

## 第6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3年9月20日（月）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等の報告

- ① 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ
- ② 第5回中央通り再編関係者調整会議

#### (2) 近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備検討について

- ① これまでの経緯
- ② 今年度の検討内容
- ③ ターミナル機能について
- ④ 賑わい機能について
- ⑤ 運営手法について
- ⑥ 今後の進め方について

### 2 資料

資料1：事項書

資料2：名簿

資料3：席次表

資料4：近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ

資料5：中央通り再編関係者調整会議等の報告

資料6：第6回検討部会資料

資料7：規約

第6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3年9月20日 14:00～  
四日市商工会議所3階大会議室

区分	所 属		出欠	随 行
1	部会長	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	出席 (WEB)	
2	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	出席 (WEB)	
3		近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長	出席 (WEB)	
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	出席	バス営業部 部長 乗合営業課 課長 (WEB)
6		三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長	出席 (WEB)	自動車部次長 (WEB) 自動車部運行管理課 課長 (WEB)
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	出席	
8		三重県バス協会 専務理事	出席 (WEB)	
9		(株)ディア四日市 取締役 事業部長	出席	
10		部会員	四日市南警察署 署長	代理 交通第一課長
11	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)	代理 交通規制課 施設補佐		
12	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	出席 (WEB)		
13	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長	代理 課長補佐 (WEB)		
14	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長	出席		
15	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長	出席 (WEB)		
16	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長	代理 主席運輸企画専門官 (WEB)		
17	三重県 県土整備部 次長 (道路整備)	出席		
18	三重県 県土整備部 次長 (都市政策)	出席	都市政策課 技師 (WEB)	
19	四日市市 副市長	出席		

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	出席	
	四日市市 都市整備部 都市計画課	出席	
	四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課	出席	

# 第6回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 席次表

令和3年9月20日(月)14:00~

四日市商工会議所 3階 大会議室

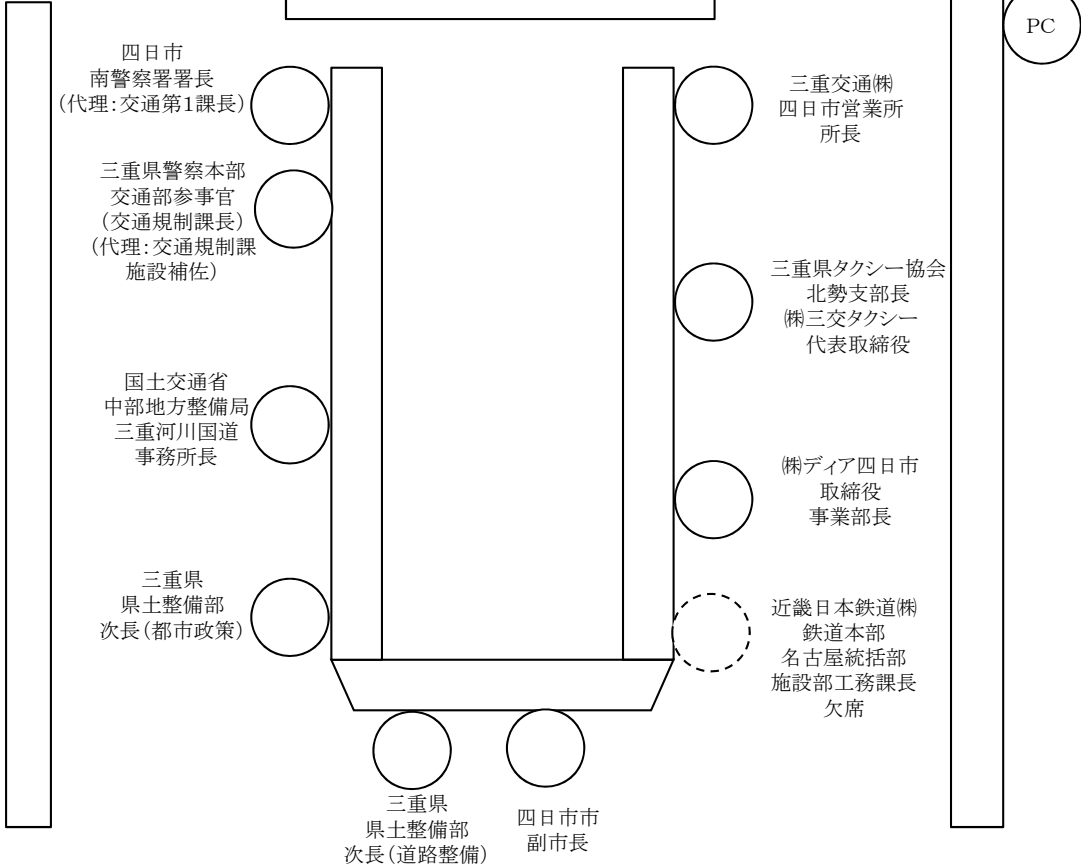
## スクリーン

早稲田大学  
理工学術院大学院  
創造理工学研究科  
教授  
(WEB)

名城大学理工学部  
社会基盤デザイン工学科  
教授  
(WEB)



PC



随行

関係者

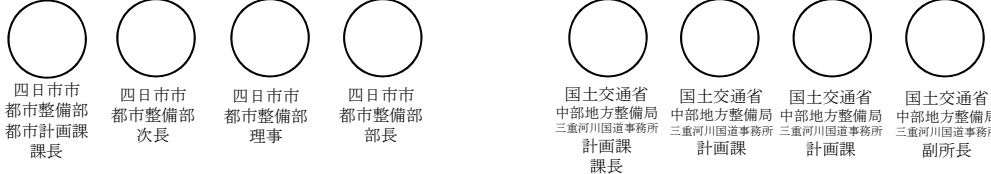
関係者

関係者

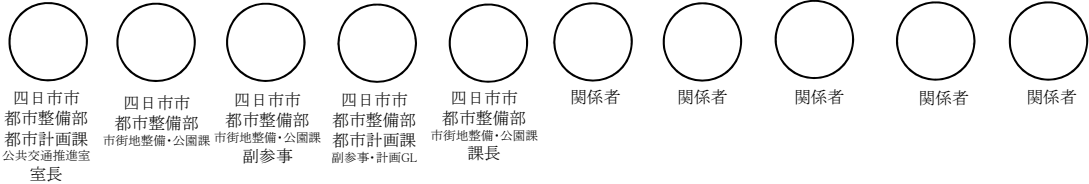
関係者

関係者

## 事務局



## 事務局



出入口

## WEB参加



近鉄グループ  
ホールディングス㈱  
総合企画部課長



三岐鉄道㈱  
取締役  
自動車部長



三重県バス協会  
専務理事



国土交通省  
中部地方整備局  
建政部  
都市整備課長



国土交通省  
中部地方整備局  
道路部  
道路計画課長  
(代理:課長補佐)



国土交通省  
中部運輸局  
交通政策部  
交通企画課長



国土交通省  
中部運輸局  
三重運輸支局長  
(代理:主席運輸企画  
専門官)



随行

# 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画 中間とりまとめ

令和3年3月

## 目次

1. はじめに .....	P. 3
2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の方向性 .....	P. 4
3. 中央通りのエリアデザイン .....	P. 5
4. 共通のデザイン方針 .....	P. 6
5. 各エリアのデザインを考える前提条件 .....	P. 7
6. 各エリアのデザイン方針 .....	P. 8
7. 整備のイメージと目指す効果	
① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ .....	P. 9
② 全体レイアウトや導入機能のイメージ .....	P. 10
③ 整備方針 .....	P. 11
④ 目指す効果 .....	P. 12
8. バスターミナルの整備に係る事項	
① 基本目標 .....	P. 13
② 施設配置方針 .....	P. 14
③ 必要機能 .....	P. 15
④ 動線計画 .....	P. 16
⑤ デザインと機能配置「施設最小案」 .....	P. 17
⑥ デザインと機能配置「施設最大案」 .....	P. 18
⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」 .....	P. 19
9. 事業区分 .....	P. 20
10. 今後の進め方 .....	P. 21

## 1. はじめに

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る。

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、2027年にはリニア中央新幹線の東京から名古屋間が開通する見通しとなっており、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る。

そこで、四日市市では、リニア時代に相応しいゲートウェイとして、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成するために、近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場や中央通りの歩行空間等の整備からなる近鉄四日市駅周辺等整備事業に取り組んでいる。

この近鉄四日市駅周辺等整備事業を推進していくために、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、国土交通省と四日市市が策定を進める「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」について、有識者、交通関係者、商工関係者、市民および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行うことを目的とし、「中央通り再編関係者調整会議」を設置し、検討を進めている。

これまでに、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画(バスターミナル整備計画)」の策定や、「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」の骨子となる「中央通りのエリアデザイン」等について意見交換を行ってきたところであり、それらを踏まえ、中央通りのエリアデザインにおける「共通のデザイン方針」、「各エリアのデザイン方針」、「整備のイメージと目指す効果」、「バスターミナルの整備に係る事項」、「事業区分」等について、この度、中間とりまとめを行うものである。

## 2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の方向性

### <検討の視点>

**【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」

- ふれあいモールの賑わいに加え、駅前広場や中央通りに、歩車分離の図られた歩行者動線や待ち合い空間等を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を図る。
- 来訪者にとって分かりやすく、駅からまちへの回遊しやすい空間形成や、都心居住者にとっても魅力的な空間形成を図る。

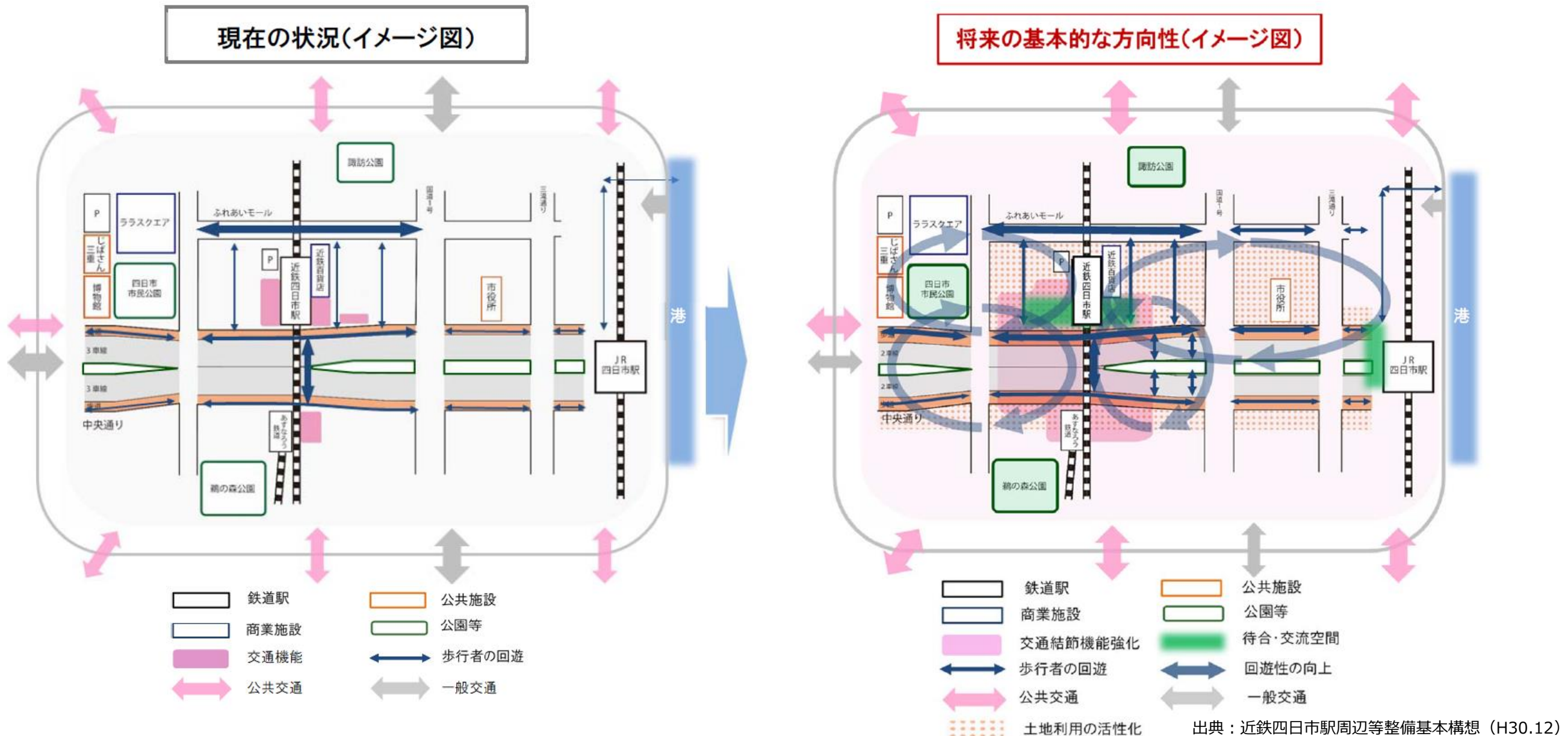
**【視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置】**  
 「交通機能強化」

- 交通ターミナルとしての空間の拡大を行うことで、交通機能の集約化や乗継利便性・快適性の改善・向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。
- 回遊性の向上や中心市街地の活性化など、まちづくりと連携した交通機能の配置を行う。

**【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」

- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

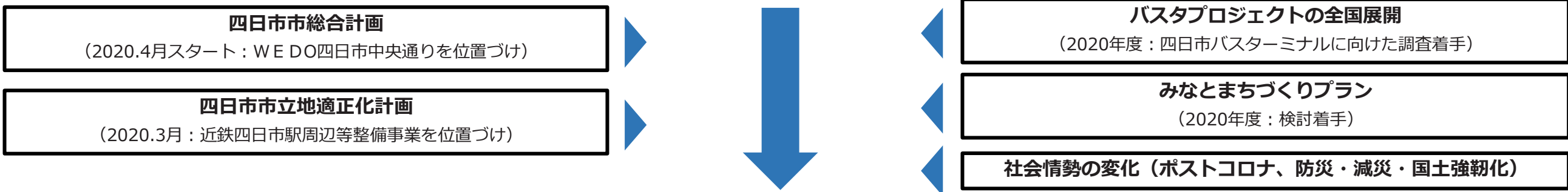
### <駅周辺整備の基本的な方向性イメージ>



### 3. 中央通りのエリアデザイン

- ・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

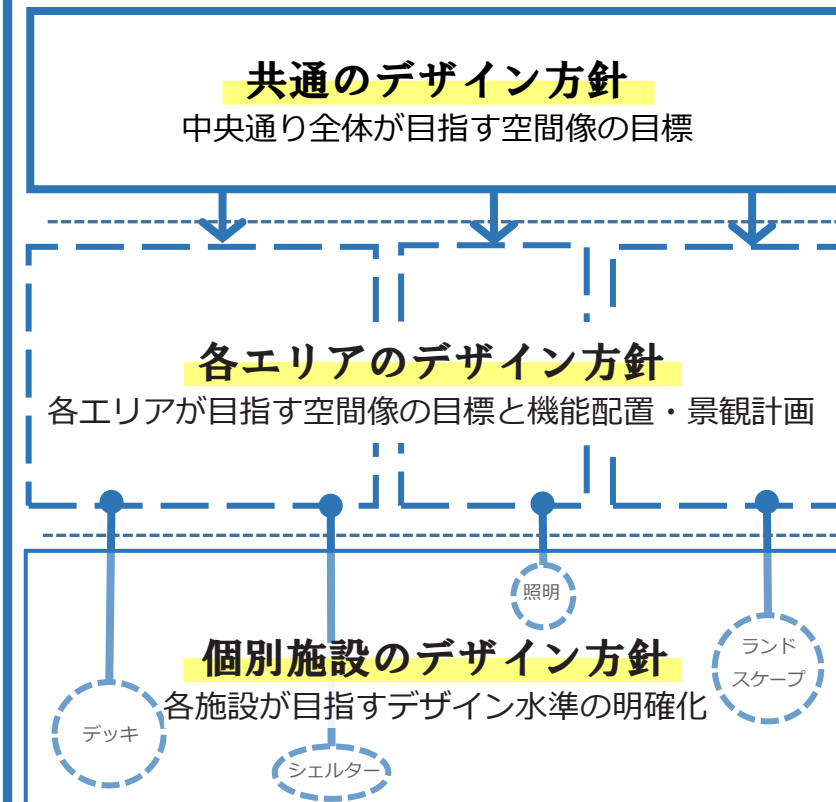
## 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (2018.12月策定)



## 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 >



### 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



## 4. 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



#### 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

### 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
- ・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）

### 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

## 5. 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

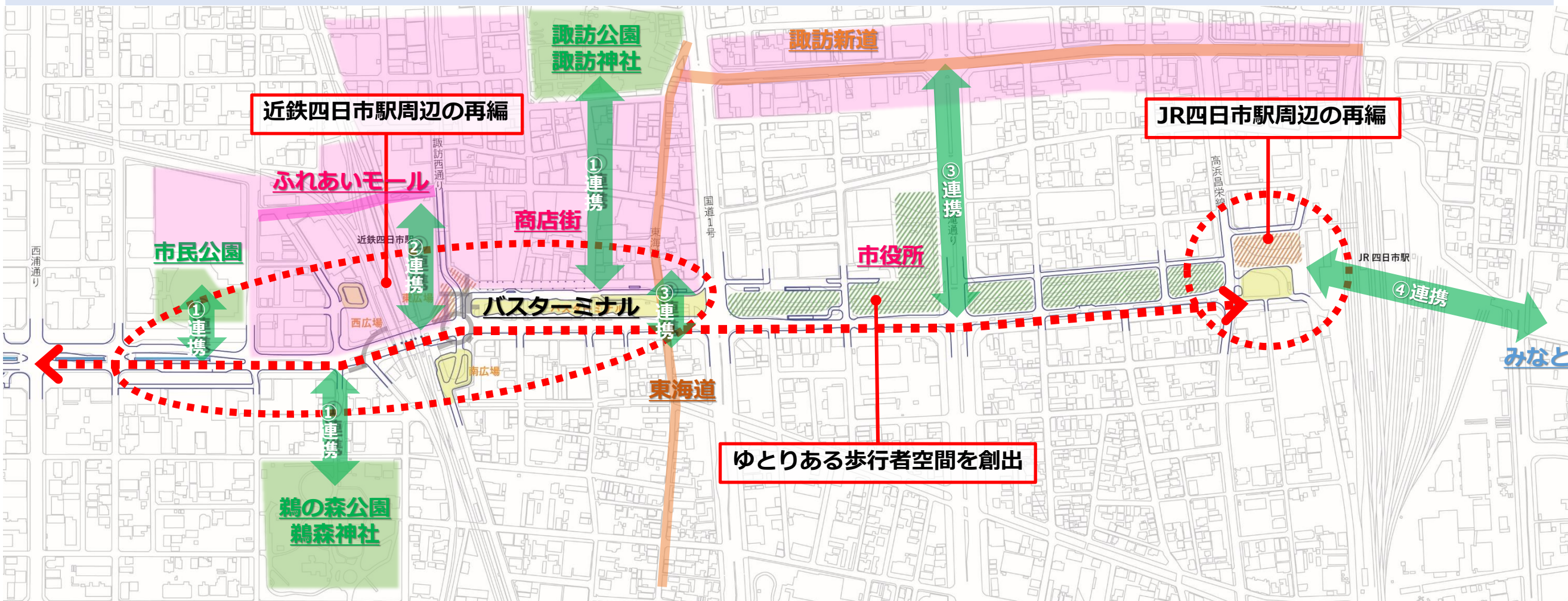
### <前提条件>

- 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（バスター導入）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）>

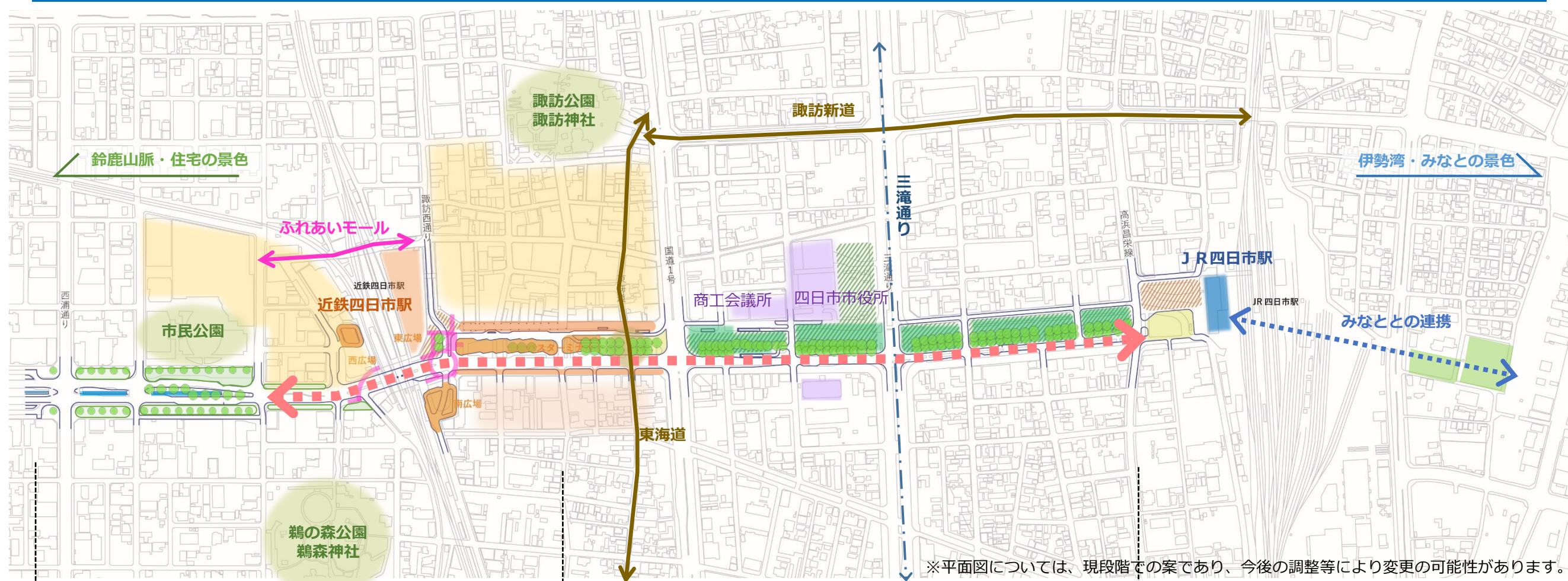
- ① 諏訪公園・鶉の森公園・市民公園
- ② ふれあいモール
- ③ 歴史文化（東海道、祭りやイベント）
- ④ 四日市港
- ⑤ 沿道の土地利用

【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。

# 6. 各エリアのデザイン方針



## 交通⇔まち ゲートエリア

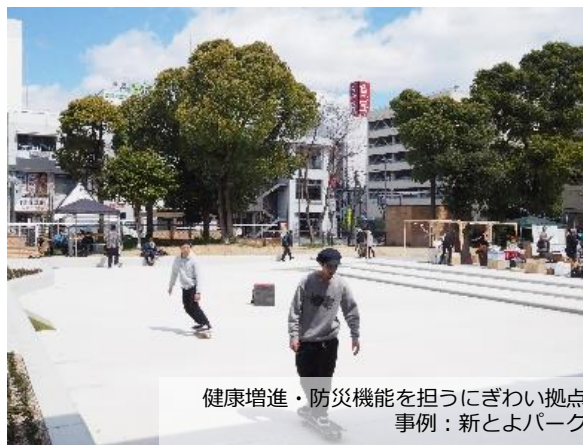
- ・駅前広場の整備、バスタ機能の導入、都市機能の誘導、デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、まちなかへの来訪者や居住者のための快適で高質な空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・駅西・駅東それぞれにおいて、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等を配置
- ・東海道の賑わいを感じる滞留スペース
- ・諏訪公園、鶉の森公園、市民公園と中央通りとの連携向上
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤



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）
- ・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）



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：パースル劇場前広場、スイス

## 駅・まち⇔みなと ハーバーエリア

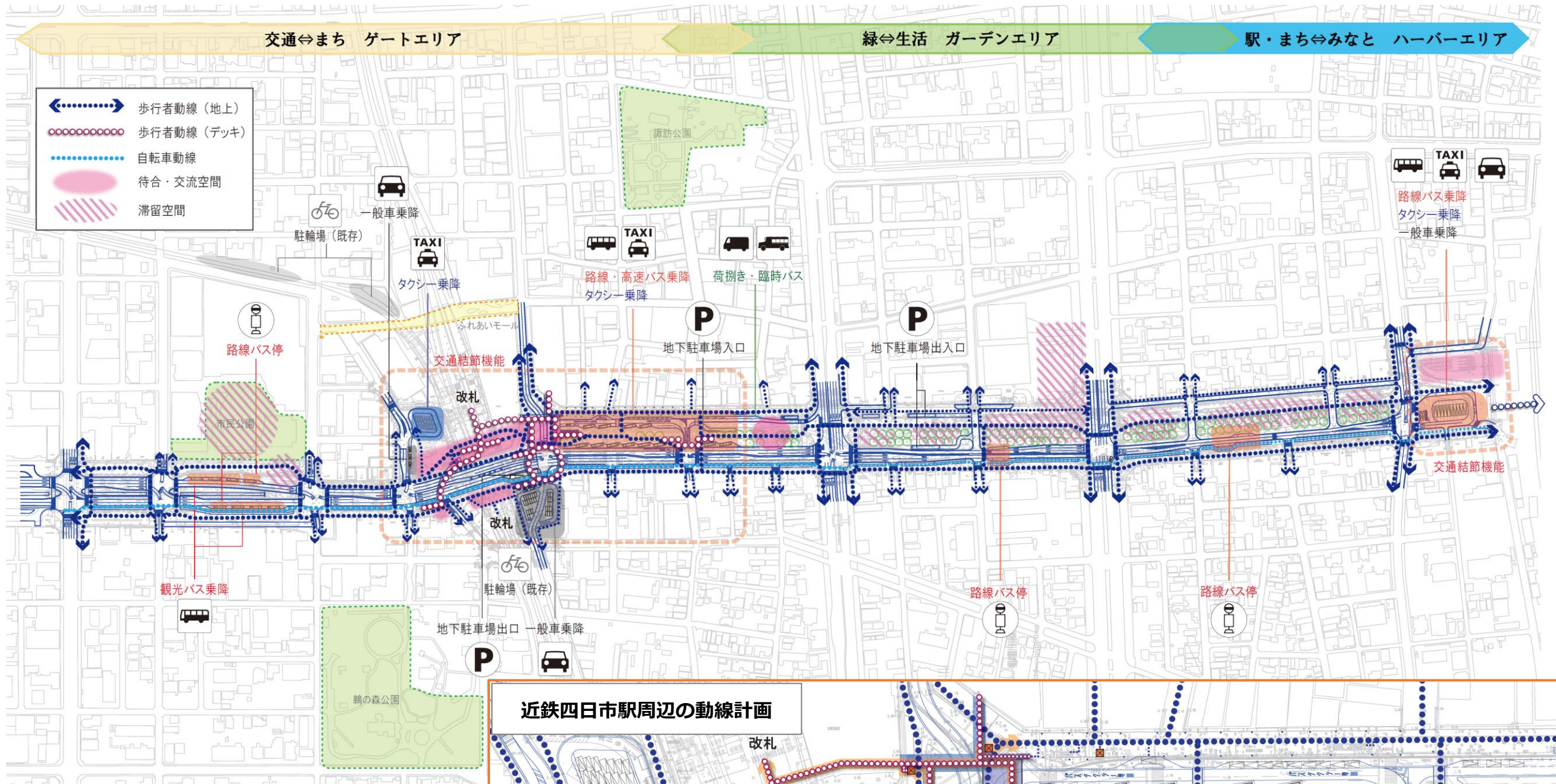
- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととのつながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



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

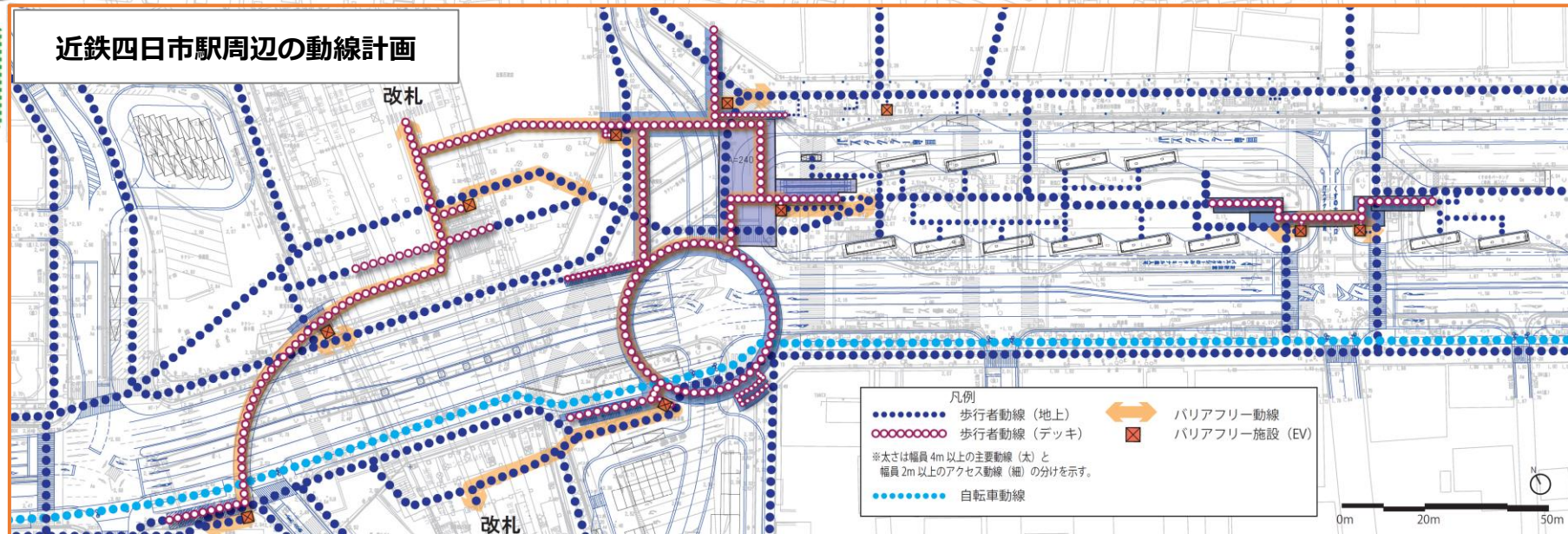
# 7. 整備のイメージと目指す効果

## ① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ



### 今後の調整事項

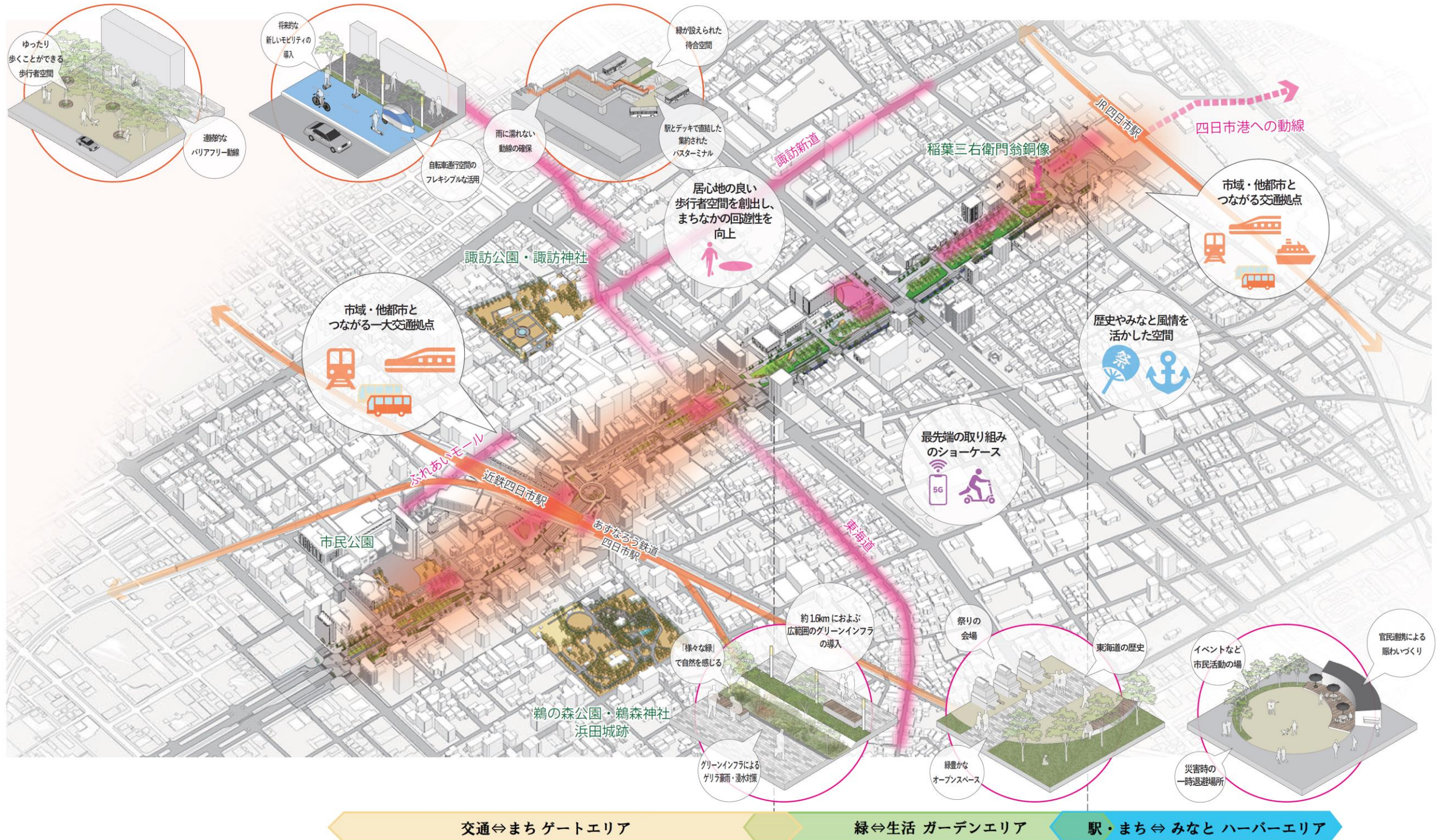
- ・各交通機能の台数
- ・バス・タクシー待機場配置計画
- ・駐輪施設配置計画



# 7. 整備のイメージと目指す効果

## ② 全体レイアウトや導入機能のイメージ

〈全体レイアウトや導入機能のイメージ〉

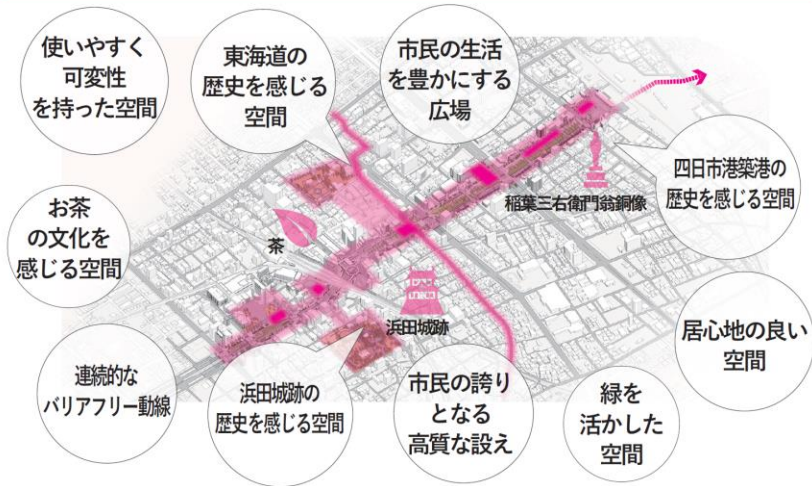


# 7. 整備のイメージと目指す効果

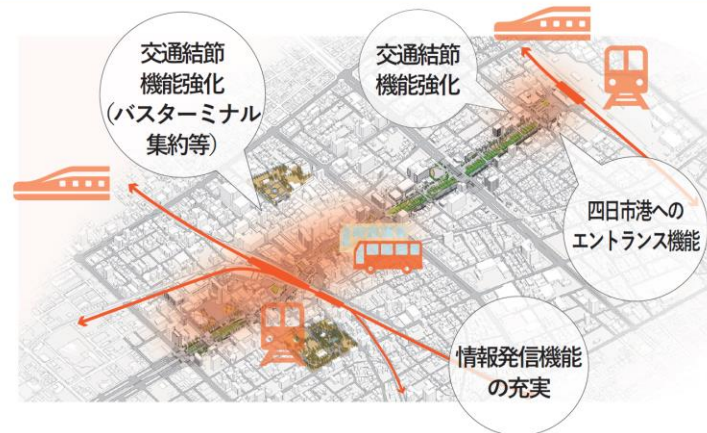
## ③ 整備方針

<整備方針> ; 共通のデザイン方針（基本計画の骨子）を整理

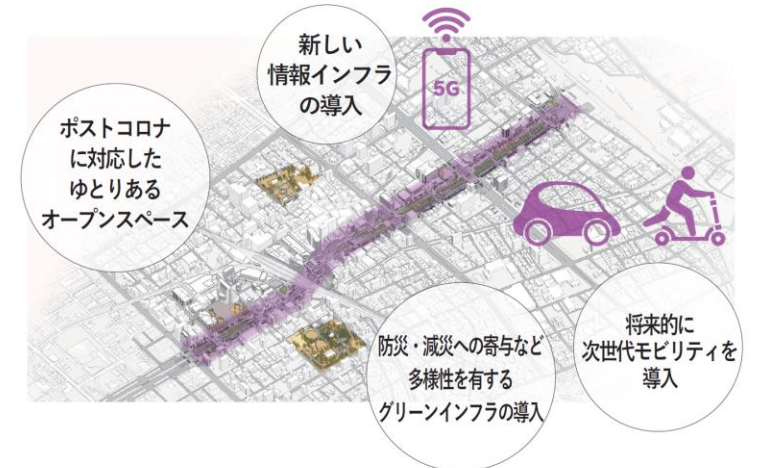
### 居心地が良く歩きたくなる空間づくり



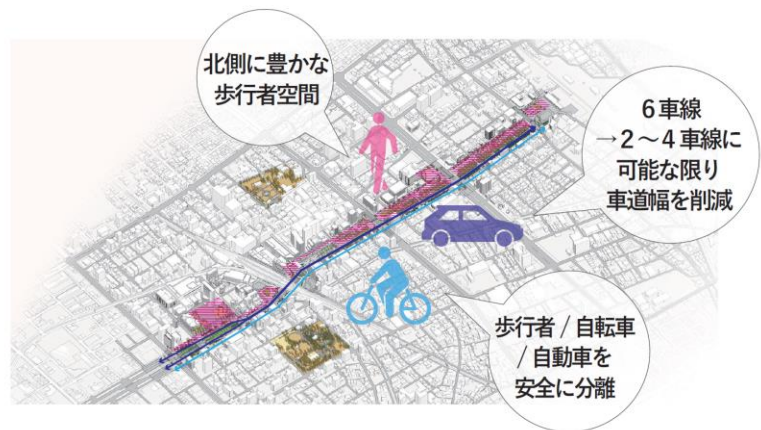
### 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり



### 最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり



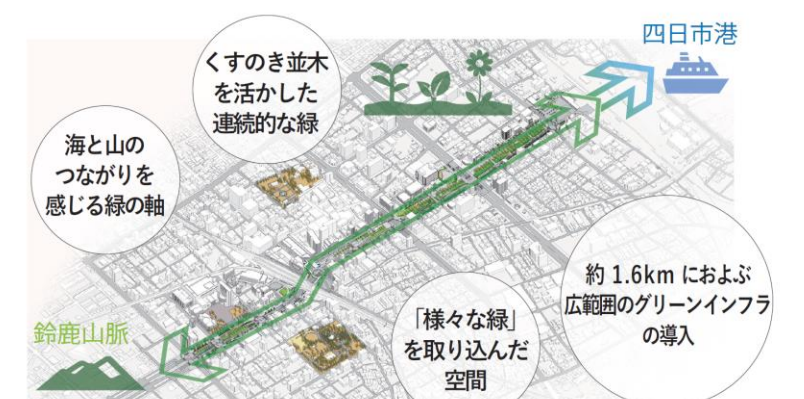
### 歩行者を中心とした交通施設の配置



### 人が集い、賑わいを生み出す施設の配置



### 緑あふれる施設配置

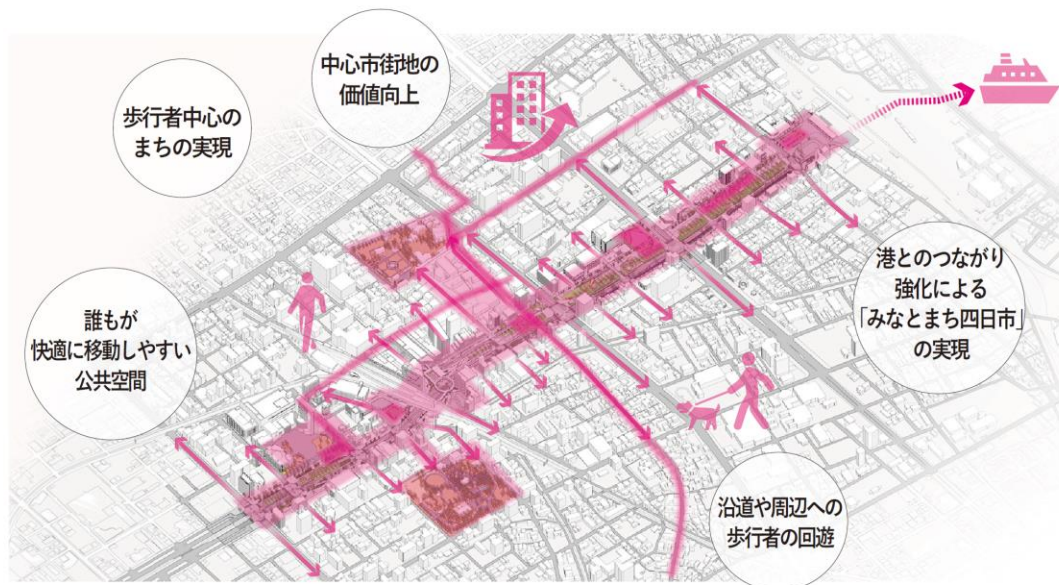


# 7. 整備のイメージと目指す効果

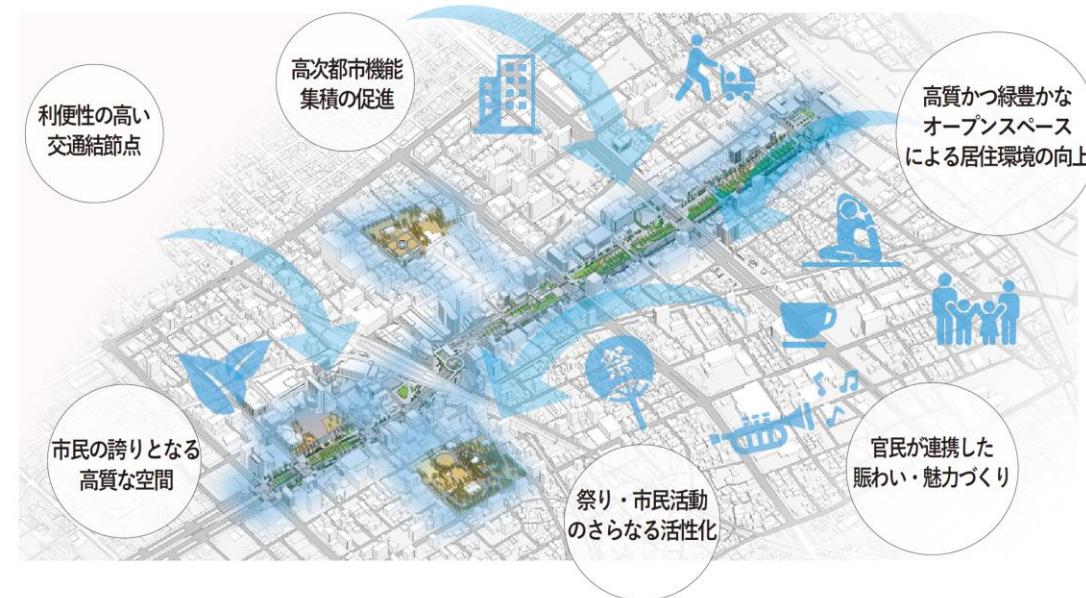
## ④ 目指す効果

### <目指す効果>

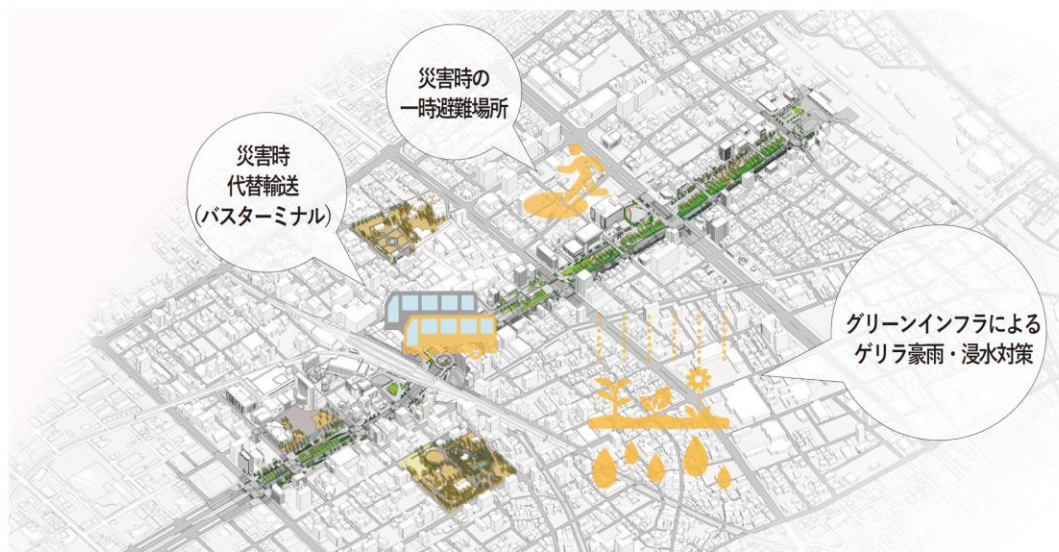
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



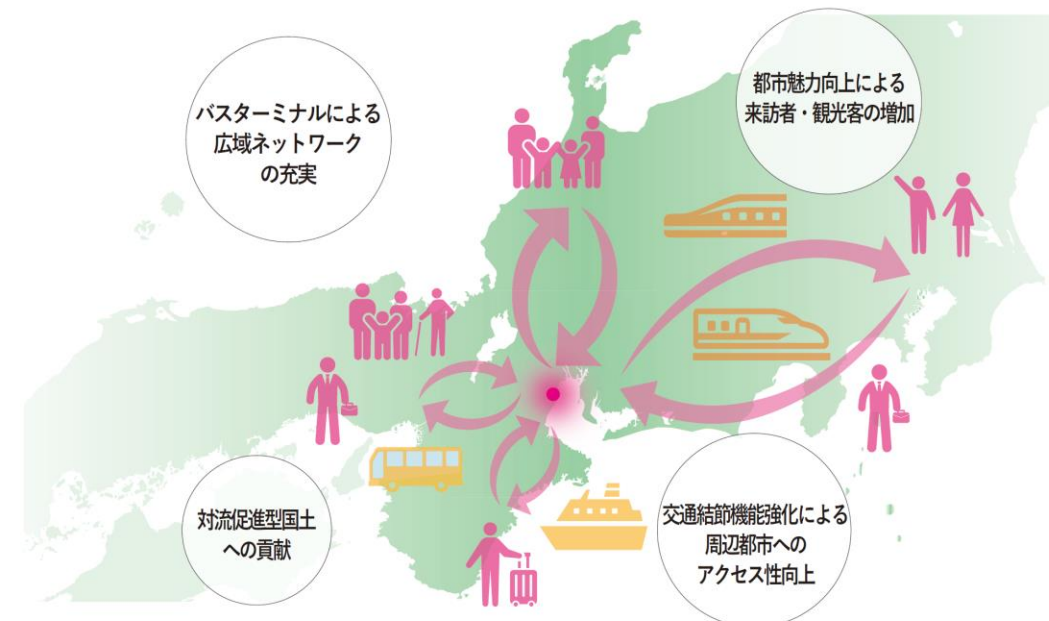
都市の魅力・暮らしの質向上による東海地域をリードする、産業・交流拠点都市の実現



防災機能の向上による安心・安全都市の実現



広域連携強化による交流人口の増加



# 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ① 基本目標

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

### 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

### 近鉄四日市駅周辺の現状と課題

#### 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



# 8. バスターミナルの整備に係る事項

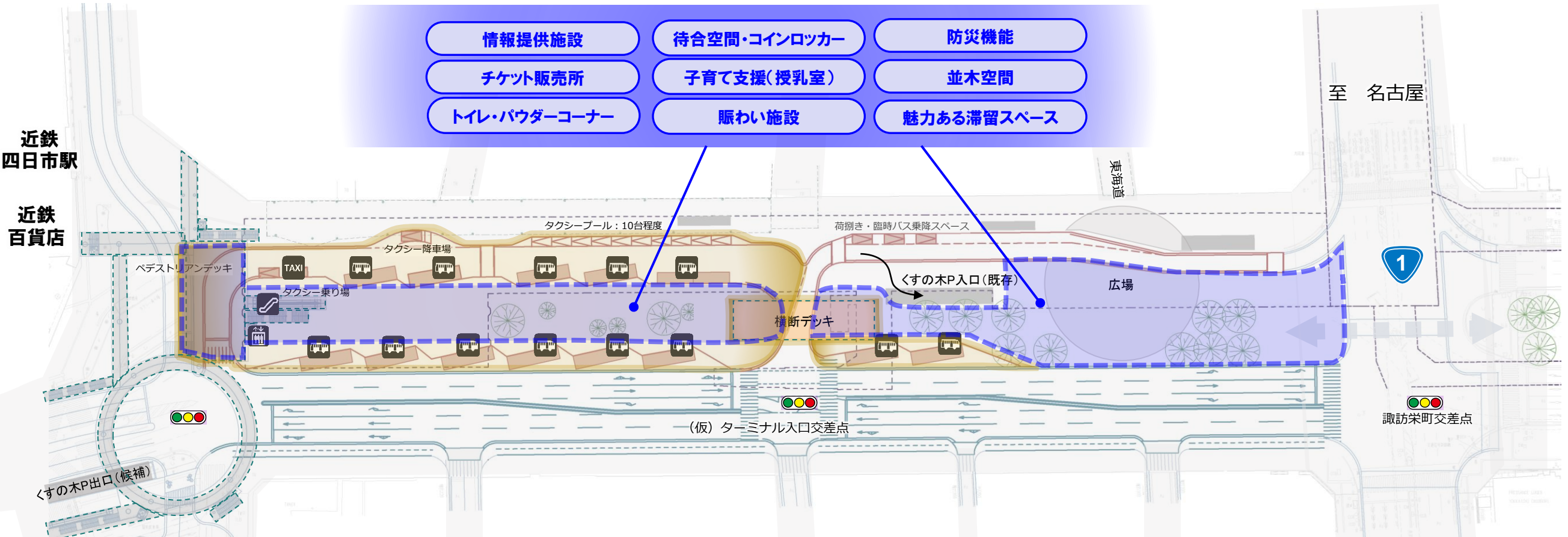
## ② 施設配置方針

### バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

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

### 各機能の配置の考え方

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



- 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

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

### ③ 必要機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗降客数は45,116人（H30））。
- ◆ バスターミナルとして必要と考えられる機能は下表のとおり。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

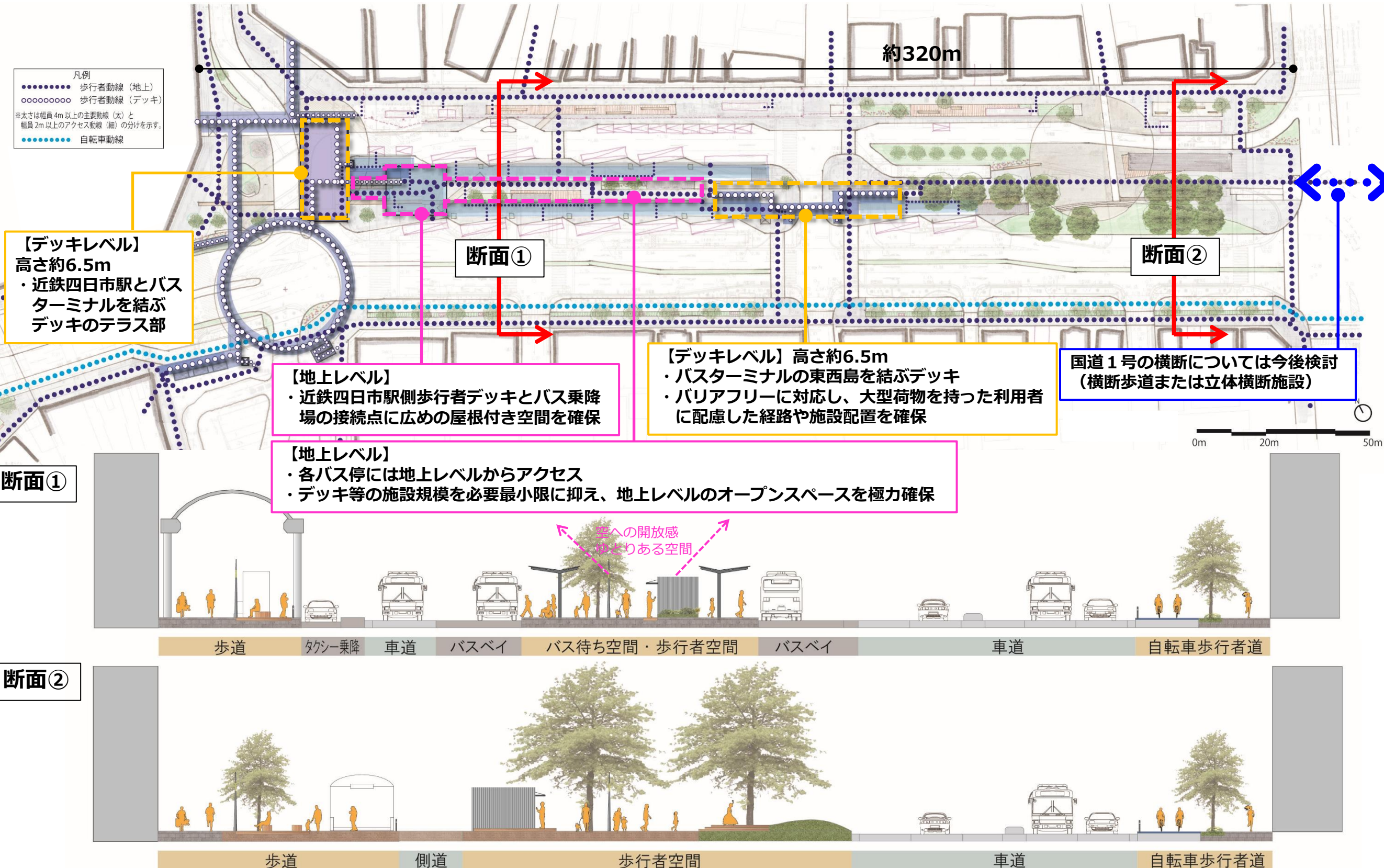


※規模等については、現段階の案であり今後の調整等により変更の可能性があります。

出典：第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料を一部修正

# 8. バスターミナルの整備に係る事項

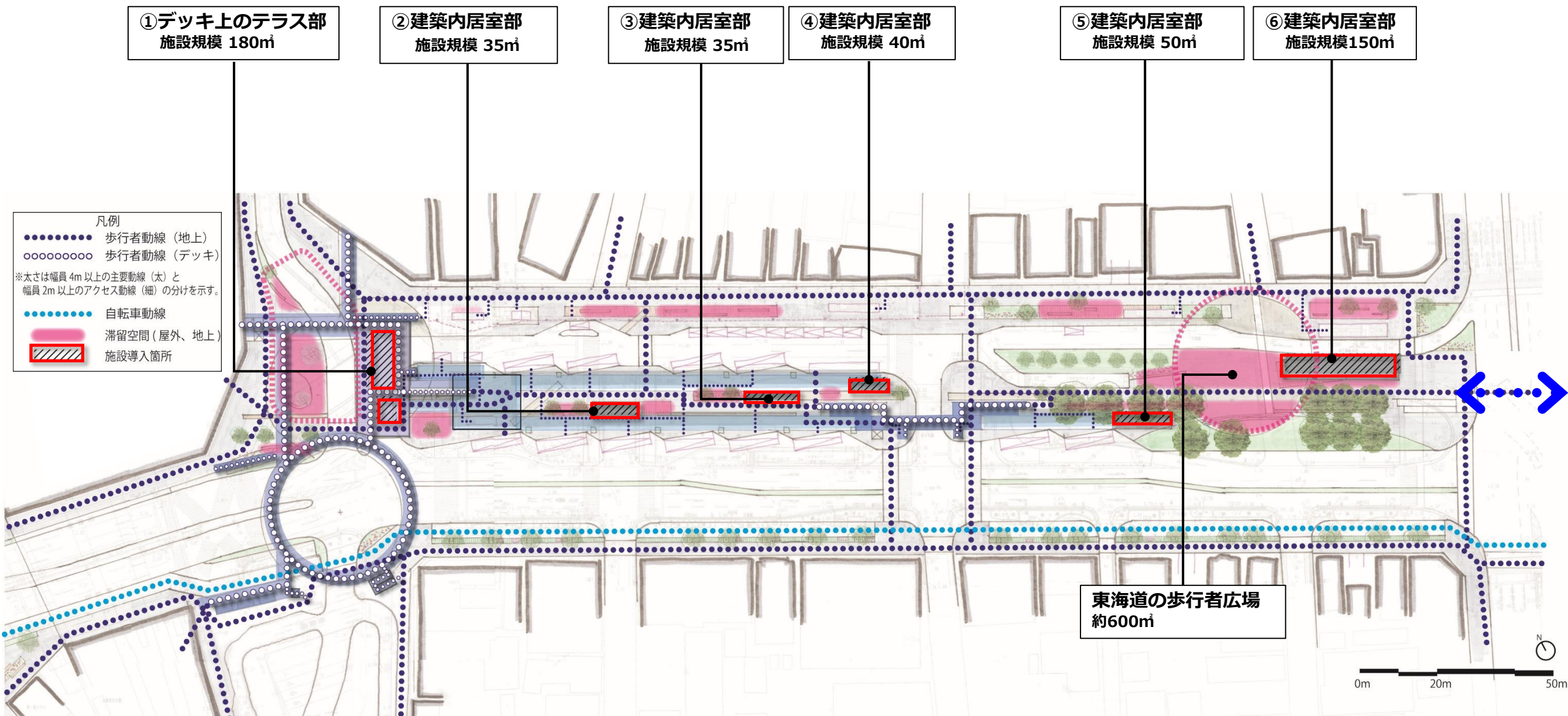
## ④ 動線計画



# 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ⑤ デザインと機能配置「施設最小案」

- ・ 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張した「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

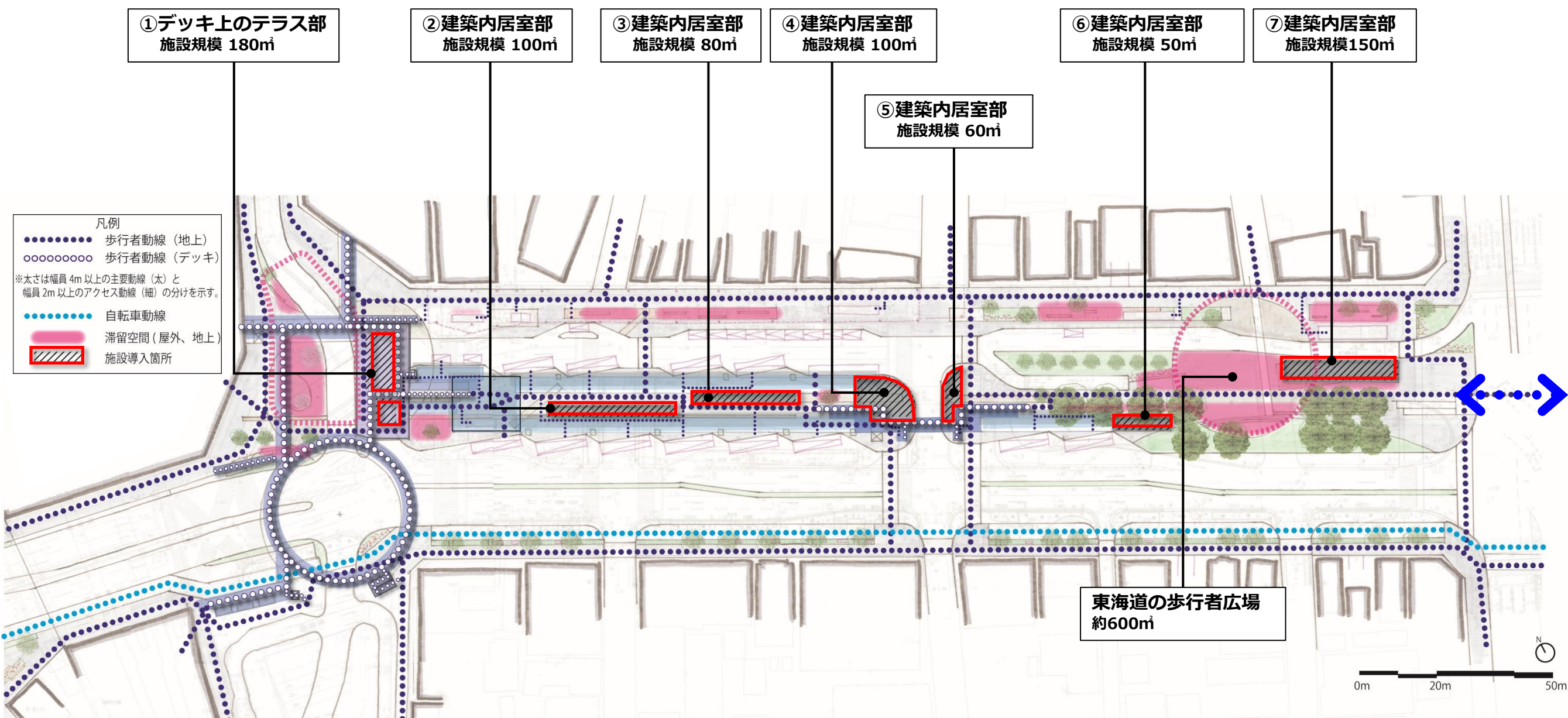


※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません  
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

# 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ⑥ デザインと機能配置「施設最大案」

- ・ 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張した「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

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

### ⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」

項目	決定事項	その他検討を要する事項
<b>●バスターミナル導入機能</b>		
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスターミナルに最低限必要な施設規模は確保した上で、「施設最小案」～「施設最大案」の範囲で「賑わい施設」などのスペースを確保する</li> <li>○必要機能を収容するスペースとして、近鉄四日市駅直近のデッキテラス部と、東西島横断デッキに付帯した合築を基本に検討する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○待合・券売機能等、導入機能の配置については、交通事業者など関係者の意見を踏まえて検討する</li> </ul>
緑の配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○施設自体の壁面や屋上緑化等も検討する</li> </ul>
バスターミナル内の防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の代替輸送や帰宅困難者等の一時滞在、災害情報等の情報提供、一時滞在に必要な非常用物資の備蓄、非常用発電機等の設置によるライフラインの確保等、防災機能の強化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○防災施設と賑わい施設との兼用について、施設規模と併せて検討する</li> <li>○中央通り再編全体の中で、バスターミナルが担える役割を整理する</li> </ul>
<b>●バスターミナルと関連して導入する機能</b>		
荷捌きスペース・臨時バス乗降スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荷捌きスペースを配置し、臨時バスの乗降スペースとしても活用できるような運用を行う</li> </ul>	
<b>●歩行者等の動線</b>		
近鉄四日市駅～バスターミナルの歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近鉄四日市駅～バスターミナル区間に加え、浜田地区からの歩行者動線を確保するため、円形デッキをベースとし、さらに、遠回りに感じないようなデザイン（楕円形の検討など）を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近鉄四日市駅から商店街側歩道への地上動線の強化を検討する</li> </ul>
バスターミナル内の歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地上レベルを基本とし、東西島間はバリアフリーに配慮したデッキによる立体横断とする</li> <li>○屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる歩行者動線・滞留空間を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道1号の横断について、横断歩道や立体横断等の検討を進める</li> </ul>
その他（バスターミナル外）		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ターミナル周辺の自転車動線や、現況の駐輪場の配置などを踏まえ、自転車利用環境の向上を図る</li> </ul>

# 9. 事業区分

・西浦通りからJR四日市駅までの中央通り周辺における、道路事業と都市事業の事業区分を示す



# 10. 今後の進め方

- ・関係者等と調整を図りながら、段階的に事業を推進していきます

	令和2年度 (2020)	中期ステップ	長期ステップ
近鉄四日市駅周辺整備			
バスターミナル			



# 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

## 中央通り再編関係者調整会議等の報告

令和3年9月20日

# 1. 中央通り再編関係者調整会議の開催概要

## 第5回中央通り再編関係者調整会議

### 開催概要

- ◆ 日時 令和3年8月12日（木） 14:00～
- ◆ 内容
  1. これまでの検討状況
  2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案
  3. 今後の進め方
- ◆ 概要
  1. エリアデザインの更新案を提示
  2. 自転車通行空間の検討を踏まえて、個別施設のレイアウトイメージは引き続き検討
  3. 国道1号～JR四日市駅までの区間における利活用計画検討のため、利活用WSの立ち上げを行った

令和3年3月の「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ」以降に、下記の日程でデザインWGを3回開催し、検討内容を第5回中央通り再編関係者調整会議に反映

- ◆ 第6回デザインWG：令和3年4月29日（木）
- ◆ 第7回デザインWG：令和3年7月6日（火）
- ◆ 第8回デザインWG：令和3年7月28日（水）

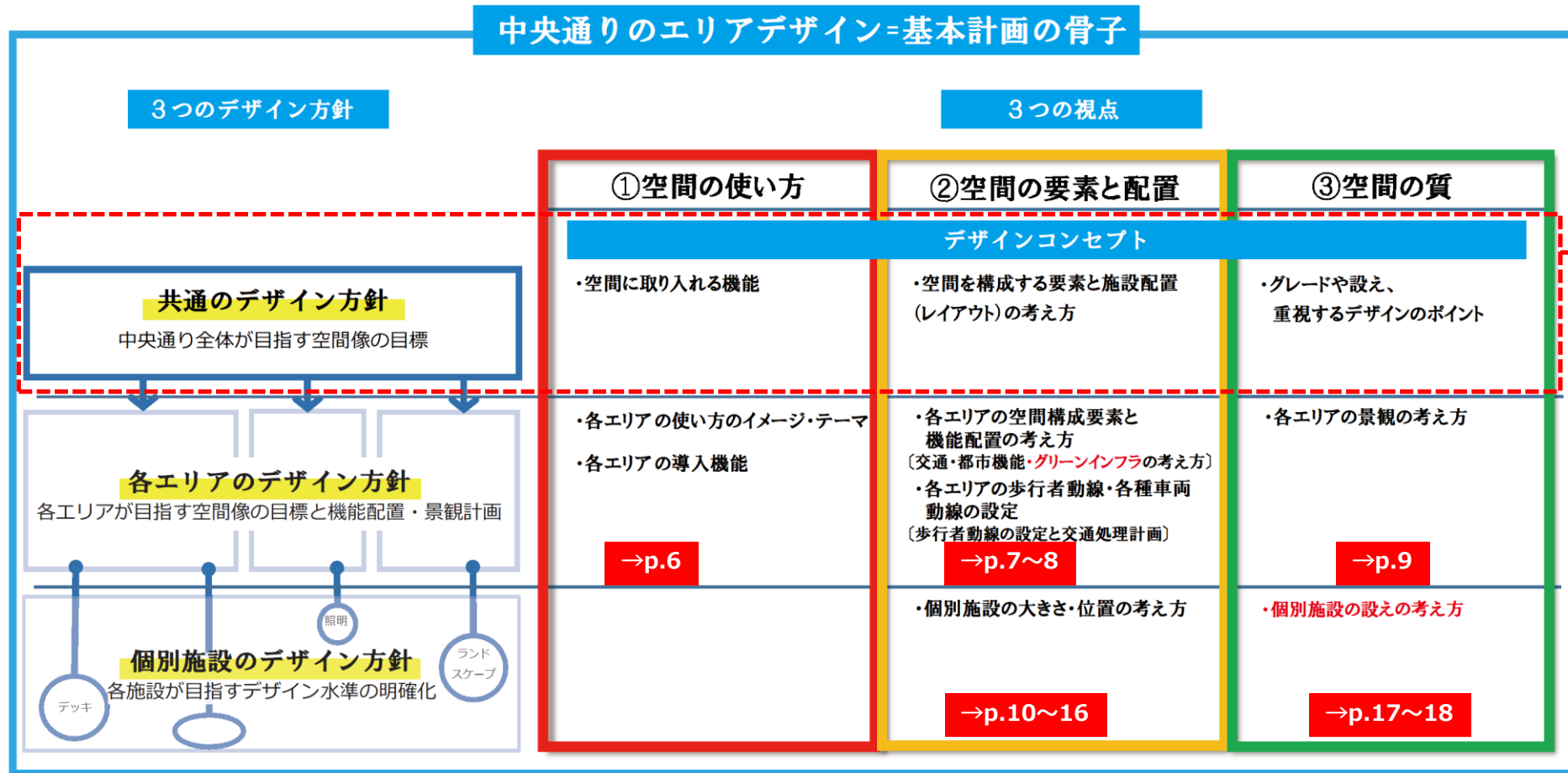
# **第5回中央通り再編関係者調整会議資料(抜粋)**

## 2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案

2-1. 中央通りのエリアデザインの考え方	P.	4
2-2. 共通のデザイン方針	P.	5
2-3. 各エリアにおける空間テーマと導入機能例	P.	6
2-4. グリーンインフラの配置イメージ	P.	7
2-5. 各種動線と歩行者空間・交通機能配置イメージ	P.	8
2-6. 各エリアにおける景観づくりのポイント	P.	9
2-7. 個別施設のレイアウトイメージ	P.	10
2-8. 個別施設の設えの考え方	P.	17

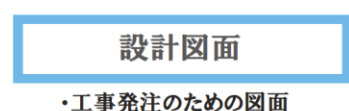
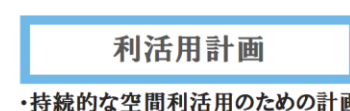
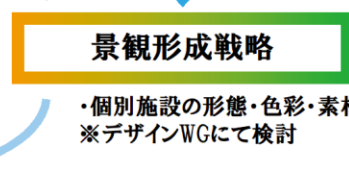
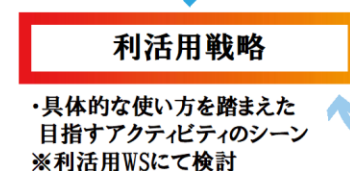
## 2-1. 中央通りのエリアデザインの考え方

- ・中央通りのエリアデザインの構成について、下記のように更新を行う（赤字部分）
- ・デザインコンセプトを、対外的に発信できるエリアデザインの考え方を端的に表現する文章として設定
- ・基本計画を実現するための戦略として、利活用戦略と景観形成戦略を今後検討



### 基本計画を実現するための2つの戦略

関係者調整等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



## 2-2. 共通のデザイン方針

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

### 「デザインコンセプト」 (例)

山を望み港を感じる「ニワミチよっかいち」 - ともに育み、出会いにあふれ、歩きたくなる中央通り -

#### 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、カフェや屋上等)
- 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

#### 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
- 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)

#### 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

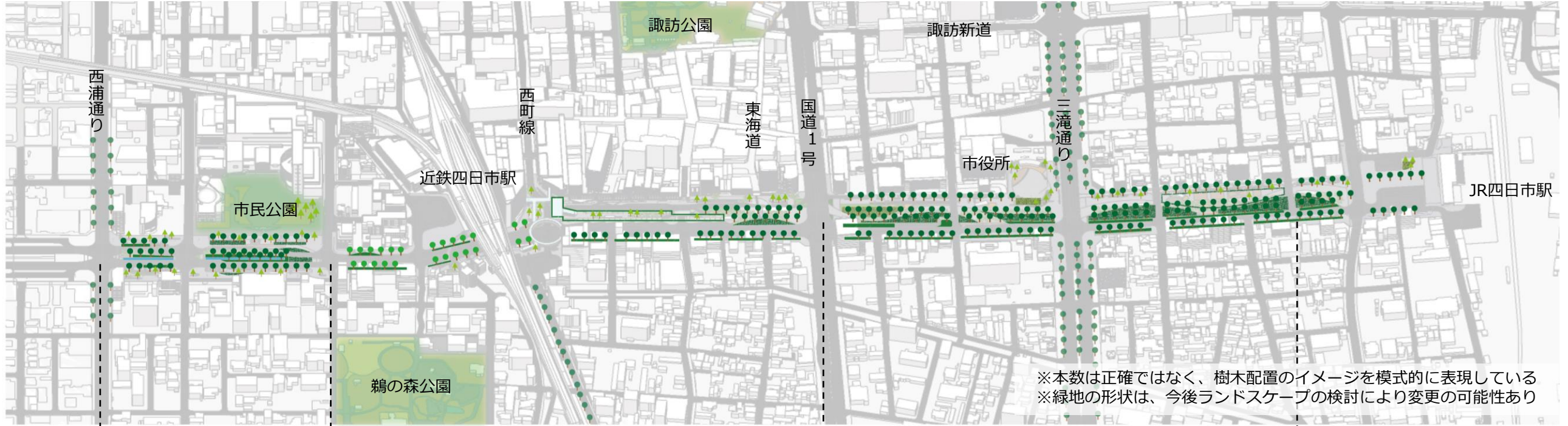
- 誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- 「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を可能とする可変性を持った設え

※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. 各エリアにおける空間テーマと導入機能例

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りの「各エリアにおける空間テーマと導入機能例」について下記に示す



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

各エリアにおける空間テーマ

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

各エリアにおける導入機能例

- ・豊かで多様な緑  
; 宿根草等変化にとんだ地被、花々  
; 季節感を感じる植栽  
; 起伏のある緑
- ・緑と触れ合える休息空間
- ・鈴鹿山脈へのビュースポット
- ・バスアクセス機能
- ・グリーンインフラ  
(レインガーデン等)

- ・新技術を導入した交通機能 (バスタ等)
- ・まちとつながる歩行者デッキ  
; 駅とバスタ・駅と駅をつなぐデッキ、鶉の森公園へ続くデッキ、バスタをつなぐデッキ
- ・四日市の顔となる円形デッキ
- ・緑のおもてなし空間  
; バスシェルターの緑化・「小さいニワ」のある乗換空間 (バスタ)、芝生広場 (駅西広場)、文化情報発信拠点 (東海道歩行者広場)、緑の待ち合わせ空間 (駅東広場)

- ・アーバンスポーツ広場  
; スケボー・ボルダリング等アーバンスポーツを楽しむことができる広場
- ・都市的な賑わいを演出する広場  
; 商工会議所でのイベントとも連携した賑わいを展開する広場
- ・大規模イベント広場  
; 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  
; 防災拠点としても機能する広場
- ・伝統文化・工芸等を発信する広場  
; お茶の体験や陶芸などの屋内イベントも可能な施設を持つ広場
- ・多世代が過ごることができる広場  
; 日常的にはワーカークランチ利用や子供の遊び場として利用可能な広場
- ・市民で育んでいく広場 (市民活動広場)  
; 市民農園、エディブルガーデンなど市民自ら育む広場  
; 子供の遊び場・教育の場としても使うことができる広場
- ・グリーンインフラ (レインガーデン等)

- ・みなとの魅力を感じる広場  
(JR四日市駅前)  
; みなとのイベントとの連携や港の魅力を発信することができる広場

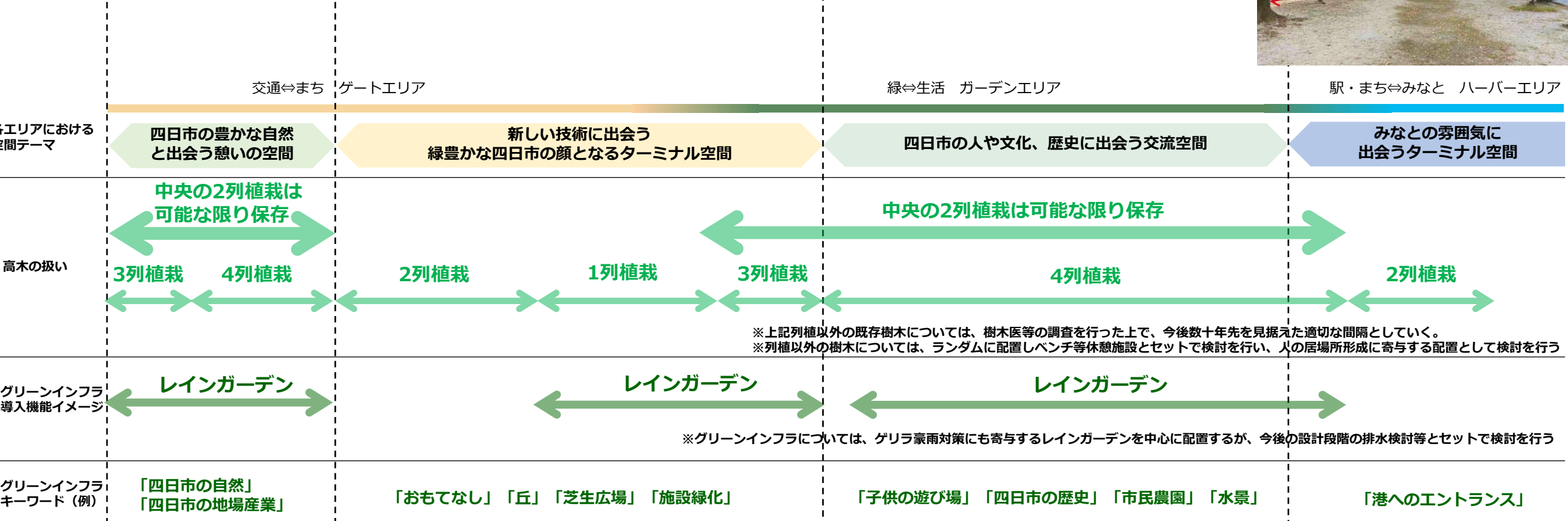
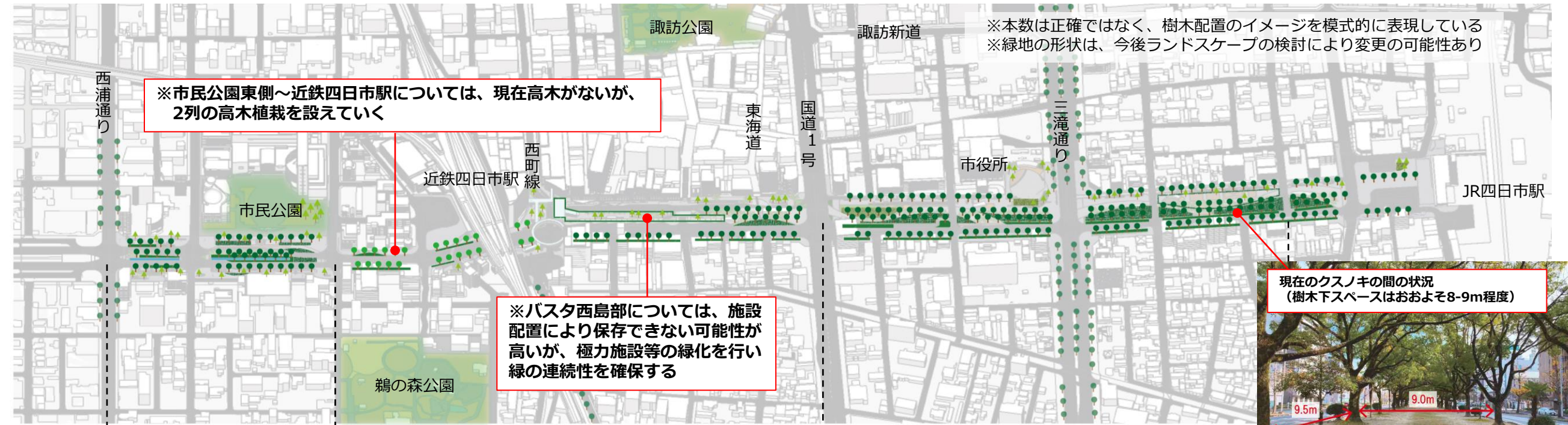
空間イメージ



	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

## 2-4. グリーンインフラの配置イメージ

- デザインWGでは、中央通りの既存樹木（クスノキ）の取り扱いを含めた、緑のデザイン方針について議論された
- 以下に、基盤施設としての「グリーンインフラの配置イメージ」を示す



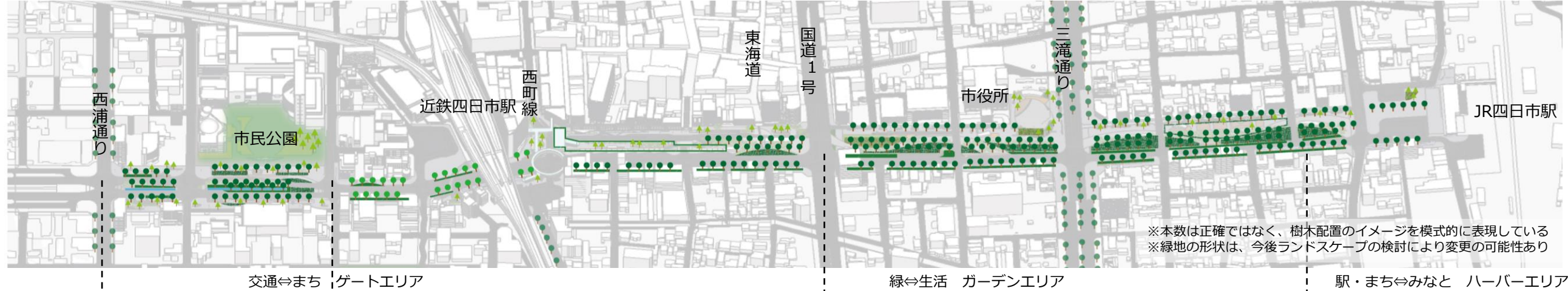




# 2-6. 各エリアにおける 景観づくりのポイント

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りの「各エリアにおける景観づくりのポイント」について下記に示す



各エリアにおける  
空間テーマ

各エリアにおける  
景観づくりのポイント

参考イメージ

<b>四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間</b>	<b>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</b>	<b>四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間</b>	<b>みなとの雰囲気に出会うターミナル空間</b>
---------------------------	--	----------------------------	---------------------------

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① 鈴鹿山脈への眺望を活かす                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 樹木以外極力目線以上の高さの地物は設けない</li> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>② 多様な緑の見え方を演出する<br/>動線計画と連動した緑の配置・起伏等の形状</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 円形デッキを象徴的なデザインとする                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 回遊性を促す変化にとんだシークエンスを演出</li> <li>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</li> <li>③ 大きい空間を活かしたおおらかなランドスケープ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① 中央通りとの緑の連続性を感じるランドスケープ</li> <li>② 市民が使いやすい作りこまない空間</li> <li>③ 港を感じる意匠がある施設を整備する等みなとの雰囲気とのつながりを演出したデザイン</li> </ul> |
|--|---|--|--|



鈴鹿山脈へ眺望（現況）



シンボルとなる円形歩道橋（新横浜）



多様な植栽のイメージ



おおらかなランドスケープのイメージ



作りこまない使いやすい広場（姫路）

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

## 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

- 個別施設のレイアウトイメージについて、空間の使い方に大きく関わる「舗装の考え方、広場・滞留空間の配置の考え方」を示す

### ■ 舗装の考え方

歩行者のための通行・滞留空間（ハードペーブ）、緑を設える空間（ソフトペーブ）の2種類に分類し、それぞれ下記の考え方で具体的なレイアウトを検討していく

#### > ハードペーブ（ブロック舗装、コンクリート舗装、土舗装、石舗装等）にする箇所；歩行者のための通行・滞留空間

- 歩行者動線部（バリアフリーを考慮し、全線幅員3.5m確保）
- 広場において、車両乗り入れが想定される部分 ※災害時など一時的に乗り入れが想定される部分は除く
- 車両乗り入れ部分
- 消防車乗り入れ部分
- 歩行者の休息・利活用空間部分（地先の利活用リザーブ空間含む）

#### > ソフトペーブ（地被植栽、芝、花壇、市民農園、レインガーデン等）；緑を設える空間

- 緑豊かな空間を演出する地被部分

### ■ 広場・滞留空間の配置の考え方

歩行者拠点広場、歩行者が休憩できる滞留空間等、広場・滞留空間の配置について、下記の考え方で具体的なレイアウト検討を検討していく

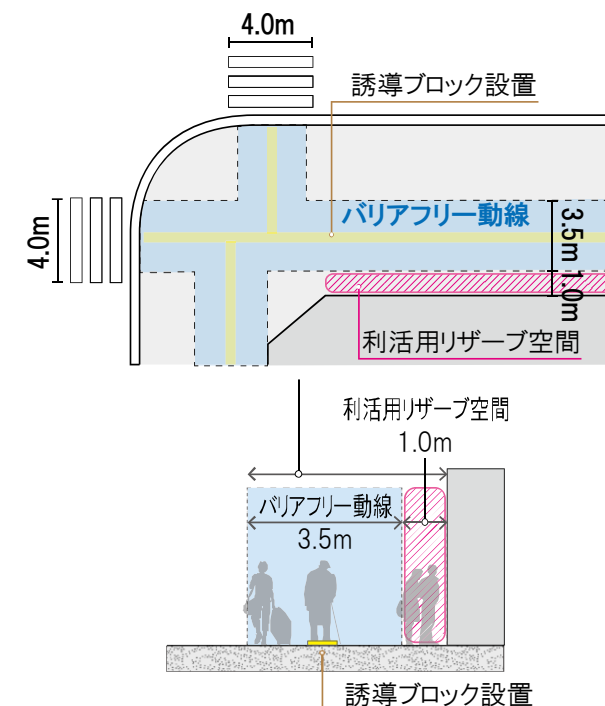
#### > 歩行者拠点広場

- 徒歩2分程度の間隔（150mごと）に設ける
- 利活用可能な広場となるように、一定の面積を確保する
- イベント利用や子供の遊び場、アーバンスポーツ等目的を持った利用が可能な空間

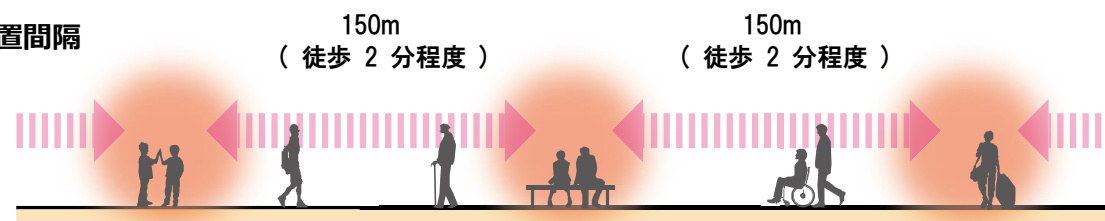
#### > 滞留空間

- 歩行者動線際に歩行者が滞留可能な滞留空間を設ける
- 信号待ち、バス・タクシー待ち等の利用シーンを想定した場所に設ける
- 緑陰など居心地の良い場所に極力配置する
- 2~4箇所/街区程度の密度で配置を行う

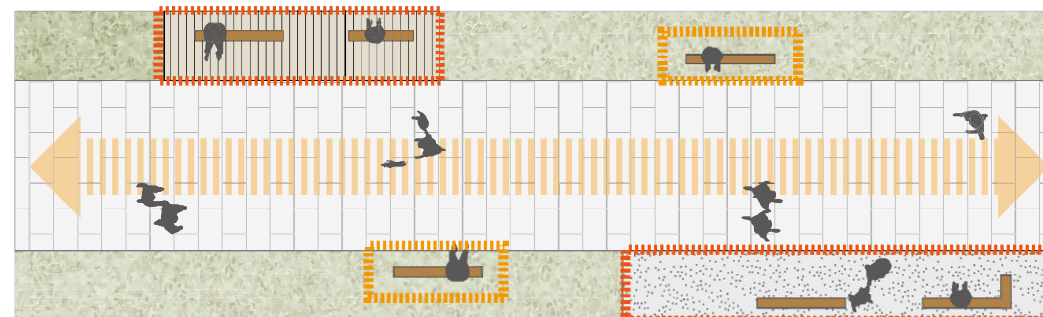
### ● バリアフリー動線のイメージ



### ● 歩行者拠点広場の配置間隔



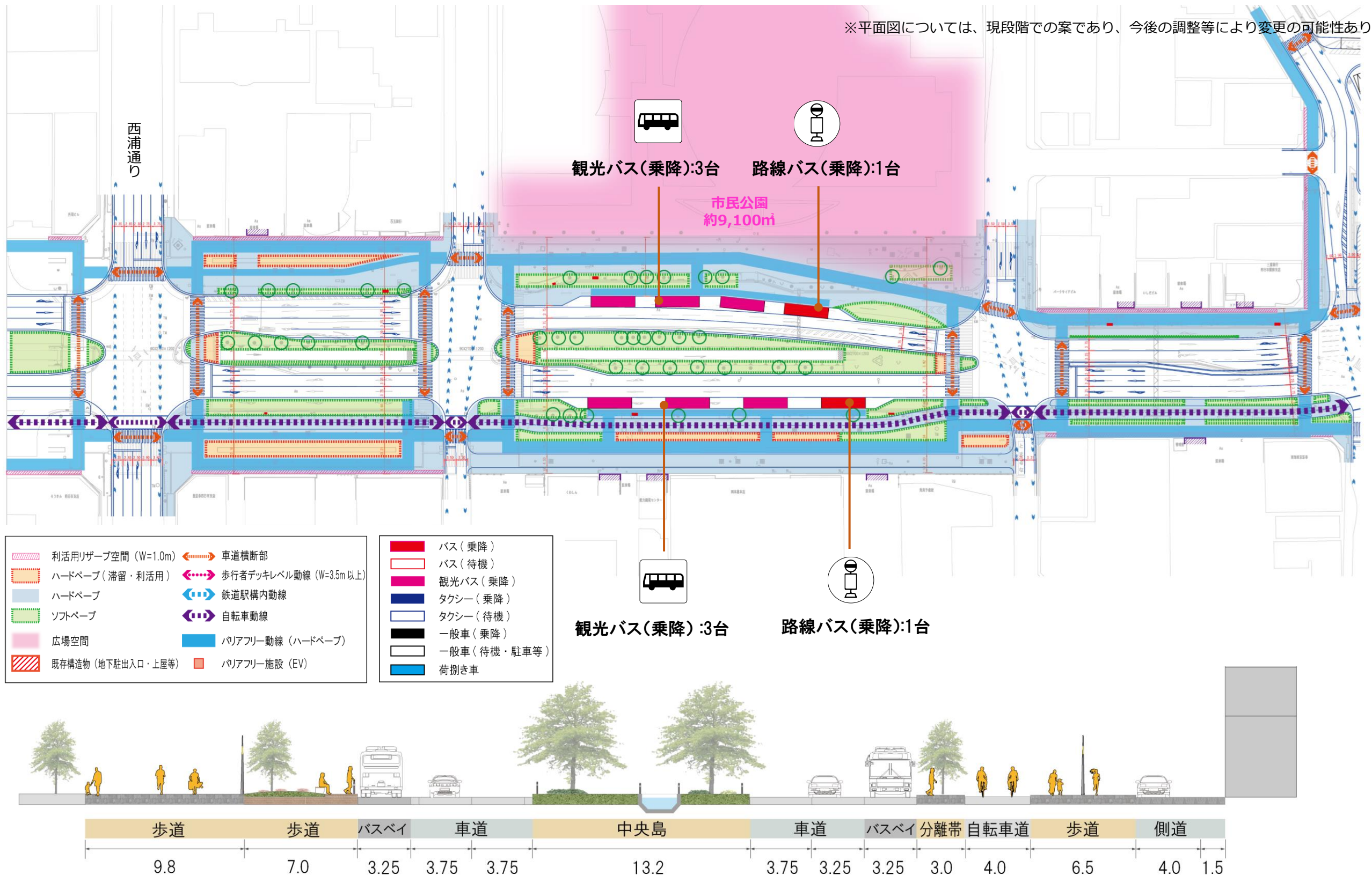
### ● 滞留空間の配置



# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

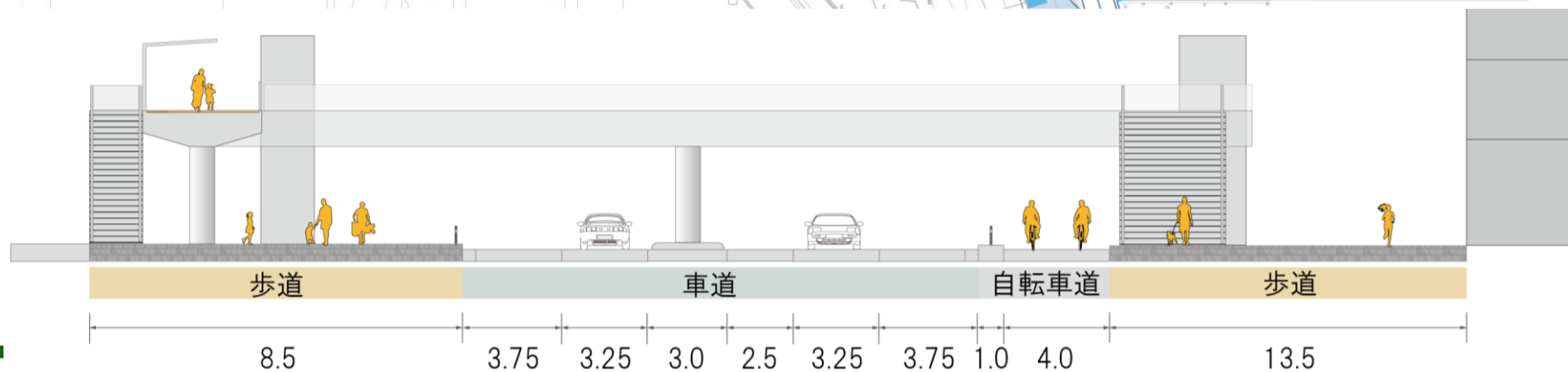
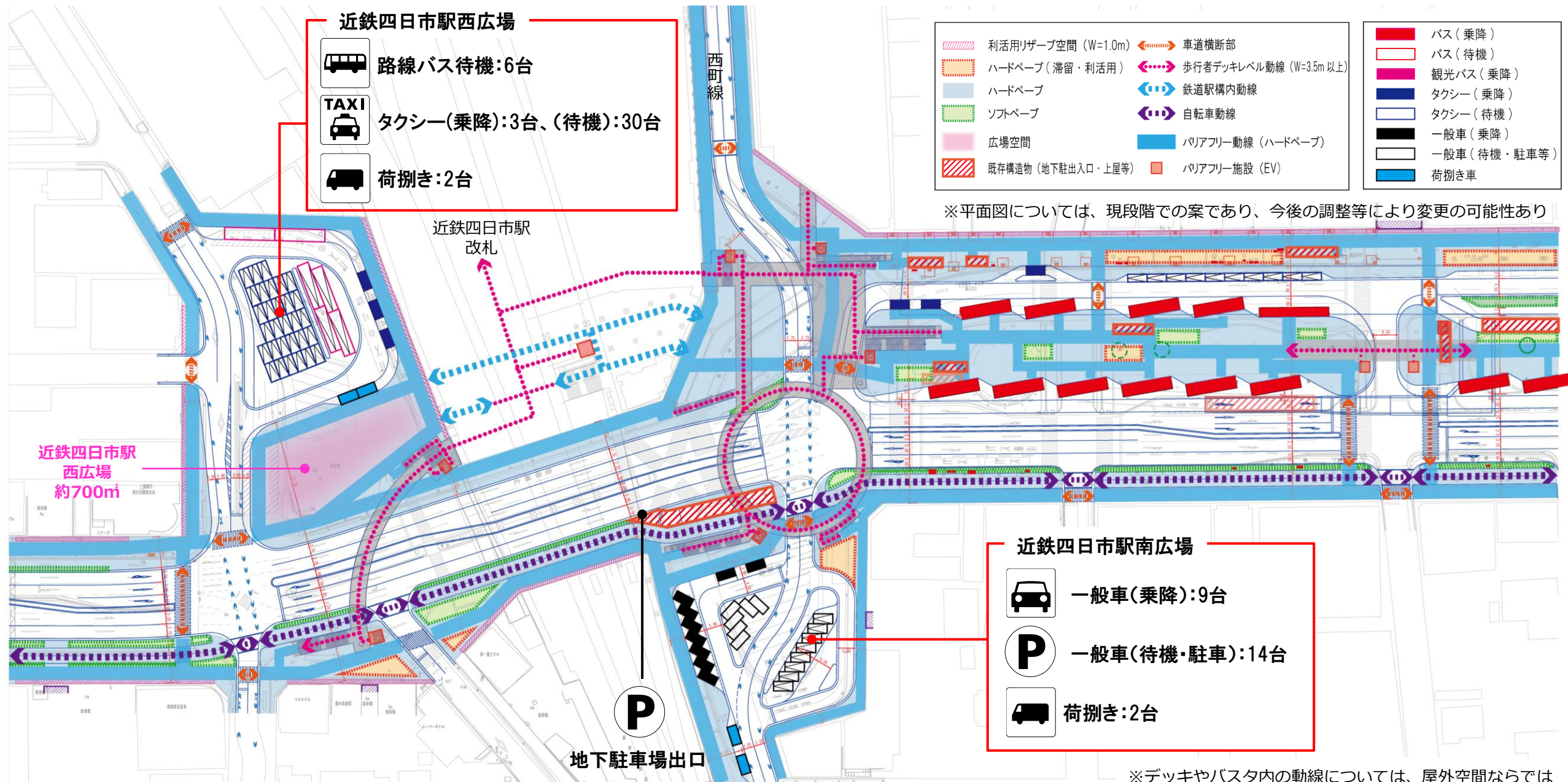
- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（西浦通り～近鉄四日市駅）



## 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

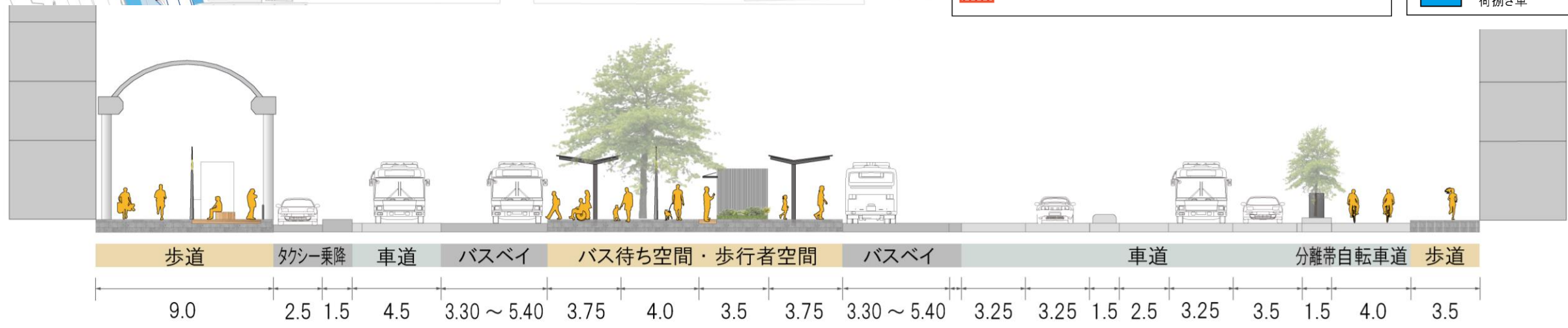
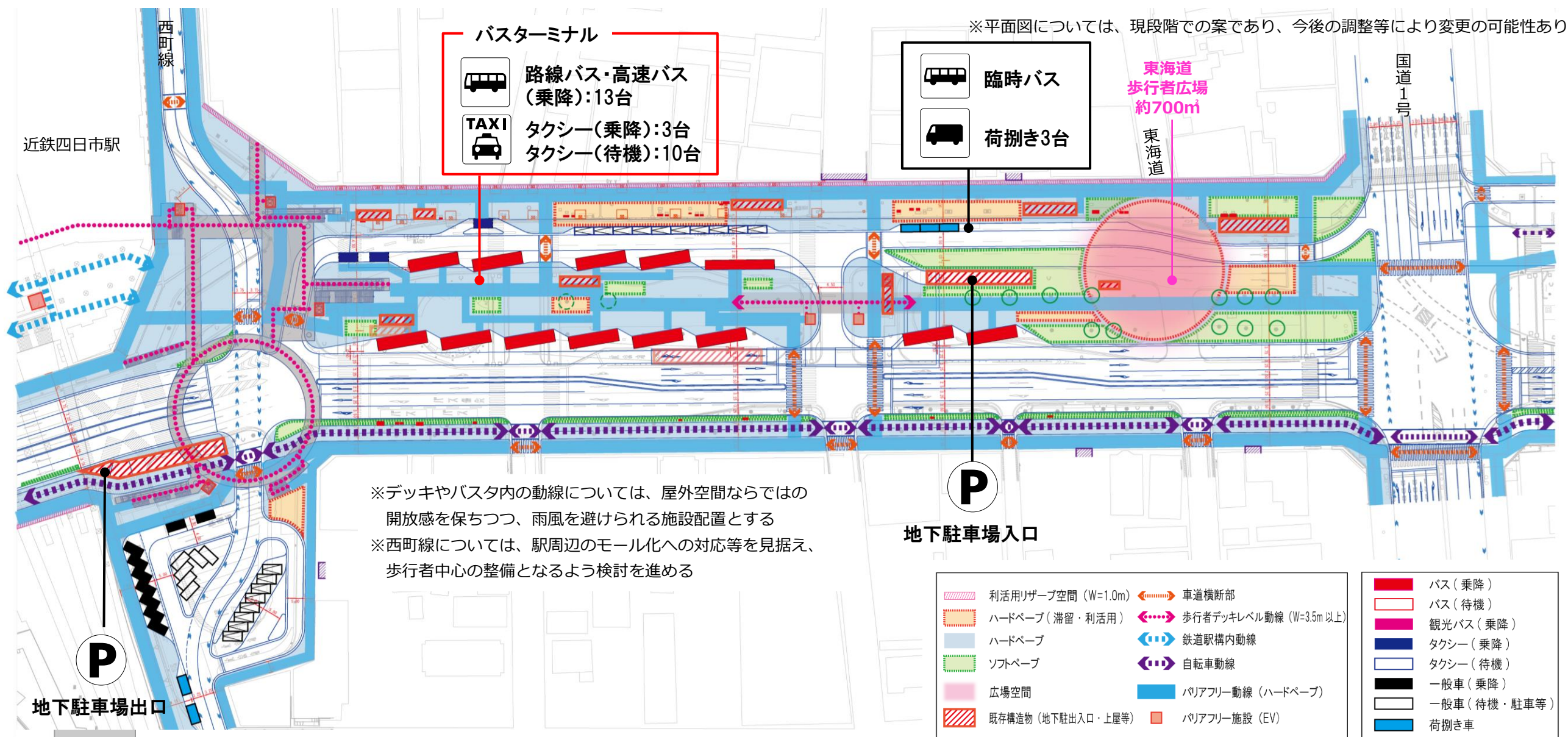
- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（近鉄四日市駅周辺）



# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（近鉄四日市駅～国道1号）

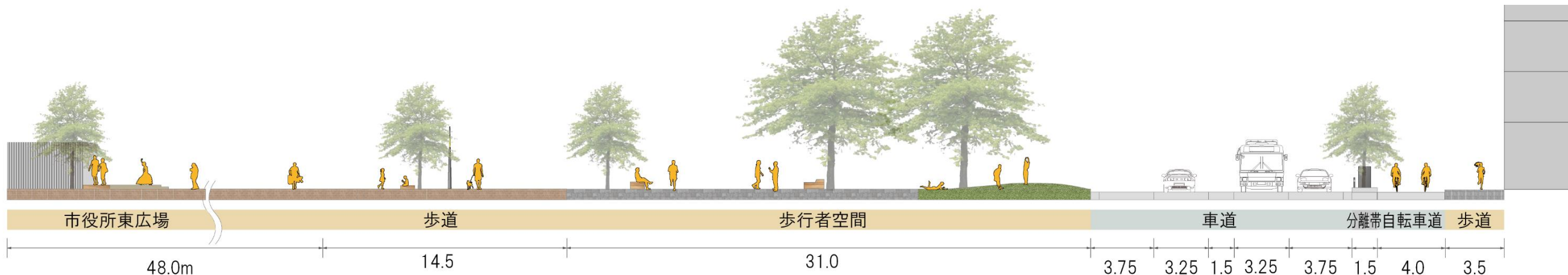
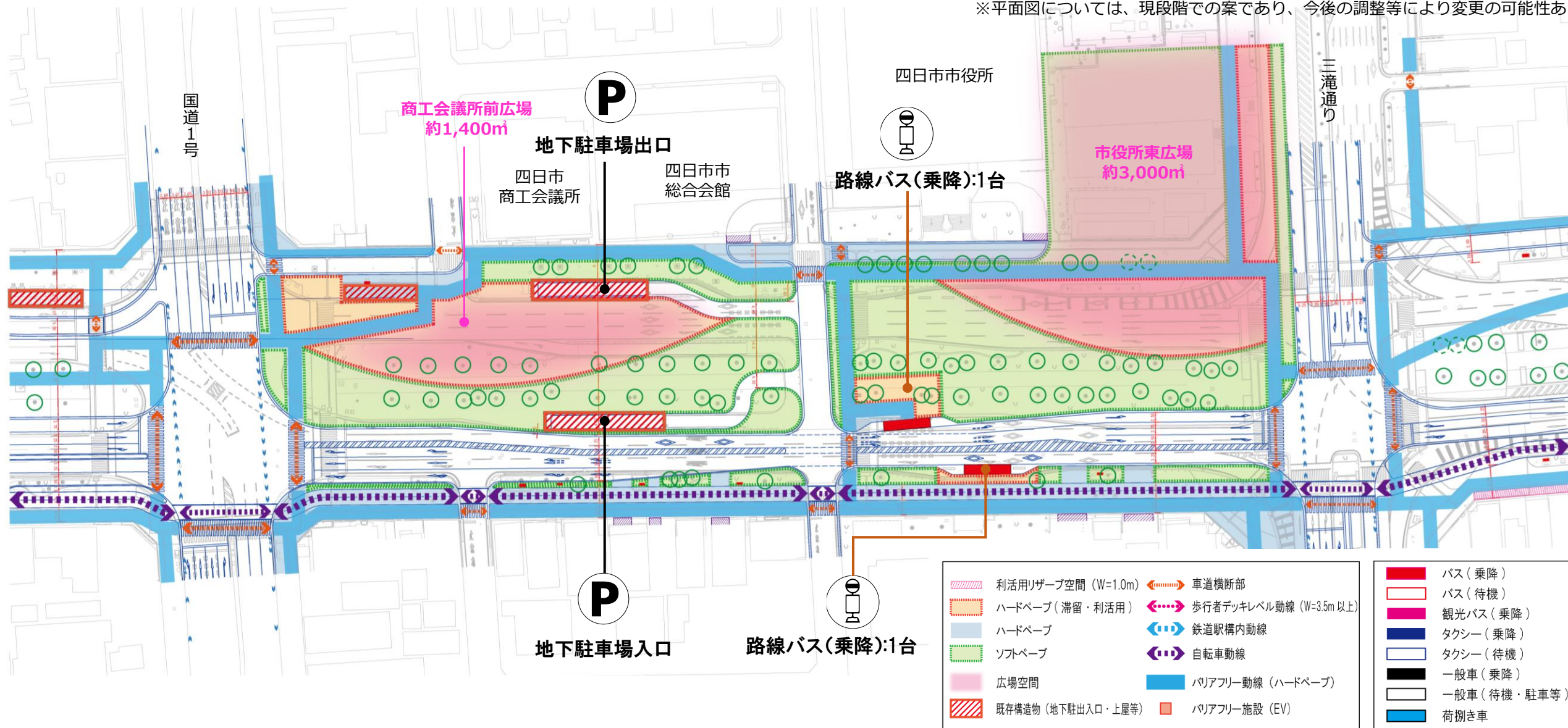


# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（国道1号～三滝通り）

※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

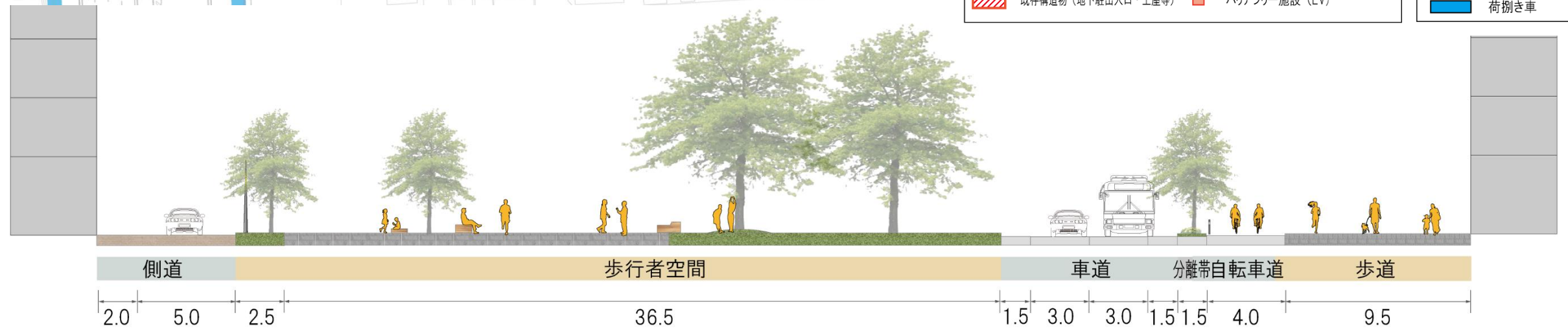
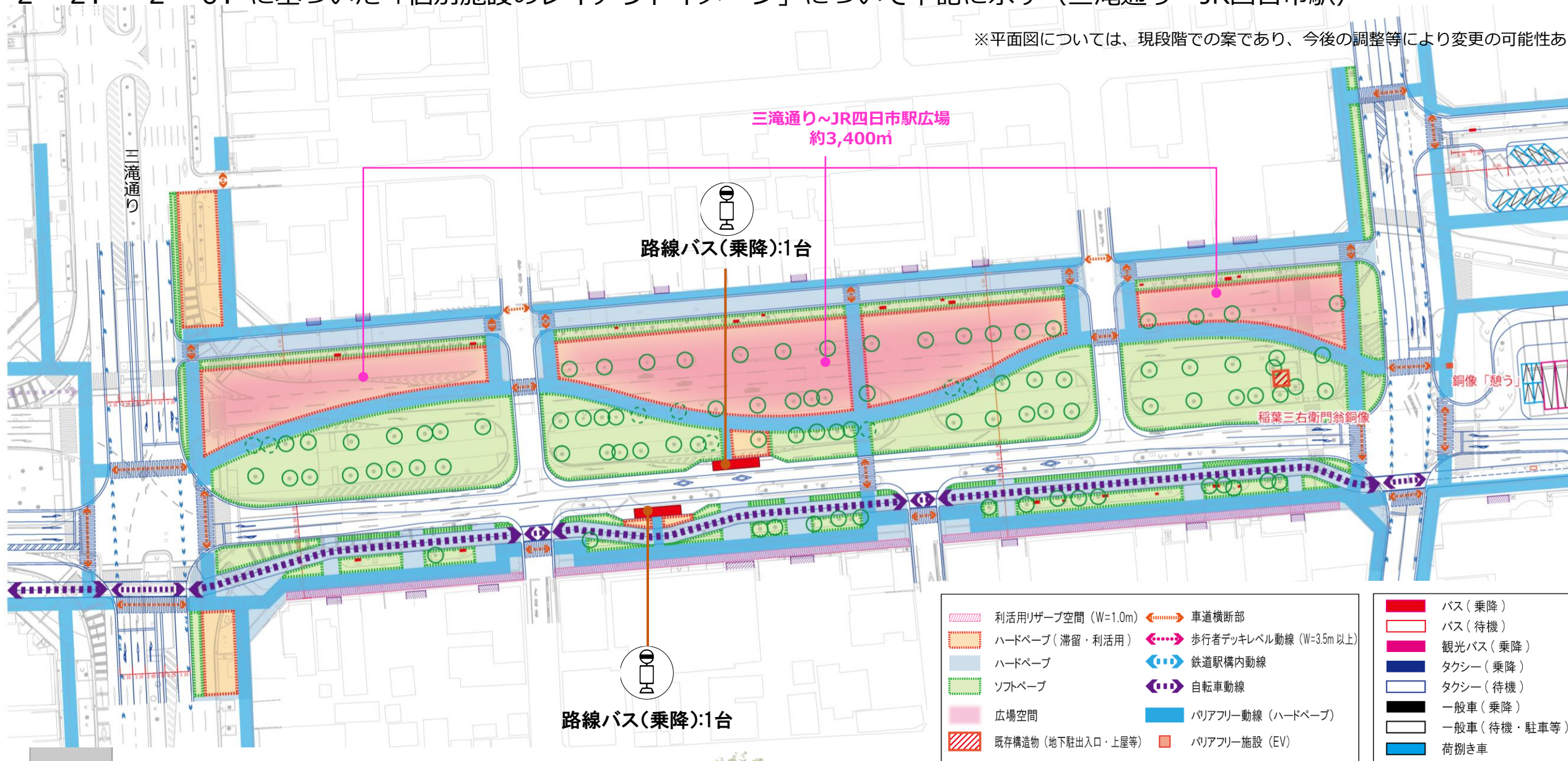


# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

・ 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す（三滝通り～JR四日市駅）

※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



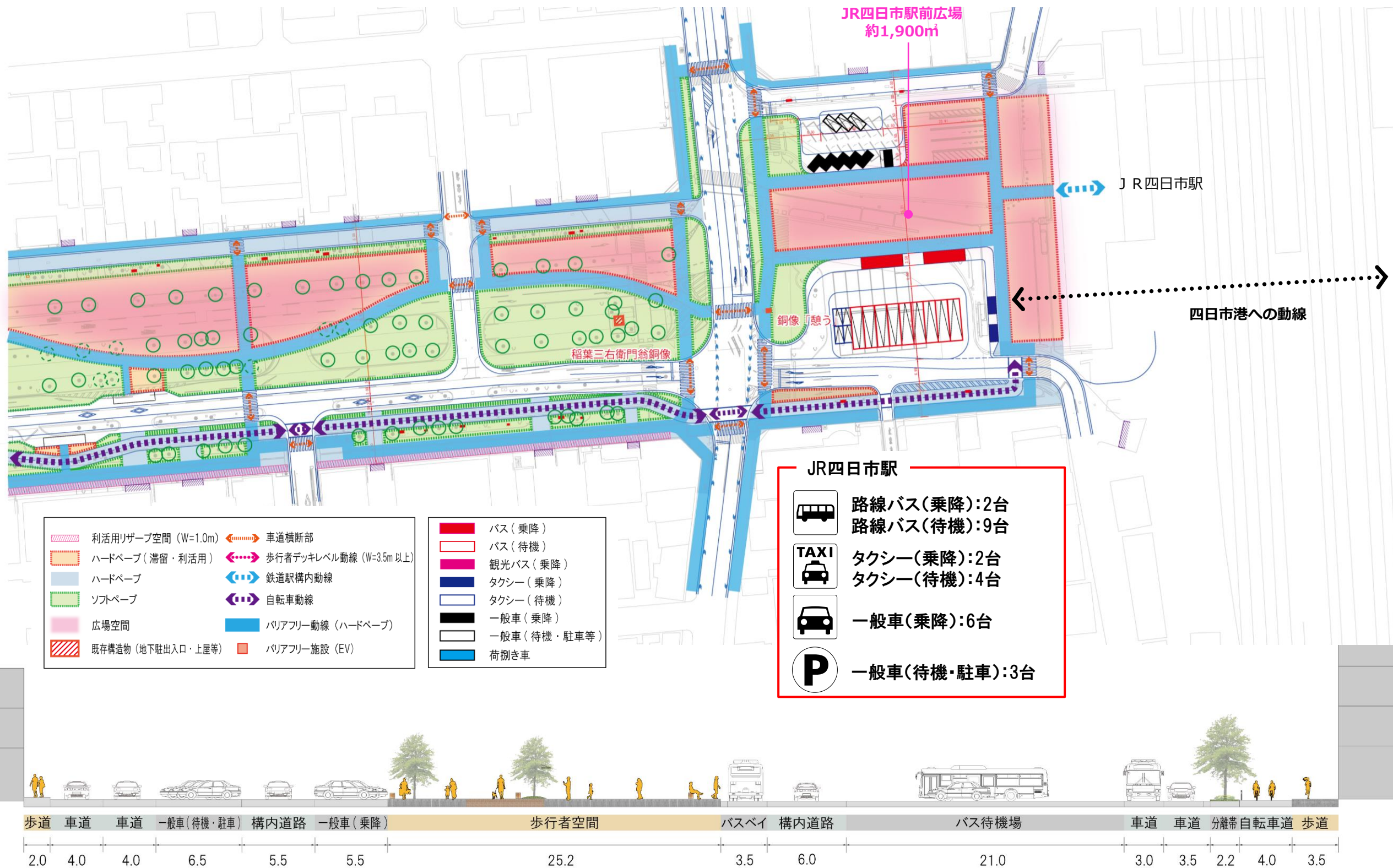


# 2-7. 個別施設のレイアウトイメージ

	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

- 2-2. ~ 2-6. に基づいた「個別施設のレイアウトイメージ」について下記に示す (JR四日市駅周辺)

※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



	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

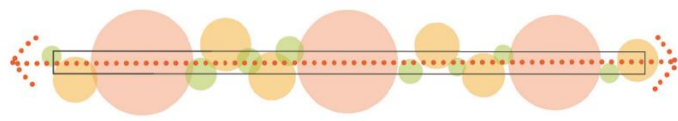
## 2-8. 個別施設の設えの考え方

- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りにおける「個別施設の設えの考え方」について下記に示す

### 1) ランドフォーム（舗装・起伏）

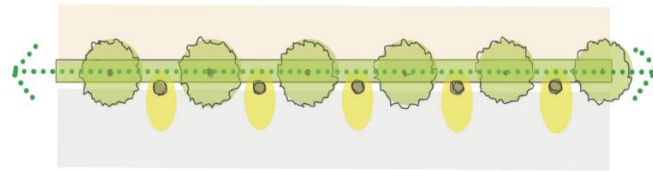
#### ① 広場空間・滞留空間・歩行者動線の考え方

- 歩いて2分程度（150m程度）に1箇所歩行者拠点となる広場空間を配置
- 動線際には中規模の滞留空間、小規模の滞留空間を配置
- メイン歩行者動線は、基本建物際をメイン動線とするが、横断歩道との連続性に留意し、最低幅員3.5mは確保する



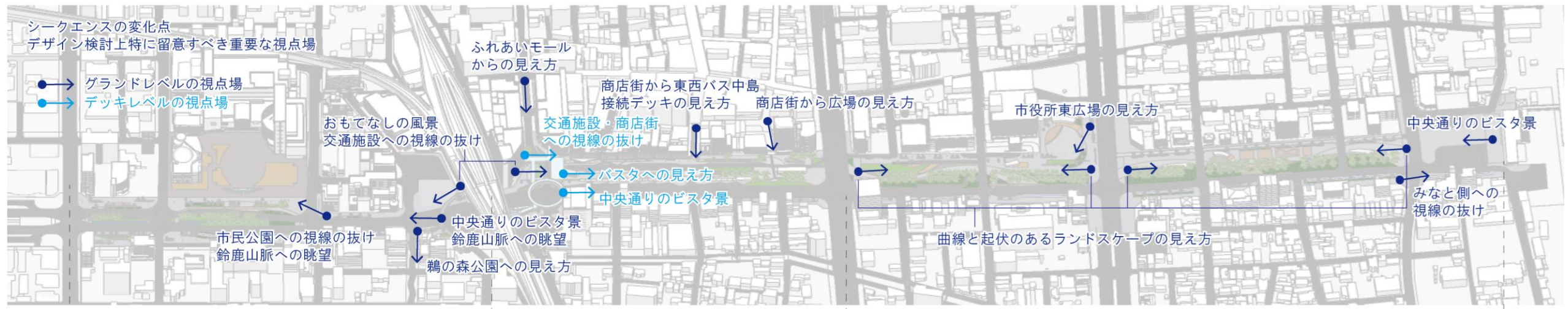
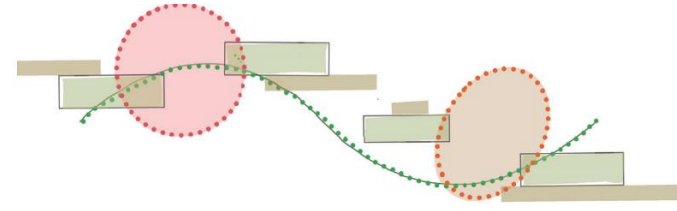
#### ② 軸性のデザインの考え方

- 大きな緑の軸をつくり、地被面積を極力確保する（高木・緑の連続性）
- 車道照明は全線デザインを統一（光の連続性）



#### ③ ランドスケープの骨格の考え方

- 対象地全体を視覚的に一体感を演出するため流れの曲線でつなぎ、広場などの歩行者拠点には円形やオーバルなどの明確な形状を与え図として引き立たせる
- 中規模及び小規模の滞留空間や植栽帯などの他の要素は、長方形で形状を揃えながら控えめに図として引き立たせる



### 2) 歩行者デッキ

#### ① シンボルデッキ



円弧デッキ・円形デッキはデザインを統一する方向とし、シンボルとして緑化せずに緑に対して対比的に見せる（おもてなしのゲートとしてのデザイン）

#### ② 歩行者デッキ



	使い方	要素と配置	質
共通			
各エリア			
個別施設			

## 2-8. 個別施設の設えの考え方

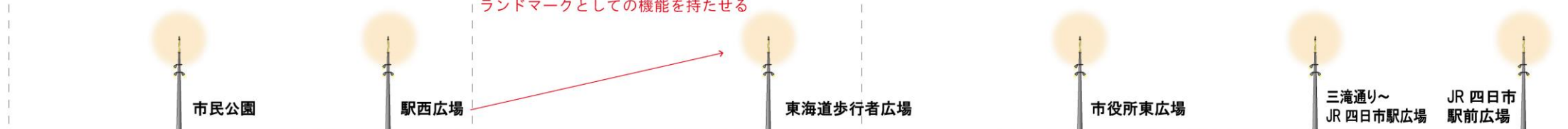
- 第1回～第3回の市民WS内容、およびこれまでのデザインWGで検討されてきた内容を踏まえ、中央通りにおける「個別施設の設えの考え方」について下記に示す



### 3) 構造物 (大規模)

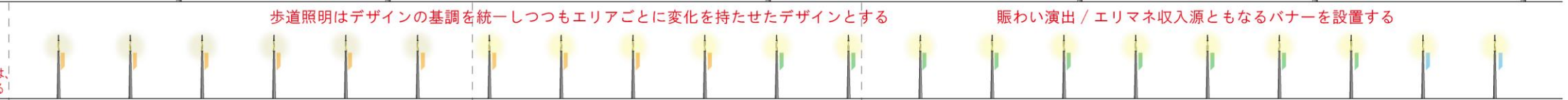
#### ① 広場照明

主要広場にランドマークとなる照明を配置  
4000K( 昼白色 )



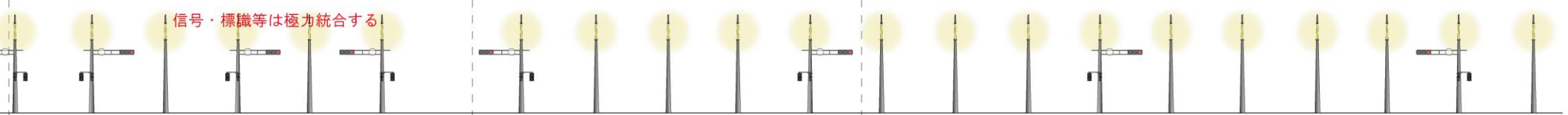
#### ② 歩道照明

夜の連続性を表現する照明 3000K( 電球色 )  
スマートポール等の機能については、照明ポール等の構造物に付帯させることを想定



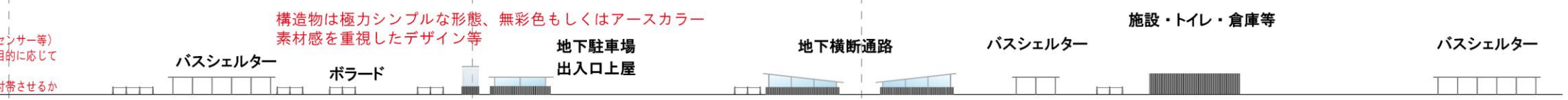
#### ③ 車道照明

夜の連続性を表現する照明 3000K( 電球色 )



#### ④ その他構造物

※スマート化に資する機能(各種センサー等)については、各センシングの目的に応じて設置箇所が異なってくるため、歩道照明だけでなくどの地物に付帯させるかについては今後検討



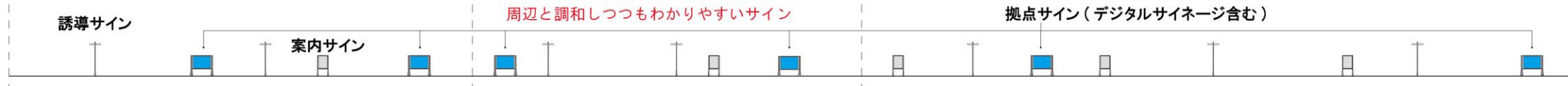
### 4) 構造物 (小規模)

#### ① モニュメント



#### ② サイン・案内板

デジタルサイネージ含む



#### ③ ストリートファニチャー

ベンチには人の居場所を明るくする景観照明を配置

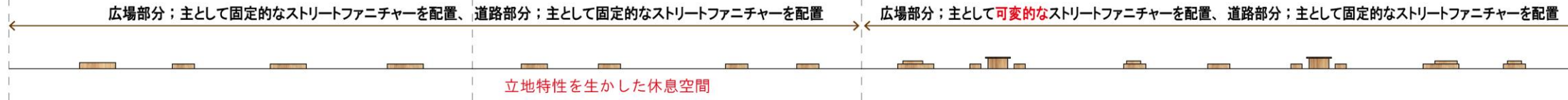


図  
地

図  
地

## 3. 今後の進め方

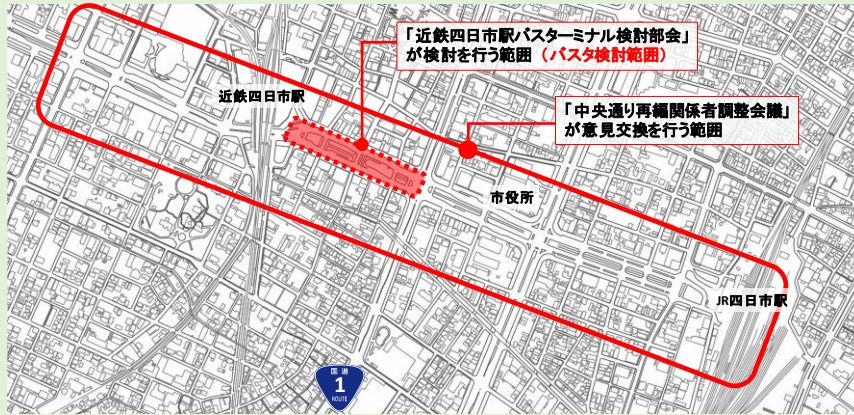
- 3-1. 会議体制と今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 20
- 3-2. 管理運営のエリア区分・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 21
- 3-3. スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 22

# 3-1. 会議体制と今後の進め方

- 中央通り再編に伴い創出されるオープンスペースについて、官民連携による持続的な利活用・賑わいづくりを行っていくため、デザインWG内に利活用WSを設置し、検討を進める
- 中央通りの再編に合わせた中心市街地のスマートシティ化を推進するため、四日市スマートリージョン・コア推進協議会を設置し、相互連携により検討を進める

## ●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、国土交通省と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。



## 中央通り再編関係者調整会議

## 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。

連携

連携

## デザインワーキンググループ

## ●目的

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

## 市民ワークショップ

## ●目的

デザイン検討に、市民の方々の意見を反映することを目的とする。

## 利活用ワークショップ

## ●目的

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

## 検討事項

- ①利活用戦略（各オープンスペースの使い方を目指すアクティビティイメージ等）
- ②利活用計画の検討（利活用の区域、各オープンスペースの具体的な使い方等）
- 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

## 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。

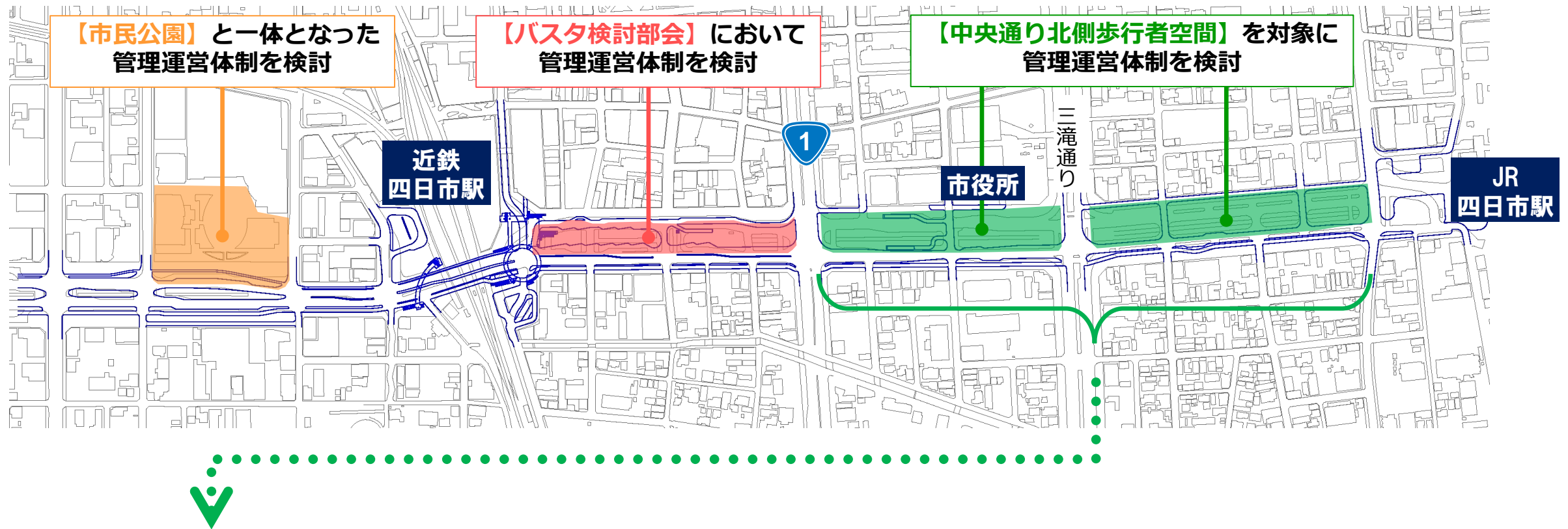
## 四日市スマートリージョン・コア推進協議会

## ●目的

スマートシティ化に向けた「（仮称）四日市スマートリージョン・コア実行計画」の策定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。

## 3-2. 管理運営のエリア区分

### 【管理運営のエリア区分】



#### 利活用WSでの検討

- ・ 国道1号～JR四日市駅区間の歩行者空間の活用方針
- ・ 賑わい創出のための管理運営体制
- ・ 空間活用への参加意欲の確認・キープレイヤーの掘り起こし
- ・ 来年度利活用社会実験に向けた検討・準備

#### 利活用WSのメンバー（案）

- ・ 有識者、利活用の担い手候補
- ・ 事務局（四日市市）

#### 利活用社会実験での検証

- ・ 空間利用に伴う効果の検証
- ・ 空間レイアウト・設計への反映
- ・ 管理運営の方策についての検証（運営方法の試行など）

### 3-3. スケジュール

- 今後の「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」及び「デザインWG」等の進行によっては、スケジュールを変更することがある

	令和3年度 (2021)												令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3						
設計・工事	設計												工事					
中央通り再編 関係者調整会議					第5回		第6回		第7回		第8回							
近鉄四日市駅 バスターミナル 検討部会						第6回	継続実施											
デザイン ワーキング グループ	第6回			第7回	第8回		第9回	第10回		第11回	第12回		第13回	第14回				
利活用 ワークショップ							第1回	第2回		第3回								
市民 ワークショップ							バック ワ ー ク ス											
四日市スマート リージョン・コア 推進協議会					設置 第1回			第2回				第3回						
四日市市 都市再生協議会												第2回						

リニア開業（東京・名古屋間）

# 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

## 第6回検討部会資料

令和3年9月20日



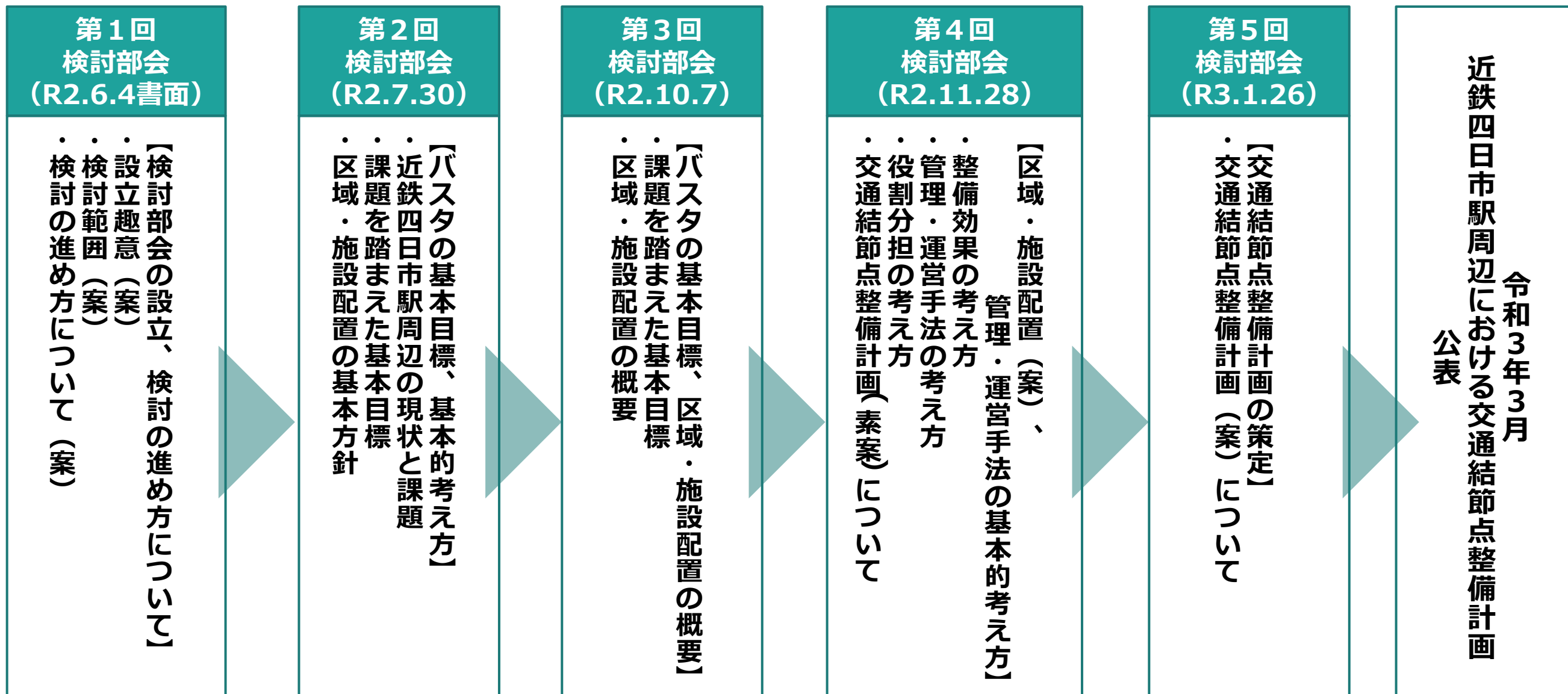
# 目次

<b>1. これまでの経緯</b> .....	<b>02</b>	<b>4. 賑わい機能</b> .....	<b>25</b>
(1) バスタ検討部会の検討経緯 .....	02	<b>5. 運営手法</b> .....	<b>26</b>
(2) 四日市バスタの基本目標 .....	03	(1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・ 事業範囲の抽出 .....	26
(3) 四日市バスタの施設配置方針 .....	05	<b>6. 今後の進め方について</b> .....	<b>30</b>
(4) 管理・運営手法の考え方 .....	10		
<b>2. 今年度の検討内容</b> .....	<b>11</b>		
(1) 検討の流れ .....	11		
(2) サウンディング調査概要 .....	12		
<b>3. ターミナル機能</b> .....	<b>14</b>		
(1) 四日市バスターミナルの基本機能 .....	14		
(2) スマートバスタ .....	16		
(3) 情報提供 .....	17		
(4) 防災機能 .....	20		

# 1. これまでの経緯

## (1) バスタ検討部会の検討経緯

- ◆ 令和2年6月から、5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。



### 検討委員会の構成

- 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)
- 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

# 1. これまでの経緯

## (2) 四日市バスターミナルの基本目標

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

### 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

### 近鉄四日市駅周辺の現状と課題

#### 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・乗り換え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

# 1. これまでの経緯

## (2) 四日市バスターミナルの基本目標

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスターミナルの基本目標を設定。
- ◆ 近鉄四日市駅周辺等整備が目指す都市空間デザインとの調和を図る基本目標の設定。

### 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

- 路線バス・高速バスのバス停、タクシー乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- マルチモーダル（鉄道・バス・タクシー）な結節点整備による北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転車両等）乗り入れによる結節機能の強化
- デジタル化によるスマートバスタの構築

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

- 四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性の重視
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実
- 公共空間の高次利用による賑わいの創出

歩行者の円滑な移動・乗り換えを支援する交通拠点の整備

- 鉄道とバス・タクシー等のシームレスな乗換の実現
- 誰もが利用しやすいバリアフリーな交通拠点の整備
- サイン表示等、分かりやすい案内の充実
- わかりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

防災機能の強化

- 大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

- シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造
- 緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保（多様な市民活動・魅力的な日常交流のための都市広場）

新たなモビリティや交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転技術、パーソナルモビリティ等）導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

# 1. これまでの経緯

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針 ～ターミナルの配置方針～

### 1) ターミナルの計画方針

- ◆ 整備エリアは「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に則り、近鉄四日市駅東側の中央通りに設定。
- ◆ バスターミナルの基本目標に則り、必要な範囲を「特定車両停留施設」に指定。
- ◆ 分散しているバスのりばの集約による利便性向上を目的とし、四日市の新たな交通結節点として整備。
- ◆ 中央通りは4車線化して南側に集約。

### 2) ターミナルの基本条件

#### ①整備エリア

- ◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」に則り、近鉄四日市駅東側の中央通りに設定。

#### ②法的規制

- ◆ バスターミナル区域は道路法の「特定車両停留施設」に指定。

#### ③車両動線

- ◆ バスターミナル区域はバス・タクシーのみ入構可能。
- ◆ ターミナル内の車路を左回りの一方通行にすることで、待合広場を1箇所を集約させ、効率的な施設配置を図る。
- ◆ 国道1号方面からは、中央の交差点を右折して進入。
- ◆ 中央通り西側からは、中央の交差点を左折して進入。

#### ④歩行者動線

- ◆ 近鉄四日市駅から歩行者デッキで直結
- ◆ 駅周辺の回遊性を持たせるため、横断施設を設置

### 3) 計画諸元

- ◆ 近鉄四日市駅前を発着するバスの便数は、**発車446台/日、到着432台/日**。

表 ターミナル計画諸元

箇所	項目	内容
周辺道路 諸元	国道1号	交通量 : 約 27,300台/日 (H27センサス) 道路種別 : 第4種第1級 設計速度 : 60km/h (規制速度 : 50km/h) 車線数 : 6
	中央通り (市道)	交通量 : 約 21,000台/日 (H28交通量調査より推定) 道路種別 : 第4種第1級 設計速度 : 40km/h (規制速度 : 40km/h) 車線数 : 4
ターミナル 諸元	バス 路線数	路線バス : 24路線 スクールバス : 3路線 その他、高速バス、契約バスが発着
	バス便数	路線バス : 発車446台/日、到着432台/日 (2020.7時刻表) 高速バス : 発車40台/日、到着39台/日 (2019.7時刻表)
	バース数	バス : 13バース (必要数11 + 予備2) バスサービス時間 : 10分 タクシープール : 10台程度
	車路幅員	4.0m (バス発着時の車両軌跡により必要な幅員を設定)
	信号制御	あり (入口・出口)
	横断歩道	あり (歩行者動線ネットワークを勘案して配置)
	面積	約 7,000m <sup>2</sup>

※機能・施設・規模算定は現段階での検討案

# 1. これまでの経緯

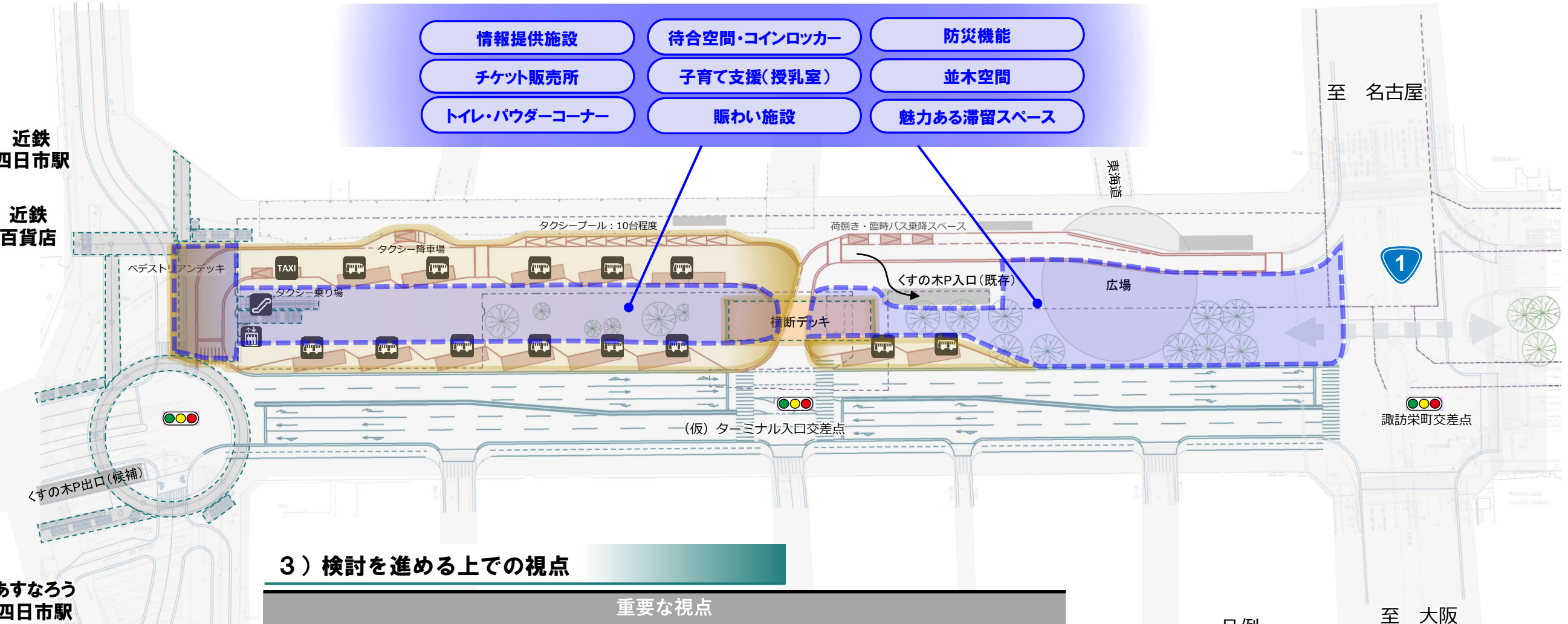
## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 1) 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、バス・待合広場を配置。

### 2) 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

至 大阪



特定車両停留施設  
区域設定エリア(案)

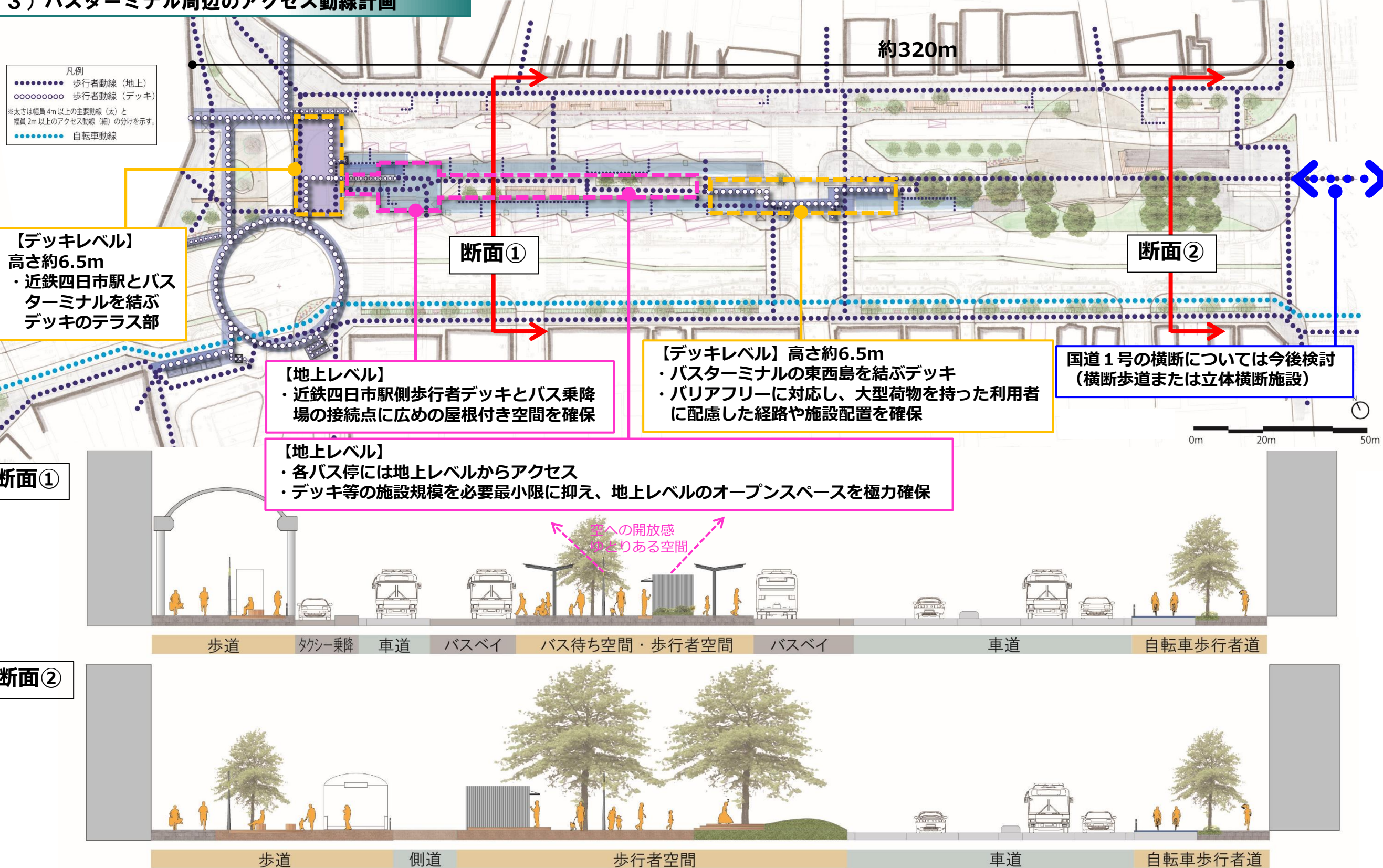
※平面図、断面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

※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

# 1. これまでの経緯

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 3) バスターミナル周辺のアクセス動線計画

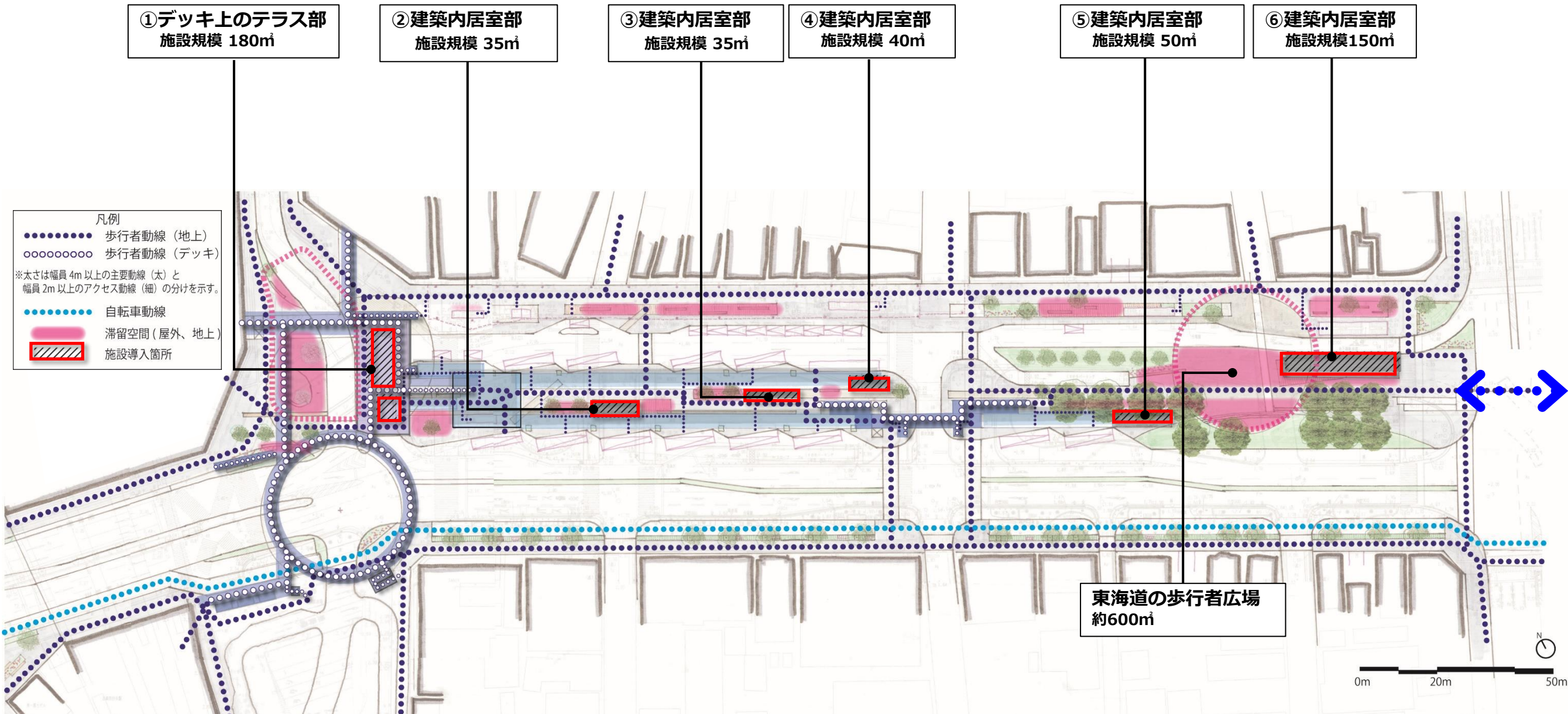


# 1. これまでの経緯

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 4) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最小案」

- ◆ 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、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

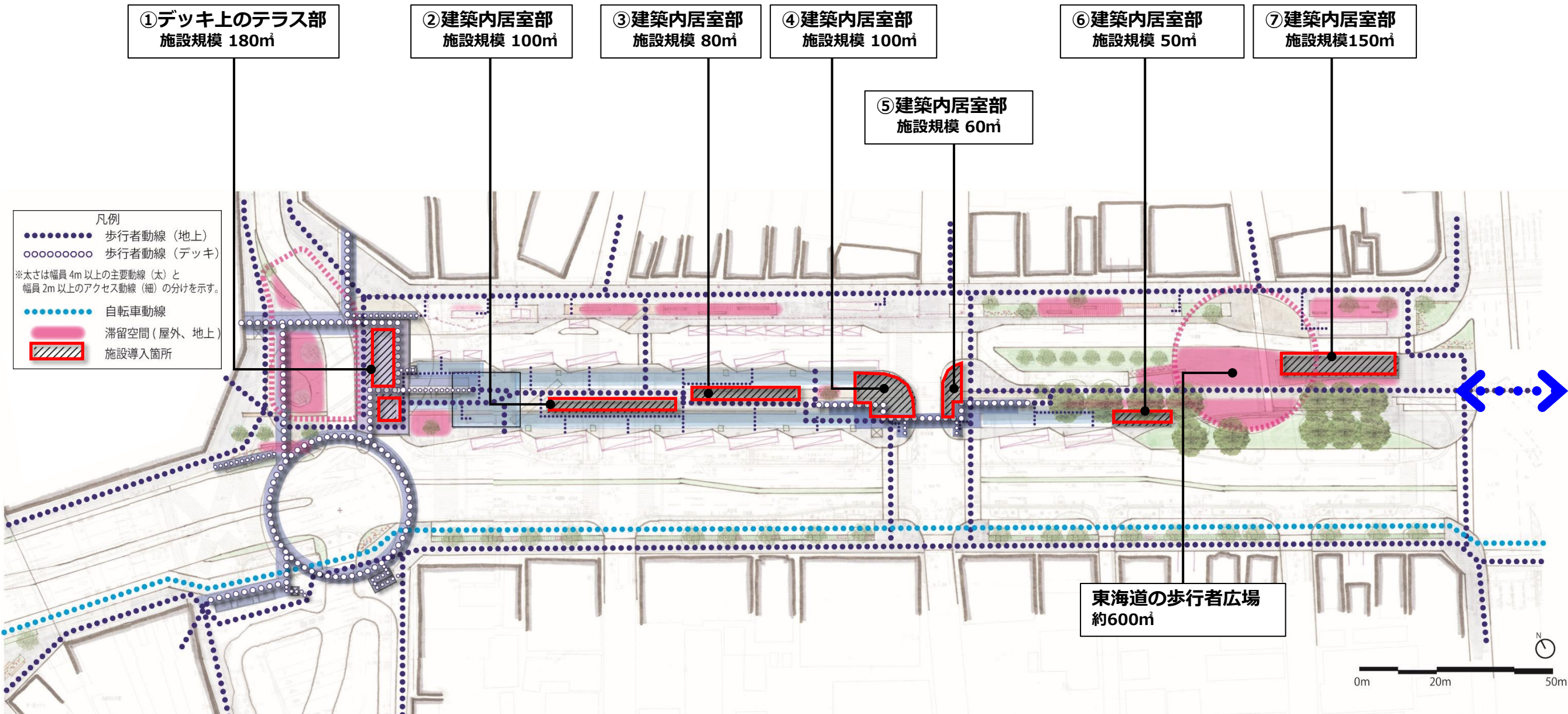


# 1. これまでの経緯

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 4) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

- ◆ 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。

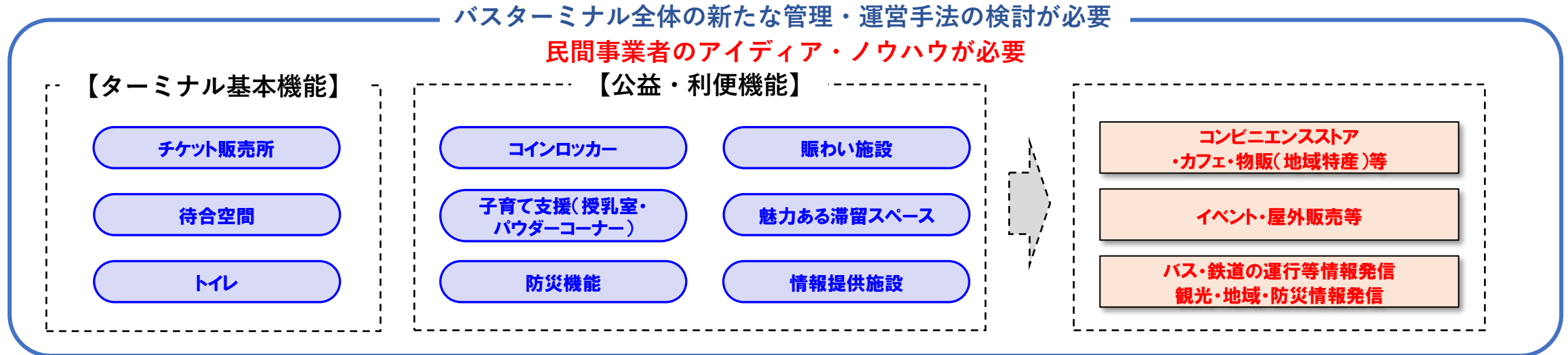


※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

# 1. これまでの経緯

## (4)管理・運営手法の考え方

- ◆ 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。



- ◆ 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

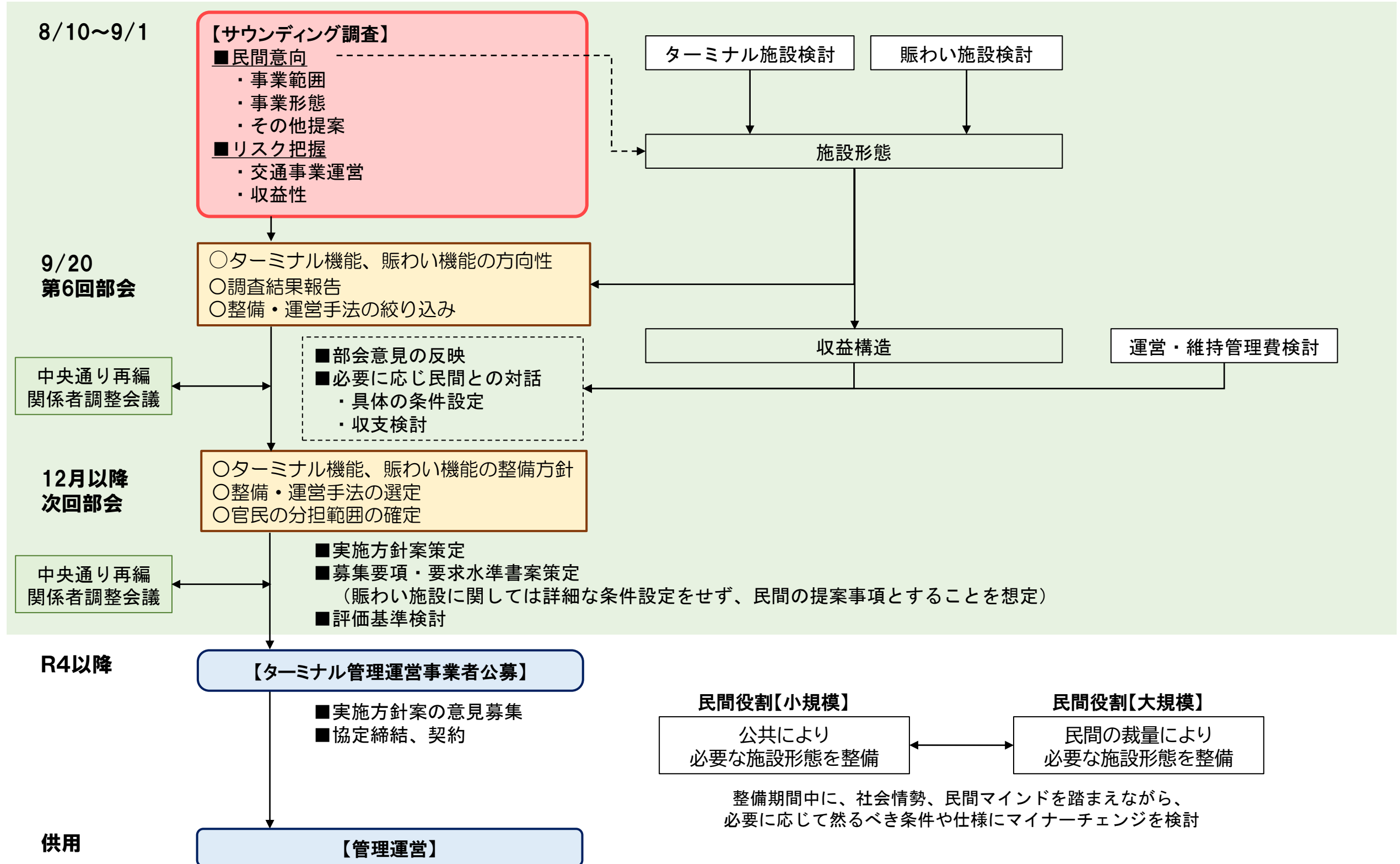
⇒コンセッション：公共施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。

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> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">道路管理者</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">民間事業者</div> </div> <p>← 兼用工作物協定 →</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">テナント</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">バス事業者等</div> </div> <p>占有許可 ↓↑ 占有料</p> <p>利用契約 ↓↑ 利用料金</p>	<p>【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">道路管理者</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">民間事業者</div> </div> <p>← コンセッション契約 →</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">テナント</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">バス事業者等</div> </div> <p>占有許可とみなされる</p> <p>多様な収入</p> <p>テナント契約 ↓↑ テナント料</p> <p>利用契約 ↓↑ 利用料金</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

# 2. 今年度の検討内容

## (1) 検討の流れ

- ◆ 四日市バスターミナルの施設形態、事業スキームの検討を実施。
- ◆ サウンディング調査、ターミナル機能・賑わい機能の整備方針検討を踏まえ、整備・運営手法の絞り込みを行う。
- ◆ R4年度以降のターミナル管理運営事業者公募に向けて、実施方針案や募集要項・要求水準書案の策定を進める。



# 2. 今年度の検討内容

## (2) サウンディング調査概要

### 1. 目的

- ◆ 民間事業者へのマーケットサウンディング調査により事業内容・事業範囲や事業方式・事業条件等を調査し、官民役割分担や事業方式の参考とする。
- ◆ 過年度検討したバスターミナル整備計画をもとに、事業内容・事業範囲・事業方式は限定せずに自由な意見を求める。
- ◆ 得られた意見をもとに、事業内容・事業方式・事業範囲を抽出し、今後詳細な条件検討に向けた基礎的な条件を絞り込む。

### 2. 調査の概要

#### (1) 調査対象・調査方法

- ◆ 調査の効率性・確実性を確保した指名型調査及び、多様な意見収集と公平性・透明性の確保のため公募型調査を実施。併せて関連する業界団体を通じた周知を行った。

調査方法	対象数	概要
指名型	40社	本事業への関与が期待される <b>交通事業者</b> 、官民連携事業経験のある <b>商業事業者</b> 、 <b>建設事業者（大手・中堅・地元）</b> 、 <b>建物維持管理事業者</b> を選定。
団体周知型	9団体	業界団体＊に対して、会員企業への周知を依頼
公募型	—	ホームページ上で資料を公開し、意見・提案を公募

(2) 調査期間 令和3年8月10日～9月1日

#### (3) 調査内容

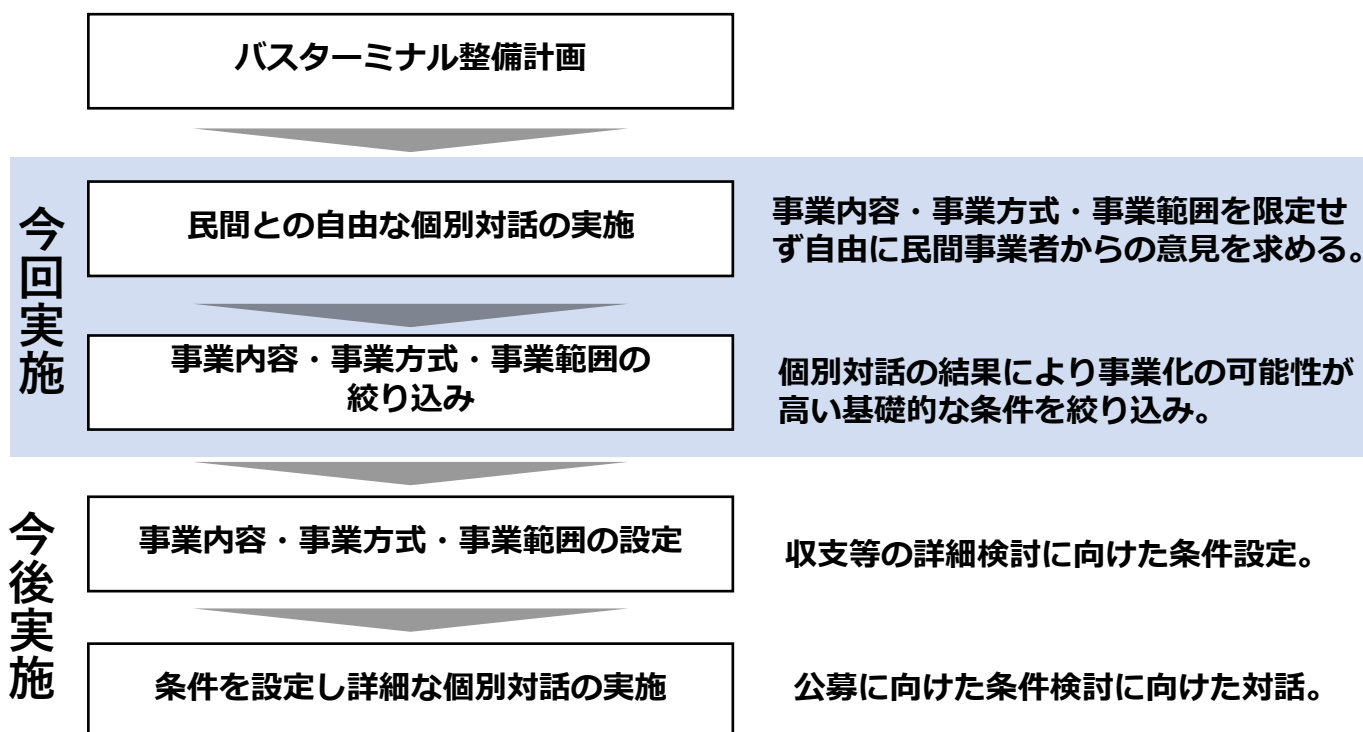


図 検討フロー（基礎的な条件の抽出）

<\*周知に協力いただいた業界団体>

- (公社)三重県バス協会
- 三重県商工会議所連合会
- 四日市商工会議所
- 中部経済同友会
- (一社)中部経済連合会
- (一社)三重県建設業協会
- (一社)不動産協会
- (一社)日本建設業連合会中部支部
- (特非)日本PFI・PPP協会

#### 調査内容

##### ①事業内容・事業範囲について

- 参画が可能な施設について
  - ターミナル施設（バスターミナル施設, 情報提供施設, 防災施設）、賑わい施設（物品販売店舗, 飲食店, 屋外スペース活用）等
- 参画が可能な内容について
  - 「設計・建設」、「運営」、「建物等維持管理」、「施設所有」
- 参画が可能な範囲について

##### ②事業方式について

- 参画可能な事業方式（PFI方式, コンセッション方式, 管理協定等）
- 独立採算について（独立採算・サービス購入型・混合型等）

##### ③事業収支について

- 事業収入、年間の運営・維持管理費、初期投資額

##### ④事業条件について

- 参加形態、事業期間

##### ⑤その他の自由意見について

- 利用者数、参画意向等、新たな活用のアイディア

# 2. 今年度の検討内容

## (2) サウンディング調査概要

### (3) 事業方式の選択

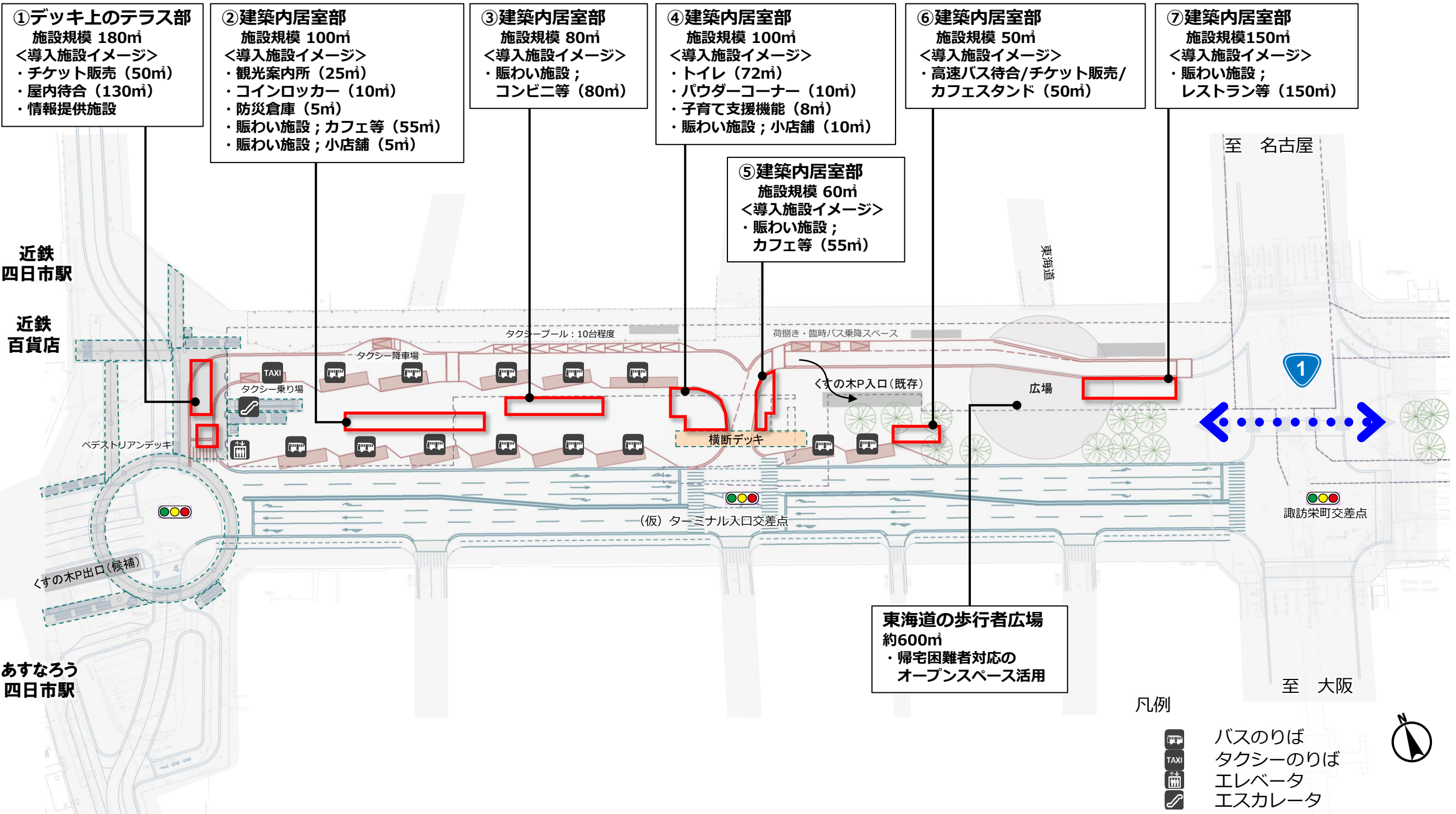
◆ 下記のA~Dの管理・運営のイメージについて、コンセッション・PFI等の具体的な事業方式及を例示し、採算性に関する考え方も含め任意に選択できるようにした。

	管理・運営のイメージ (案)	事業方式 (例)	方針・基盤整備	設計・建設	建物所有 (事業期間中)	管理・運営 ( )	付帯事業 (賑わい)
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>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も活用し区域全体の管理・運営を実施。</li> <li>施設整備から運営まで民間の創意工夫で全体的な運営・建設が可能。但し、建物所有に対し民間の負担あり。</li> </ul>	PFI(BOT) 又は PFI(BOT) + 民間付帯事業 (賑わい)	公共	民間【PFI】 (サービス購入型) ※民間付帯事業除く	民間 (ターミナル+賑わい)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、その収益も活用し管理・運営を実施。</li> <li>賑わい施設の整備も含め、民間での創意工夫により全体的な運営が可能。</li> </ul>	PFI(BTO(ターミナル)+BOT(賑わい)) 又は PFI(BTO(ターミナル)) + 民間付帯事業 (賑わい)	公共	民間【PFI】 (サービス購入型) ※民間付帯事業除く	民間 (賑わい) ----- 公共 (ターミナル)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、その収益も活用し管理・運営を実施。</li> <li>管理・運営事業に特化し、民間での創意工夫によりターミナル全体の運営が可能。</li> </ul>	PFI(BTO) 又は PFI(新設 + )	公共	民間【PFI】 (サービス購入型)	公共 (ターミナル+賑わい)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
D	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>民間事業は限定的だが、小規模でリスクが少ない範囲で参画が可能。施設全体の維持管理はサービス購入型として公共が負担。</li> </ul>	管理協定 業務委託 + 使用許可	公共	公共【従来型】	公共 (ターミナル+賑わい)	公共 (従来型)	民間 (独立採算)

# 3. ターミナル機能

## (1) 四日市バスターミナルの基本機能

- ◆ 昨年度議論した「施設最大案」をベースに、基本機能の配置案を示す。
- ◆ 次項以降のスマートバスタ・情報提供機能・防災機能・賑わい施設検討を踏まえ、民間意向も参考としたうえで詳細な施設配置・規模を今後検討する。



※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

### 3. ターミナル機能

#### (1) 四日市バスターミナルの基本機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（路線バス便数は平日に発車446台/日、到着432台/日が発着）（近鉄四日市駅乗降客数は48,472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 バス乗降客数からサービスエリア基準等を参考に設定
	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	バス乗降客数からサービスエリア基準等を用い設定
	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



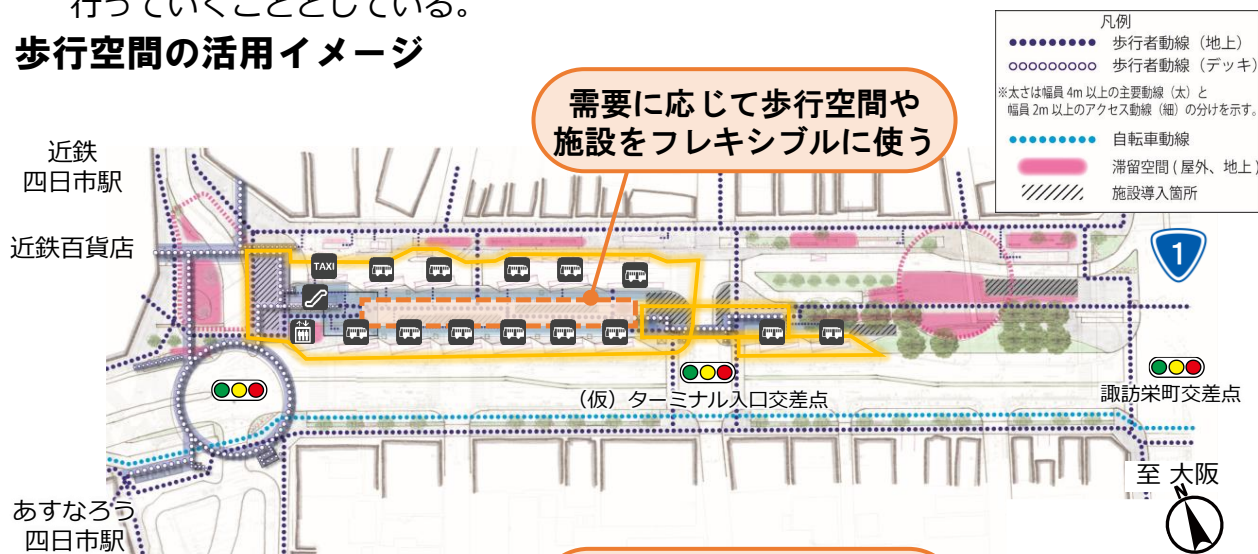
# 3. ターミナル機能

## (2)スマートバスタ(バスターミナルの高次利用)

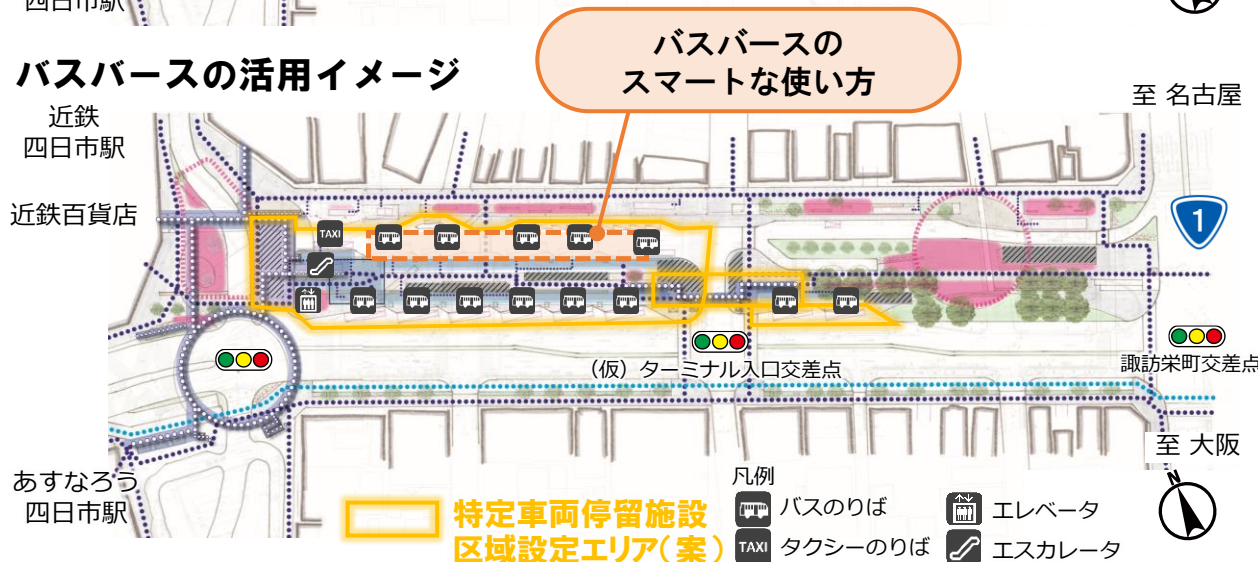
### 1) 整備計画でのバスターミナルの活用イメージ

- ◆ 整備計画では、バスターミナルの歩行空間、バスバースについて高次的に活用を行っていくこととしている。

#### 歩行空間の活用イメージ



#### バスバースの活用イメージ



#### ターミナル内の空間をフレキシブルに活用するイメージ



出典：2040、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～  
 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP

### 2) バスターミナル活用に関する民間の主な意見

- ◆ 市場調査の中で民間からは、歩行空間は物販・イベントスペース、情報提供の場としての活用等、バスバースは物販車の停車スペースとしての活用等の意向が挙げられている。

区分	市場調査での主な意見
歩行空間の活用に係る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 物販スペースとして活用</li> <li>● 飲食スペース、休憩の場として活用</li> <li>● イベントスペースとして活用</li> <li>● 観光、自然・文化等の情報提供の場として活用</li> <li>● 混雑時間帯以外等に歩行空間を多目的に活用</li> </ul>
バスバースの活用に係る内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な交通手段の発着場所として活用</li> <li>● 物販車の停車スペースとして活用</li> <li>● 公共交通の利用方法の周知に繋がるような取組の実施</li> <li>● 情報通信技術の高度化に対応した整備</li> <li>● 混雑時間帯以外等にバスバースを多目的に活用</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者動向の施設運用への反映</li> <li>● 複数の交通手段間の乗換の利便性を向上させる取組の実施</li> </ul>

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点（バスターミナル）運営に関するサウンディング型市場調査

### 3) 今後の検討事項

- ◆ バスターミナルの高次利用に向けて主には以下の事項について検討を進める。
  - ① 季節別、日別、時間帯別等のバスターミナルの利用状況等を踏まえて、歩行空間の高次利用が可能な期間、時間帯等を整理する。  
 ⇒歩行空間は、バスターミナルの運営を担っていただく民間事業者の提案にもとづいて活用するものとし、バスターミナルの運営開始時には、歩行空間の高次利用が可能となるよう参加事業者を募るための公募要件等を検討する。
  - ② バスバースの活用に向けてバスターミナル内に乗入可能な車両の明確化等、活用にあたっての技術的、制度的な課題等を整理する。  
 ⇒バスバースは、バスターミナル運営開始後に課題がクリアされた後、中長期的には民間事業者の提案内容にもとづいて活用するものとし、適切な段階で必要機能を求めることを検討する。
  - ③ バスターミナルの高次利用によって乗入交通事業者、乗降客等の中で特定の者に不便が生じないように配慮する。



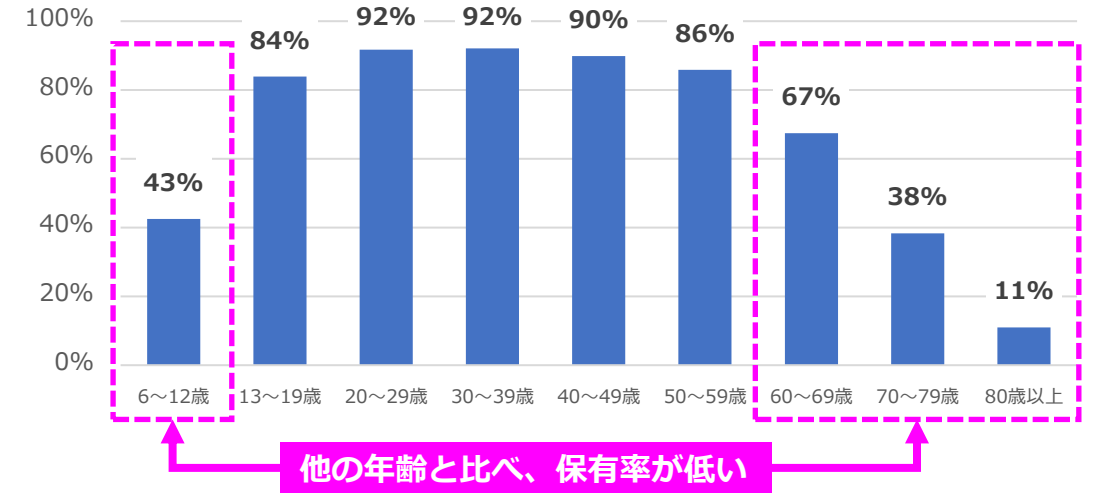
# 3. ターミナル機能

## (3) 情報提供

### 1) 情報提供施設の目指す姿

- ◆ 高度なデジタルツールであるスマートフォンが普及し、生活インフラとして定着。
- ◆ 近年、情報提供については、動的情報により効率化で、よりパーソナライズされた多くの情報量による情報提供の高度化が進展。
- ◆ 四日市バスターミナルにおける情報提供施設については、中央通り再編関係者調整会議や四日市スマートリージョン・コア推進協議会等と連携を図りながら、デジタルサイネージや電子ペーパー、デジタル案内（AR）等のICT技術を用いた情報提供の活用を目指す。
- ◆ しかし、スマートフォン保有者は、年齢により偏りがあるため、現状デジタルとアナログを両立した情報提供が必要。

＜年齢別スマートフォンの個人保有率＞



出典：令和2年通信利用動向調査（総務省）

過去

現在

将来

### アナログ



バス停



案内サイン



エリアマップ



出典：Corning Incorporated (<https://www.youtube.com/watch?v=f4OwYoykYDU>)

デジタルサイネージや電子ペーパー等によるバス停やエリアマップのイメージ



デジタル案内やスマホアプリ（AR）等による多言語の道・まち案内

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（国土交通省）

デジタル

# 3. ターミナル機能

## (3) 情報提供

### 2) 情報提供内容

- ◆ 情報提供施設については、四日市市のサイン計画や中央通り再編関係者調整会議等と連携を図りながら決定する。
- ◆ 四日市バスターミナルの基本目標を達成するために必要となる情報提供施設は以下の通りである。
- ◆ 時々刻々と変化する動的情報については、デジタルサイネージを用いて情報を発信。

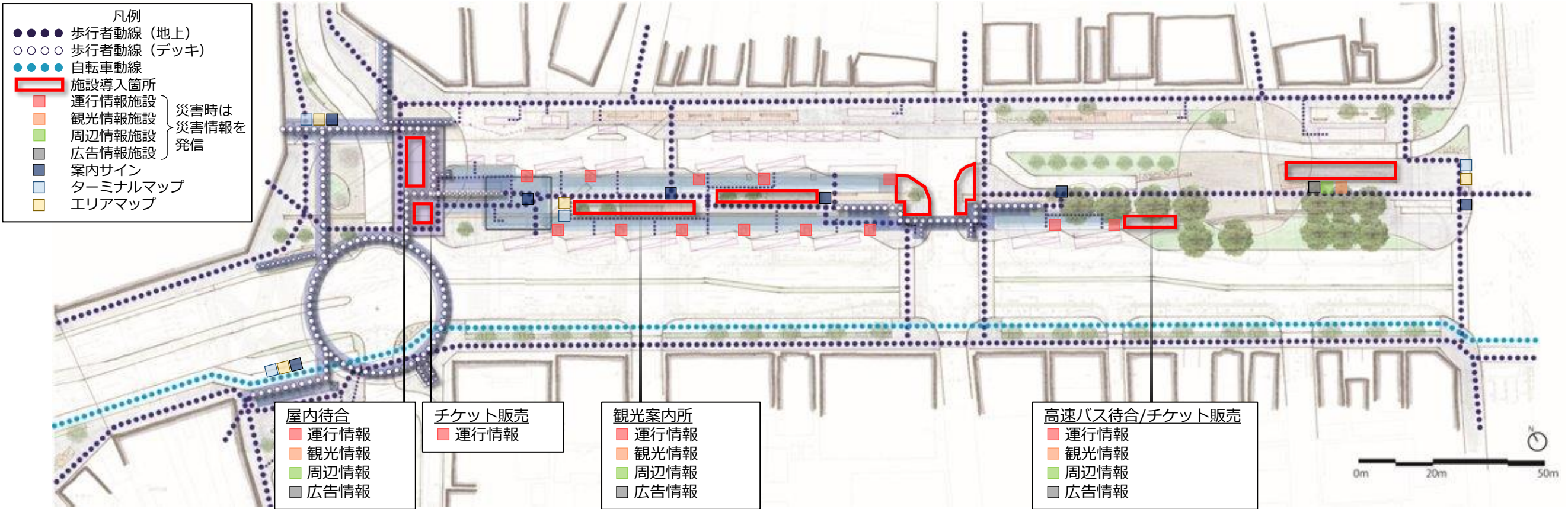
四日市バスターミナルの基本目標		目標達成に必要な情報提供	情報提供媒体	設置場所	イメージ
バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗り場の集約化による公共交通の利用促進</li> <li>○北勢地域の一大広域交通拠点化</li> <li>○将来的な新モビリティ乗り入れ</li> <li>○デジタル化によるスマートバスタの構築</li> </ul>	運行情報（多言語化） <ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表 [静的情報]</li> <li>・路線図 [静的情報]</li> <li>・乗り場地図 [静的情報]</li> <li>・遅延情報 [動的情報]</li> <li>・出発時刻情報 [動的情報]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・看板もしくはデジタル表示</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停</li> <li>・チケット販売所</li> <li>・待合空間（屋内）</li> </ul>	 <p>三重交通(株)</p>
歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○シームレスな乗換の実現</li> <li>○バリアフリーな交通拠点の整備</li> <li>○分かりやすい案内の充実</li> <li>○運行効率に配慮したバス停配置</li> <li>○天候等に左右されない快適な待合空間</li> </ul>	案内情報（多言語化） <ul style="list-style-type: none"> <li>・案内サイン [静的情報]</li> <li>・ターミナルマップ [静的情報]</li> <li>・エリアマップ [静的情報]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・看板</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・動線の分岐点</li> </ul>	 <p>出典：CITY ID (<a href="http://www.cityid.com/processes/design/">http://www.cityid.com/processes/design/</a>)</p>
並木空間の再編による魅力あるスペースの創造	<ul style="list-style-type: none"> <li>○シビックプライドを醸成する絵になる景観</li> <li>○歩行者優先の回遊・滞留空間の確保</li> <li>○市民活動のフィールドとなる空間の確保</li> </ul>				 <p>出典：CITY ID (<a href="http://www.cityid.com/processes/design/">http://www.cityid.com/processes/design/</a>)</p>
駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>○玄関口として高質で魅力的な都心空間</li> <li>○「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性</li> <li>○楽しい・居心地の良い待合空間の実現</li> <li>○総合インフォメーション機能の充実</li> <li>○空間の高次利用による賑わいの創出</li> </ul>	観光情報 [動的情報] 周辺情報 [動的情報] 広告情報 [動的情報]	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルサイネージ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合空間（屋内・屋外）</li> <li>・観光案内所</li> </ul>	 <p>出典：Corning Incorporated (<a href="https://www.youtube.com/watch?v=f40wYoykYDU">https://www.youtube.com/watch?v=f40wYoykYDU</a>)</p>
防災機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○帰宅困難者の受け入れ拠点として活用</li> <li>○防災物資の備蓄機能</li> <li>○災害発生時の効果的な情報提供機能</li> </ul>	災害時の情報（多言語化） <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害情報 [動的情報]</li> <li>・交通機関運行情報 [動的情報]</li> <li>・避難場所への案内 [動的情報]</li> <li>・周辺防災施設情報の提供 [動的情報]</li> <li>・代替輸送の案内 [動的情報]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルサイネージ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デジタルサイネージを設置した全ての場所</li> </ul>	 <p>東京都</p>
新たなモビリティや交通サービスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>○将来的な新モビリティ導入への対応</li> <li>○MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上</li> <li>○ICTなどを用いた高度なサービスの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四日市スマートリージョン・コア推進協議会と連携</li> </ul>			

# 3. ターミナル機能

## (3) 情報提供

### 3) 情報提供施設の設置箇所(案)

- ◆ 歩行者の動線を考慮し、情報提供施設を以下の通り配置。
- ◆ 情報提供施設の配置についても、四日市市のサイン計画や中央通り再編関係者調整会議等と連携を図りながら決定する。



※P12に示す基本機能の配置案より、情報提供施設が必要な施設を抽出

※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

※今後、周辺の案内機能と連携を図りながら、詳細な配置や形状を検討する

情報提供施設		設置の考え方
運行情報	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表 [静的情報]</li> <li>路線図 [静的情報]</li> <li>乗り場地図 [静的情報]</li> <li>遅延情報 [動的情報]</li> <li>出発時刻情報 [動的情報]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者が集まるバス停に設置</li> <li>チケット販売所やバスの待合施設、観光案内所等の運行情報が必要な箇所に設置。</li> </ul>
案内情報	案内サイン [静的情報]	歩行者動線の分岐点に設置
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナルマップ [静的情報]</li> <li>エリアマップ [静的情報]</li> </ul>	東西の入口となる場所(近鉄四日市駅と接続するデッキ部、バスターミナル入口、国道1号交差点付近)に設置
	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光情報 [動的情報]</li> <li>周辺情報 [動的情報]</li> <li>広告情報 [動的情報]</li> </ul>	人々が集まる場所(広場、待合、観光案内所)に設置

# 3. ターミナル機能

## (4)防災機能

### 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、近鉄四日市駅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"> <li>・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所</li> <li>・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定</li> <li>・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ</li> </ul>
緊急避難所(その他の避難場所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所</li> <li>・地域からの要望により指定</li> </ul>

#### <避難所等：日単位での受け入れを想定>

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

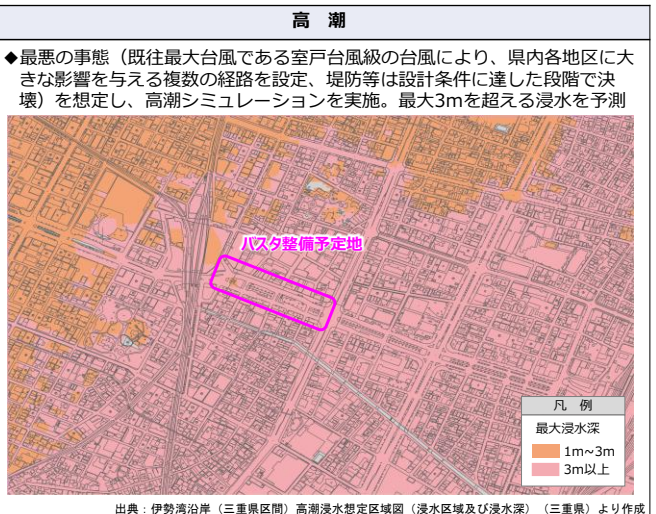
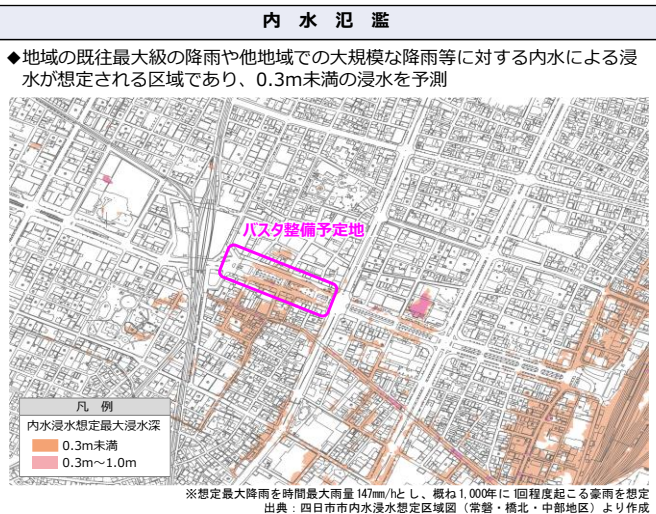
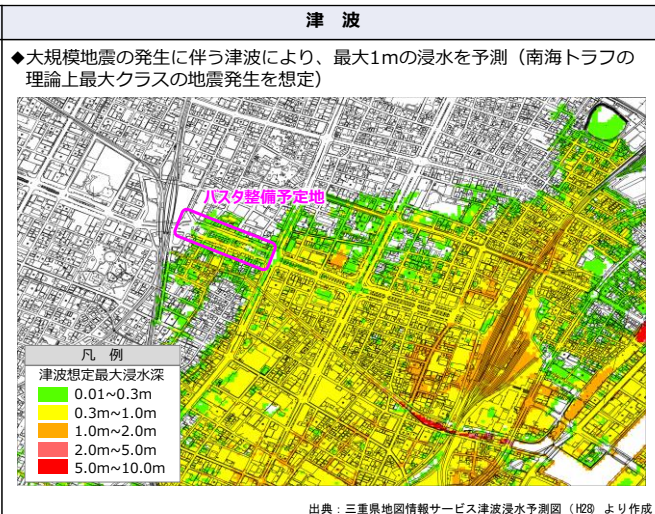
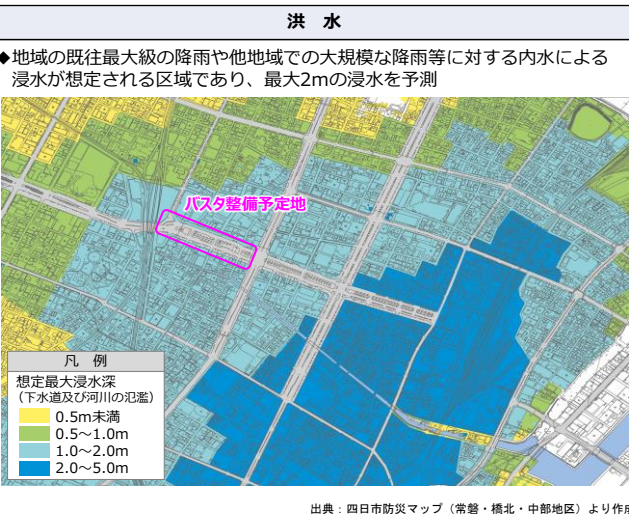
種別	概要
指定避難所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの</li> </ul>
福祉避難所(2次避難所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所</li> <li>・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象</li> </ul>

### 2) 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	平地部	デッキ部・円形歩道橋部(近鉄四日市駅側 2階相当)
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	×	△(浸水深2m未満想定)
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×
	内水氾濫	内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	×	×
	高潮	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	×	×
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	○(オープンスペース)	○(オープンスペース)
	大規模な火災	火災発生区域外のオープンスペース	○(オープンスペース)	○(オープンスペース)
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	○(区域外)	○(区域外)



# 3. ターミナル機能

## (4)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、 <b>駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供</b> 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  ○周辺避難地域の避難所間の人の移動を支援（避難所の収容人数の平準化、自宅近くの避難所への移動などを想定）	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  ○帰宅困難者等の一時緊急避難場所	情報提供施設  退避経路	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、 <b>駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供</b> 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  ・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
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）	○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
		○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  ○周辺避難地域の避難所間の人の移動を支援（避難所の収容人数の平準化、自宅近くの避難所への移動などを想定）	備蓄倉庫	・災害時に備えた備蓄品の保管
③土砂災害 ※近鉄四日市駅バスターミナルは、災害対象エリア外	【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

# 3. ターミナル機能

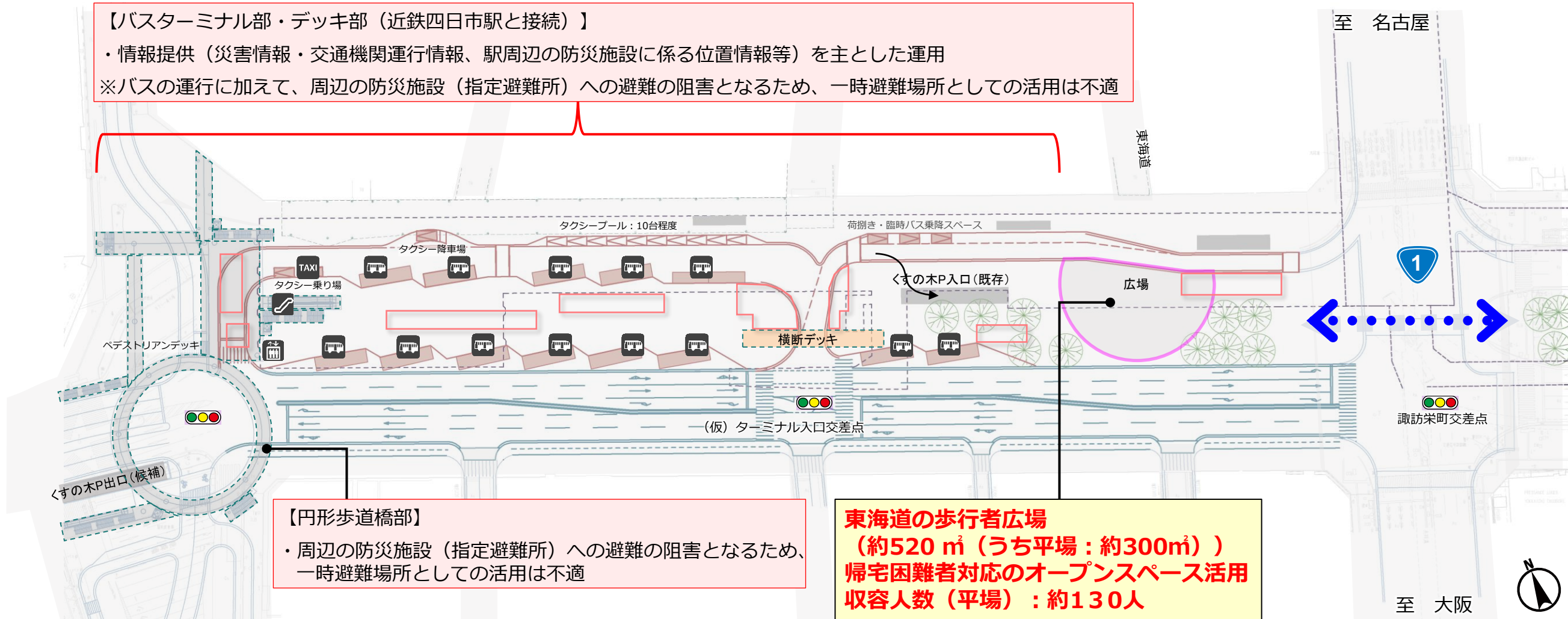
## (4)防災機能

### 3) 一時緊急避難場所としての活用【想定される災害：地震、大規模な火事】

- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、一時緊急避難場所として、約130人程度の受け入れが可能であると試算。
- ◆一時緊急避難場所としての活用に向け、帰宅困難者等の受け入れ時間や、受け入れ人数を超えた帰宅困難者等に対する周辺の指定緊急避難場所への避難誘導の方法など、三重県・四日市市との調整が必要。

#### 【バスターミナル部・デッキ部（近鉄四日市駅と接続）】

- ・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
- ※バスの運行に加えて、周辺の防災施設（指定避難所）への避難の阻害となるため、一時避難場所としての活用は不適



**【円形歩道橋部】**  
 ・周辺の防災施設（指定避難所）への避難の阻害となるため、一時避難場所としての活用は不適

**東海道の歩行者広場**  
**（約520㎡（うち平場：約300㎡））**  
**帰宅困難者対応のオープンスペース活用**  
**収容人数（平場）：約130人**

- 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
  - 施設導入箇所（P9 施設最大案）

■ 帰宅困難者および避難者の受け入れスペースの検討  
 ○ 帰宅困難者および避難者の受け入れスペースの原単位：  
 床面積3.3㎡あたり2人⇒1.65㎡/人（通路面積は含まない）  
※出典：「大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策のガイドライン」(内閣府(防災担当)、平成27年3月)  
 ⇒上記に通路スペース75cmの幅を勘案し、今回の検討においては、下記原単位を用いる  
 (1.95m+0.75m)×0.85=約2.3⇒2.3㎡/人

**帰宅困難者スペース：2.3㎡/人**

出典：第4回 デザインワーキンググループ資料より作成

※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

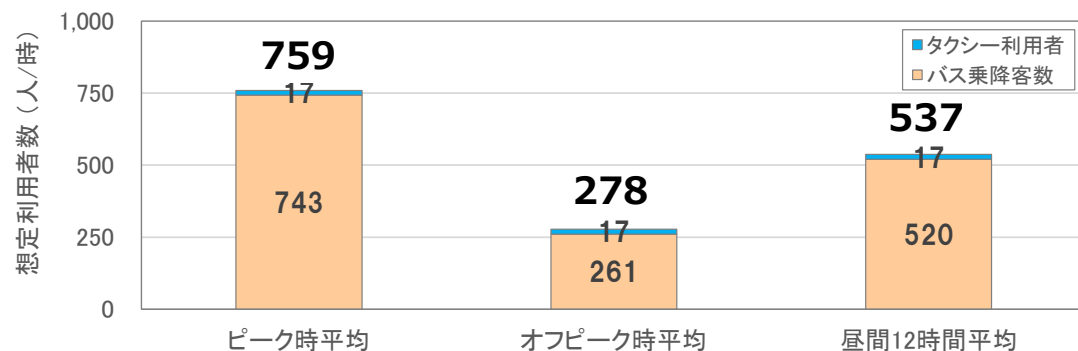
# 3. ターミナル機能

## (4)防災機能

### 3) 一時緊急避難場所としての活用【想定される災害：地震、大規模な火事】

#### 一時緊急避難場所としての活用における課題

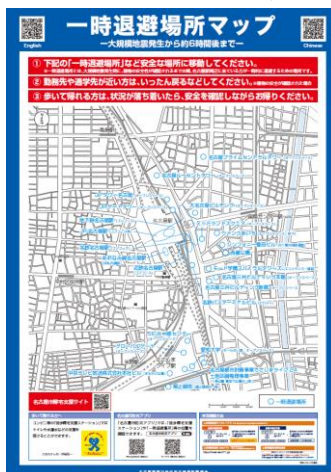
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、ピーク時には1時間あたり約760人、オフピーク時には1時間あたり約280人のバスおよびタクシー利用者が想定される。さらに、近鉄四日市駅の鉄道利用者や沿線施設の利用者を含めると、一時緊急避難場所としての受け入れ人数（約130人程度）を上回ると想定される。
- ◆そのため、中央通り内のオープンスペースや、周辺の指定緊急避難場所・緊急避難所と連携した帰宅困難者等の受け入れが重要となるため、今後、三重県・四日市市との調整が必要。
- ◆また、受け入れ人数を超過した帰宅困難者等の避難誘導においては、周辺の指定緊急避難場所・緊急避難所の収容状況をリアルタイムで共有できる仕組みを構築し、避難誘導へフィードバックする体制を整えることが重要であり、近鉄四日市駅バスターミナル内外での役割分担を含めた調整が必要。



※ピーク時・オフピーク時は、1時間あたりのバス利用者より設定  
 ピーク時：7時～9時・16時～20時の平均値、オフピーク時：6時～9時・15時～20時・23時の平均値、昼間12時間：7時～19時の平均値  
 出典：バス利用者数：三重交通（株）2019年度乗降調査結果（平日）、三岐鉄道（株）2019年度乗降人員データ（平日）  
 タクシー利用者数：四日市駅前交通実態調査（2014年（平日）：6時～9時、15時～25時）より算出  
 ※高速バスの利用者は含まれていない

#### <参考事例>

#### 主要鉄道駅周辺の発災時における一時退避に関する事例（名古屋市）



○一時退避場所：駅内コンコースや周辺施設のオープンスペース等  
 名古屋駅、金山駅周辺地区において、大規模地震発生時に、建物の安全性が確認されるまでの間、一時的に待機するための場所（大規模地震発生後から約6時間後までを想定）

○退避施設：周辺施設の1階ロビーや通路等  
 名古屋駅、金山駅周辺地区において、大規模地震発生時に、発災から24時間を限度として、行き場のない帰宅困難者を受け入れるための施設  
 ※退避施設は、建物の安全が確認された後、開設。  
 被災状況や受入状況によっては使用できない場合もある

出典：名古屋市ホームページ 帰宅困難者支援サイトより作成

#### 備蓄品および備蓄倉庫の規模の検討

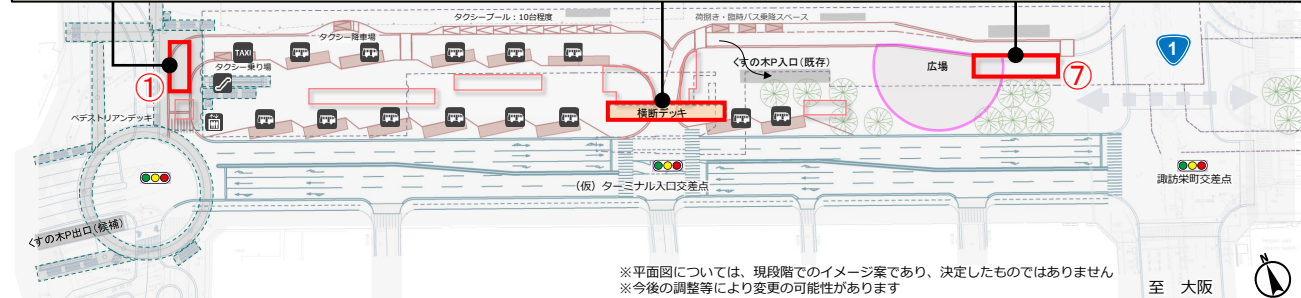
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルでは、指定緊急避難場所として、危険回避または公共交通機関の回復までの一時的（数時間程度）な受け入れを想定。
- ◆周辺の指定緊急避難場所・指定避難所等への避難誘導を円滑に行う必要があるため、避難誘導やバスターミナル機能確保のための必要最低限の資機材を優先的に備蓄。
- ◆被災時のターミナル機能の事業継続の観点や、施設運営者との備蓄場所の調整を行い、備蓄品の内容・備蓄倉庫の規模については今後調整が必要。
- ◆また、近鉄四日市駅バスターミナルおよび中央通り内のオープンスペースは、屋外であるため、帰宅困難者等の受け入れにあたり、雨天時や冬季の防寒対策に向けた資機材の備蓄も必要となるため、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。

#### <備蓄品および備蓄倉庫の規模（案）>

区分	品名	各個数	保管面積 (必要パレット数)	総保管面積
情報伝達用具	メガホン、拡声器、携帯ラジオ	必要数		約9.7㎡
救急用具	救急箱	4	1	
避難用具	強カライト、標旗・腕章、ロープ	必要数	1	
	カセットボンベ(本数)	96		
	発電機(ガス:カセットボンベ使用)	2	1	
その他	携帯型トイレ	10	1	
	トイレテント	10	1	
	照明セット	1	1	
	コードリール、電源タップ、携帯機器充電器	4	1	
	テント天幕(ワンタッチテント:300×600cm(20名程度収容)を想定)	1	1	
	ブルーシート	2	1	

※保管面積：各品目をT11型パレット（1,100mm×1,100mm：1.21㎡）上に保管すると想定し、必要な保管面積を試算  
 出典：地区別防災資機材等基本配備一覧表（四日市市）、災害時の緊急物資等にかかる備蓄・調達の手引（三重県）より同程度の受け入れ人数の施設の設備数などを参考に作成

【備蓄倉庫の設置候補（案）】※四日市市・施設運営者との調整が必要  
 ・平地部：⑦建築内居室部（150㎡）  
 ・デッキ上：①デッキ上のテラス部（180㎡）※最も収益性が見込める立地、横断デッキ ※平地部は浸水区域に該当



※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ございます

#### <（参考）自主防災組織等による備蓄・必要な資機材（三重県）>

区分	品名
避難用具	強カライト、標旗・腕章、小型発電機、ロープ
消火用具	消火器、消火器格納庫、バケツ、砂袋(ビニール)、可搬ポンプ
救出及び障害物除去用具	パール、丸太、はしご、のこぎり、斧、なた、ペンチ、大ハンマー、片手ハンマー、もっこ・石み・かご、鉄線ばさみ、一輪車、リヤカー、ロープ、ゴムボート
救急用具	担架・ストレッチャー、救急セット
情報伝達用具	メガホン、拡声器、携帯ラジオ
給食給水用具	窯(かまど付)、鍋、はし・おたま・皿、受水槽、浄水機
その他	テント天幕、ビニールシート

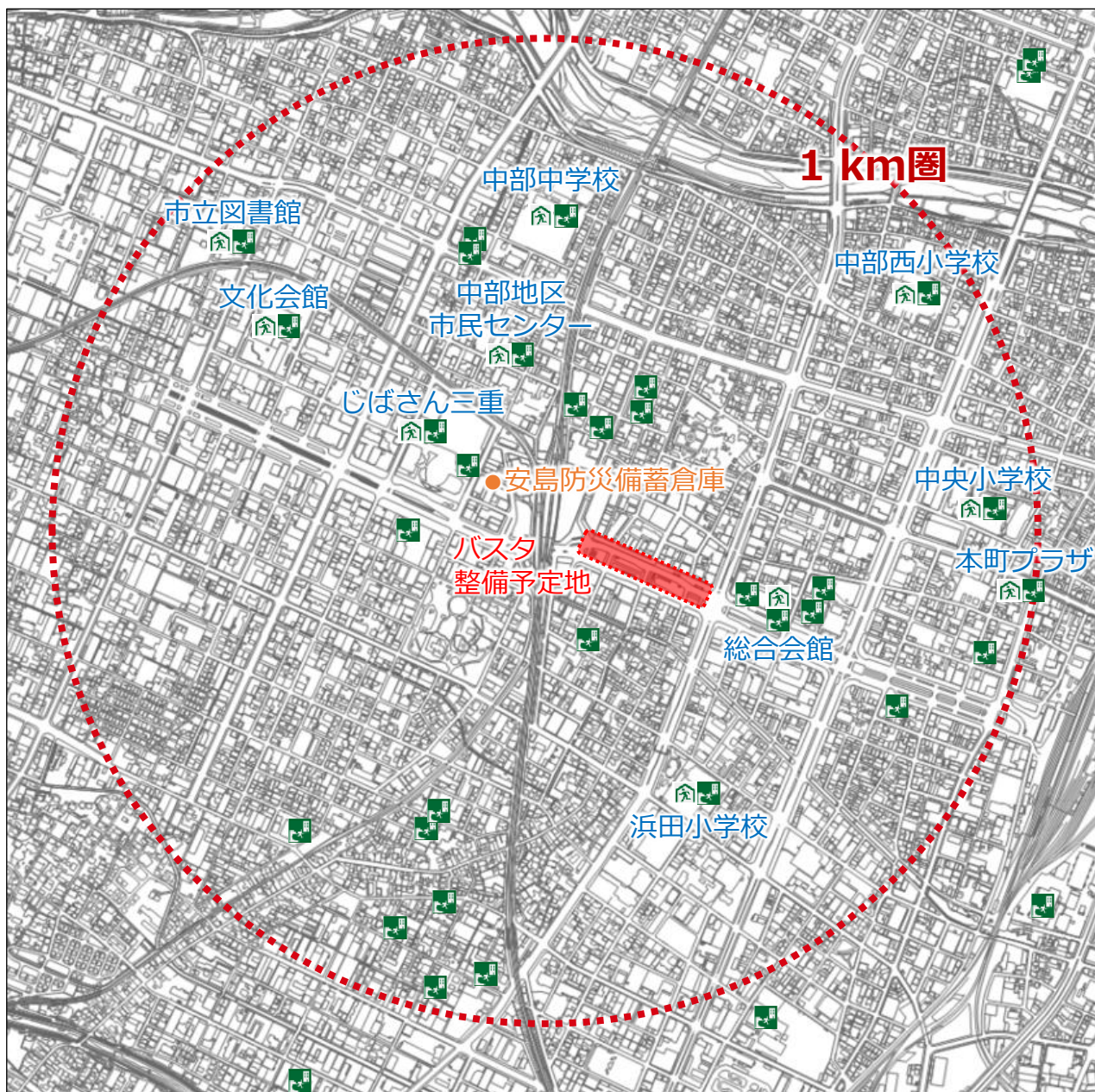
出典：災害時の緊急物資等にかかる備蓄・調達の指針（三重県）より作成

# 3. ターミナル機能

## (4)防災機能

### 4) 近隣の指定緊急避難所や津波避難ビルへの避難誘導【想定される災害：洪水・津波・内水氾濫・高潮】

◆洪水・津波・内水氾濫・高潮が発生した場合、近鉄四日市駅バスターミナル利用者や周辺の滞在者に向けて近隣の避難誘導を実施。



凡例	
	指定緊急避難場所
	津波避難ビル

#### <指定緊急避難場所（駅1 km圏内）>

施設名	収容人数 (2㎡/人)
中部地区市民センター	31
中部中学校	539
中部西小学校	368
総合会館	168
中央小学校	368
本町プラザ	89
じばさん三重	160
文化会館	298
浜田小学校	368
市立図書館	74
計	2,463

#### <指定避難所における防災資機材>

- ・ クラッカーorビスケット
- ・ アルファ米
- ・ 毛布
- ・ 紙おむつ（大人用）
- ・ 携帯型トイレ
- ・ トイレテント
- ・ 救急箱
- ・ ハンドマイク
- ・ 汚物収納袋
- ・ ウォータータンク（350L）
- ・ 発電機（ガス）
- ・ カセットボンベ
- ・ 照明セット
- ・ コードリール
- ・ プライベートルーム
- ・ マスク

等

#### <津波避難ビル（駅1 km圏内）>

\*：指定避難所を兼ねる

施設名	収容人数
三重銀行本店	150
商工会議所	400
中部地区市民センター*	300
総合会館*	1,000
四日市市役所	250
市営中央駐車場	800
中部中学校*	2,800
中部西小学校*	1,300
プラトンホテル四日市	300
四日市シティホテルビル	1,500
B. D. 林	36
ブルーリオン	68
プレーザービル	80
本町プラザ*	1,000
中央小学校*	1,900
四日市建設業会館	220
幸町ビル	50
じばさん三重*	400
浜田小学校*	2,300
港中学校	1,600
四日市シティホテルアネックスビル	400
四日市都ホテル	4,800
シャロームビオンR	51
メゾンビーナス	78
名鉄四日市タクシー立体駐車場	150
アールズコート2	44
ダイヤパレス四日市駅南	321
ユマニテク短期大学	610
たいすい中央保育園	380
市立図書館*	200
(一財)食品分析開発センター SUNATEC ATセンター	115
計	23,603

出典：四日市市地域防災計画（令和3年7月修正）









# 4. 賑わい機能

## (1) 賑わい機能の方向性

### 1) 中央通り共通のデザイン方針及び四日市バスターミナルの基本目標を踏まえた賑わい機能の整理 (案)

- ◆ 中央通り共通のデザイン方針及び四日市バスターミナルの基本目標を踏まえた賑わい施設における必要機能を整理。
- ◆ 「四日市の顔」として、四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間を実現することのできる賑わい空間の創出を目指す。
- ◆ 中央通りのエリアデザインに基づき、景観に配慮した空間の設え・施設のデザインを検討する。

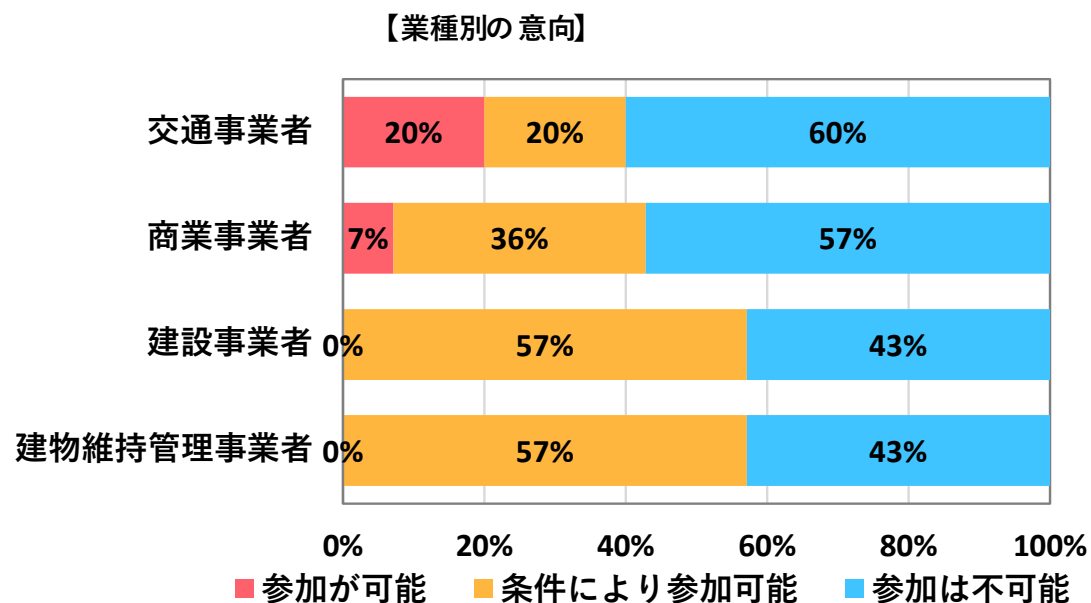
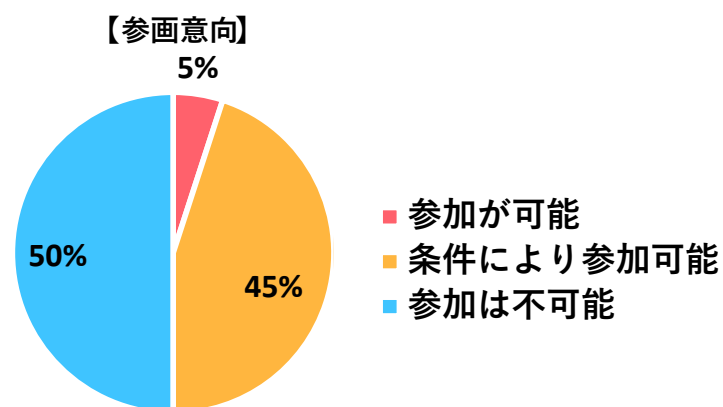
賑わい機能	中央通り共通のデザイン方針			四日市バスターミナルの基本目標	求められる必要機能 (案)	イメージ
	①空間の使い方	②空間の要素と配置	③空間の質			
オープン スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ポストコロナで求められるオープンでゆとりのある空間</li> <li>・多機能空間としての利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市環境に潤いを与える緑の拡大</li> <li>・緑が持つ多様な機能の活用</li> <li>・居心地の良いオープンスペース</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・景観の連続性へ配慮した設え</li> <li>・「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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保</li> <li>・シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造</li> <li>・市民活動のフィールドとなる空間の確保</li> <li>・公共空間の高次利用による賑わいの創出</li> <li>・楽しい・居心地の良い待合空間の実現</li> <li>・大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受け入れ拠点として活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ オープンスペース</li> <li>・緑の居心地の良い滞留空間</li> <li>・ベンチ・テーブルの配置</li> <li>・帰宅困難者の待機スペース 等</li> </ul>	 <p>名古屋市「久屋大通公園」</p>
					<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 可変的な使い方</li> <li>・オープンカフェ</li> <li>・マルシェ</li> <li>・屋台、キッチンカー 等</li> </ul>	 <p>バスターマーケット (バスタ新宿)</p>
					<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 地域の特色に根差した多様な活用</li> <li>・歴史、文化の反映</li> <li>・イベント、市民活動 (大四日市まつり、四日市JAZZ FESTIVAL 等)</li> </ul>	 <p>四日市JAZZ FESTIVAL</p>
施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多機能空間としての利用</li> <li>・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間</li> <li>・デジタル化による利便性の高い交通結節機能</li> <li>・情報発信機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市で働き暮らす人のためのスペース</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・景観の連続性へ配慮した設え</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四日市市の玄関口として相応しい、高質で魅力的な都心空間の実現</li> <li>・シビックプライドを醸成する絵になる景観の創造</li> <li>・楽しい・居心地の良い待合空間の実現</li> <li>・天候等に左右されない快適な待合空間</li> <li>・玄関口として交通・観光の総合インフォメーション機能の充実</li> <li>・防災物資の備蓄機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 飲食施設 (カフェ、レストラン等)</li> </ul>	 <p>天神バスターミナル</p>
					<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 物販施設</li> </ul>	 <p>名古屋市「久屋大通」</p>
					<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ その他利便施設</li> <li>・コワーキングスペース</li> <li>・福祉サービス (高齢者・子育て支援など)</li> <li>・情報提供 (地域・観光・防災など)</li> <li>・スマートな活用 (建物屋上・バスバースなど) 等</li> </ul>	 <p>コワーキングスペース</p> <p>出典: BAMER https://www.bamer.pt/en/julius-baer</p>

# 5. 運営手法

## (1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

### 1) 参画意向の動向と事業内容

- ◆ **参画意向の概要**：概ね半数が参加が可能、条件により参加可能と回答。
- ◆ **参加可能**：交通事業者で20%、商業事業者で7%。
- ◆ **条件により参加可能**：建設事業者、建物維持管理事業者において、「条件により参加可能」と回答した企業が過半数以上。



### 【業種別 民間事業者の参画の可能性】

業種	可能性
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ バスターミナルの運営を中心に参画の可能性はある。</li> <li>◆ 飲食や物販との連携の可能性はある。</li> </ul>
商業事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 利便性を高める物販施設を中心に参画の可能性はある。</li> <li>◆ 事業規模の面から参画意向が低い状況がある。</li> <li>◆ 地域特性を活かした事業アイデアがある。</li> </ul>
建設事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 設計・建設事業への関心が確認された。</li> <li>◆ 建設事業者の参画の可能性は事業規模・企業規模による。</li> <li>◆ 官民連携事業に取り組む事業者から設計建設から運営を含め関心があった。</li> </ul>
建物維持管理事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 建物管理事業への関心が確認された。</li> <li>◆ テナント運営への関心について確認された。</li> <li>◆ 交通事業との連携の必要性について意見があった。</li> </ul>

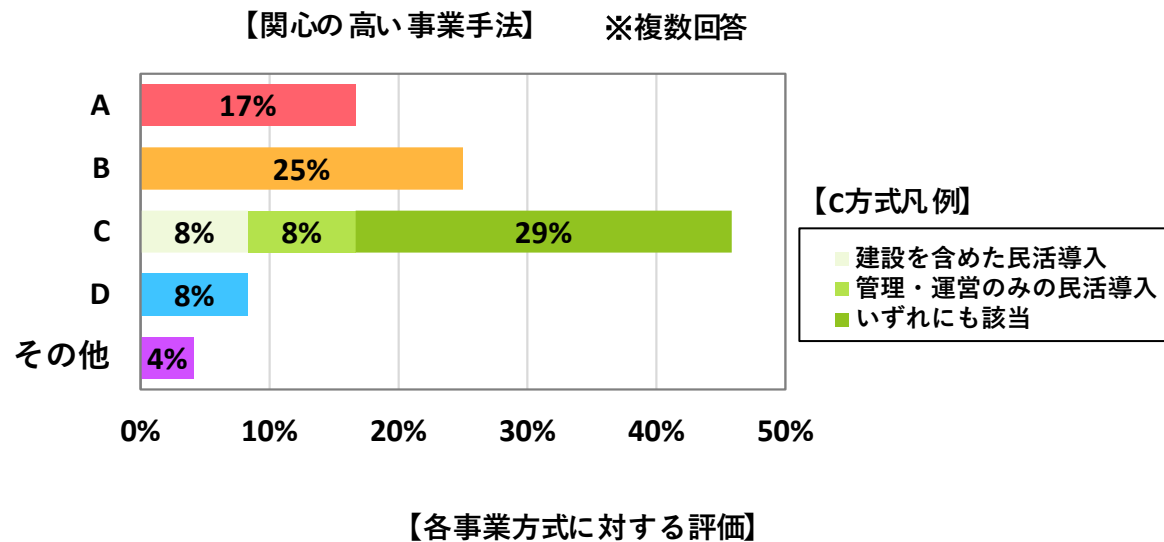
# 5. 運営手法

## (1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

### 2) 事業方式

#### ① 事業方式

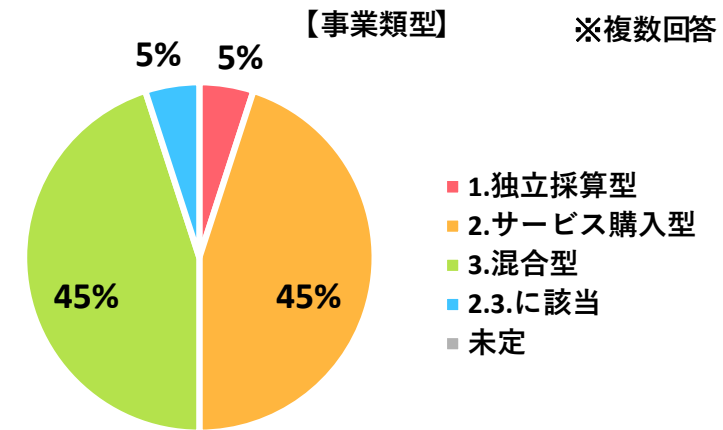
- ◆ 民間で運営を担い施設は公共で所有するC方式への回答が多い。
- ◆ 個別対話においても、C方式が最も関心を持たれている。



方式	内容
A方式	回答者の大半がターミナル全体ではなく一部施設を想定した参画意向のため、事業方式として成立しづらい可能性がある。
B方式	一定の民間の裁量により積極的な事業ができる一方で確実な収益性の確保が条件になると捉えていることから、成立の可能性は条件次第となる。
C方式	より公共の役割が大きく、交通ターミナルという公益性の強い特性に合致することから、事業方式として希望事業者が多い。
D方式	希望事業者数が少なく、現時点で事業方式としては他の方式を中心に検討する方が良い。

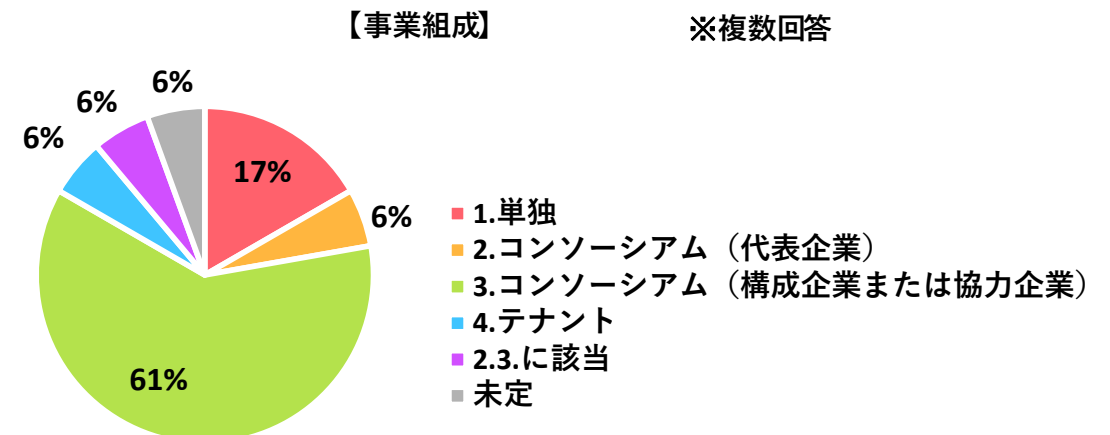
#### ② 事業類型

- ◆ **混合型（官民での負担）**：運営・維持管理費の考え方は、混合型（民間の収益と公共負担の双方で運営費を負担）とサービス購入型（公共負担）が多く、独立採算は少ない。
- ◆ **収益の低さ**：民間収益面積の少なさ、路線バスを中心とした事業の収益性の少なさから、公共の負担も必要という意見が多くみられた。



#### ③ 事業組成

- ◆ **全体を統括できる事業者の少なさ**：参加形態をみると単独や代表企業での参加希望は構成企業又は協力企業より少ない状況であった。
- ◆ **バス事業との連携経験の少なさ**：バス事業との連携経験の少なさから、ターミナル全体の運営を担うことがリスクと捉えられ、各社の得意の分野での参画が志向されやすい。



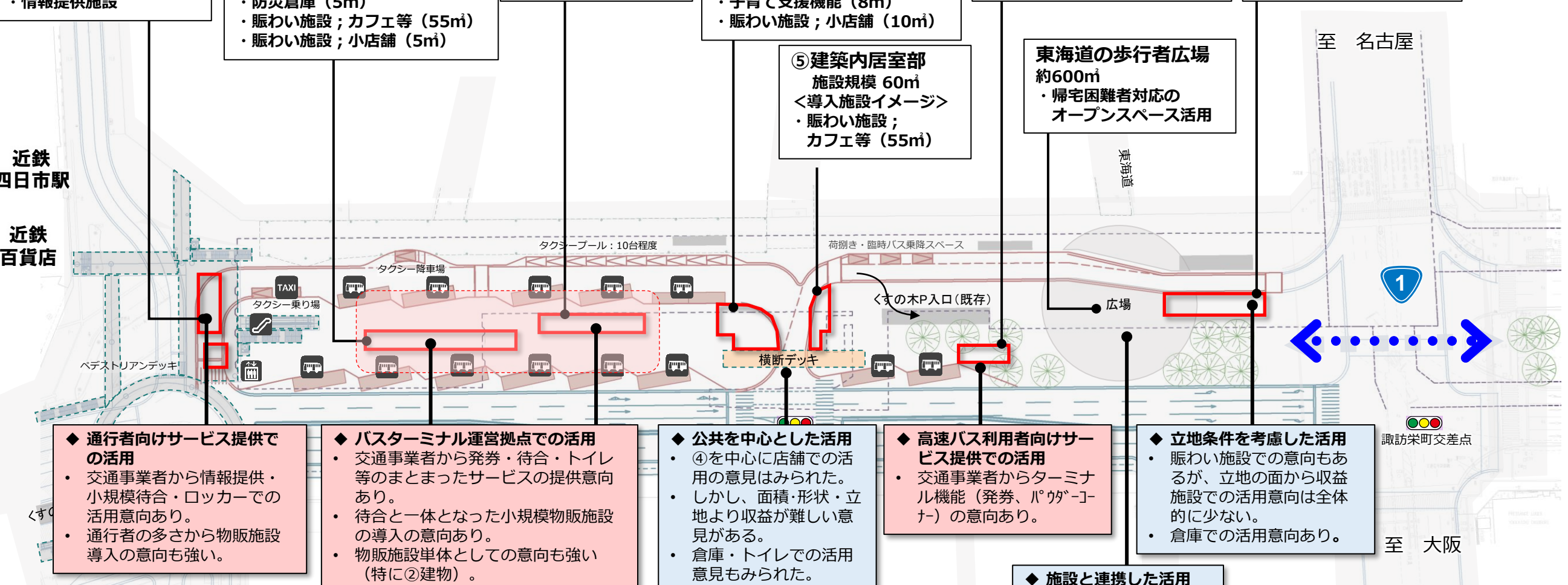
# 5. 運営手法

## (1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

### 3) 機能配置と事業範囲

- ◆ 民間事業者との個別対話の中で確認された機能配置について下記に整理した。(主体的に運営・管理に関わる意向のある意見のみ抽出し整理した)
- ◆ 通行者が多く見込まれる西島へのターミナル・賑わい機能の配置を意向する意見が多い。東島でも一部で飲食店やイベント広場を意向する意見がみられた。
- ◆ 交通事業者からは②③でのターミナル機能の集約及び⑥の活用について意向があった。商業事業者(テナント)は①~③物販施設設置を意向している。
- ◆ 建設事業者・建物維持管理事業者からは、デッキを含めながら事業範囲が広い方を意向する傾向にある。

- ① **デッキ上のテラス部**  
施設規模 180㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・チケット販売(50㎡)  
・屋内待合(130㎡)  
・情報提供施設
- ② **建築内居室部**  
施設規模 100㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・観光案内所(25㎡)  
・コインロッカー(10㎡)  
・防災倉庫(5㎡)  
・賑わい施設; カフェ等(55㎡)  
・賑わい施設; 小店舗(5㎡)
- ③ **建築内居室部**  
施設規模 80㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・賑わい施設;  
コンビニ等(80㎡)
- ④ **建築内居室部**  
施設規模 100㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・トイレ(72㎡)  
・パウダーコーナー(10㎡)  
・子育て支援機能(8㎡)  
・賑わい施設; 小店舗(10㎡)
- ⑤ **建築内居室部**  
施設規模 60㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・賑わい施設;  
カフェ等(55㎡)
- ⑥ **建築内居室部**  
施設規模 50㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・高速バス待合/チケット販売/  
カフェスタンド(50㎡)
- ⑦ **建築内居室部**  
施設規模 150㎡  
＜導入施設イメージ＞  
・賑わい施設;  
レストラン等(150㎡)



◆ **通行者向けサービス提供での活用**  
 ・交通事業者から情報提供・小規模待合・ロッカーでの活用意向あり。  
 ・通行者の多さから物販施設導入の意向も強い。

◆ **バスターミナル運営拠点での活用**  
 ・交通事業者から発券・待合・トイレ等のまとまったサービスの提供意向あり。  
 ・待合と一体となった小規模物販施設の導入の意向あり。  
 ・物販施設単体としての意向も強い(特に②建物)。

◆ **公共を中心とした活用**  
 ・④を中心に店舗での活用の意見はみられた。  
 ・しかし、面積・形状・立地より収益が難しい意見がある。  
 ・倉庫・トイレでの活用意見もみられた。

◆ **高速バス利用者向けサービス提供での活用**  
 ・交通事業者からターミナル機能(発券、パウダーコーナー)の意向あり。

◆ **立地条件を考慮した活用**  
 ・賑わい施設での意向もあるが、立地の面から収益施設での活用意向は全体的に少ない。  
 ・倉庫での活用意向あり。

◆ **施設と連携した活用**  
 ・一部の事業者からイベント等での活用に対する意見がみられた。  
 ・一方でコロナ禍もあり現時点では積極的な意見が少ない

- 凡例
- バスのりば
  - タクシーのりば
  - エレベーター
  - エスカレーター
  - 主に活用意見あり
  - その他の意見

あすなろう  
四日市駅

※平面図については、R3.3「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」公表時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり



# 5. 運営手法

## (1) サウンディング調査結果と事業内容・事業方式・事業範囲の抽出

### 4) まとめ

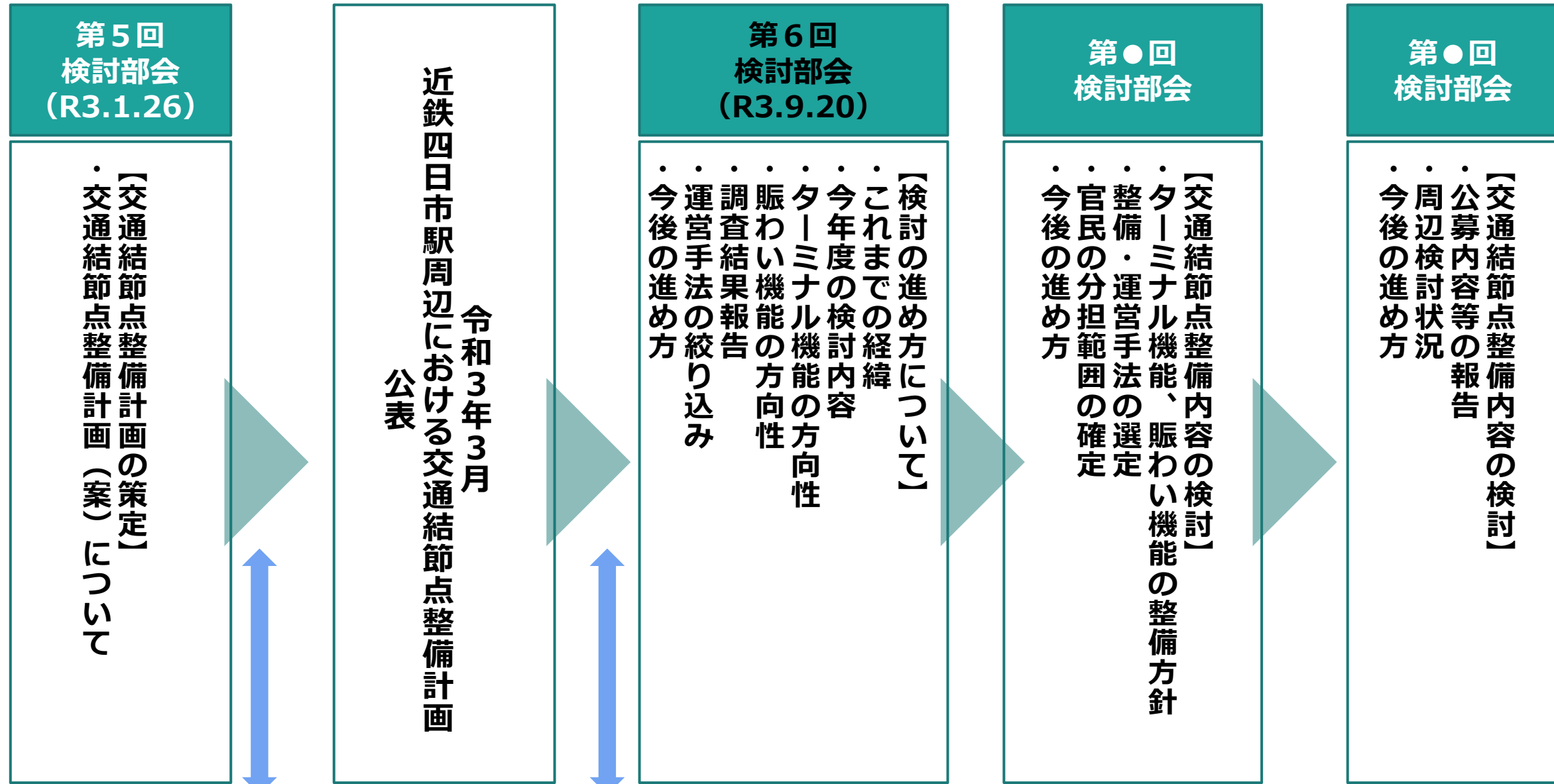
- ◆ 今後の事業手法の選定、条件の設定に向け、下記の方向性のもと、必要に応じ民間事業者との対話を追加で行いながら、検討を進める。

項目		民間意向	方向性	検討事項
事業内容	主事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>ターミナル基本機能・利便機能へ参画意向</b></li> <li>・ バスターミナル運営・賑わい施設運営に対する民間事業者の参画意向が確認された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>民間によるバスターミナル・賑わい施設運営参画</b></li> <li>・ バスターミナル運営及び賑わい施設運営は民間を主で運営・維持管理を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>収支検討による事業成立条件の検討</b></li> <li>・ 特にバスターミナル運営の成立しやすい条件の収支検討を行い、必要に応じ再度個別対話を行う。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>限定分野での事業参画</b></li> <li>・ 小規模かつ収益性が低い印象を持たれており、自社事業に関連した部分のみへの参画など、限定的となる傾向がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>ターミナル全体での官民の事業内容の分担</b></li> <li>・ 設計・建設、建物維持管理等、バス事業・賑わい施設運営以外の事業内容の分担を引き続き検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>機能・施設別の官民の事業分担検討</b></li> <li>・ 官民の事業内容の分担について、機能・施設別に再整理し、必要に応じ個別対話を行う。</li> </ul>
事業方式	方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>バスターミナル事業への関心の高まり</b></li> <li>・ バスターミナルの設計・建設、運営・維持管理に対する民活事業への関心がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>参画意向の高い方式を中心に事業方式の設定</b></li> <li>・ 関心が高い方式を前提に、建設を含むか、運営のみか収支検討等を踏まえ検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>参画意向の高い方式を基本とした詳細検討</b></li> <li>・ 事業内容や事業範囲、分担する機能・施設を設定し、民間事業者と再度対話を行う。</li> </ul>
	運営費負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>収益の低さに対する懸念</b></li> <li>・ 路線バスを中心としたバスターミナル運営の収益性が懸念されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>官民での運営・維持管理費負担の分担</b></li> <li>・ 収益性の低さから、施設全体の運営・維持管理を一部公共で負担する必要性もあり収支を含め検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>収支検討による負担範囲の検討</b></li> <li>・ 運営・維持管理の収支検討を実施し、公共での負担範囲を検討する。</li> </ul>
	組成	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>バスターミナル運営事業との連携経験の少なさ</b></li> <li>・ バスターミナル全体の運営を包括して担う意向のある事業者が限定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>バスターミナル運営を含むコンソーシアム形成</b></li> <li>・ バスターミナル運営を含むコンソーシアム形成の可能性について検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>コンソーシアム形成の可能性の検討</b></li> <li>・ コンソーシアム形成パターンと成立条件を検討し、民間事業者と再度対話を行う。</li> </ul>
事業範囲（役割）	民間主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>民間事業者による運営範囲</b></li> <li>・ バスターミナル運営・賑わい施設運営が可能な事業者が確認された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>民間によるバス事業・賑わい施設の運営</b></li> <li>・ バスターミナル運営・賑わい施設運営・維持管理は民間主体の運営を基本に検討する。施設整備は公共を基本に分担を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>事業内容・事業方式を踏まえた事業範囲の検討</b></li> <li>・ 公共と民間の事業範囲（役割分担）の区分を事業内容から明確にし、整備範囲を明確にする。</li> <li>・ エリア全体でのデザインコンセプトに合致する設計・建設時のデザイン協議の方法を検討する。</li> </ul>
	公共主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>公共の運営・維持管理範囲</b></li> <li>・ 収益施設が限定されるため、公益機能（防災等）、屋外スペース、基盤施設（デッキ・車路等）の運営・維持管理を公共側に求める民間意向がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>公共による公益機能の設計・建設、運営・維持管理</b></li> <li>・ 公益性の高い機能、基盤施設を中心に、公共での設計・建設、運営・維持管理を基本に分担を検討する。</li> </ul>	
	連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>官民連携での施設整備</b></li> <li>・ 基盤施設上でも収益施設導入の意向があった（駅に連続したデッキ上）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>官民連携による設計・建設、運営・維持管理</b></li> <li>・ 基盤施設上で収益施設として部分的に活用する施設と基盤施設の整備は、官民で連携した対応を基本に検討する。</li> </ul>	

# 6. 今後の進め方について

## 「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方について

- ◆ 検討部会の意見交換を経て計画の具体化を図り、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・公表。
- ◆ 今回、第6回検討部会では、令和2年度の議論を踏まえ、ターミナル機能・賑わい機能・運営手法などについて意見交換。
- ◆ 本日の意見を踏まえ、次回、引き続きターミナル機能・賑わい機能の整備方針、整備・運営手法などについて確認。



### 第4回中央通り再編関係者調整会議 (R3.2.28)

- ・【交通結節点整備計画・基本計画中間とりまとめについて】
- ・「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（案）」について合意
- ・「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画 中間とりまとめ（案）」の内容について確認

### 第5回中央通り再編関係者調整会議 (R3.8.12)

- ・これまでの検討状況
- ・中央通りのエリアデザイン等の更新案
- ・今後の進め方

## 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約

(名称)

第1条 本会は、「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」(以下、「部会」という。)と称する。

(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。

(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

(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。

(部会長)

第5条 部会に部会長を置き、有識者である委員がこれを務める。

- 2 部会長に事故等があるときは、あらかじめ部会長が指名する委員がその職務を代理する。
- 3 部会長は、必要があると認めたとき、部会に構成員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(部会の運営)

第6条 部会は、第3条に規定する事項を審議するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 部会は、運営にあたり必要な資料等を委員に求めることができる。
- 3 部会における検討結果については、「中央通り再編関係者調整会議」に報告する。

(守秘義務)

第7条 各委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(部会の公開について)

第8条 この部会の審議は非公開で行うものとする。なお、部会資料及び議事要旨については、後日公開するものとする。

(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。

(事務局)

第10条 部会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2 事務局は、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及び市街地整備・公園課に置くものとする。

(補足)

第11条 本規約に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会においてその都度審議して定めるものとする。

附 則

本規約は、令和2年6月4日より適用する。

(令和3年1月26日、一部規約改正)



近鉄四日市駅バスターミナル検討部会  
名簿

所 属	
有識者	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授
	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授
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
	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部工務課長
	三重交通(株) 四日市営業所 所長
	三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長
	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
	三重県バス協会 専務理事
	(株)ディア四日市 取締役 事業部長
行政	四日市南警察署 署長
	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長
	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長
	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長
	三重県 県土整備部 次長(道路整備)
	三重県 県土整備部 次長(都市政策)
	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

※高速バス事業者は適宜招集