

第 4 回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会事項書

日時：令和2年11月28日（土）14：00～

場所：四日市商工会議所 3階大会議室

1 議題

（1）中央通り再編関係者調整会議の報告

① 第2回中央通り再編関係者調整会議（令和2年10月14日）

② 第1回デザインWG（令和2年11月23日）

（2）検討内容について

① 第3回検討部会意見への対応

② 四日市バスタ整備の考え方

③ 整備効果

④ 将来の姿

⑤ 事業区分

⑥ 管理・運営手法の考え方

⑦ 今後の進め方について

（3）交通結節点整備計画（素案）について

2 資料

資料 1：事項書

資料 2：名簿

資料 3：席次表

資料 4：中央通り再編関係者調整会議の報告

資料 5：第 4 回検討部会資料

参考資料：交通結節点整備計画（素案）

別紙：規約

第4回 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 出席者名簿

資料2

令和2年11月28日 14:00～
四日市商工会議所3階大会議室

| 区分 | 所 属 | |
|----|-----|------------------------------------|
| 1 | 部会長 | 有識者 |
| | | 名城大学工学部 社会基盤デザイン工学科 教授 |
| 2 | | 早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授 |
| 3 | | 交通関係者 |
| | | 近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長 |
| 4 | | 近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部工務課長 (欠席) |
| 5 | | 三重交通(株) 四日市営業所 所長 |
| 6 | | 三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長 |
| 7 | | 三重県タクシー協会 北勢支部長 (株)三交タクシー 代表取締役 |
| 8 | | 三重県バス協会 専務理事 |
| 9 | | (株)ディア四日市 取締役 事業部長 |
| 10 | 部会員 | 行政 |
| | | 四日市南警察署 署長 (欠席) |
| 11 | | 三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長) |
| 12 | | 国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長 |
| 13 | | 国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長 |
| 14 | | 国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長 |
| 15 | | 国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長 |
| 16 | | 国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長 |
| 17 | | 三重県 県土整備部 次長(道路整備) |
| 18 | | 三重県 県土整備部 次長(都市政策) |
| 19 | | 四日市市 副市長 |

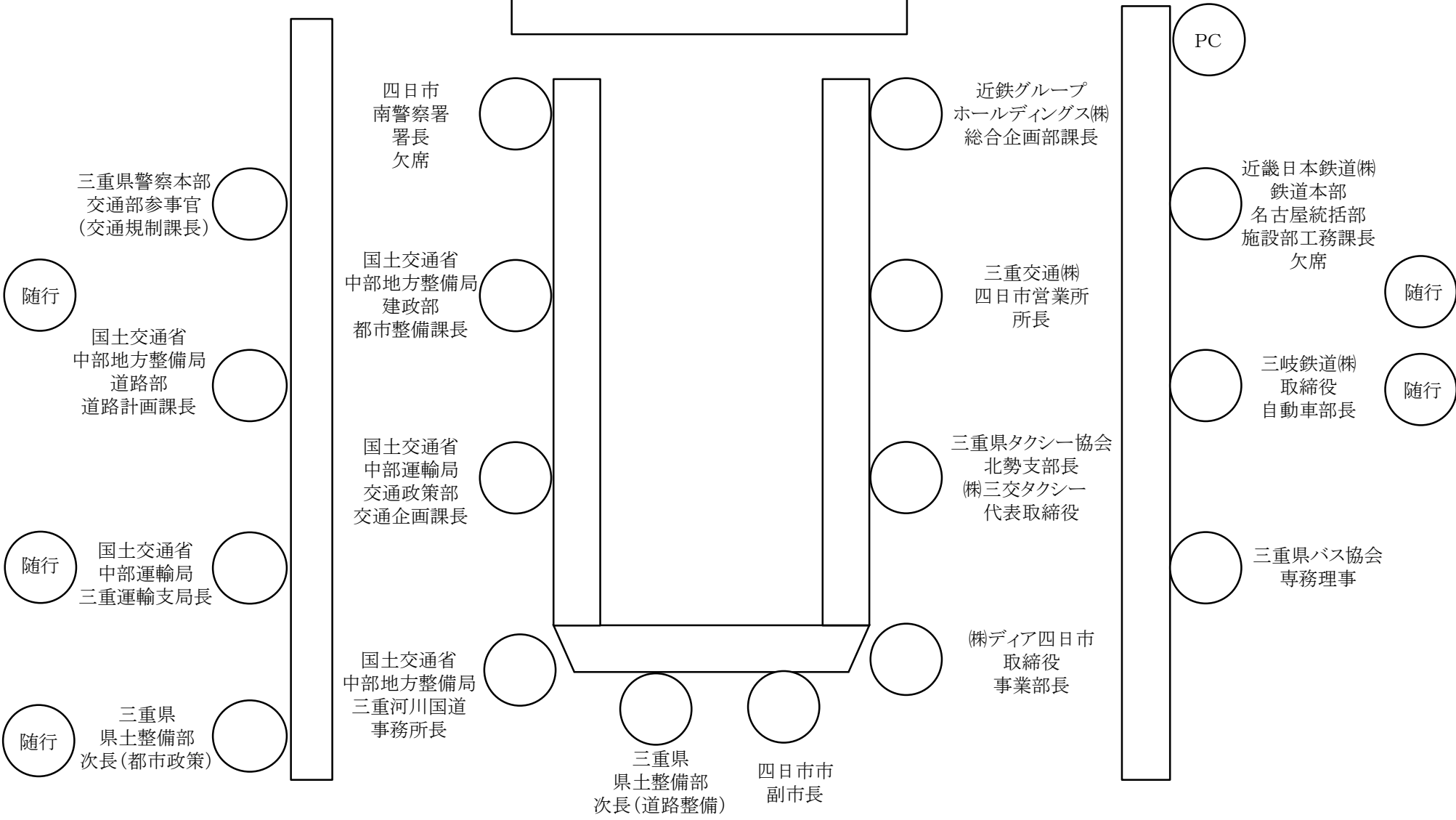
| | |
|-----|-----------------------------|
| 事務局 | 国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 計画課 |
| | 四日市市 都市整備部 都市計画課 |
| | 四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課 |

第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 席次表

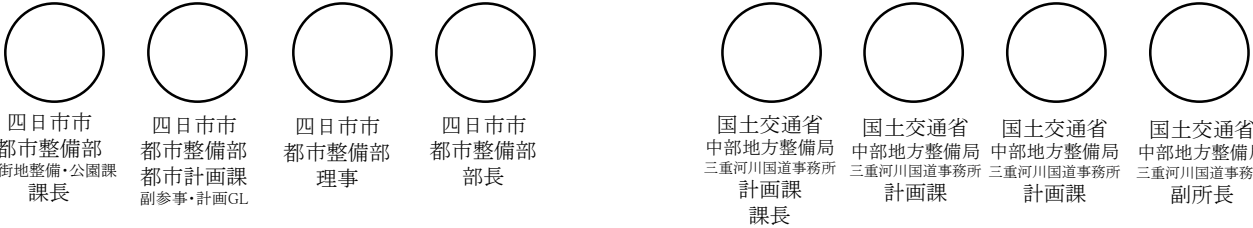
令和2年11月28日(土)14:00~
四日市商工会議所 3階 大会議室

スクリーン

早稲田大学 名城大学理工学部
理工学術院大学院 社会基盤デザイン工学科
創造理工学研究科 教授
教授



事務局



事務局



出入口

関係者
関係者
関係者
関係者
関係者

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第2回中央通り再編関係者調整会議の報告

令和2年11月28日

1. 第2回中央通り再編関係者調整会議の報告

① 第2回中央通り再編関係者調整会議

開催概要

- ◆ 日時 令和2年10月14日（水） 13:30～
- ◆ 内容
 1. 第1回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
 2. 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
 3. 第2回中央通り再編関係者調整会議の目的
 4. 道路の検討について
 5. 中央通りのエリアデザイン
 6. デザインワーキンググループの設置
 7. 今後の進め方
- ◆ 概要
 1. 西町線の扱いについて、中央通りとの車両動線を確保する接続案で合意
 2. 中央通りのエリアデザインの方向性について合意
 3. デザインWGを設置（

② 第1回デザインWG

開催概要

- ◆ 日時 令和2年11月23日（月） 13:30～
- ◆ 内容
 1. 第2回中央通り再編関係者調整会議の振り返り
 2. まちあるき
 3. エリアデザイン案について
 4. ワークショップの進め方
 5. 次回以降の検討課題
- ◆ 概要
 1. 中央通りの各エリアのデザイン方針について意見交換



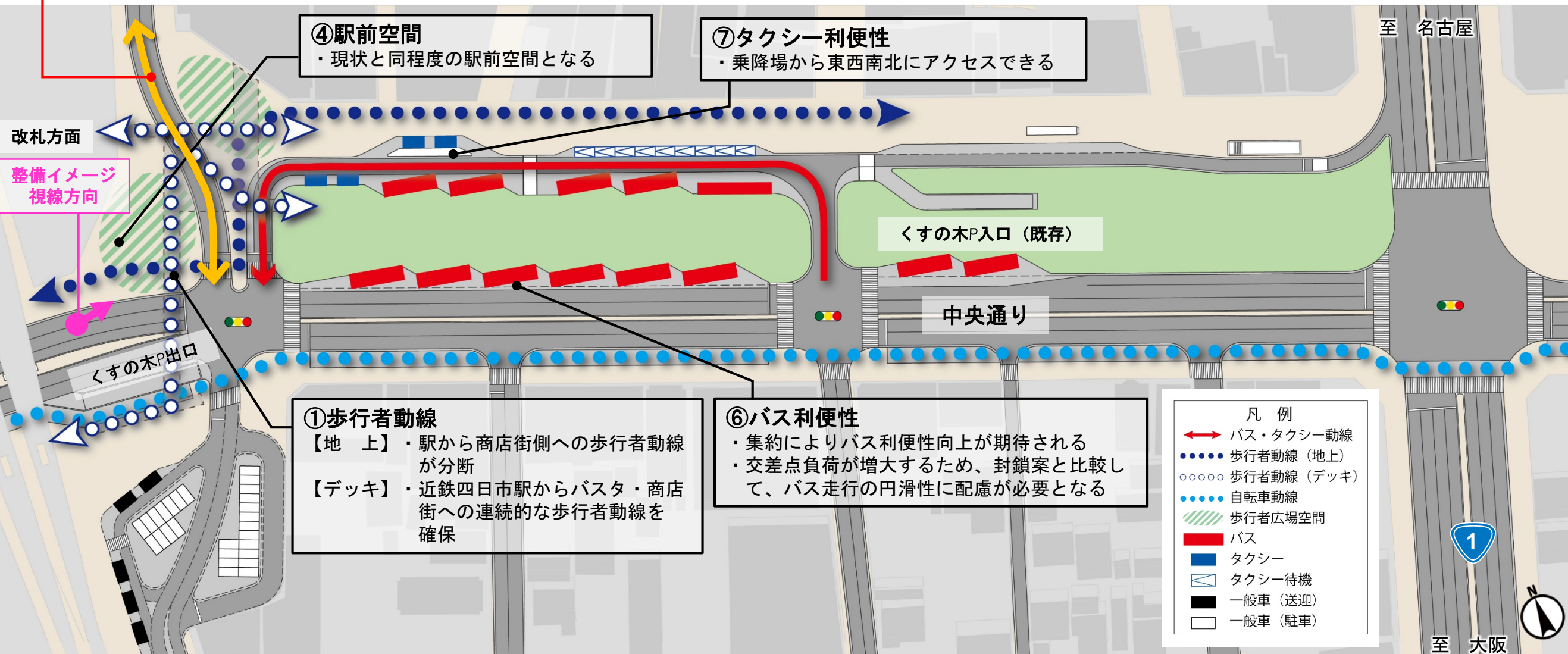
1-1. 西町線接続案について

【西町線接続】
 ・中央通りとの車両動線を確保
 ・商店街方面と中央通りの往来が可能に

②周辺交通への影響
 ・北側との車両動線を確保可能

③西町線沿道アクセス
【車 両】 ・中央通りから西町線沿道施設へのアクセスが可能
 ・橋南線から西町線へのアクセス性は向上
【歩行者】 ・自動車通過交通が許容されることにより、歩行者の回遊性の支障となる

⑤緊急車両対応
 ・現状と同等程度の機能が確保できる



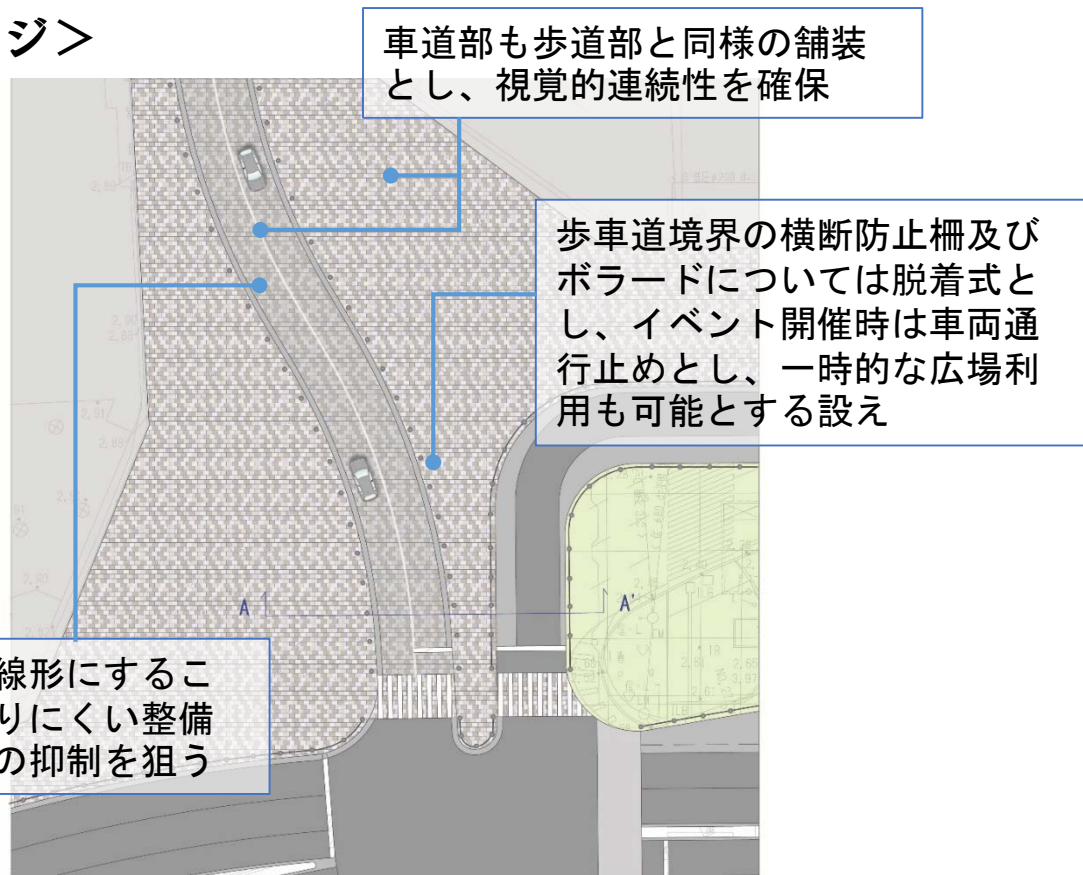
※各施設の配置・形状等については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性があります。

1-2. 接続案の整備の方向性

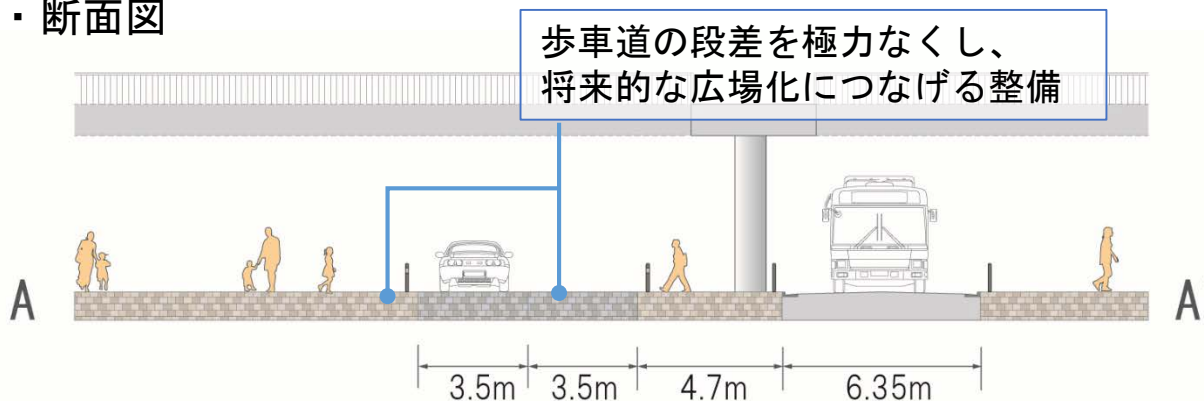
- ・西町線の扱いについては、周辺交通への影響として代替ルートの確保が困難で、緊急車両対応動線が必要となる
⇒今後、**接続案をベースに検討**を進める
- ・歩行者優先の駅前空間の実現には、通過交通の抑制対策が必要となる
⇒**通過交通抑制方策**の検討を進める
- ・整備にあたっては、駅周辺のモール化への対応等を見据え、可変性を持った計画とする
⇒**歩行者中心の整備となるよう検討**を進める

<整備イメージ>

・ 平面図

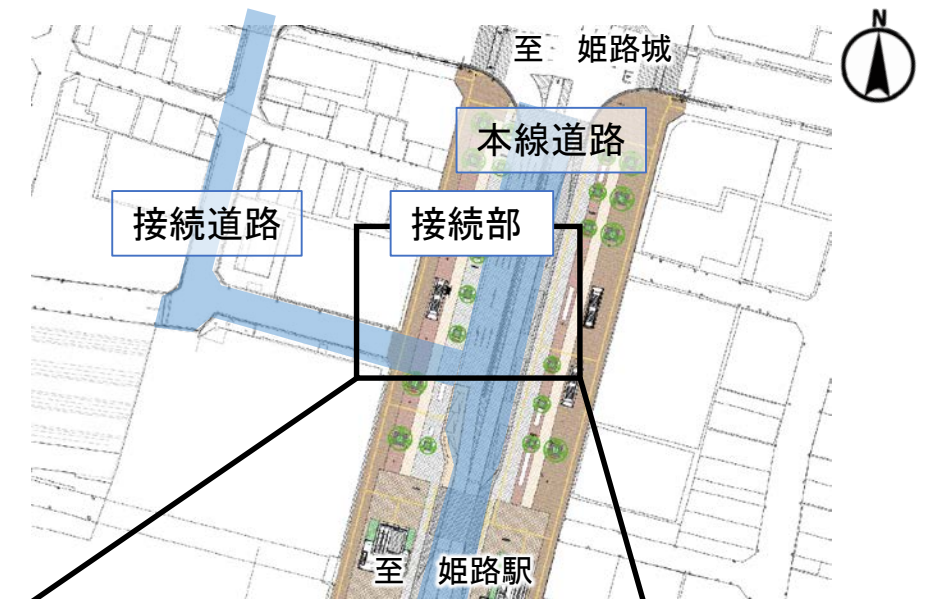


・ 断面図



<参考事例>

・ 姫路駅北駅前広場・大手前通り接続道路

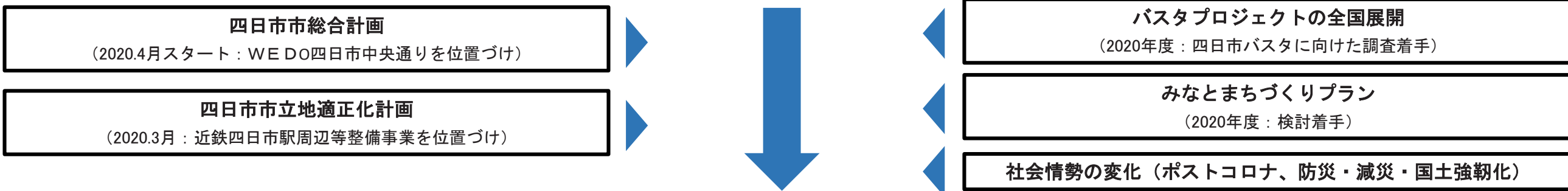


- ・ 歩車道境界はフラット化
- ・ 車道部と歩道部で類似した舗装を採用

2-1. エリアデザインの検討について

- ・中央通りのエリアデザインでは、基本構想策定後に策定された四日市市総合計画等を反映し、基本計画の骨子として取りまとめる
- ・中央通り全体で統一感を演出しながら、各エリアの特徴を反映した整備が進められるよう、3つのデザイン方針と3つの視点で階層的に検討を行う

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（2018.12月策定）



中央通りのエリアデザイン＝基本計画の骨子

<3つの視点>

<3つのデザイン方針>

共通のデザイン方針

中央通り全体が目指す空間像の目標

各エリアのデザイン方針

各エリアが目指す空間像の目標と機能配置・景観計画

個別施設のデザイン方針

各施設が目指すデザイン水準の明確化

①空間の使い方

・空間に取り入れる機能

・各エリアの使い方のイメージ・テーマ
・各エリアの導入機能

②空間の要素と配置

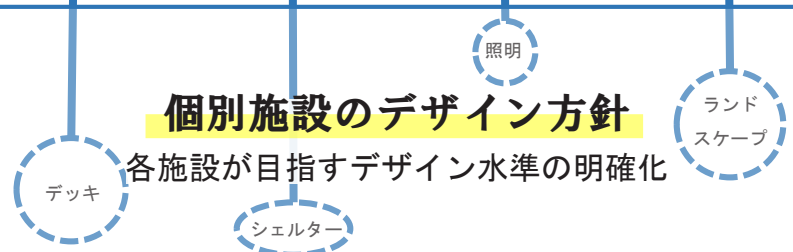
・空間を構成する要素と施設配置
(レイアウト)の考え方

・各エリアの空間構成要素と機能配置の考え方
〔交通・都市機能の配置の考え方〕
・各エリアの歩行者動線・各種車両動線の設定
〔歩行者動線の設定と交通処理計画〕
・個別施設の大きさ・位置の考え方

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

・各エリアの景観の考え方
・個別施設の形態、色彩、素材、仕上げの考え方



2-2. 共通のデザイン方針

①空間の使い方

- ・空間に取り入れる機能



参考イメージ

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



参考イメージ

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



参考イメージ

目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

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

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）
- ・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 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）
- ・バスタ機能（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2 人が集い、賑わい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 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（グリーンインフラや防災機能等）
- ・ポストコロナで求められるオープンでゆとりある空間

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
- ・くすのき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）

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

※参考イメージについては、実際の整備内容を示すものではなく、イメージとして使用しています。

2-3. 各エリアのデザインを考える前提条件

- 共通のデザイン方針を踏まえ、各エリアのデザイン方針を考えるための前提条件と配慮事項を示す

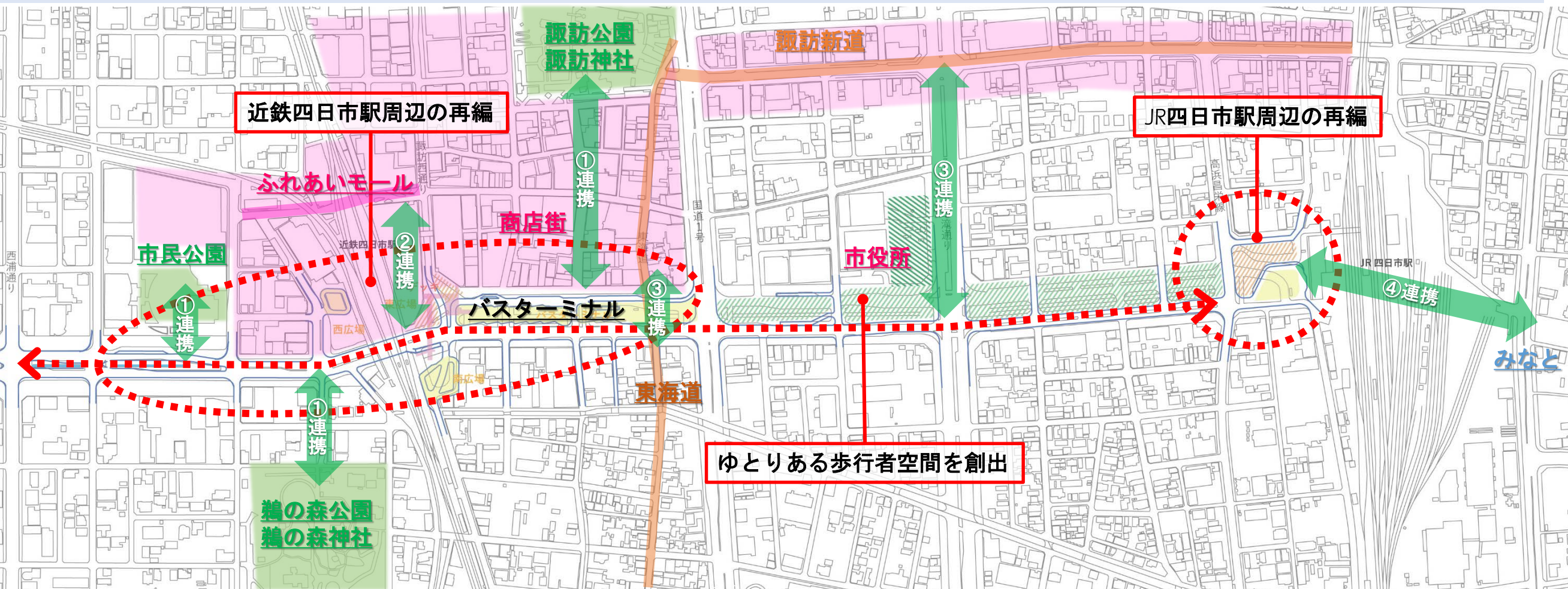
<前提条件>

- 車両動線を狭めて南側へ集約し、道路空間を再編することで、北側に並木空間を活用した「ゆとりある歩行者空間」を創出
- 「近鉄四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化（バスタ導入）や、都市機能を誘導
- 「JR四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化や、都市機能を誘導

<配慮事項（連携する周辺施設等）>

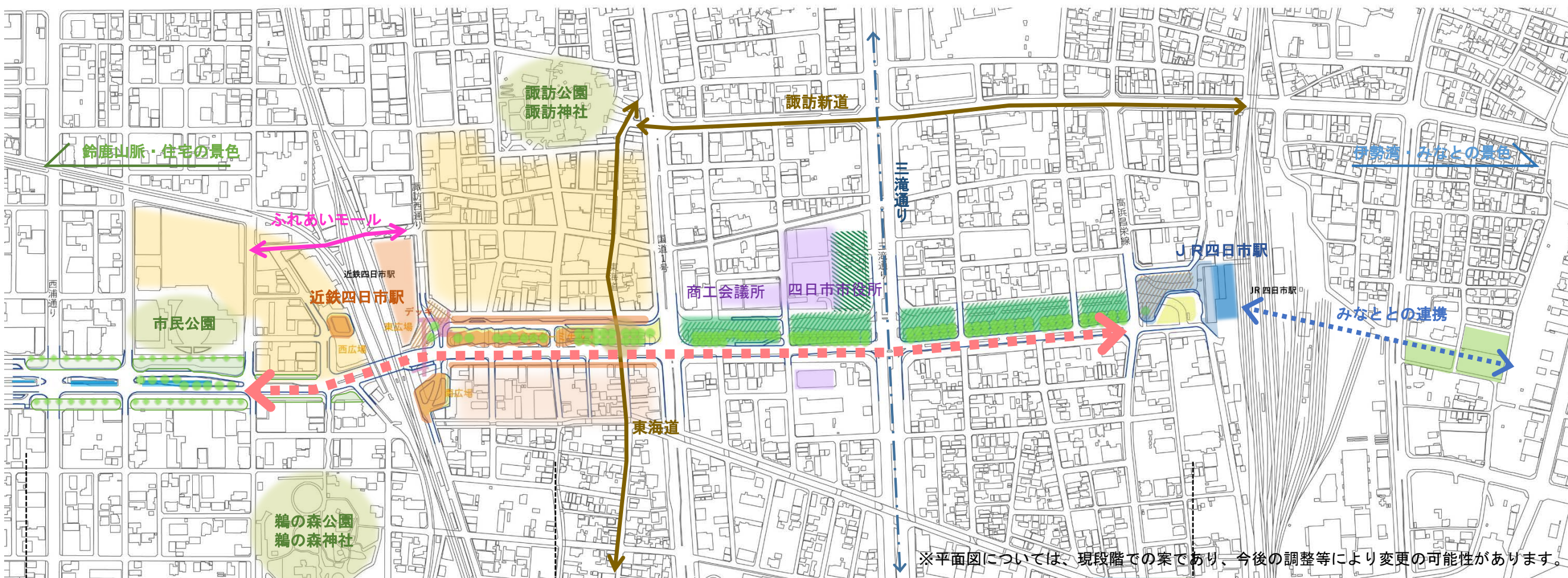
- 諏訪公園・鶉の森公園・市民公園
- ふれあいモール
- 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
- 四日市港
- 沿道の土地利用

【各エリアのデザイン方針を考えるための前提条件と配慮事項】



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

2-4. 各エリアのデザイン方針



交通⇔まち ゲートエリア

- ・駅前広場の整備、バスタ機能の導入、都市機能の誘導
- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、まちなかへの来訪者や居住者のための快適で高質な空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・駅西・駅東それぞれにおいて、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等を配置
- ・東海道の賑わいを感じる滞留スペース
- ・諏訪公園、鶯の森公園、市民公園と中央通りとの連携向上
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤



歩行者中心かつ交通結節機能が向上された駅前
事例：姫路駅北駅前広場

緑⇔生活 ガーデンエリア

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・「緑」が持つ多様な機能の活用（グリーンインフラの充実）
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース（緑地、遊具等）



健康増進・防災機能を担うにぎわい拠点
事例：新とよパーク



生活とつながる緑あふれる緑地空間
事例：パーゼル劇場前広場、スイス

駅・まち⇔みなと ハーパーエリア

- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととのつながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



みなとと結ぶ市民活動拠点
事例：延岡駅
※エンクロスHP|<https://encross-nobeoka.jp/>より

2-5. デザインワーキンググループの設置について

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

意見 ↓



↑ 報告

デザインワーキンググループ

●目的

・中央通り再編にかかるデザインの検討を行う。

●検討事項

- ・個別施設のデザインの考え方の検討(形態・色彩・素材等)
- ・各エリアの方針に基づく、デザイン案の検討・作成

●メンバー

有識者:有賀隆教授(建築・都市デザイン、早稲田大学)

村山顕人准教授(都市計画、東京大学)

参加者;適宜外部からも召集

事務局;四日市市

中央通りのエリアデザイン = 基本計画の骨子

< 3つの視点 >

< 3つのデザイン方針 >

共通のデザイン方針

中央通り全体が目指す空間像の目標

各エリアのデザイン方針

各エリアが目指す空間像の目標と機能配置・景観計画

個別施設のデザイン方針

各施設が目指すデザイン水準の明確化

①空間の使い方

・空間に取り入れる機能

・各エリアの使い方のイメージ・テーマ

・各エリアの導入機能

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

・各エリアの空間構成要素と
機能配置の考え方
〔交通・都市機能の配置の考え方〕

・各エリアの歩行者動線・各種車両
動線の設定
〔歩行者動線の設定と交通処理計画〕

・個別施設の大きさ・位置の考え方

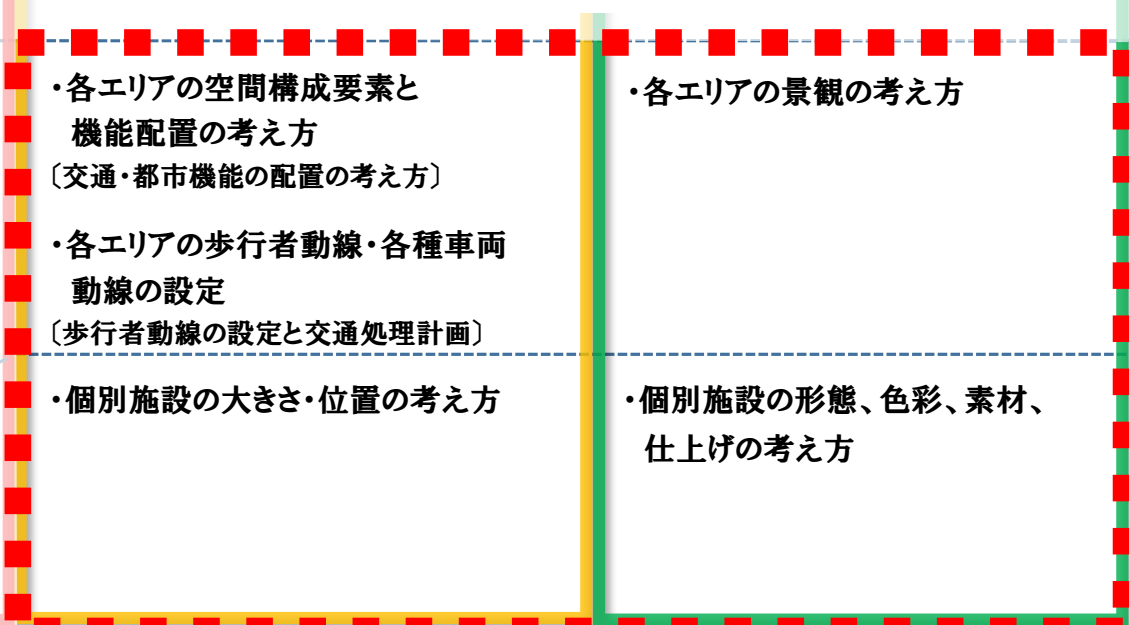
③空間の質

・グレードや設え、
重視するデザインのポイント

・各エリアの景観の考え方

・個別施設の形態、色彩、素材、
仕上げの考え方

デザインWGにて議論



近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第4回検討部会資料

令和2年11月28日

目次

| | | | |
|-------------------------------------|----|---|----|
| 1. 第3回検討部会意見への対応 | 02 | 4. 将来の姿 | 15 |
| 2. 四日市バスタ整備の考え方 | 03 | 5. 事業区分 | 17 |
| (1)特定車両停留施設の範囲設定 | 03 | (1)特定車両停留施設・道路事業者としての 事業範囲の設定案 | 17 |
| (2)四日市バスタの必要機能 | 04 | (2)道路事業者・都市事業者としての 事業範囲の設定案 | 18 |
| (3)四日市バスタの施設配置方針 | 05 | 6. 管理・運営手法の考え方 | 19 |
| 3. 整備効果 | 08 | (1)官民連携の必要性 | 19 |
| (1)広域的なネットワークとアクセス性の向上 | 08 | (2)バスターミナルにおける管理・運営手法の イメージ | 20 |
| (2)防災機能の向上 | 09 | 7. 今後の進め方について | 22 |
| (3)帰宅困難者の代替輸送の確保 | 10 | | |
| (4)バス乗り場集約による交通円滑性・ 安全性の向上 | 11 | | |
| (5)駅直結による安全かつ快適な 歩行者動線の確保 | 12 | | |
| (6)駅周辺と一体となった賑わい空間の 創出への寄与 | 13 | | |
| (7)バスタ整備による波及効果 | 14 | | |

1. 第3回検討部会意見への対応

表 第3回検討部会意見への対応

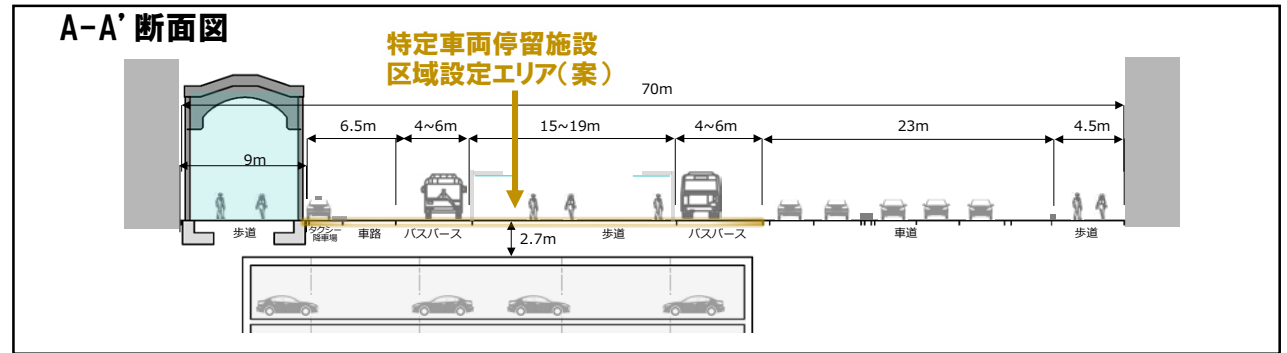
| 見出し | 意見 | | | 対応 | | 役割分担 | | 備考 |
|---------------------|----|--|----------|---|---|-------------|--------------|----|
| | 連番 | 内容 | 種別 | 課題 | 対応方針 | バスタ 検討部会 | 中央通り 調整会議 | |
| (1)第2回検討部会意見への対応 | | | | | | | | |
| (2)中央通り再編について | | | | | | | | |
| (3)四日市バスタの基本目標と必要機能 | | | | | | | | |
| 基本目標 | 1 | 基本目標の「防災機能の強化」について、バスタには日常的に多くの人が集まるため、発災時にも多くの人が集まることが想定され、災害に関する情報提供が重要となる。機能として、「災害時の効果的な情報提供機能」を追加すべき。 | 部会 意見 | | ○指摘を踏まえて修正した。 | ● | | |
| | 2 | 四日市市の地域資源(萬古焼や港など)や地域性をテーマに取り入れた空間計画、まちづくりと連動した市内の地域資源の掘り起こし、おもてなし・情報発信など、交通結節だけでなく、周辺にどうつながっていくかが示されるとよい。 | 部会 意見 | ■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。 | ○中央通り再編関係者調整会議とも調整を図りながら、バスタ及び周辺整備全体の空間計画を検討する。 | ● | ● | |
| (4)四日市バスタ区域・施設配置案 | | | | | | | | |
| ターミナル配置 | 3 | アーケード側から島側への横断指導線について、安全のため死角をなくすという観点から、バスの前方ではなく後方に配置すべき。 | 部会 意見 | | ○ご指摘を踏まえ、横断指導線をバス後方に移設した。 | ● | | |
| | 4 | タクシー利用時に、ターミナル島からアーケード側に渡る際、雨に濡れるため屋根を付けてほしい。 | 追加 意見 | | ○アーケード側は降り場専用とし、交通島側を乗降場(2台分)とした。 | ● | | |
| | 5 | アーケード側からの乱横断が想定されるので、横断防止柵等の安全対策を設置すべき。 | 部会 意見 | | ○横断防止柵の設置等について検討する。 | ● | | |
| 交通運用 | 6 | バスの利用者目線では、乗車しているバスが1回の信号でバスタから出られず、信号待ちする状況は許容できない。必ず1サイクルで捌けるよう運用を検討すべき。 | 部会 意見 | | ○シミュレーションにより信号現示を検討し、信号待ちのない運用とした。 | ● | | |
| 情報提供 | 7 | ユニバーサルデザインの観点として、車いす利用者に対して駅周辺を含めた一体的な情報提供を検討すべき。 | 部会 意見 | | ○ユニバーサルデザインの観点から、情報提供方法を検討する。 | ● | ● | |
| (5)今後の進め方について | | | | | | | | |
| (6)整備方針について | | | | | | | | |
| 整備方針 | 8 | 「2.歩行者の円滑な移動を支援する交通拠点の整備」について、円滑な移動という文言がバスタ周辺も含めた面的な移動をイメージしてしまうため、「移動・乗換を支援」とすべき。 | 部会 意見 | | ○指摘を踏まえて修正した。 | ● | | |
| | 9 | 整備方針図の周遊を表すオレンジ矢印について、バスタ周辺だけでなく、基本構想にあるよう南側・西側の商店街、市役所も含めた市の中心部での移動が広がるというようなイメージで示すべき。 | 部会 意見 | | ○指摘を踏まえて修正した。 | ● | | |
| | 10 | 「1.路線バスのバス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化」について、路線バスのみでなく高速バスも含まれるため、「路線バス」に限定する文言は削除すべき。 | 部会 意見 | | ○指摘を踏まえて修正した。 | ● | | |
| ■関係機関協議 | | | | | | | | |
| | 11 | 警察協議において、近鉄四日市駅前交差点について横断歩道設置困難箇所があるとの指摘。 | | | ○近鉄四日市駅前交差点の南北横断歩道を除却した。 | ● | | |
| | 12 | 警察協議において、(仮)ターミナル入口交差点における交通円滑性を確保してほしい旨の指摘。 | | | ○(仮)ターミナル入口交差点において、中央通り側に付加車線(右折レーン)を設置した。 | ● | | |

2. 四日市バスタ整備の考え方

(1) 特定車両停留施設の範囲設定

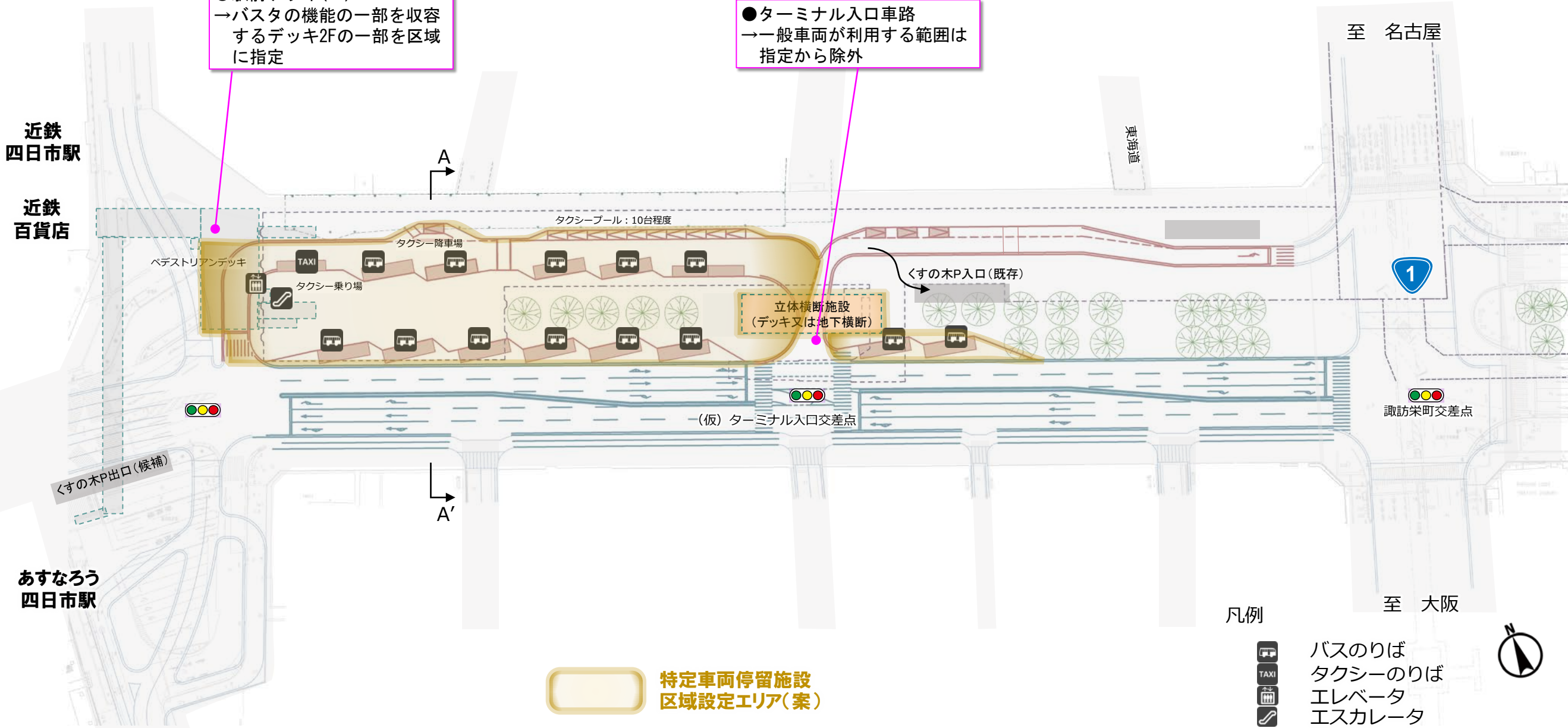
特定車両停留施設の範囲の考え方

- ロターミナル内車路、バス乗り場、タクシー乗り場、並木空間を区域に指定
- ロバスタの機能の一部を収容するデッキ2Fの一部を区域に指定
- ロターミナル入口車路のうち、一般車両が利用する範囲は除外



●駅前デッキ(2F)
→バスタの機能の一部を収容するデッキ2Fの一部を区域に指定

●ターミナル入口車路
→一般車両が利用する範囲は指定から除外



2. 四日市バスタ整備の考え方

(2) 四日市バスタの必要機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗車人数は22,558人（H30））。
- ◆ 各機能を収容するための最低限の規模（廊下、エントランス等を除く。）は、200㎡程度と想定されるが、サービスのレベルに応じて精査が必要。

| 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  （モントリオール） | 駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋外屋根が必要 （四日市市 バス待ち空間検討） |
| | 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 | ※現段階ではバス事業者から必要という意見は無い |
| | 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  （登大路バスターミナル） | 三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積 |
| | パウダーコーナー | 約10㎡程度 | トイレ女性の個室数と半数程度とする。（SA基準 2.2㎡/人） |
| | 観光案内所 | 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。

2. 四日市バスタ整備の考え方

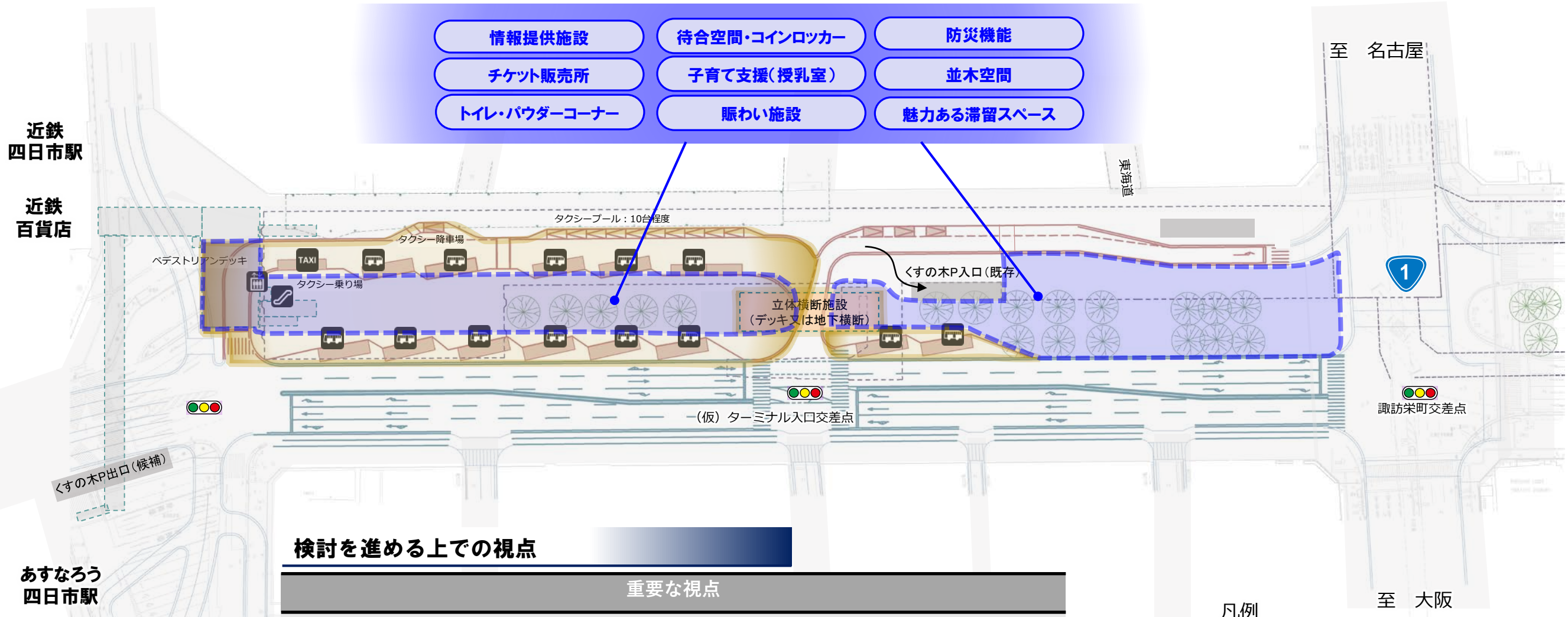
(3) 四日市バスタの施設配置方針

バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

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

各機能の配置の考え方

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



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

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)

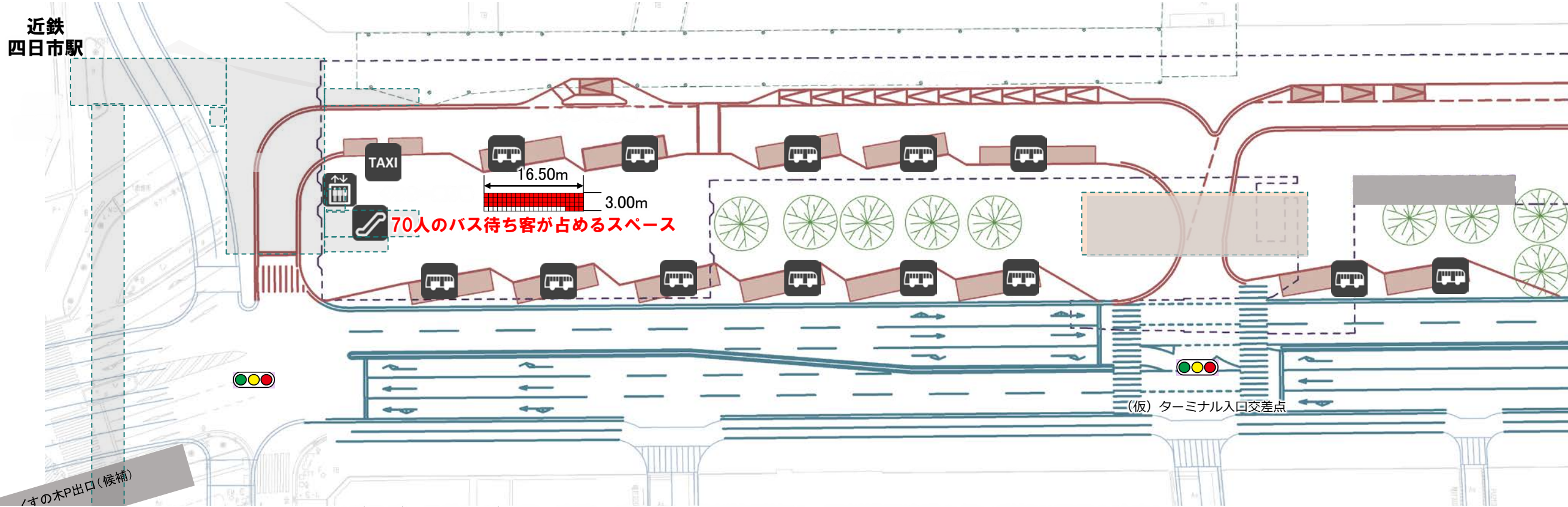
※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

2. 四日市バスタ整備の考え方

(3) 四日市バスタの施設配置方針

ピーク時のバス利用客の待ち行列について

- ◆ 近鉄四日市駅バス停の最大滞留人数70名に対し、1人当たり75cm角で算定スペース確保可能か検証し、動線空間への影響が少ないことを確認した。

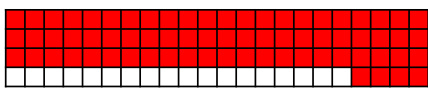


※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

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

$0.75m \times 22 = 16.50m$



70人のバス待ち客が占める
スペース拡大図

$0.75m \times 4 = 3.00m$

<バス待ちに要する空間の検討>

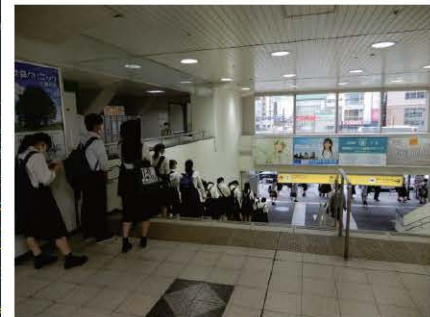
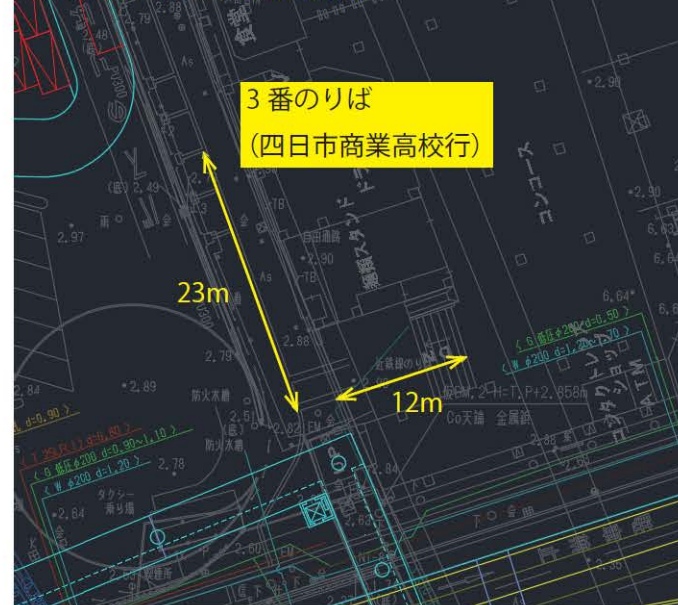
- ・現在、近鉄四日市駅バス停で最も長い列をなしているのは四日市商業高校のスクールバスであり、滞留長 35m、70 人程度となっている。(写真からの推定)
- ・四日市商業高校スクールバスは北東バースを使用すると仮定。(三重交通バス案 20.09.29 より)
- ・一人あたり 75cm 四方のスペースを占めるとすると、70 人の滞留スペースは上図のようになり、バスタの動線空間への影響は小さい。

バス待ち人数

| 時刻 | 西口 | 南口 | 東口 | 計 |
|-------------|----|----|----|-----|
| 7:00 ~ 7:10 | 12 | 10 | 30 | 52 |
| 7:10 ~ 7:20 | 10 | 21 | 32 | 63 |
| 7:20 ~ 7:30 | 20 | 25 | 15 | 60 |
| 7:30 ~ 7:40 | 68 | 10 | 10 | 88 |
| 7:40 ~ 7:50 | 68 | 20 | 45 | 133 |
| 7:50 ~ 8:00 | 72 | 35 | 50 | 157 |

H28 交通量調査より

< 現況のバス待ち行列範囲 >



2. 四日市バスタ整備の考え方

(3) 四日市バスタの施設配置方針

バスタまでのアクセス動線計画



バスタで確保すべき動線について

- ◆ 車いすの方や荷物を持った方等のスムーズな移動
- ◆ 利用者から停留バスの視認性（遮蔽物による視認性の阻害を極力抑制）
- ◆ 災害時の防災機能を確保するための円滑な移動（立体横断部含む）
- ◆ 災害時に駅南側からバスタへの最短経路の確保、および国道1号東側からの円滑な移動の連続性
- ◆ 防犯の観点から安全・安心が感じられる歩行空間
- ◆ バス利用ピーク時における待合空間と通行機能
- ◆ バスタ周辺と一体となり、バスタ利用にも配慮した自転車駐輪機能

凡例

- ↔ バス・タクシー動線
- 歩行者動線（地上）
- 歩行者動線（デッキ・地下）
- 自転車動線（通過交通）
- バス
- タクシー
- ◻ タクシー待機
- 一般車（送迎）
- ◻ 一般車（駐車）

3. 整備効果

(1) 広域的なネットワークとアクセス性の向上

- ◆ 三重県北勢地域は、日本3大都市圏の大阪～名古屋間に位置し交通の要衝であるものの、新幹線駅が無く広域な移動に関しては、新幹線以外の鉄道や自動車での移動が主である。
- ◆ 北勢地域では、広域的な道路ネットワークが構築されつつあるものの、国道1号、23号から地域を代表するターミナル駅へのラストワンマイルのアクセス性に課題がある。
- ◆ 国道1号を始めとする幹線道路とバスタを一体的な視点で整備することで、道路網と鉄道網の結節機能の強化が図られ、さらなるアクセス性の向上が期待される。

広域的な道路・鉄道ネットワーク



出典：ETC2.0プローブ情報（2019年10月平日平均13時台）

3. 整備効果

(2)防災機能の向上

- ◆ 近鉄四日市駅周辺には指定避難所・津波避難ビル等の施設が十分な状況ではなく、周辺施設と連携し、さらなる防災対策を講じることが必要。
- ◆ バスタが整備されることで、平常時に待合施設や賑わい施設として機能する空間を、災害時にも役立つ空間として防災機能の向上が期待される。

| 想定される防災機能 | 内 容 | 周辺都市機能への導入効果と理由 |
|-------------------------|--|---|
| 情報提供施設 | <p>災害情報、 交通機関運行情報、 周辺防災施設情報の提供 (多言語対応、ユニバーサルデザインに配慮)</p>  <p>名古屋市中央区</p>  <p>西鉄天神高速バスターミナル</p> | <p>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認</p> |
| 退避経路 | <p>一時退避場所、周辺防災施設への移動 (デッキ等を活用した安全な避難ルートの整備)</p> | <p>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認</p> |
| 一時退避場所 | <p>平常時の待合空間を、災害時には一時的・短期的な安全確保のための退避空間</p> | <p>周辺施設と連携し、待合空間、並木空間等を一時避難場所として活用し、発災時における身の安全を確認</p> |
| 備蓄倉庫 | <p>災害時に備えた備蓄品 (食料、水、ブランケット、携帯型トイレ、マスク等) の保管</p>  <p>出典：内閣府HP</p> | <p>周辺施設やターミナル内の賑わい施設等と連携した備蓄倉庫を整備し、一時避難者に対する必要最低限の物資供給を実現</p> |
| マンホールトイレ | <p>下水道管路にあるマンホールの上に簡易な便座やパネルを設け、災害時において迅速にトイレ機能を確認</p>  <p>宮城県東松島市</p> | <p>災害による断水時においてもトイレ環境を確認し、避難者の快適性を確保</p> |
| 非常用発電機・エネルギー供給施設 | <p>災害時における事業継続性の低下防止</p> | <p>発災後も賑わい施設等に電力を供給することで、事業の継続を実現</p> |

3. 整備効果

(3) 帰宅困難者の代替輸送の確保

「四日市市地域防災計画」における考え方

- ◆ 帰宅困難者への配慮：地震の発生による公共交通機関停止等により、市及び防災関係機関は、駅等を中心とする市街地に滞留する帰宅困難者及び滞留者への対応を行います。

＜輸送手段の確保＞

- ・市は、各公共交通機関と連携をとり、利用者及び乗客の誘導先・方法等の情報提供をするとともに、振替輸送 について検討します。
- ・振替輸送 が確保できた時点で、混乱を避けるため一時滞在施設等に対して段階的に情報を提供し避難所単位や帰宅エリア等で帰宅困難者が混乱しないよう配慮します。

＜情報等の提供＞

- ・市は、県と協力して帰宅困難者等に関する情報を収集し、帰宅困難者の帰宅支援に資する公共交通機関や道路状況等の情報提供を行います。

出典：四日市市地域防災計画(令和2年7月修正)より抜粋

バスターミナルを帰宅困難者の代替輸送に活用し、安全・安心な空間を創出

- ◆ 東日本大震災（H23.3）や大阪府北部の地震（H30.6）が発生した際には駅周辺では多くの帰宅困難者による混乱が生じ、鉄道が長期にわたって不通となった阪神淡路大震災（H7.1）では、バスによる代替輸送が行われた。
- ◆ そこで、災害時における帰宅困難者の代替輸送等の災害への対応空間として、新たな中・長距離バスターミナルの活用を検討。

近鉄四日市駅バスターミナルへの導入を検討する防災機能

| 導入を検討する機能 | 機能の内容 |
|-----------------------|--|
| バスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送 | ・ 帰宅困難者の鉄道等の代替輸送 |
| 多言語に対応した情報提供施設 | ・ 帰宅困難者の帰宅支援に資する公共交通機関や道路状況等の情報提供 ・ 避難場所への案内誘導や避難所情報の提供 |

導入する防災機能のイメージ

バスによる帰宅困難者の輸送



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

情報提供施設（多言語対応、災害情報等の発信）



名古屋市中区栄

西鉄天神高速バスターミナル

災害時の帰宅困難者およびバスによる鉄道の代替輸送の様子



バスを待つ行列
(大阪府北部の地震時のJR大阪駅前)



代行バス乗り場
(阪神淡路大震災時)

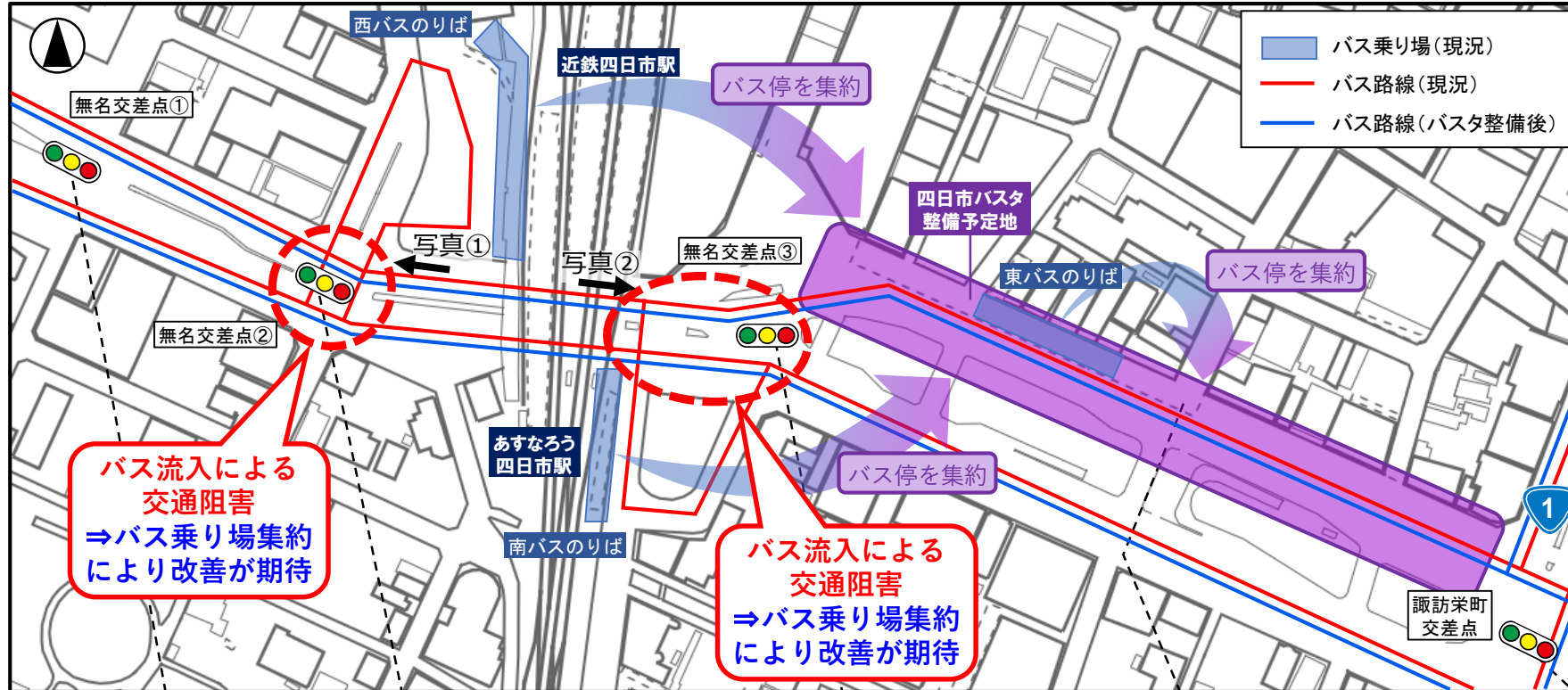
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

3. 整備効果

(4) バス乗り場集約による交通円滑性・安全性の向上

- ◆ 近鉄四日市駅前空間では、駅の東西南にバス乗り場が分散しており、バスと一般車、歩行者との錯綜が発生。
- ◆ また、バスの運行台数がピークを迎える通勤・通学時間帯で、バスの右左折による交通阻害、また、歩行者横断待ちによるバスの定時性の低下が懸念されている。
- ◆ バスタが整備されることで、駅東側にバス乗り場が集約され、バスの定時性および自動車交通の円滑性・安全性の向上が期待される。

バス乗り場の集約による交通円滑性の向上



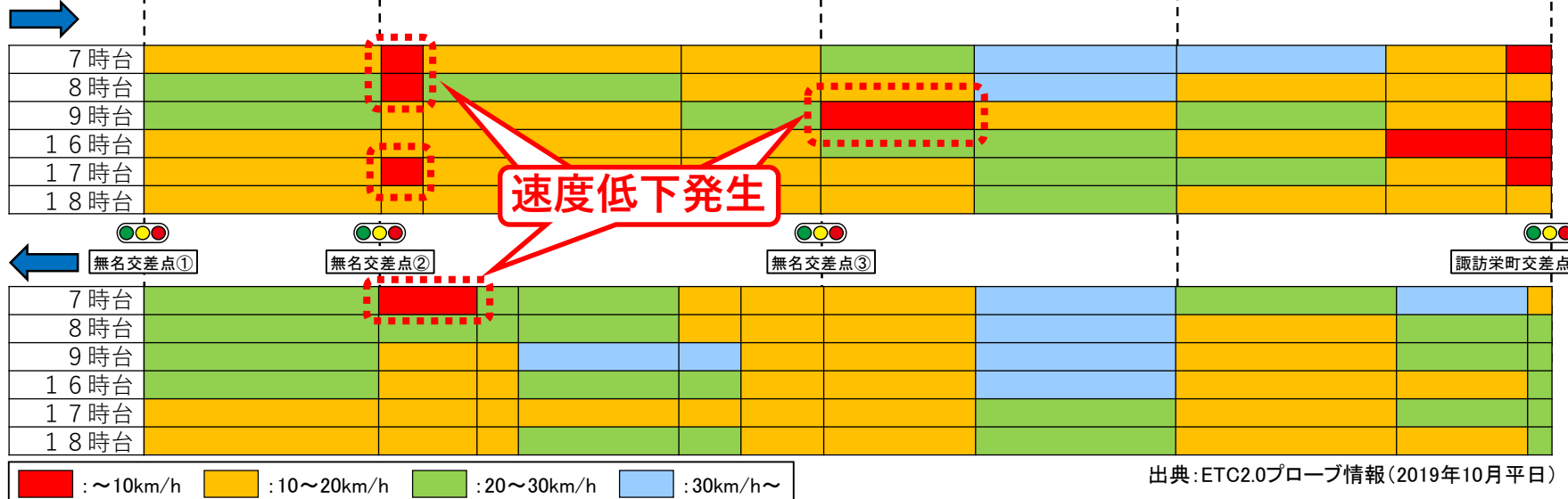
写真① バスや歩行者の混雑が発生



写真② バスと一般車の混在による交通阻害



《現況旅行速度(速度カウンター図*)》



*速度カウンター図: 縦軸に時間帯、横軸に地点位置を示し、地点ごとの車両の旅行速度を表現した図。
上記カウンター図では、朝ピーク時(7~9時台)と夕ピーク時(16~18時台)の無名交差点①~諏訪栄町交差点(国道1号)の旅行速度を示す。

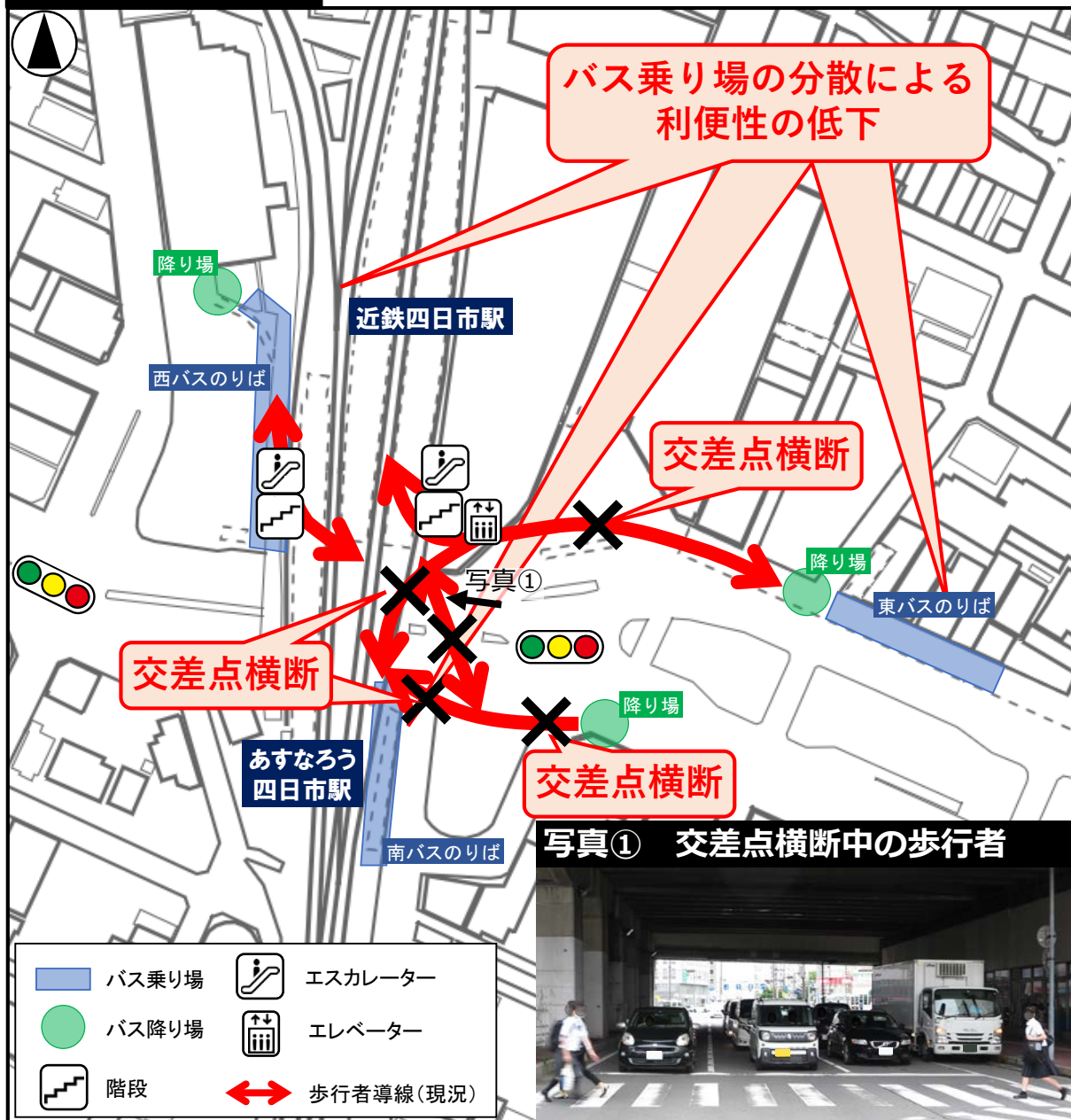
3. 整備効果

(5) 駅直結による安全かつ快適な歩行者導線の確保

- ◆ 近鉄四日市駅前空間では、駅の東西南にバス乗り場が分散しているため、乗換導線がわかりづらく、相互利用の利便性を阻害。
- ◆ また、現バス乗り場に向かうまでの歩行者導線内には階段や交差点が存在し、安全性や利便性を阻害している。
- ◆ バスタと駅を直結するデッキを整備することで、歩行者と自動車の分離による安全性の向上、わかりやすく快適な乗換導線の確保が期待される。

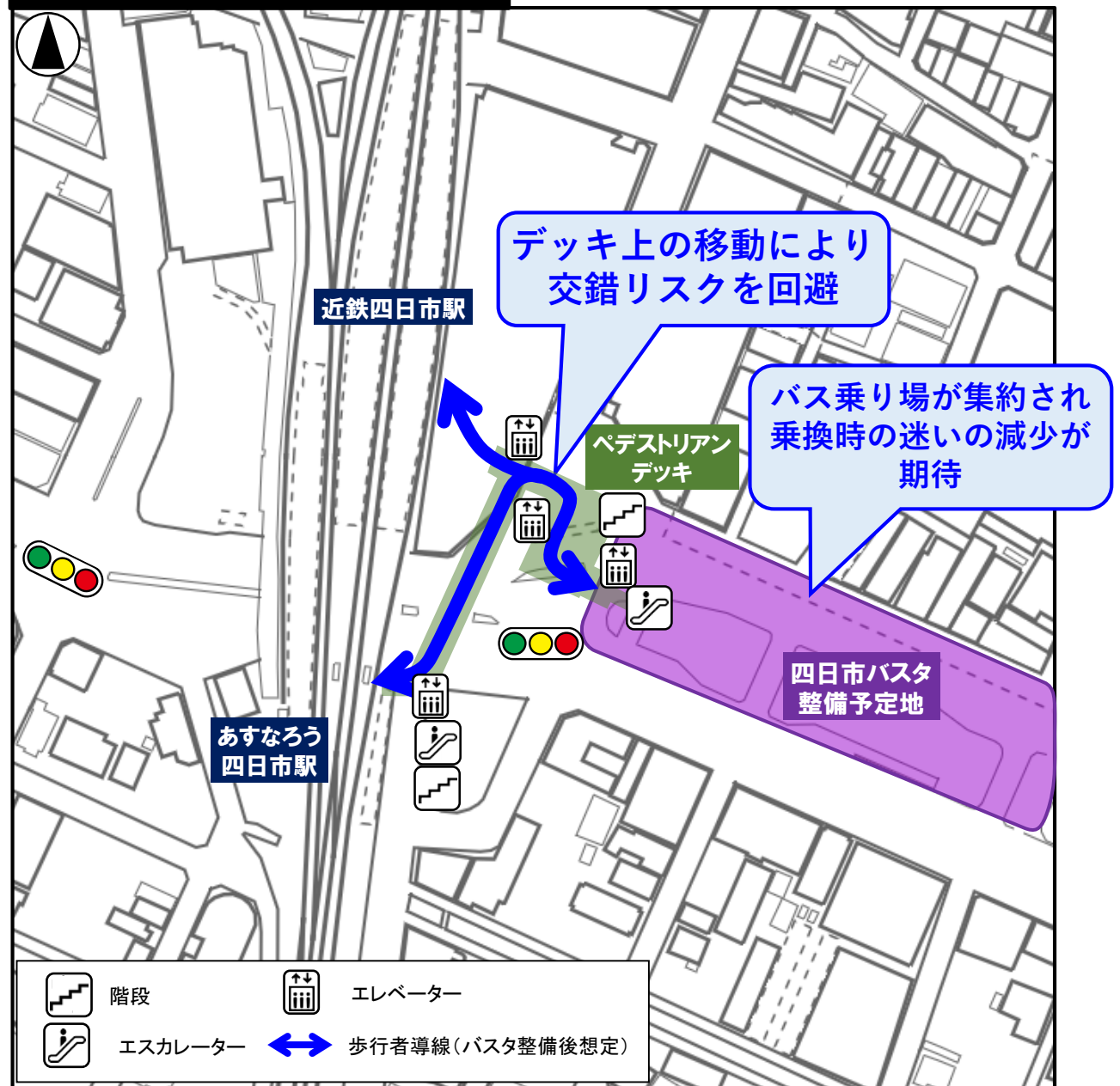
バスタ整備前後のバス乗り場・降り場までの歩行者導線

歩行者導線（現況）



出典：地理院地図（下图）

歩行者導線（バスタ整備後想定）



出典：地理院地図（下图）

3. 整備効果

(6) 駅周辺と一体となった賑わい空間の創出への寄与

- ◆ 現在、ふれあいモールの歩行者交通量が多く、中央通り利用者よりも多い一方、ふれあいモール⇄中央通りの南北の移動が少なく、駅周辺全体としての回遊性が低い。
- ◆ バスタ整備により、交通結節機能の強化や人流が変化し、ふれあいモール⇄中央通りなど、駅周辺全体としての回遊性が向上。
- ◆ また、商業・都市機能といった多様な機能を有する周辺施設等と連携し、バスターミナルと一体となった賑わい空間の創出への寄与が期待される。

バスタ整備による回遊性の向上

<連携する周辺施設等>

- ① 諏訪公園・鵜の森公園・市民公園
- ② ふれあいモール
- ③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）

現況の歩行者回遊イメージ



バスタ整備後の歩行者回遊イメージ



出典: 四日市市HP(歩行者流量調査) 調査日 令和元年11月8日(金)9:00~19:00

出典: 地理院地図(下図)

出典: 地理院地図(下図)

3. 整備効果

(7) バスタ整備による波及効果

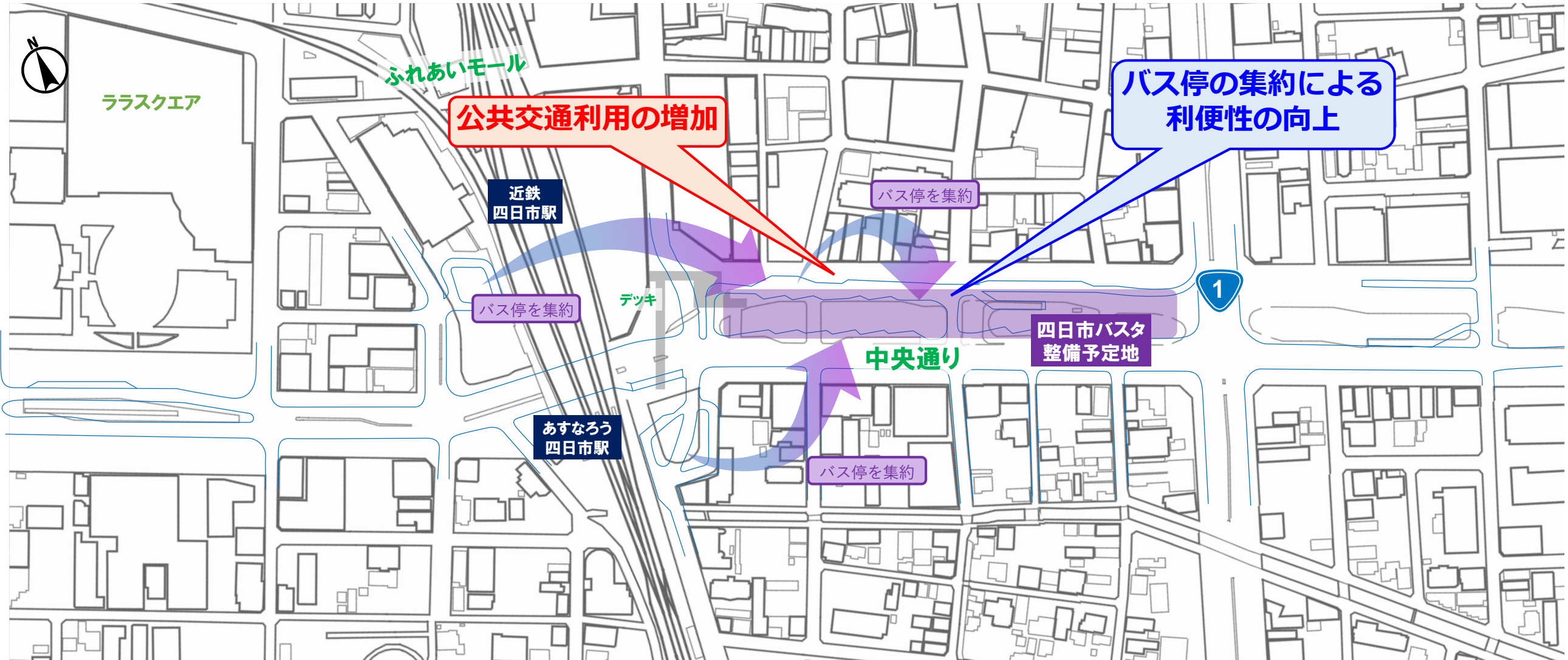
- ◆ バスタ整備により、公共交通の利便性が向上し、公共交通利用者の増加が期待される。
- ◆ 一般車両利用が公共交通利用へと転換されることで、交通円滑化・自然環境への負荷の軽減が期待される。

バスタ整備による波及効果

◆公共交通の利便性向上

◆バスを中心とした公共交通利用の増加

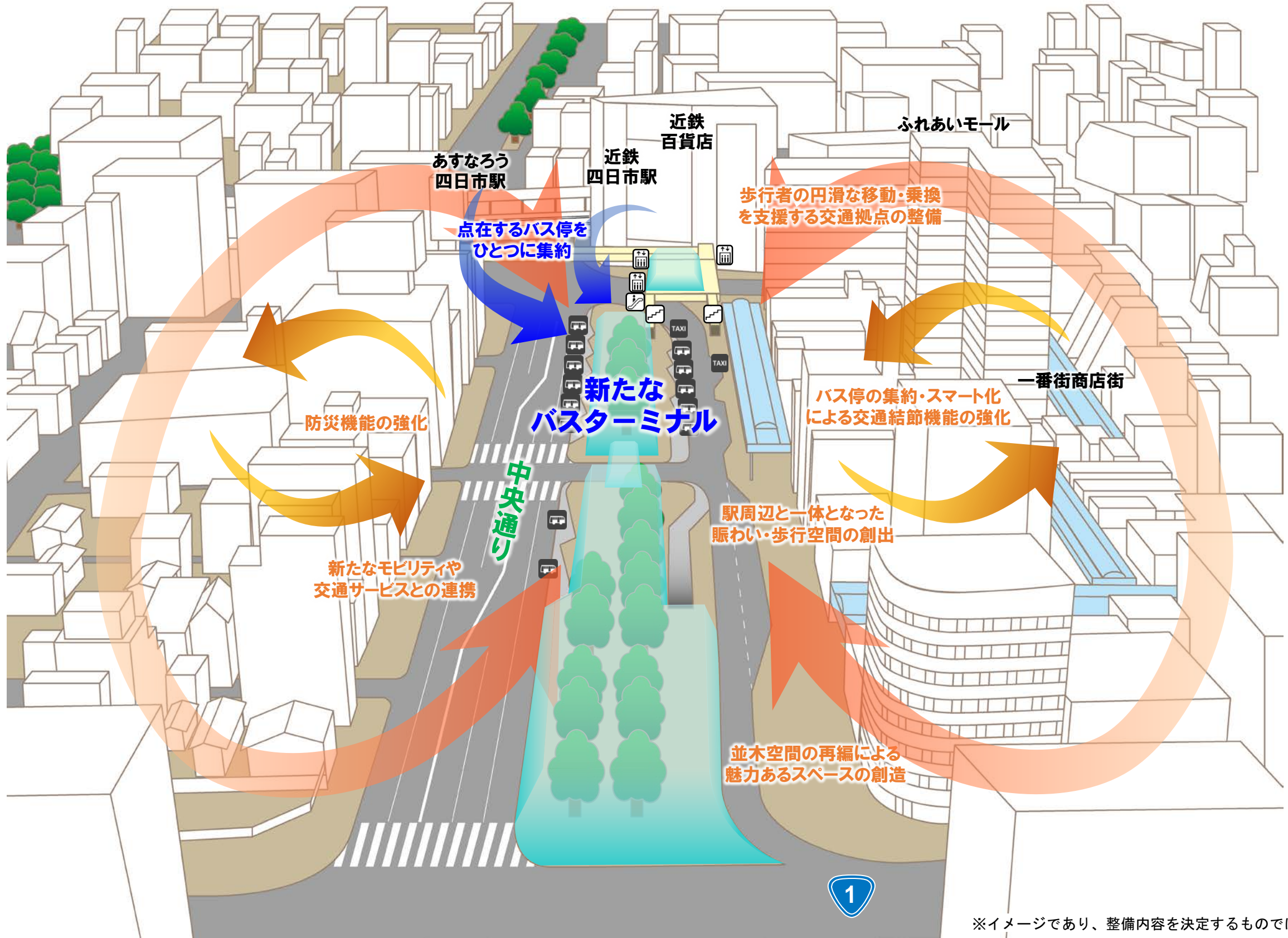
- ◆公共交通への転換による交通円滑性の向上
- ◆一般車両利用減による自然環境の負担軽減



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

4. 将来の姿

整備イメージ



※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

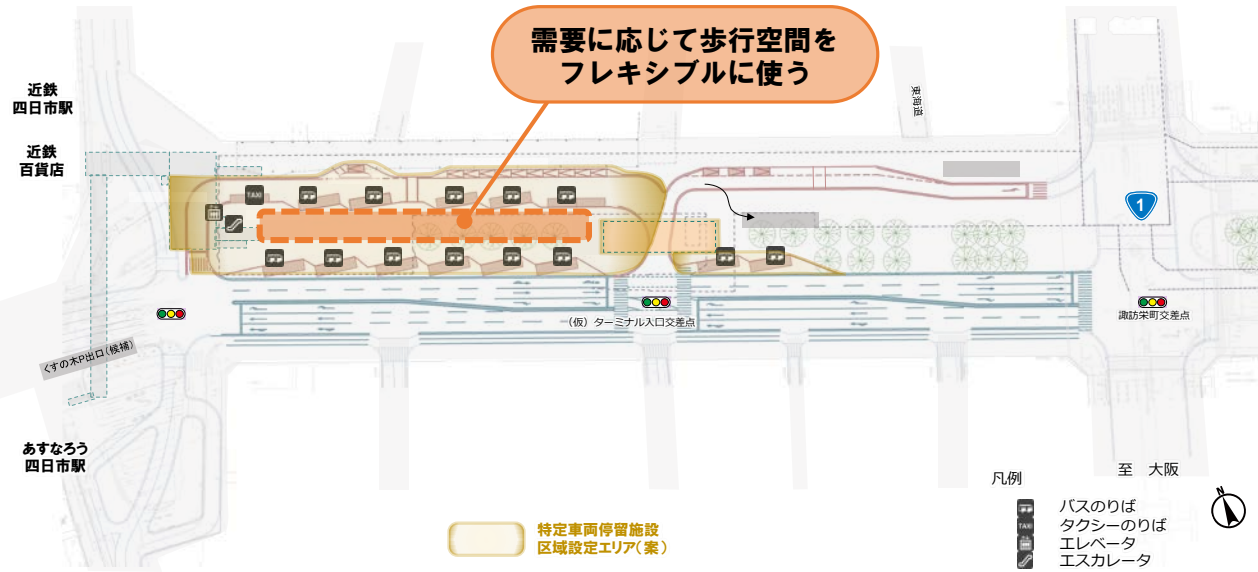
4. 将来の姿

整備イメージ

- ◆ 駅前空間における多様なニーズに対応するため、限られた空間の上手な使い方を検討していきます。
- ◆ 刻々と変化する社会構造の変化（求められるサービス、移動ニーズ、デジタル技術の進歩など）に対応したターミナル機能を検討します。

公共空間の高次利用による賑わいの創出（短期）

バス需要のオフピーク時に、ターミナル内の歩行空間を高次利用することにより賑わいを創出し、楽しく居心地の良い待合空間を実現

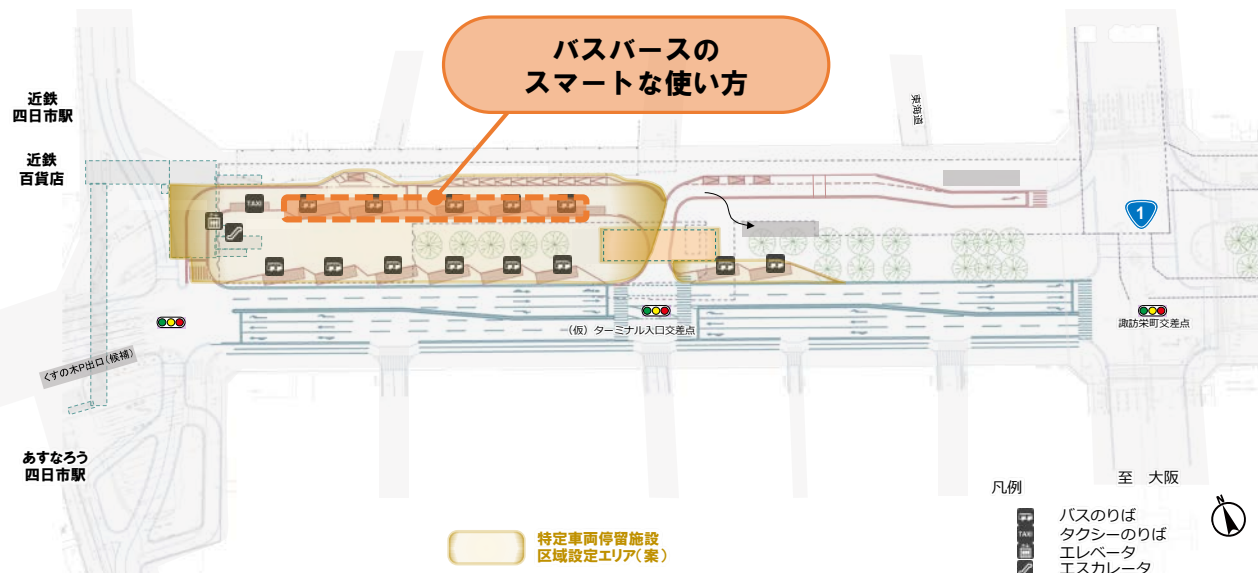


ターミナル内の歩行空間をフレキシブルに使い賑わいを創出するイメージ

出典：道路活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改訂版-（国土交通省道路局）平成28年3月
 平成28年度東京都・渋谷区合同帰宅困難者対策訓練について
 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP

バス停のデジタル化によるスマートバスタの構築（中長期）

バス停のデジタル管理により、曜日や時間帯に応じて空きバースを、多目的車両の利用や荷捌きスペースとしてシェアリング



LED可変路面標示イメージ



出典：Head of Design and Motion Graphics at Saatchi & Saatchi London



曜日や時間帯に応じてバス停を多目的にシェアリングするイメージ

出典：道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」(R2.6.18公表)（抜粋）

5. 事業区分

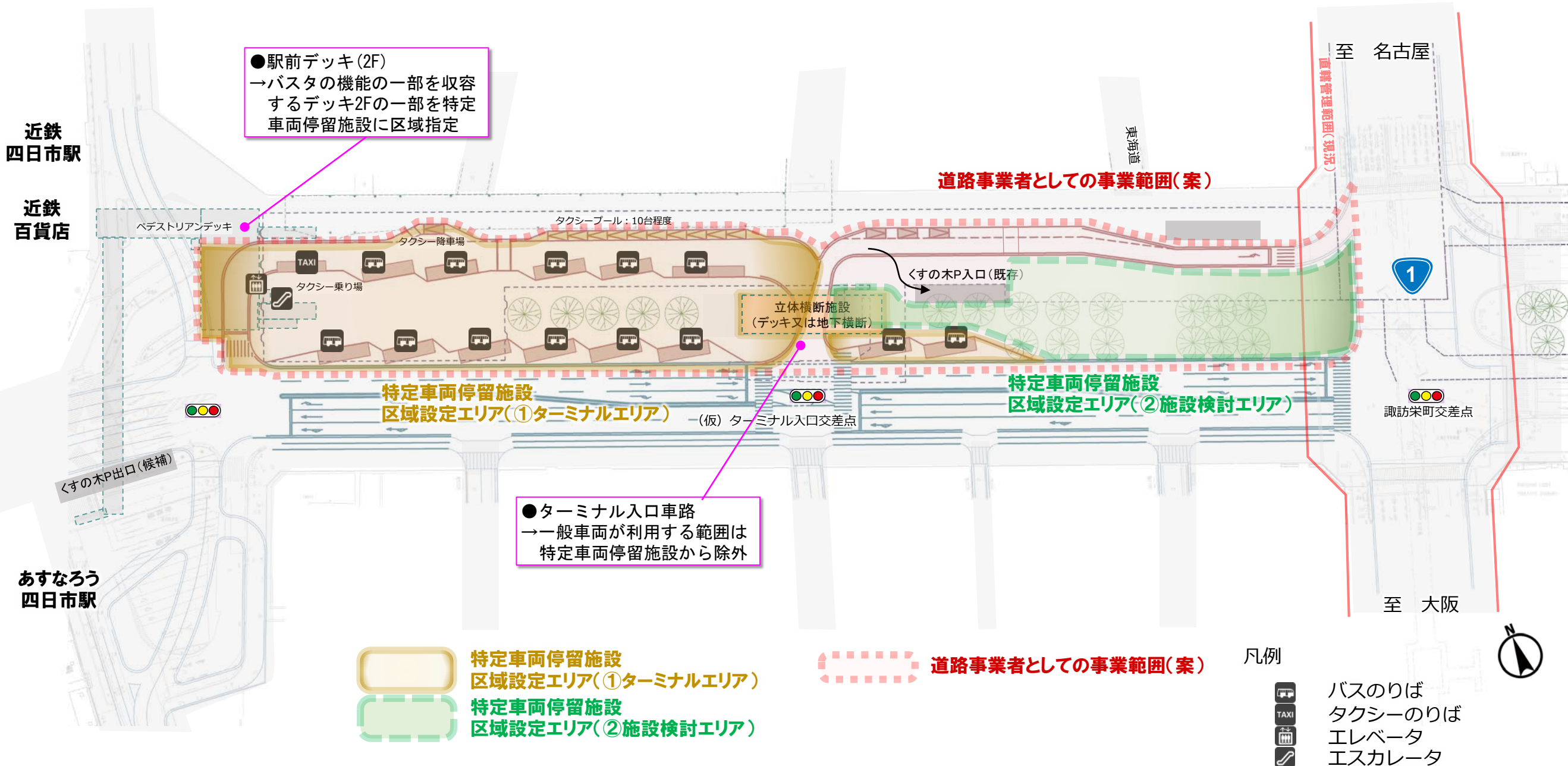
(1) 特定車両停留施設・道路事業者としての事業範囲の設定案

特定車両停留施設の指定範囲

- ①ターミナルエリア
 - ターミナルエリアのみ指定
- ②施設検討エリア
 - ターミナルエリア+東島の歩行者空間を含む施設を検討するエリアを指定

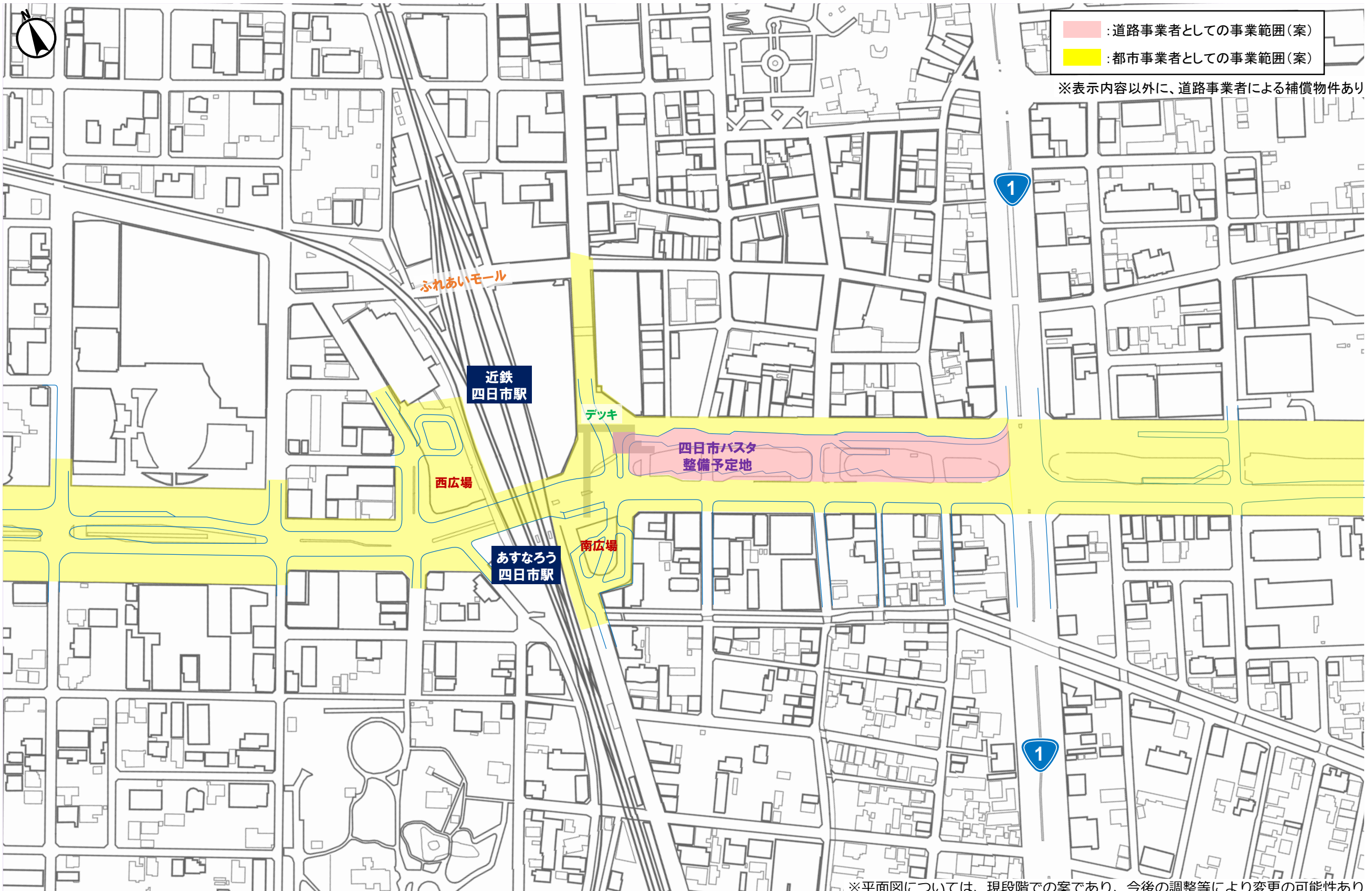
道路事業者としての事業範囲(案)

- 一体的な維持管理のしやすさという観点から、道路事業者としての事業範囲は駅前～国道1号までのエリアのうち、特定車両停留施設および連続する歩行者空間の範囲を想定



5. 事業区分

(2) 道路事業者・都市事業者としての事業範囲の設定案



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

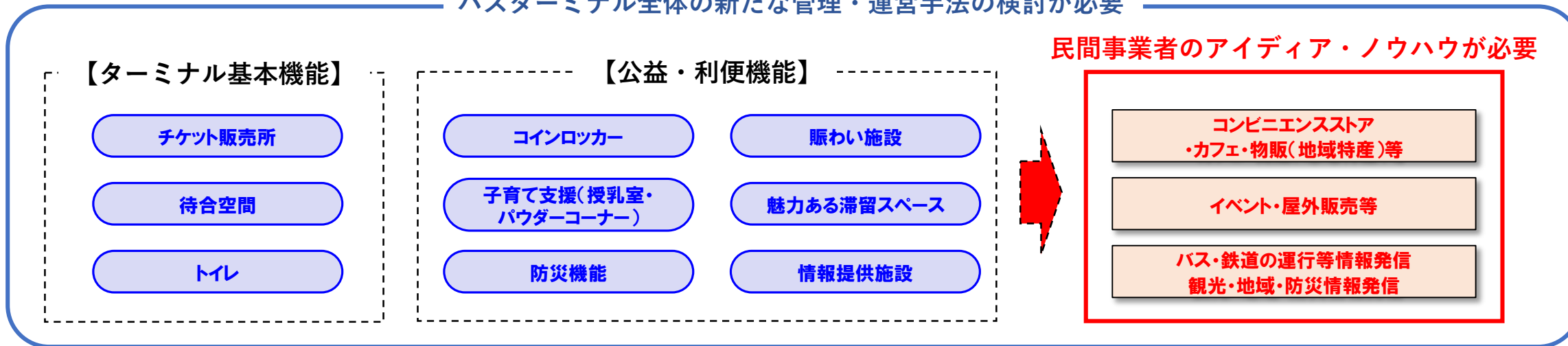
6. 管理・運営手法の考え方

(1) 官民連携の必要性

- ◆ バスターミナルとして利便性が高く、魅力ある賑わい機能・滞留スペースを形成していくためには、道路管理者と民間事業者が連携し、民間ならではのアイデアやノウハウを活かしながら、バスターミナル全体を管理・運営する事業スキームが必要である。

バスターミナル全体の新たな管理・運営手法の検討が必要

民間事業者のアイデア・ノウハウが必要



- ◆ 道路法改正（令和2年5月）を踏まえ、官民連携での事業実施により、効率的・効果的にバスターミナルを整備・管理・運営する手法について引き続き検討が必要。

【概要】交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができること等を規定

⇒コンセッション：公共施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。

| これまでのバスターミナル（例：バスタ新宿） | コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用 |
|---|--|
| <p>【ターミナル会社】</p> <p>道路管理者 ← 兼用工作物協定 → 民間事業者</p> <p>占有許可 ↓ 占有料</p> <p>テナント</p> <p>利用契約 ↑ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> | <p>【ターミナル会社】</p> <p>道路管理者 ← コンセッション契約 → 民間事業者</p> <p>占有許可とみなされる</p> <p>多様な収入</p> <p>テナント</p> <p>テナント契約</p> <p>テナント料</p> <p>利用契約 ↑ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> バスターミナル整備を公共とターミナル会社で協定を結び費用を分担して実施。その後、民間がターミナル運営・管理を実施。 管理・運営はターミナル会社とコンビニ等の事業者が個別に実施。 テナント（利便施設）は占有で実施されるため、運営する民間事業者の収益にならず、ターミナルの運営・管理に還元されない。 | <ul style="list-style-type: none"> コンセッション契約を行うことで、運営権を持つターミナル会社が利用料金の受領とテナント（利便施設）からの収入を得ることができ、収入が多様化する。 協議の成立（契約の締結等）により占有許可とみなされるため、ターミナル会社が柔軟な運用が可能。 コンセッション契約で民間事業者が資金調達を行う際に有利になる。 |

6. 管理・運営手法の考え方

(2)バスターミナルにおける管理・運営手法のイメージ

官民連携による管理・運営の考え方

- ◆ 民間事業者の参画意向をふまえ、官民連携のパターンは下記の例が考えられる。
- ◆ 賑わい等で活用可能な施設検討エリアとの連携が求められるとともに、公募時には民間で担う事業区域の検討が必要である。

| | 管理・運営のイメージ (案) | 整備方針・ 基盤整備 | 設計・建設 | 建物所有 | 管理・運営 | 付帯事業 (賑わい) |
|---|--|---------------|-------|------|-------|---------------|
| A | <ul style="list-style-type: none"> 民間が運営に必要な全ての建物を整備・所有し、民間が賑わい施設の収益で自主的に区域全体の管理・運営を実施。 <p>デッキ ターミナル運営 ターミナル施設 賑わい施設 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p> | 公共 | 民間 | 民間 | 民間 | 民間 |
| B | <ul style="list-style-type: none"> 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有を行い民間が収益施設の建物を整備・所有し、その収益で管理・運営を実施。 <p>デッキ ターミナル運営 ターミナル施設 賑わい施設 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p> | 公共 | 公共 | 民間 | 民間 | 民間 |
| C | <ul style="list-style-type: none"> 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有及び賑わい施設の所有を行い民間が収益施設として入居し、その収益で管理・運営を実施。 <p>デッキ ターミナル運営 賑わい施設 ターミナル施設 賑わい施設 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p> | 公共 | 公共 | 公共 | 民間 | 民間 |
| D | <ul style="list-style-type: none"> 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有・管理・運営及び賑わい施設の所有を行い民間が賑わい空間を収益施設として活用。 <p>デッキ ターミナル施設 賑わい施設 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p> | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 民間 |

6. 管理・運営手法の考え方

(2)バスターミナルにおける管理・運営手法のイメージ

◆ 事業者等ヒアリングの結果、官民連携には概ね賛同を得ており、その連携手法について引き続き関係機関と協議して検討。

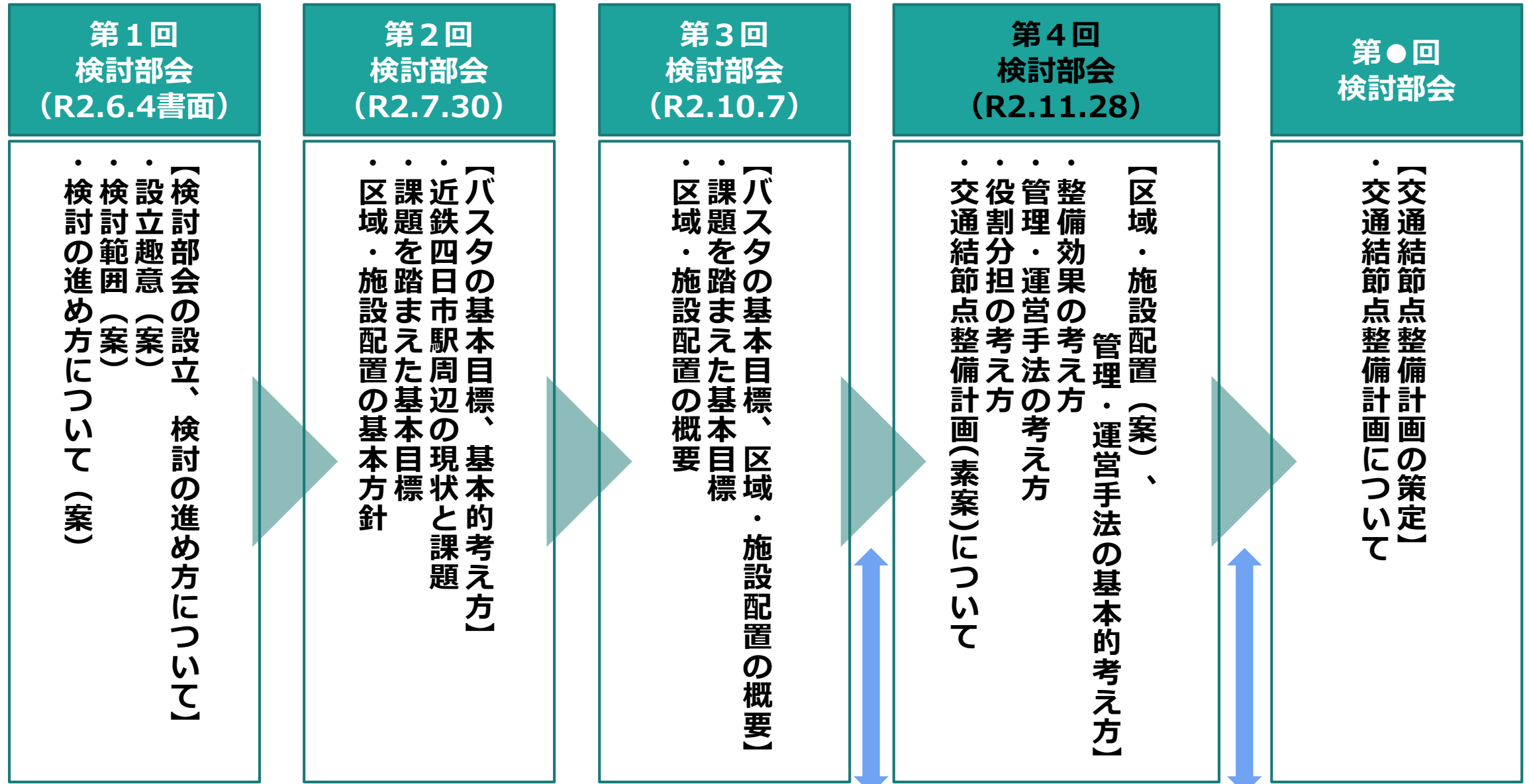
事業者等ヒアリングの結果

| 官民連携に関する意見・提案 | その他のバスタ運営に関する提案 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 官民連携は重要であると認識しており、収益施設等の導入によって、交通の結節点が形成され、人の流れができるとうい。 官民連携を通じた収益施設の導入により、まちとしての回遊性が向上し、全体の利用者が増加することは望ましい。 バスターミナル運営の経験はないが、社の方針としては、新たな事業運営等への参入検討が求められている。 民間だけでは対応できないため、行政・他事業者との連携が重要である。 官民連携のもと、収益施設とバスターミナル事業が組み合わせられるとうい。 交通部門を担う役割で参画したい。 官民連携で事業を行うことについて異論はない。 積極的に運営に関わりたい。 バスターミナル運営については、出来る限り民間に委ねて、収益を確保しながら継続して運営してもらうことが重要。 官民連携での事業実施について反対意見なし。 | <ul style="list-style-type: none"> 収益施設はウォークアブル空間を確保しながら、コンビニエンスストア、飲食店（クレープ屋、ホットドック屋等）等のライトな施設が立ち並ぶイメージ。 バス待ちの僅かな時間に、時間潰しとして利用できる施設があるとよい。夏・冬には屋内空間も必要。 現状の利用者には、学生、ビジネスパーソンが多く、これらの対応を考慮した方がよい。 既存商業施設との競合に配慮が必要。 収益施設はコンビニエンスストア・書店等があるイメージ。ビジネス客対象の座れる席・机も収益との兼ね合いの中であれば良い機能。 四日市市の玄関口として、収益施設は地場物産の販売等、道の駅のようなイメージの施設が望ましい。 誰にでもわかる電光掲示板やカフェ等の商業、お酒を飲める所も必要。交通結節点なので、昼も夜も対応できる施設の導入が必要。 夜の飲食店利用者がスイーツ等土産を購入し帰宅する場面を見かけるため、収益施設としてはそういった販売の店舗があるとよい。 中央の待合空間はバックヤードを作りにくいいため、店舗の方式は完成品を持ち込む等の工夫が必要。 バスタ立ち上げ期に安定してバスタが運営できることが理想である。そのような観点から収益検討を行ってみたい。 カフェ等は現在のまちに少なく、導入することで商店街の商業機能との補完が可能。 中心市街地の賑わいづくり、バスターミナル利用者の利便性確保の観点から、カフェやコンビニエンスストア、観光案内所、特産品の販売拠点等の導入が考えられる。（居酒屋など商店街に十分ある施設は不要） ふれあい茶屋のようなものを設置し、東海道の歴史に触れたり、市内観光の拠点化や地場産品の購入ができればよい。 |

7. 今後の進め方について

「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の策定に向けた進め方について

- ◆ 検討部会の意見交換を経て計画の具体化を図り、今年度中に「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定。
- ◆ 今回、第4回検討部会では、第3回検討部会での議論を踏まえ、バスタの区域・施設配置(案)、整備効果の考え方、管理・運営手法の考え方などについて意見交換。
- ◆ 本日の意見を踏まえ次回、交通結節点整備計画について確認。



第2回中央通り再編関係者調整会議 (R2.10.14)

- ・ 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
- ・ 道路の検討について
- ・ 中央通りのエリアデザインについて
- ・ ワーキンググループの設置について
- ・ 今後の進め方

第3回中央通り再編関係者調整会議 (R2.12.26予定)

- ・ 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
- ・ 中央通りのエリアデザイン