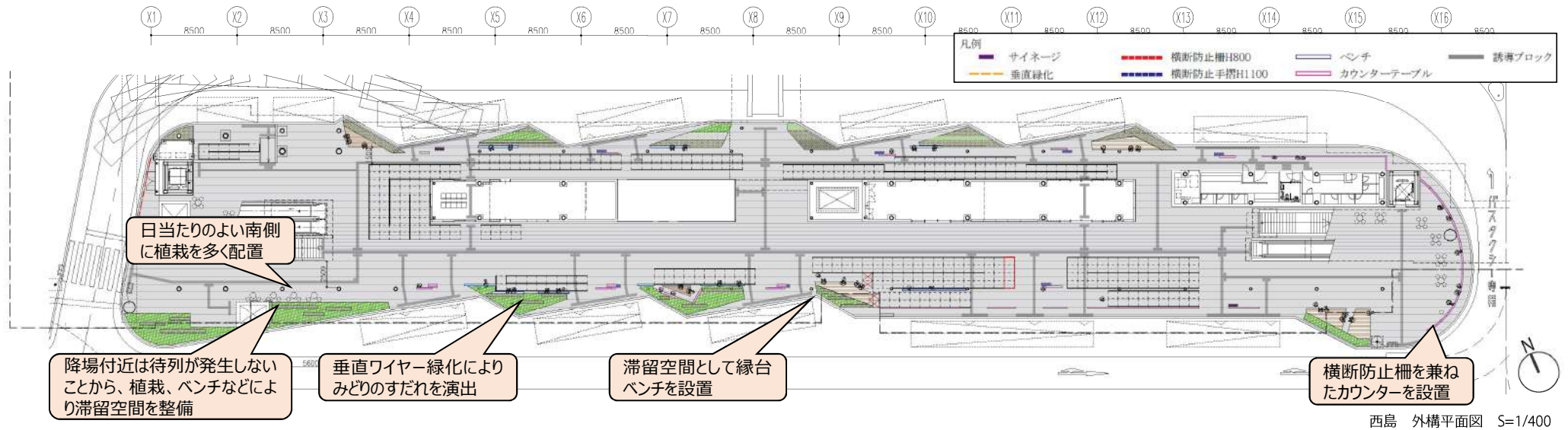
凡例(ラインピッチ)		
250mm	375mm	750mm

3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(8)外構計画(西島)

- ◆ 西島では、日当たりのよい南側に植栽を多く配置。
- ◆ 垂直ワイヤー緑化によるみどりのすだれの演出、横断防止柵を兼ねたベンチなどによりコンセプトであるストライプを表現。
- ◆ 具体的な設計にあたっては、植栽の施工及び管理を行う四日市市と調整を図るとともに、ベンチや横断防止柵のコスト縮減を検討。

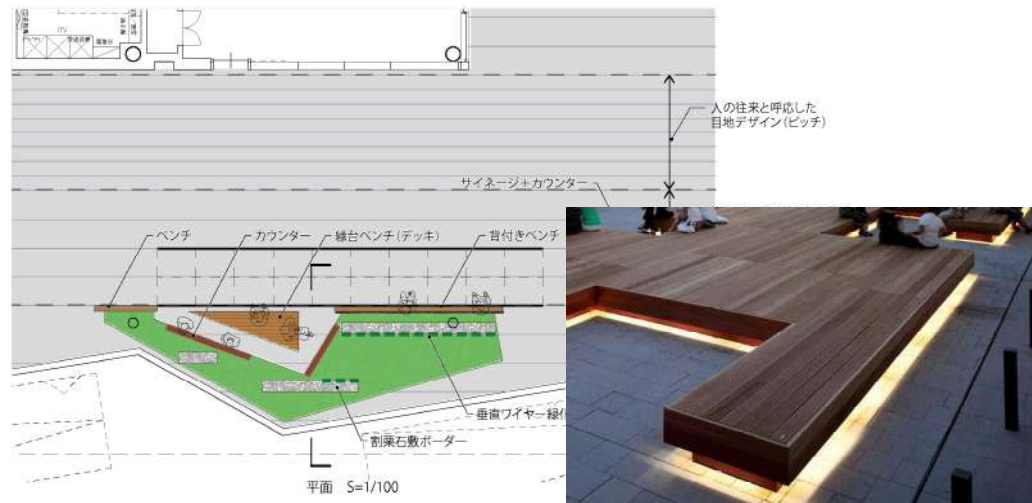
<ランドスケープマスタープラン(西島)>



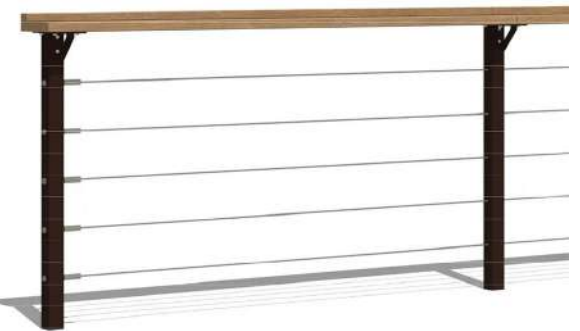
<垂直ワイヤー緑化>



<縁台ベンチ>



<横断防止柵を兼ねたカウンター>

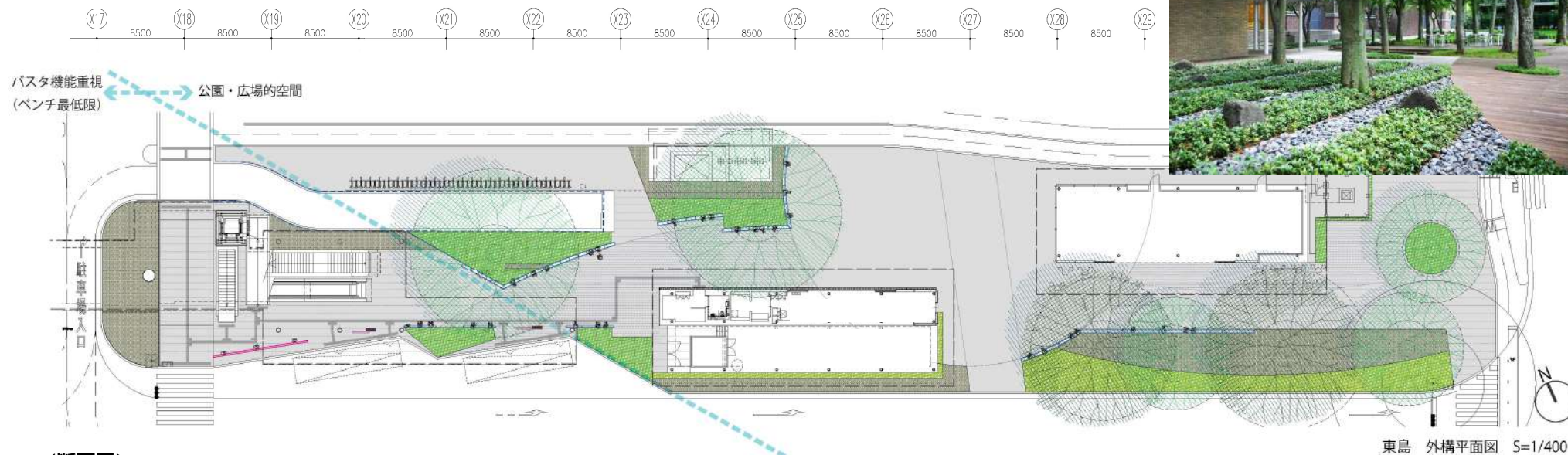


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

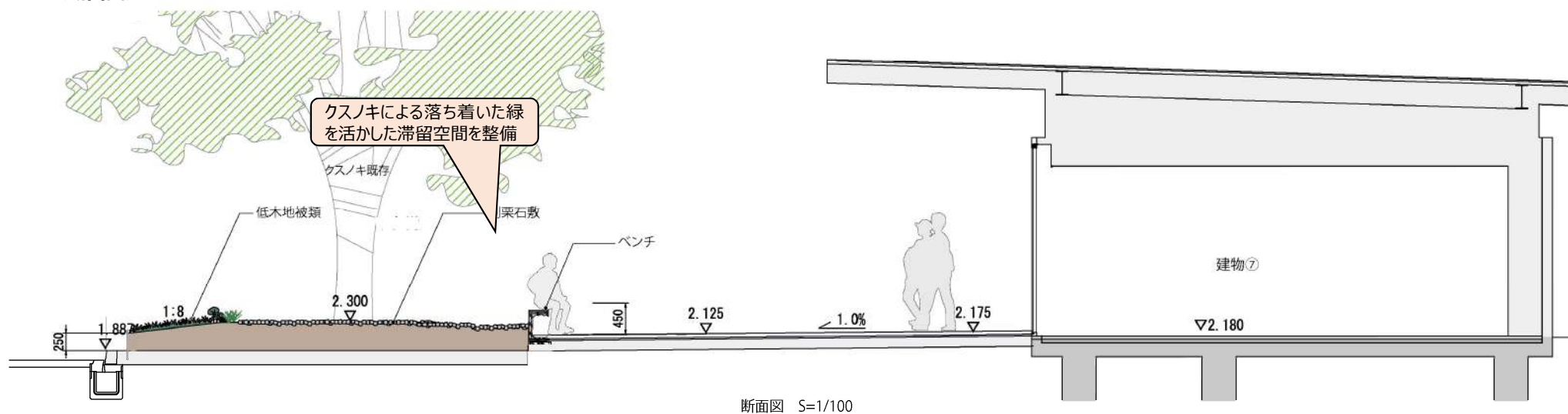
(8)外構計画(東島)

- ◆ 東島では、クスノキを活かした落ち着いた緑と滞留空間を整備。
- ◆ 東海道広場は、平常時の滞留空間としての機能に加え、お祭りやイベントでの利用も想定。

<ランドスケープマスタープラン(東島)>



<断面図>



4. 前回までのバスタ検討部会での ご意見と対応状況

4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

(1) 主なご意見と対応状況一覧

◆ 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応方針を検討。

No.	回	分類	ご意見	対応状況	ページ
1	第9回	構造	円滑なバス乗降のため出来るだけバスを正着させたい。バスのオーバーハングを考慮し、シェルター柱や柵などの設備について、数十cm～1m程セットバックしていただきたい。	バス事業者との調整を踏まえ、セットバックが必要な箇所について対応	P30,31
2	第9回	構造	タクシー乗降場のシェルターについて、乗降時の雨よけ効果のために、高さを低くできないか、また、車両側にいくらか張り出すなどできないか、検討いただきたい。	タクシー乗場用の低い屋根を設置。また、車両側に張り出しで設計中。	p32
3	第10回	待合空間	バス待列の1人あたりの横幅を 0.75mに設定し、待合スペースの充足状況を検証されているが、荷物の多いお客様もいるため、横幅の拡張の可能性について、検証してほしい。	既存のバス停での待ち列状況から、荷物は横ではなく前後に持つお客様が多いことから、横幅0.75m、縦幅1.0m混雑時に対応できるような待列配置を検討。待列配置の詳細については、バス事業者、優先交渉権者の計画に基づき検討を進める。	—
4	第10回	待合空間	バスの待合空間については、各バスバースで同時に発生する混雑に対応できるように検討すること。また、高速バスのバスバースについては、利用者の利便性を踏まえて検討すること。		
5	第10回	待合空間	高速バスのバスバースは東島に集約する計画としているが、日中の高速バスについては西島での運用可否についても検討してほしい。	優先交渉権者の意向により、必要に応じて調整する。	—
6	第10回	待合空間	企業バスの自動車運送事業の許可状況によっては、西島のバスバース（特定車両停留施設）への停留が可能となる可能性がある。その点も踏まえ、バス待列の配置について検証した方が良い。	許可状況に応じて、バス待列についてバス事業者、優先交渉権者と調整する。	—
7	第10回	待合空間	乗降場における施設帯の開閉口について、タクシーによりドアの開閉方法が様々であるため、開閉口の幅についても考慮のうえ、検討してほしい。車イス乗降用に長さ 1.5m ほどのスロープを張り出すことがあるため、考慮して頂きたい。	ドア開閉幅を考慮したタクシー停車位置、柱位置を検討。スロープ用のスペースについては、車両横側、後側ともに対応可能。	p32
8	第10回	情報提供	バスターミナル内の混雑状況等について、ポータルサイト等を通じて、ターミナル外からも状況把握ができるとよい。	具体的な情報提供方法等、優先交渉権者の計画に基づき調整を進める。	—
9	第10回	情報提供	情報提供機能については、ターゲットを明確にした的確な情報提供が必要。運営コストが負担にならないよう必要最小限の情報量とすることも重要である。施設の管理・運営を行う民間事業者と調整しながら検討すること。	コスト縮減と的確な情報提供のバランスを考えながら、サイネージ設置位置及び画面サイズを検討。	p33,34
10	第11回	安全対策	バスタ整備により、地下駐車場入口周辺は駐車場利用者だけでなくバス・タクシー等の車両も行き交う形状となるため、案内や注意喚起といった安全対策をお願いしたい。	案内、注意喚起等の安全対策について、優先交渉権者、駐車場管理者と引き続き検討を進める。	—

■ : 優先交渉権者の計画に基づき、必要に応じて調整する事項

■ : 第12回検討部会での審議事項

4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

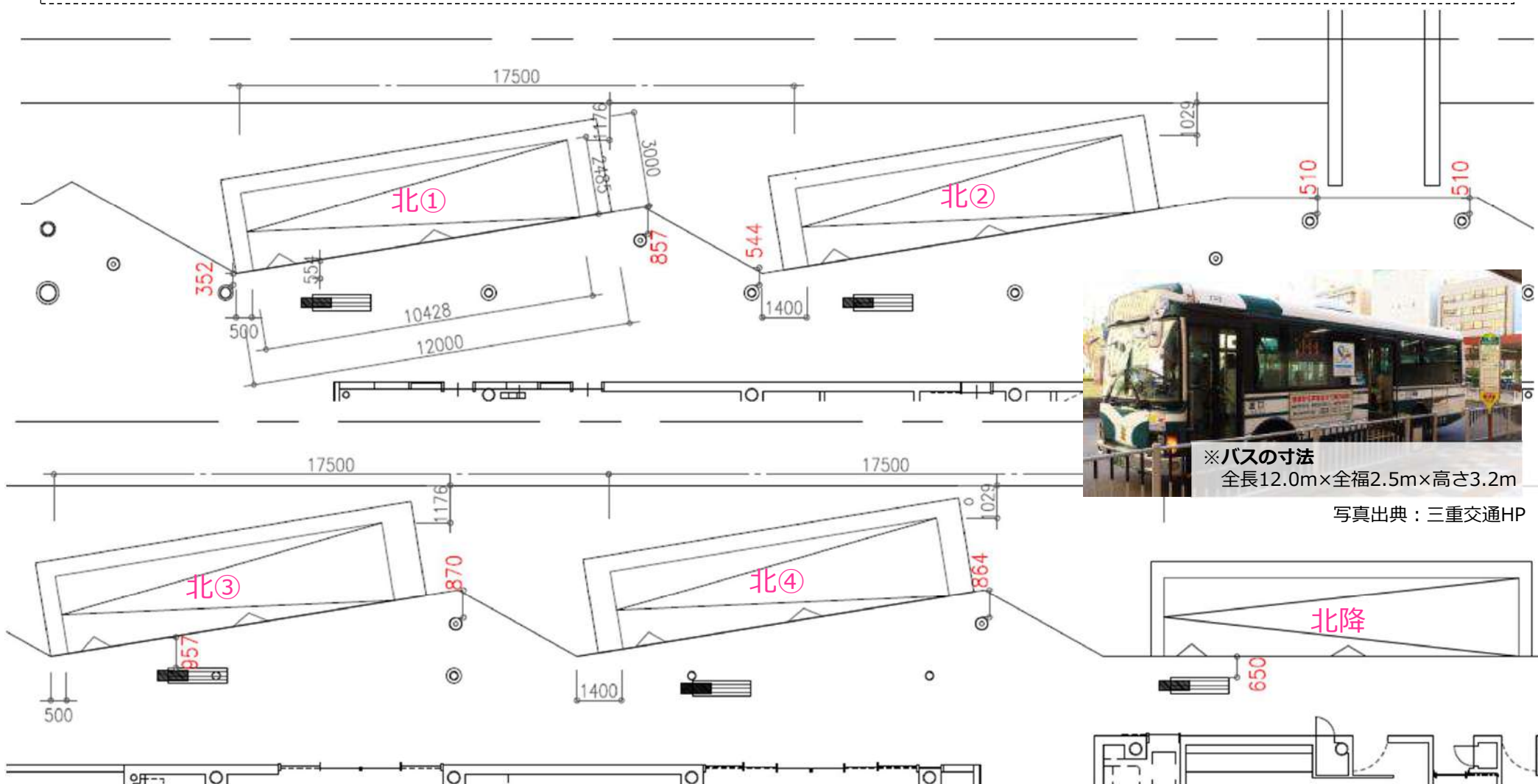
(2)バス正着に必要な離隔(北側)

【ご意見】

- 円滑なバス乗降のため出来るだけバスを正着させたい。バスのオーバーハングを考慮し、シェルター柱や柵などの設備について、数十cm～1m程セットバックしていただきたい。

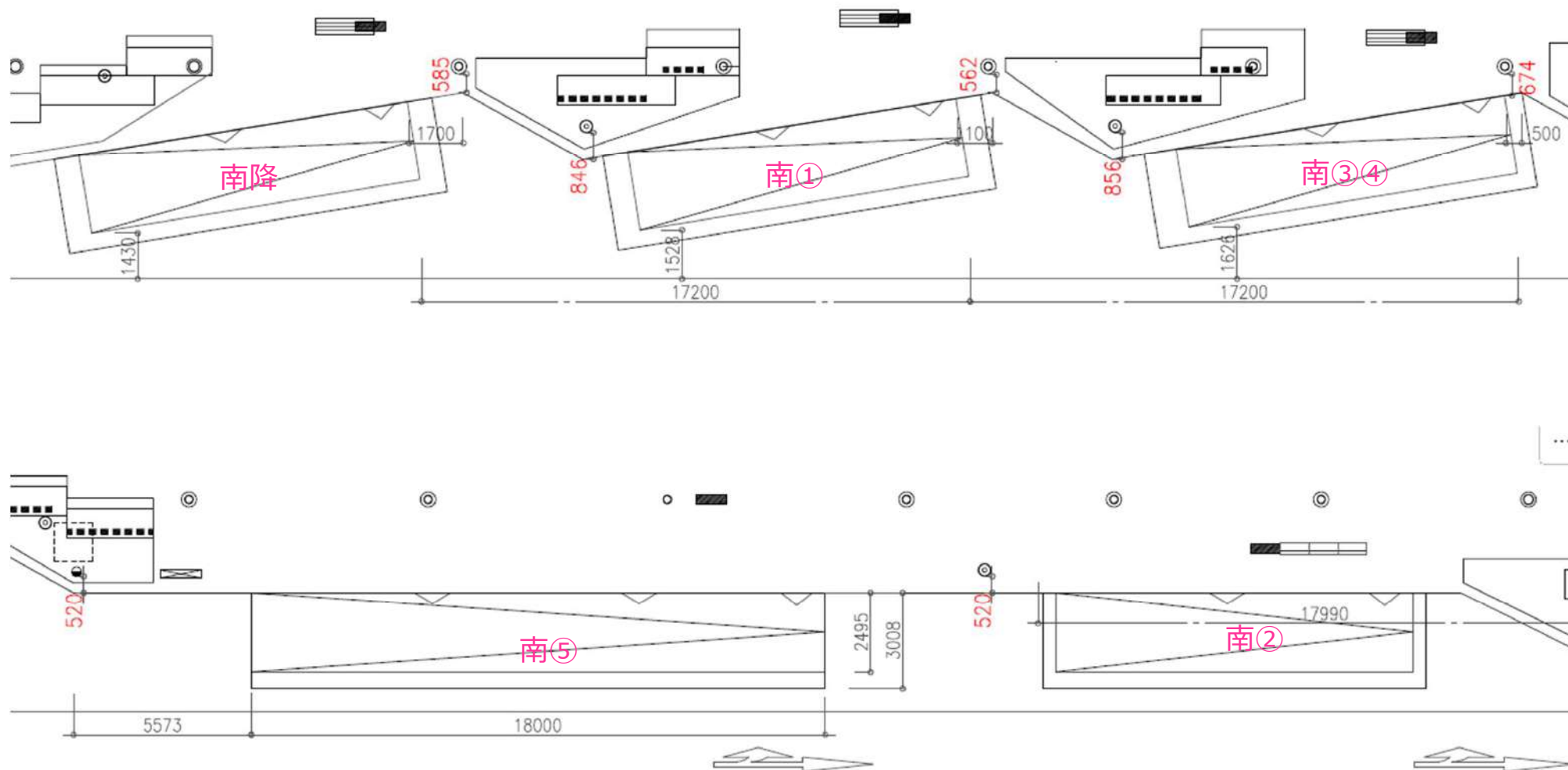
【対応方針】

- バスのオーバーハングを考慮して、柱や柵などの設備をセットバック



4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

(2)バス正着に必要な離隔(南側)



4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

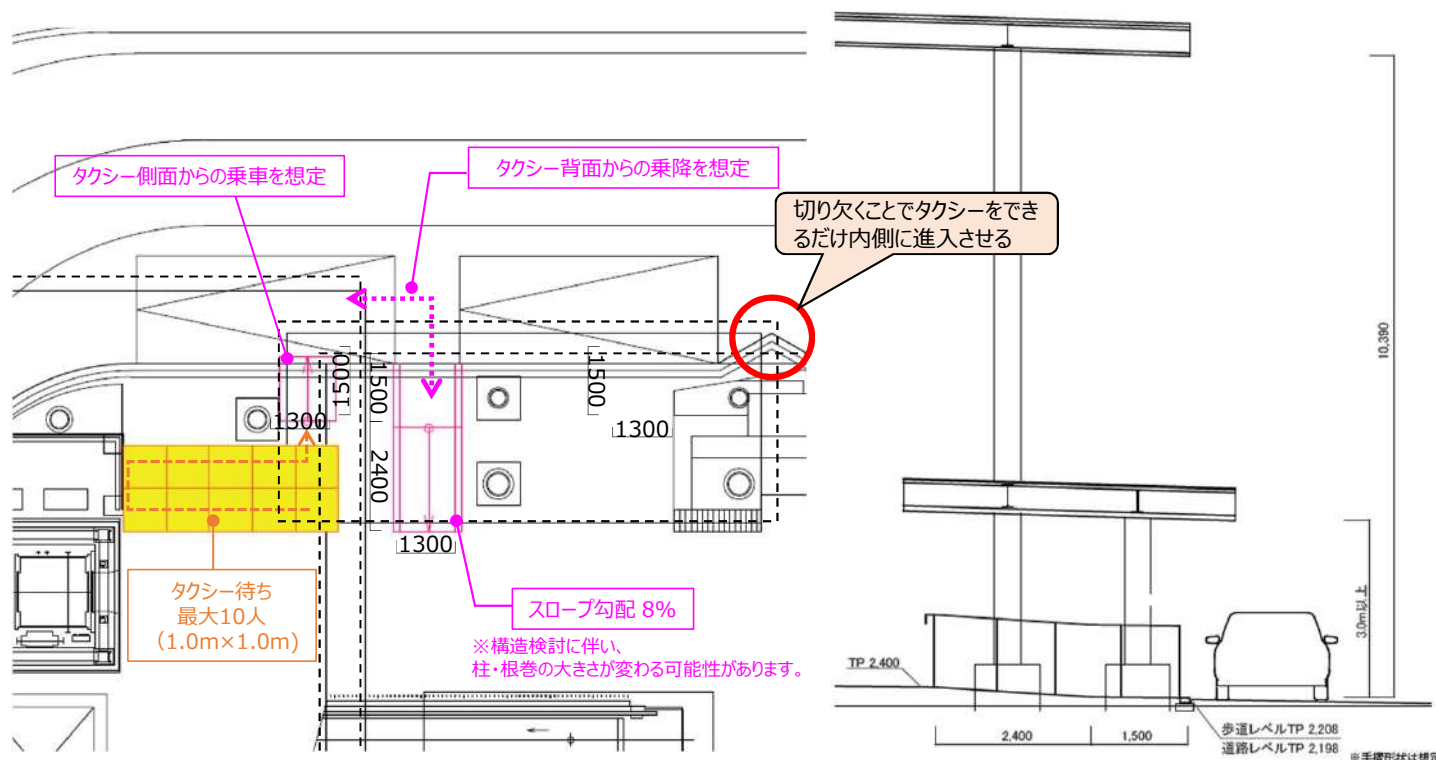
(3) タクシー乗場のシェルター構造・車いす乗降用スロープ

【ご意見】

- ・ タクシー乗降場のシェルターについて、乗降時の雨よけ効果のために、高さを低くできないか、また、車両側にいくらか張り出すなどできないか、検討いただきたい。
- ・ 乗降場における施設帯の開閉口について、タクシーによりドアの開閉方法が様々であるため、開閉口の幅についても考慮のうえ、検討してほしい。車イス乗降用に長さ 1.5m ほどのスロープを張り出すことがあるため、考慮して頂きたい。

【対応方針】

- ・ タクシー乗降用の低い屋根を設置。また、雨除けのため車両側に張り出して設計
- ・ タクシー開閉口の幅や位置、車いす用スロープの寸法を考慮した施設配置を検討



<車いす用スロープ（後部座席）>



<車いす用スロープ（背面）>



4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

(4)デジタルサイネージ配置・サイズ

【ご意見】

- ・ 情報提供機能については、ターゲットを明確にした的確な情報提供が必要。運営コストが負担にならないよう必要最小限の情報量とすることも重要である。施設の管理・運営を行う民間事業者と調整しながら検討すること。

【対応方針】

- ・ 設置場所ごとに、ターゲットに向けて提供する情報を限定し、効率的な情報提供を行えるよう見直し
- ・ 見直しに伴い、デジタルサイネージ台数の削減・画面サイズの縮小
- ・ 台数削減・画面サイズ縮小によりコスト削減を図る

■情報提供内容および台数・画面サイズの見直し

※要求水準書（令和5年12月6日更新版）の記載内容を、見え消しにより更新

情報提供の内容・画面サイズ		A										B							C
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	
運行情報	時刻表	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●	●	●	●△	●△	●△	●△	—△
	路線図	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●	●	●	●△	●△	●△	●△	—△
	乗り場地図	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●△	●	●	●	●△	●△	●△	●△	—△
	遅延情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—●
	出発時刻情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—●
観光情報		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●●	—●
周辺情報		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●●	—●
広告情報		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
災害時の情報	災害情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	交通機関運行情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	避難場所への案内	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	周辺防災施設情報の提供	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	代替輸送の案内	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
施設の総合案内		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●●
画面のサイズ		55インチ程度 32インチ										60インチ程度 廃止			60インチ程度 43インチ			60インチ程度 65インチ	

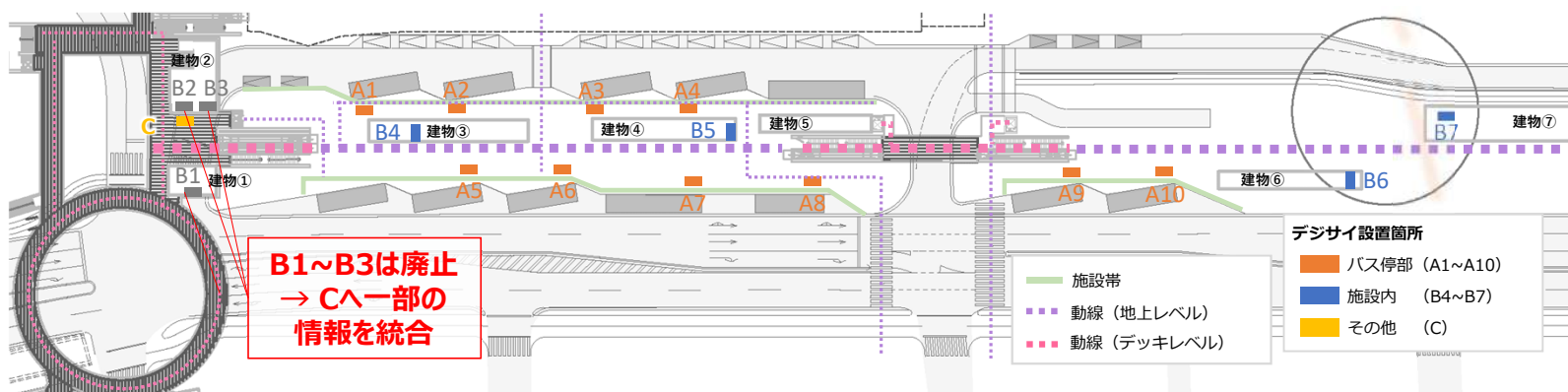
注) ●：要求水準書通り、デジタルサイネージで提供する情報
●：見直しにより、新たに提供することとなった情報
△：見直しにより、筐体上に固定掲示にて提供することとなった情報
●：タッチパネルにより切り替えて提供する情報
■：B4～B6は横型（B7は縦型）

※停電時に情報提供を維持するデジタルサイネージ：B4、B7、C
※災害時の情報は、画面上に表示するQRコードによる誘導での情報提供も考えられる

4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

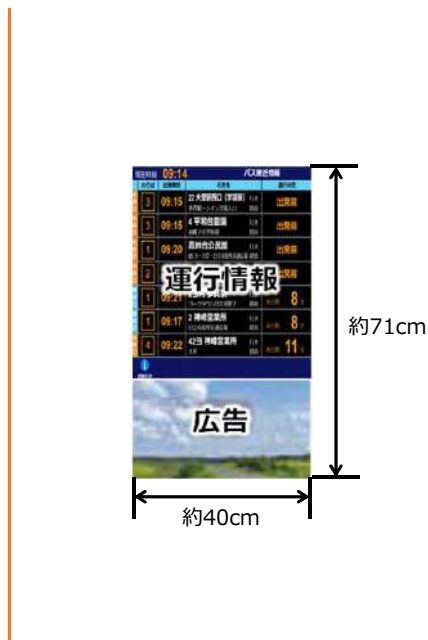
(4) デジタルサイネージ配置・サイズ

■ デジタルサイネージの配置



■ 画面の表示イメージ

<32インチ縦型（A1~A10）>



<43インチ（横型：B4~B6、縦型：B7）>



<65インチ縦型（C※）>



※各デジタルサイネージの画面表示イメージは一例である。
※C（65インチ）は、今後の検討で横型になる可能性がある。

5. 今後の進め方

5. 今後の進め方

(1)「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方

- ◆ 第12回検討部会では、デザインワーキンググループの報告及び前回までの検討部会のご意見と対応状況について提案。
- ◆ 引き続き、コスト縮減を図りつつ、今回の意見及びデザインワーキンググループにおけるデザインコントロールに係る提案、関係者との調整内容等を踏まえ、ターミナル内の個別施設のデザイン、ターミナルの運用方法について検討・設計を進める。
- ◆ 引き続き、バスタ機能を確保したうえで設計・施工においてコスト縮減を図っていく。

<今回>

第12回 検討部会 (R7.7.25)

・デザインワーキンググループの報告
・前回までの検討部会ご意見と
対応方針

デザイン
ワーキンググループ

コスト縮減検討

関係者調整

今後の検討・報告事項

【ターミナル施設検討】

■ 個別施設のデザイン

【ターミナル運用検討】

■ 交通運用方法の検討

■ 施設運用方法の検討

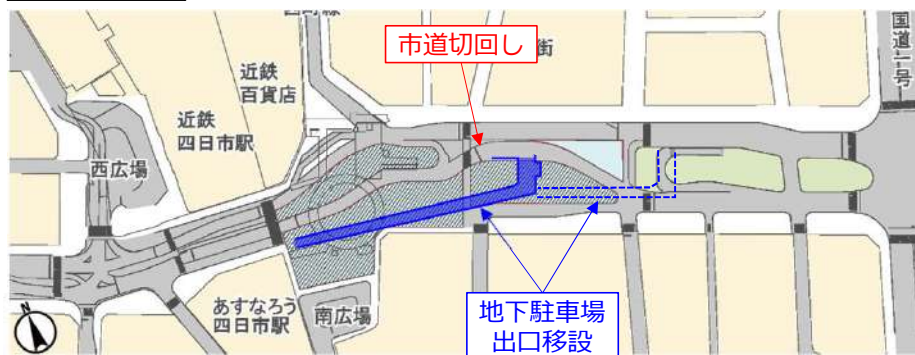
など

5. 今後の進め方

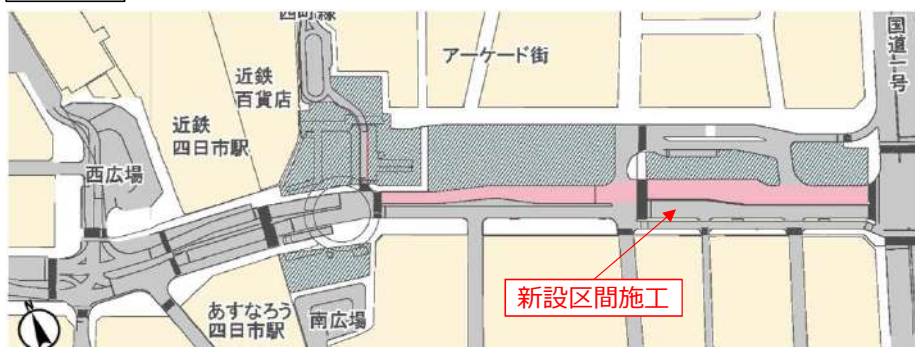
(2)バスターミナル工事の進め方

- ◆ 地下駐車場の出口移設（撤去・新設）工事及び、中央通りの車線切り回し工事を実施。
- ◆ その後、主要なバスターミナル機能を有する西島エリアから工事を推進。

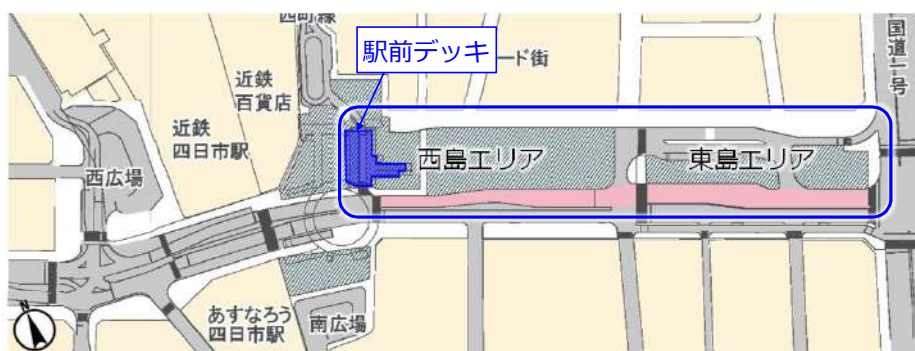
STEP 1 現在 北側へ中央通りを切回し、駐車場出口を移設



STEP 2 中央通りの車線を南側へ切り回し



STEP 3 駅前デッキ、西島エリアから工事を推進（令和7年10月中旬から）



<近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画>



<工事状況写真（令和7年6月撮影）>

