

# 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

## 第10回検討部会資料

令和6年3月

---

## 第 10 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6年3月7日（木）10：00～  
場所：四日市商工会議所 3階大会議室

### ■ 議題

1. 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) 前回部会からの変更点
  - (3) 待合空間
  - (4) 情報提供機能
  - (5) 管理・運営事業者の選定
  - (6) 今後の進め方

### ■ 資料

- 資料 1：事項書
- 資料 2：名簿
- 資料 3：席次表
- 資料 4：第 10 回検討部会資料
- 資料 5：規約

第10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6年3月7日 10:00～  
四日市商工会議所3階大会議室

区分	所属	氏名	出欠	随行	
1	有識者	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正	出席	
2		早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	有賀 隆	出席 (WEB)	
3	交通 関係者	近鉄グループホールディングス(株) 事業戦略部課長	江塚 堯	出席 (WEB)	係長 今井 健太
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	中村 大輔	代理出席 施行部工務課 課長補佐 佐脇 健介	
5		三重交通(株) 四日市営業所 所長	服部 孝史	出席	バス営業部 部長 増田 浩士
6		三岐鉄道(株) 自動車部長	三輪 直樹	出席	運行管理課長 伊藤 真郷
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	橋本 明雄	出席	
8		三重県バス協会 専務理事	青木 周二	出席	
9		(株)ディア四日市 取締役 事業部長	中森 美治	出席	
10		部会員	四日市南警察署 署長	藤井 淳夫	代理出席 交通第一課長 田中 文美
11	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)		須川 洋幸	代理出席 (WEB) 交通規制課 施設係補佐 上前 晃司	
12	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長		後藤 直紀	代理出席 (WEB) 都市整備課 課長補佐 中村 智和	
13	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長		柴田 康晴	代理出席 (WEB) 道路計画課 建設専門官 矢口 謙史	
14	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長		時岡 利和	代理出席 副所長 毛利 勇	
15	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長		勝山 祐樹	出席	交通企画課 専門官 川口 貴弘
16	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長		村上 隆幸	代理出席 (WEB) 首席運輸企画専門官 前業 光司	
17	三重県 県土整備部 次長 (道路整備)		川上 正晃	出席 (WEB)	
18	三重県 県土整備部 次長 (都市政策)		小菅 真司	出席 (WEB)	
19	四日市市 副市長		舘 英次	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	代表 清水 敬太		
	四日市市 都市整備部 都市計画課	代表 鈴木 淳	代表 橋本 幹人	
	四日市市 都市整備部 市街地整備課	代表 戸本 直弥		

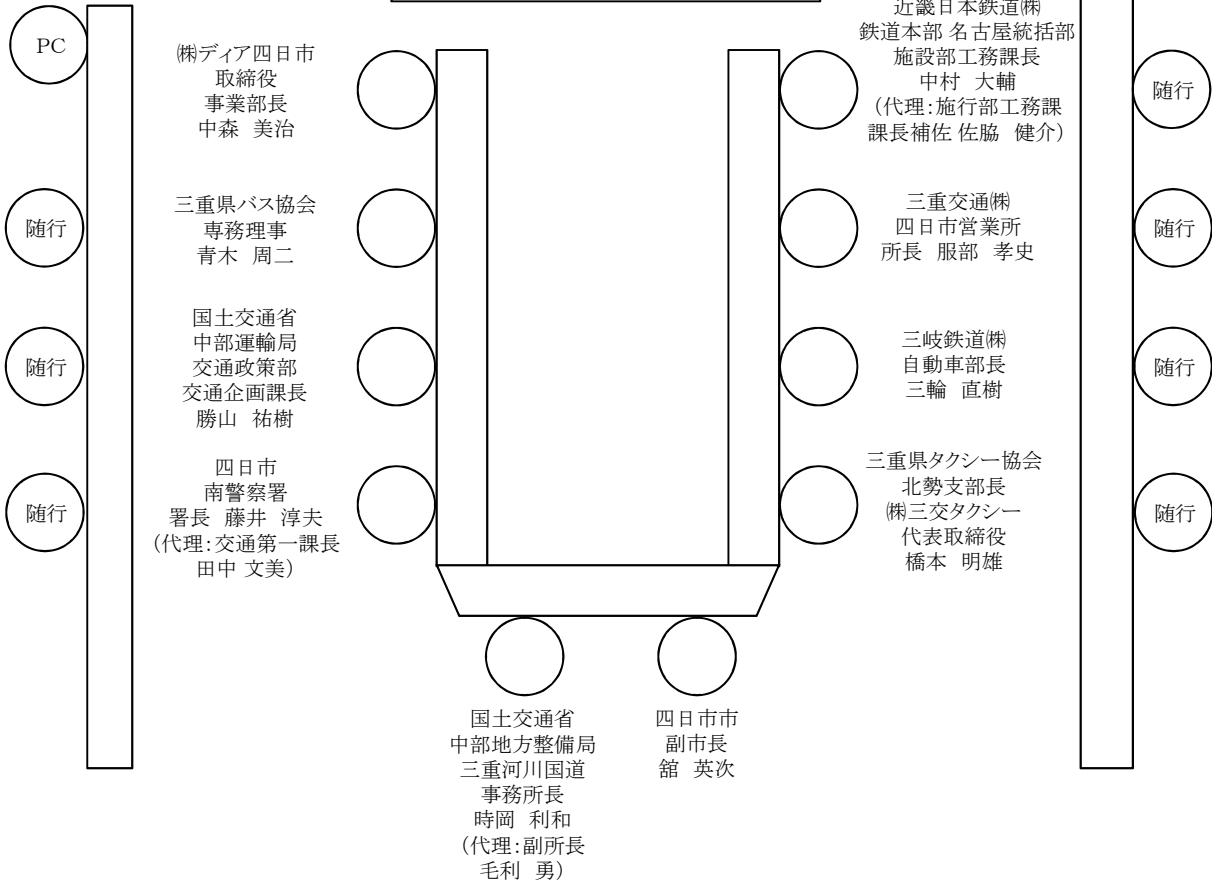
# 第10回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 席次表

令和6年3月7日(木)10:00~  
四日市商工会議所 3階 大会議室

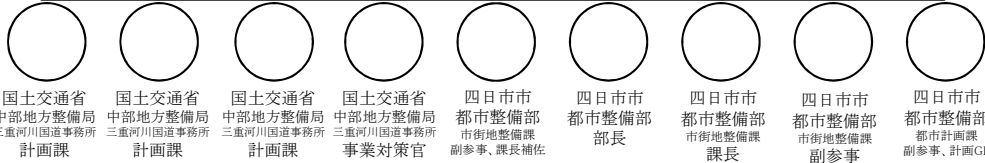
## スクリーン

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 有賀 隆 松本 幸正

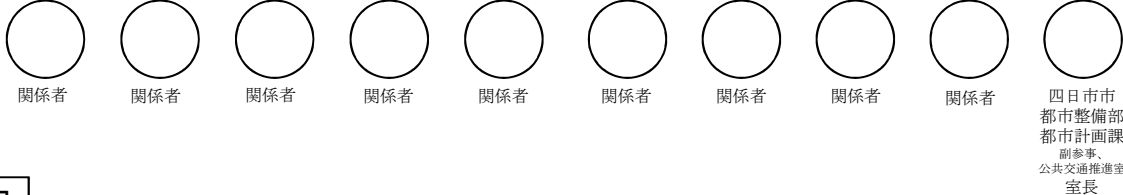
(WEB)



## 事務局

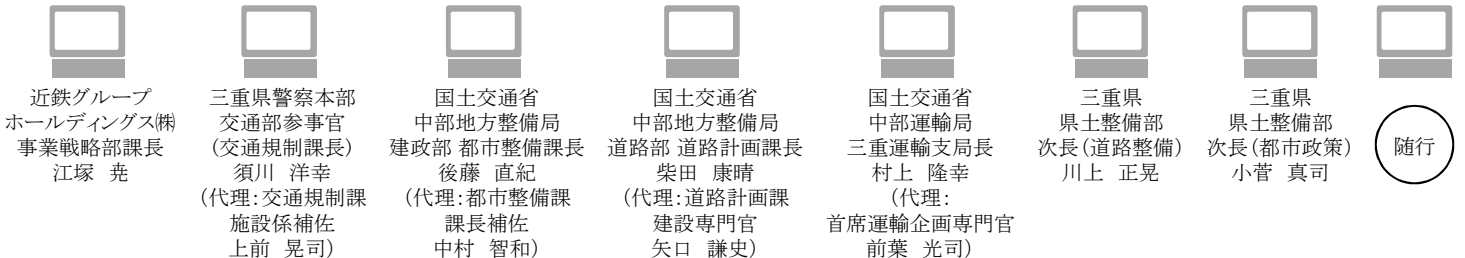


## 事務局



出入口

## WEB参加





# 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

## 第10回検討部会資料

令和6年3月7日

# 目次

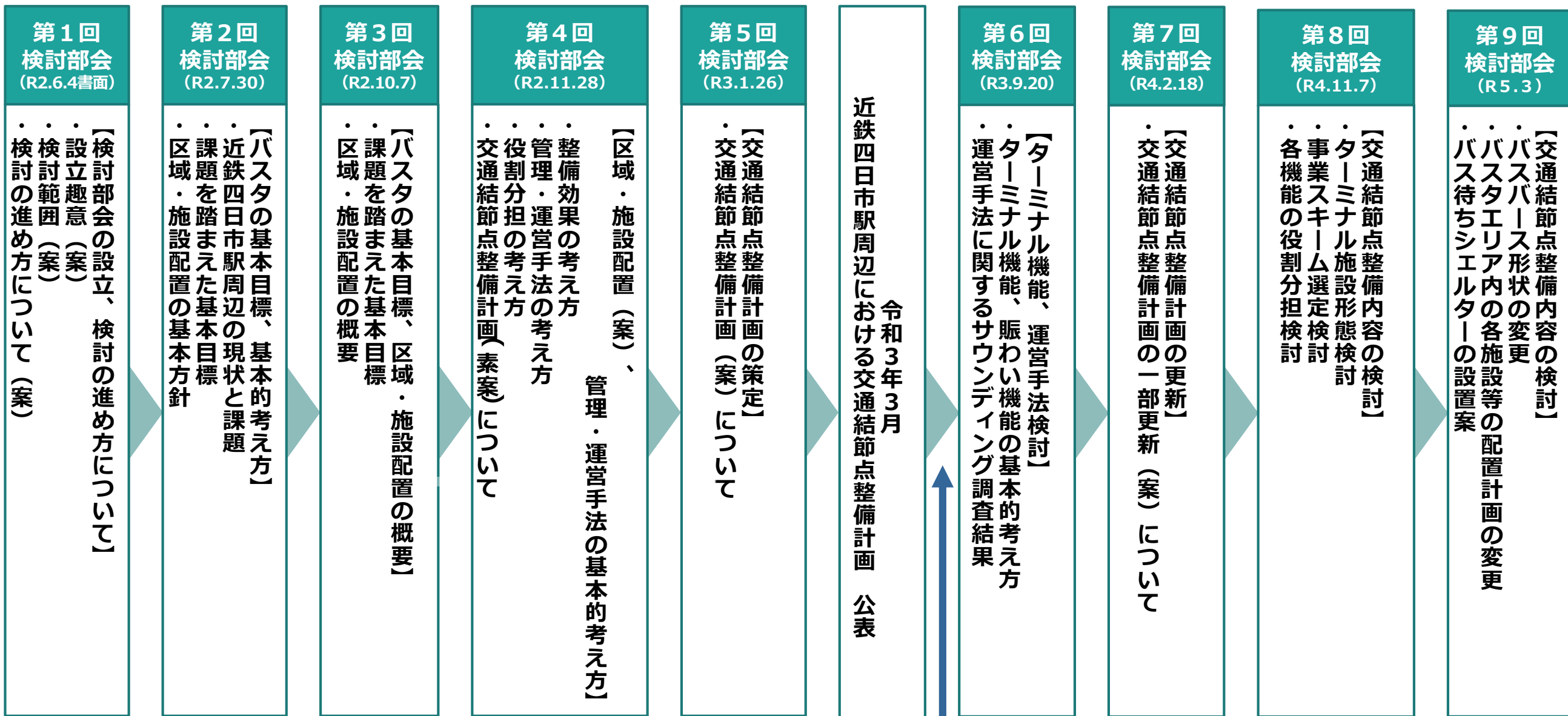
<b>1. これまでの経緯</b> .....	<b>02</b>	<b>3. 待合空間</b> .....	<b>19</b>
(1) バスタ検討部会の検討経緯 .....	03	(1) バス待ち行列の待合方法 .....	20
(2) 四日市バスターミナルの基本目標 .....	04	(2) 簡易な休憩機能・設備の必要機能・配置 .....	29
(3) 中央通りのデザイン .....	05	<b>4. 情報提供機能</b> .....	<b>30</b>
(4) 四日市バスターミナルの動線計画 .....	06	(1) デジタルサイネージ .....	31
(5) 四日市バスターミナルの機能配置 「施設最大案」 .....	07	(2) モニタリング用カメラ .....	34
<b>2. 前回部会からの変更点</b> .....	<b>08</b>	(3) 公衆無線LAN .....	36
(1) 施設配置・機能における課題への対応 .....	09	<b>5. 管理・運営事業者の選定</b> .....	<b>38</b>
(2) 昇降施設の構造変更 .....	10	(1) 管理・運営手法の考え方 .....	39
(3) 動線計画を踏まえたEV配置・出入口検討 .....	14	(2) 事業概要および事業者選定スケジュール .....	40
		<b>6. 今後の進め方</b> .....	<b>41</b>

# 1. これまでの経緯

# 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。
- ◆ 第6回以降、整備計画に基づきターミナル機能や施設形態、運営手法等について具体化の検討を推進。



### 検討部会の構成

- 学識者 : 松本幸正教授(名城大学) 【部会長】  
有賀隆教授(早稲田大学)
- 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

令和3年4月  
事業化

# 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。

**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。

**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。

**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。

**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

**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

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

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

防災機能の強化

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

新たなモビリティや交通サービスとの連携



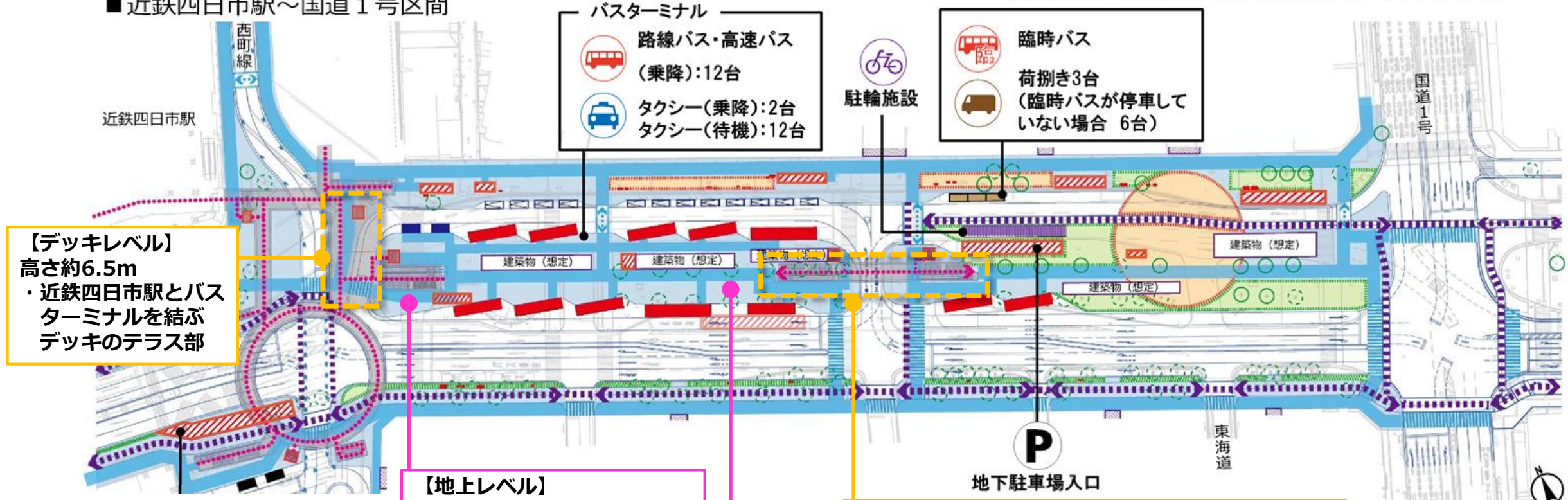


## (3) 中央通りのデザイン

### 1) 個別施設のレイアウト

#### ■ 近鉄四日市駅～国道1号区間

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



**【デッキレベル】**  
高さ約6.5m  
・近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶデッキのテラス部

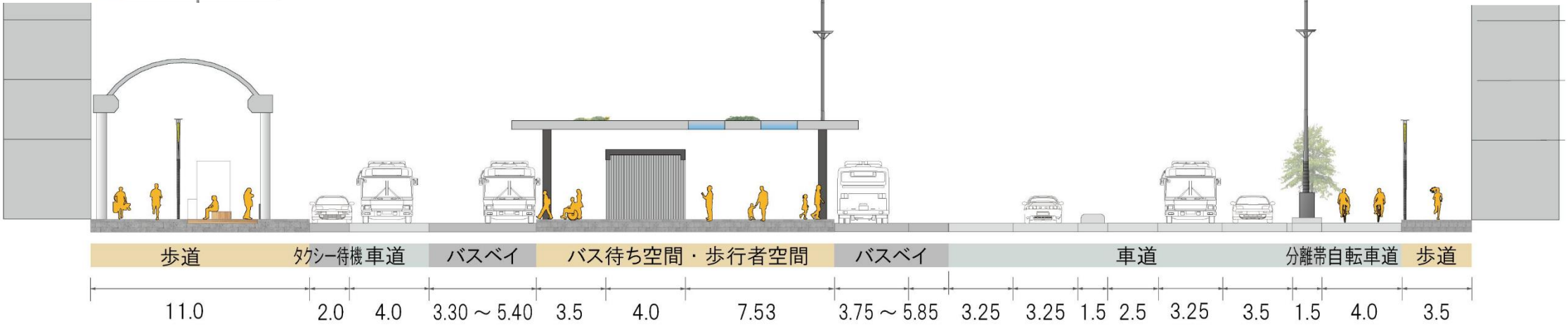
**【地上レベル】**  
・近鉄四日市駅側歩行者デッキとバス乗降場に屋根付き空間を確保

**【デッキレベル】** 高さ約6.5m  
・バスターミナルの東西島を結ぶデッキ  
・バリアフリーに対応し、大型荷物を持った利用者に配慮した経路や施設配置を確保

**【地上レベル】**  
・各バス停には地上レベルからアクセス  
・デッキ等の施設規模を必要最小限に抑え、地上レベルのオープンスペースを極力確保

※デッキやバスタ内の動線については、十分な採光に留意しつつ、雨風を避けられる配置とする。  
※西町線については、駅周辺のモール化への対応等を見据え、歩行者中心の整備となるよう検討を進める

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



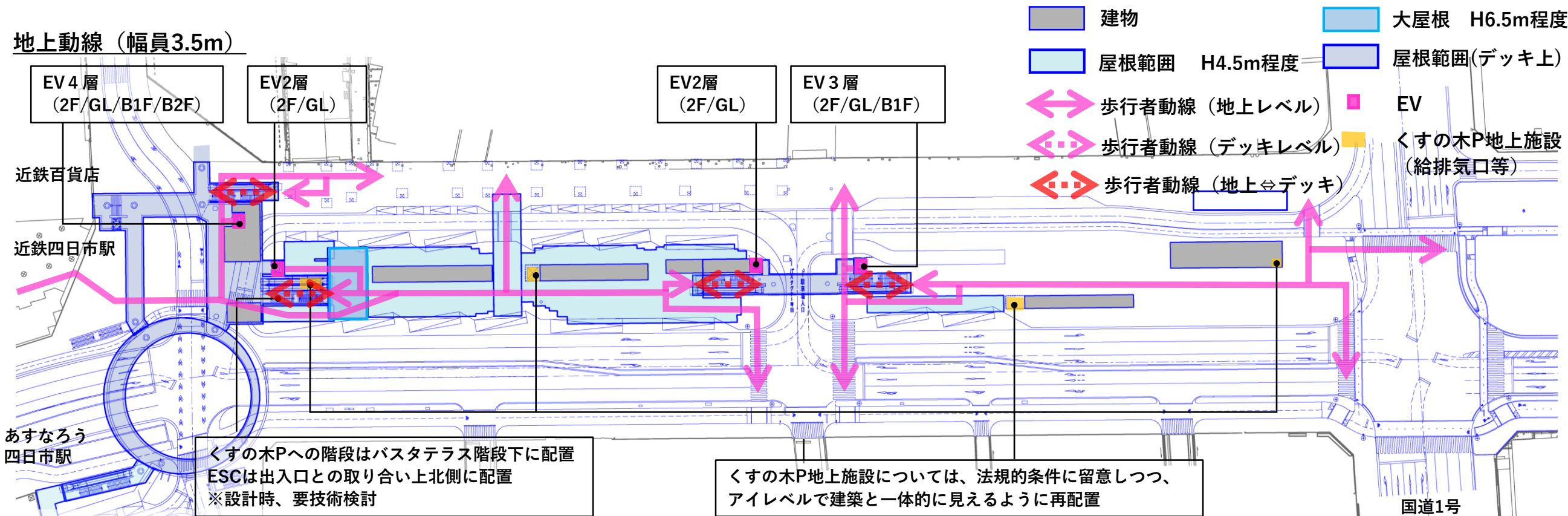


# 1. これまでの経緯

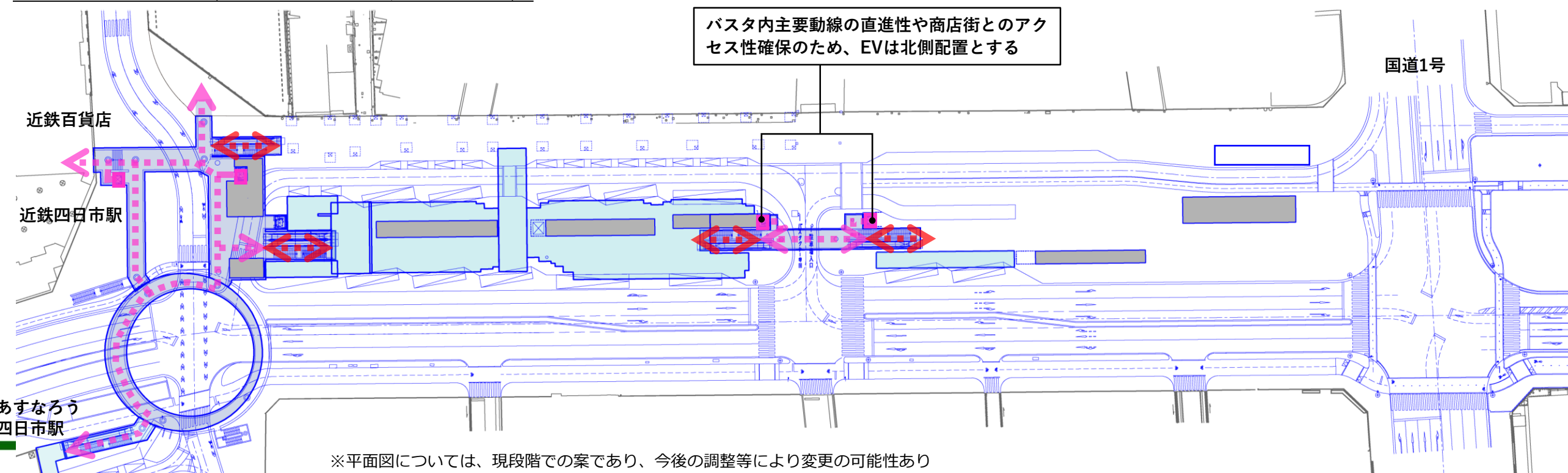
## (4) 四日市バスターミナルの動線計画

- ◆ 歩行者動線部については、屋根をかけ雨に濡れず快適に移動できる空間とする
- ◆ くすの木パーキングの地上施設(換気塔等)については、建築基準法等法規的与件に留意しつつ、歩行者動線の妨げとならないように移設を行う

### 地上動線(幅員3.5m)



### デッキレベル動線(幅員一般部3.5m、階段部2m)



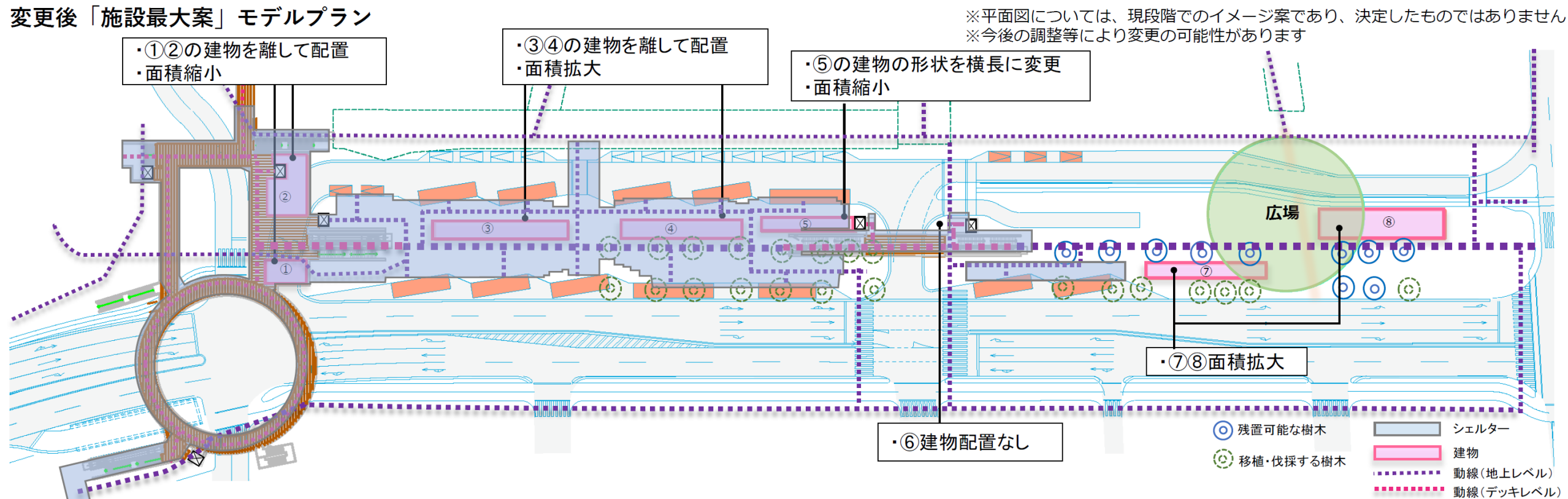
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

## （5）四日市バスターミナルの機能配置「施設最大案」

ターミナルの施設配置については、機能配置「**施設最大案**」をベースに検討を進め、下記の配置をモデルプランとして採用

- ◆ バスターミナルの将来における持続的な運営を目指すうえで、一定の収益を確保する必要がある
- ◆ ただし、バスの発着料に伴う収益が少ないことが想定されることから、ターミナル内において、可能な限り収益性を確保することが望ましい
- ◆ 民間商業事業者へのサウンディング調査結果からは、収益性の面からは大きい施設面積を確保しスケールメリットを生かした運営が望ましい意向を確認しており、さらに複数のサービス業種導入を目指すうえでは施設最大案を選定し、施設配置検討を進める
- ◆ ただし、モデルプランに基づいて施設配置を検討する際、ターミナル内外の景観を阻害しないよう配慮する必要がある

### 変更後「施設最大案」モデルプラン



	建物番号								
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
建物配置の基本目的	・近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する。		・主たる交通機能が集約される西島平面部へのターミナル機能を確保する。		・西島平面部におけるターミナル機能を補完する。	-	・高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する。	・広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する。	
これまでの「施設最大案」との配置・形状の変更点	・駅から円形デッキやターミナル平面部との十分な動線確保のため、①②の離隔を取り、階段・エスカレーター付近の空間を確保する。		・商店街側からの動線が合流する箇所となるため、歩行者の通行を阻害しないよう、③④の建物の離隔をとった配置とする。 ・主たるターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。		・ターミナル内の見通しの確保と、車両からの視認性確保の観点から、形状を横長にする。	・南北方向の動線確保観点から、⑥を削除し、他の建物に面積を配分	・高速バス利用者のためのターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。		
上記変更に伴う各施設の面積変更	変更前	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡
	変更後	40㎡	110㎡	120㎡	110㎡	70㎡	0㎡	90㎡	180㎡



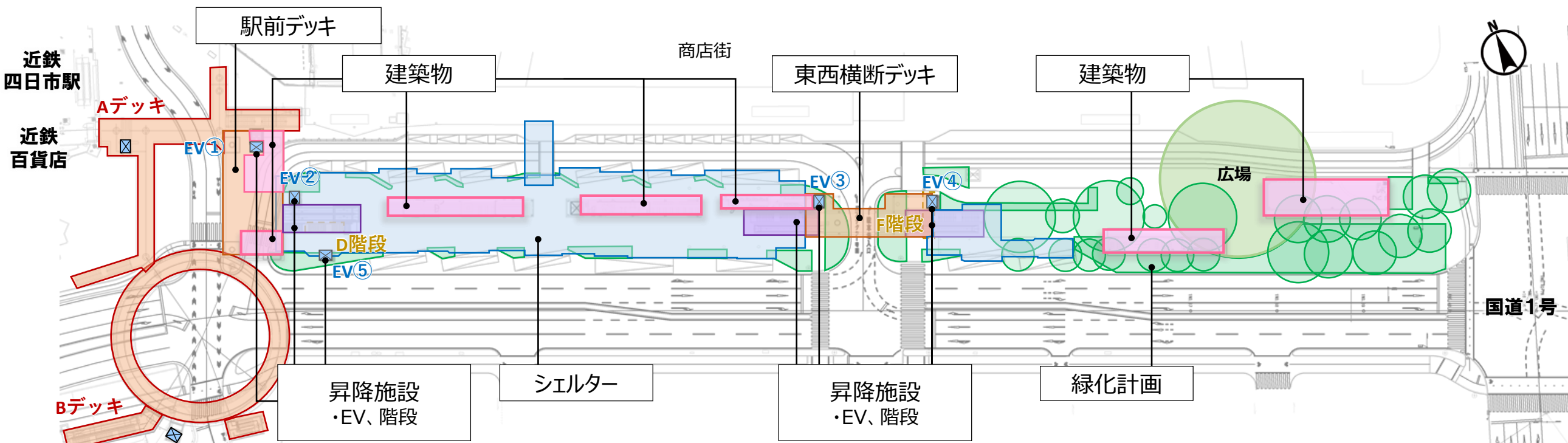
## **2. 前回部会からの変更点**

## 2. 前回部会からの変更点

### (1) 施設配置・機能における課題への対応

- ◆ これまでに検討・議論された必要な施設や機能に対する、対応状況を整理した。

構造物	検討課題・条件	対応状況	詳細報告
○シェルター	○バス乗降、待合スペース、歩行者動線については、雨がかりを極力避けられる大屋根の設置を基本として検討	○デザインワーキンググループの意見、費用バランスを踏まえ、大屋根の構造を整理した後に、詳細を検討予定	-
○建築物	○北側に位置する商店街と切り離された印象とならない、一体感が得られるようなデザインを検討	○デザインワーキンググループの意見、費用バランスを踏まえ、建築物の構造を整理した後に、詳細を検討予定	-
○駅前デッキ	○市が構築するデッキと連続性のあるデザインを検討 ○建物が配置され、常時、人が滞留するため、安全性が高く、強固な剛性が必要。構造面には、特に留意し検討	○計画の深度化に伴い、デッキ形状、配置されるEV・建物配置を変更 ※仕上げ材等については、四日市市で検討を進める、Aデッキ・Bデッキとの調和を考慮の上、検討中	-
○東西横断デッキ	○東西島をつなぐゲートとして、ふさわしいデザインを検討 ○東西横断デッキから、近鉄四日市駅や、JR四日市駅を眺望できるデザインを検討	○計画の深度化に伴い、デッキ形状や配置されるEVを変更 ※仕上げ材等については、デザインコンセプトを踏まえ、調整・検討中	-
○昇降施設（EV・階段）	○動線計画を踏まえ、EVドア位置、階段位置を検討	○計画の深度化に伴い、EV①、D階段、F階段・EV④の構造を変更 ○動線計画を踏まえ、EV①～④の詳細位置・出入口方向、サイズを決定	→P10～13 →P14～18
○緑化計画	○緑化面積の減少による、雨水貯留機能の低下への対応方法を検討	○大屋根の構造決定後、配置計画などの詳細を検討予定	-



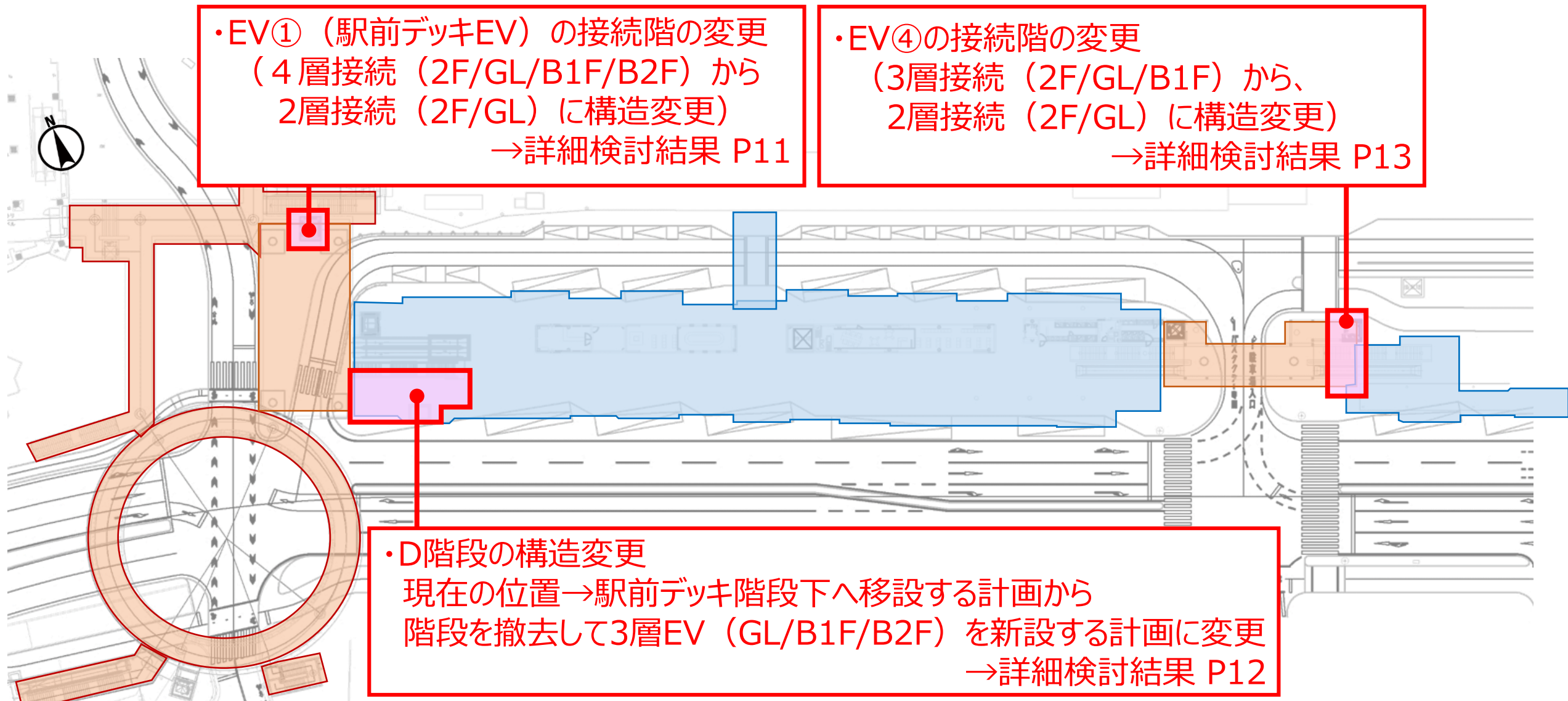
※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性があります

## 2. 前回部会からの変更点

### (2)昇降施設の構造変更

#### 1) 昇降施設の変更点

- ◆ 計画の深度化に伴い、構造が変更となった昇降施設は以下のとおりである。
- ◆ 次項以降に、詳細の検討結果を示す。



※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

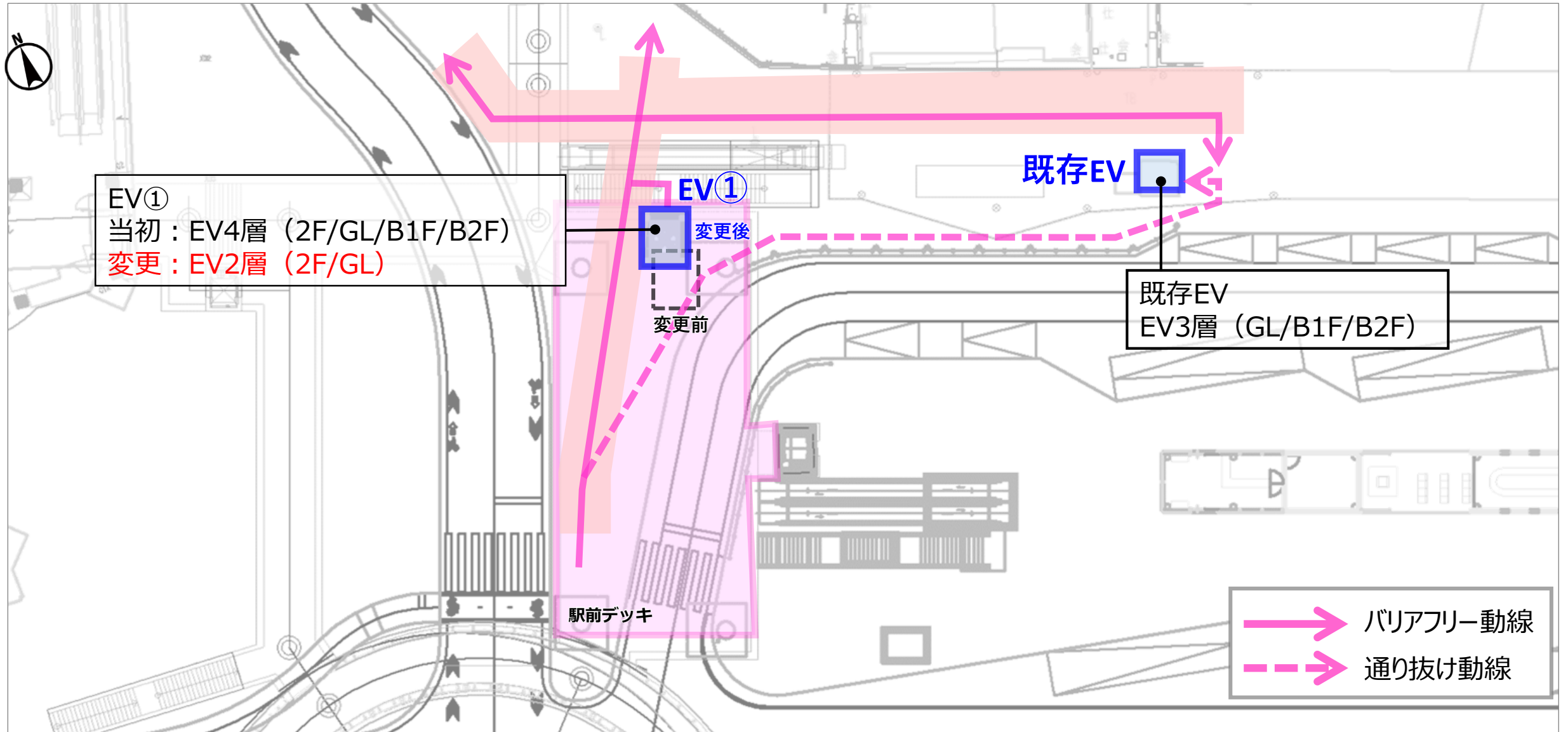
## 2. 前回部会からの変更点

### (2)昇降施設の構造変更

#### 2) EV①(駅前デッキEV)の接続階変更

- ◆ 計画の深度化・検討・調整の結果、EV①の接続階について、当初4層接続(2F/GL/B1F/B2F)から2層接続(2F/GL)へ変更した。

※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



#### ■ 状況

- ・既存EVの利用頻度が高く、残置への要望の声が大きいことが判明



#### ■ 変更案

- ・既存EV(GL/B1F/B2F)を残置させ、代わりにEV①を(2F/GL)の2層構造に変更

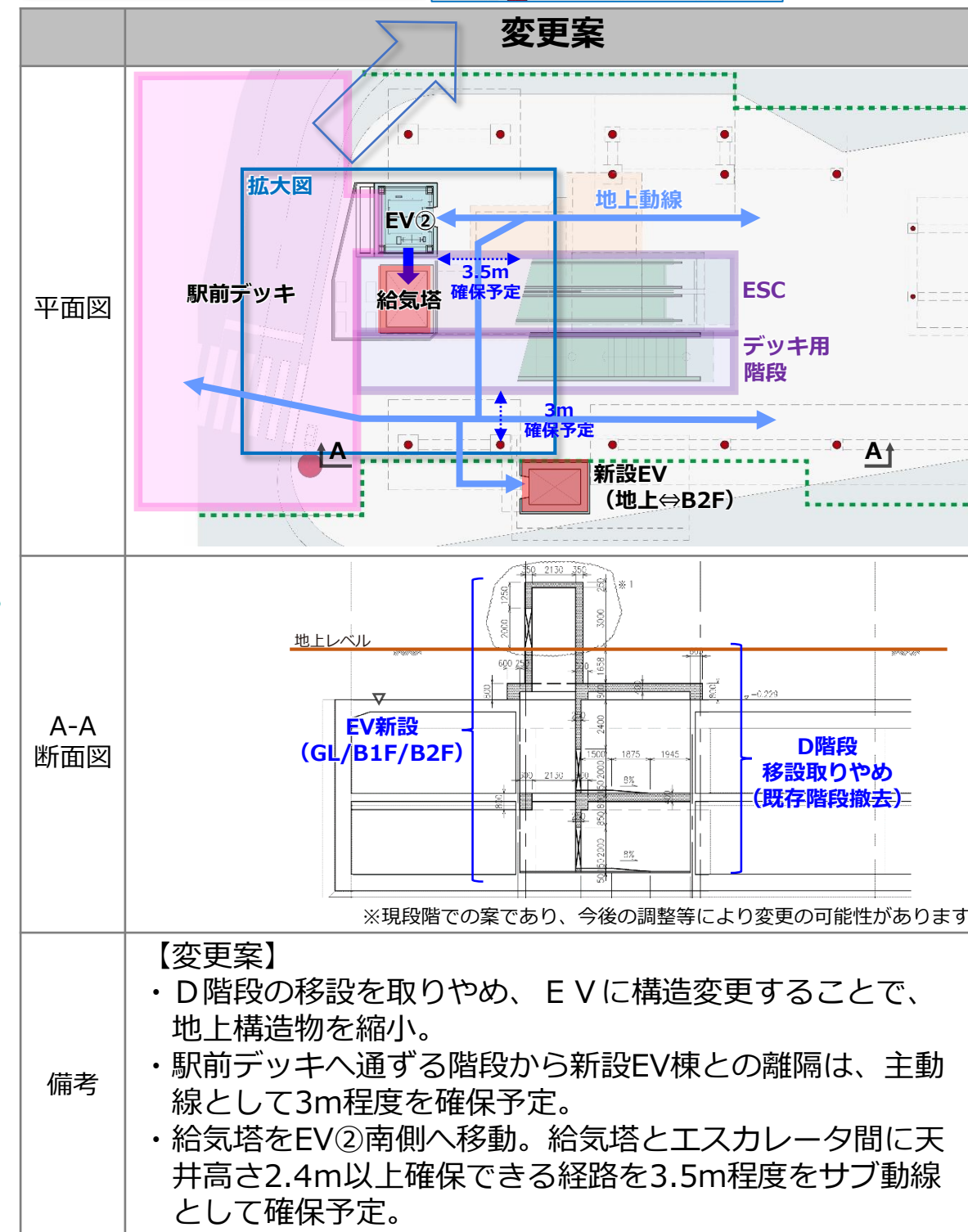
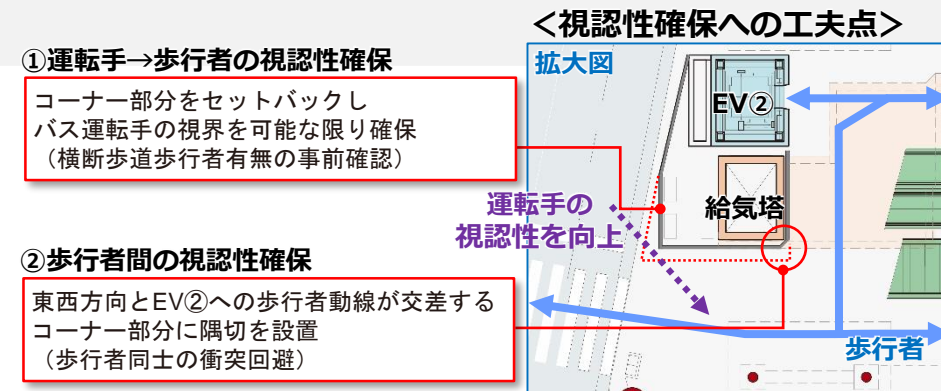
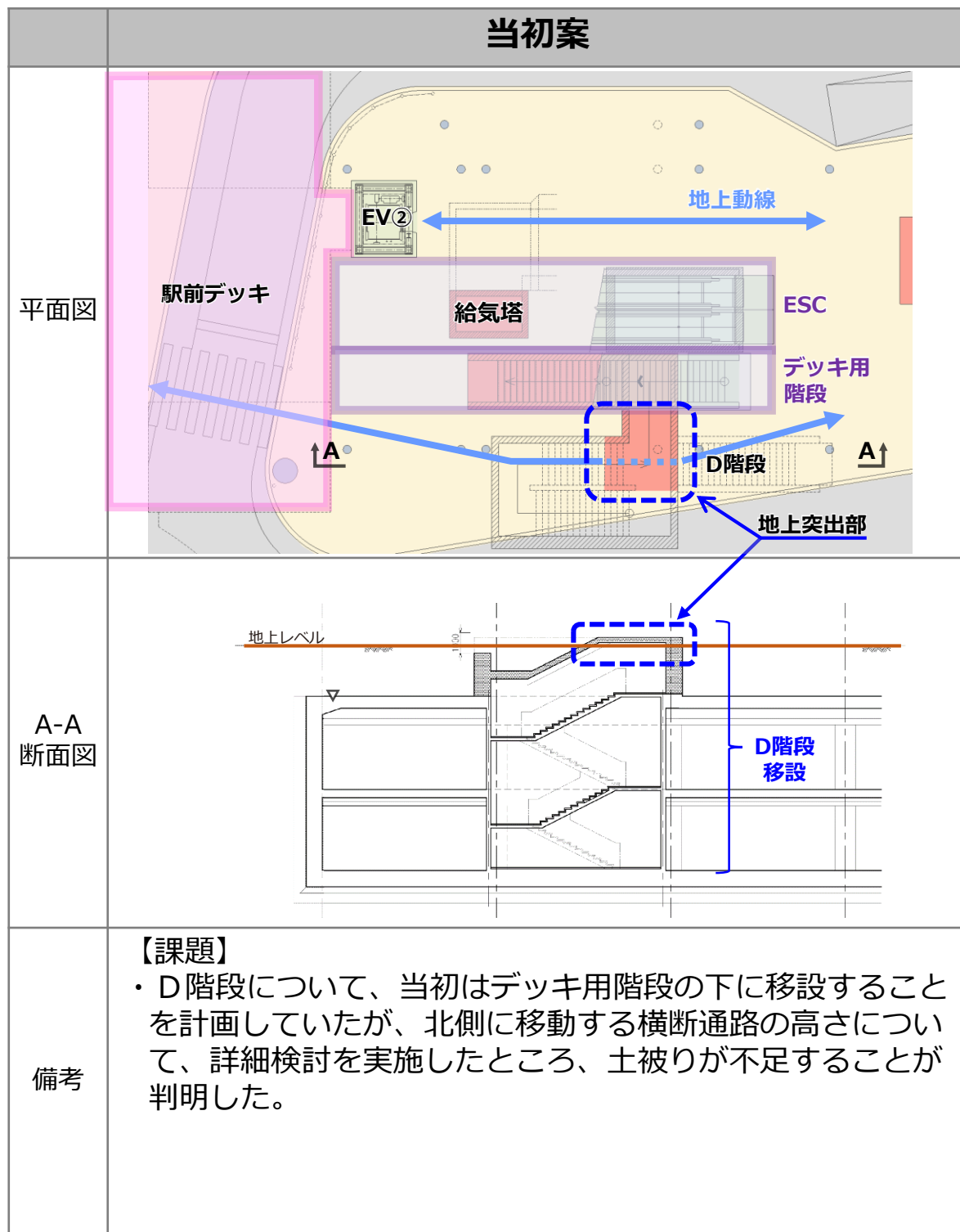


# 2. 前回部会からの変更点

## (2)昇降施設の構造変更

### 3) D階段の撤去、EV新設

- ◆ 当初案のD階段については土被りが不足するため、階段を廃止し、EV設置に変更。
- ◆ 他の構造物との干渉、歩行空間の確保の観点より、EV位置を設定。



# 2. 前回部会からの変更点

## (2)昇降施設の構造変更

### 4) F 階段閉塞、2層EVへの構造変更

- ◆ F階段の利用者が少ないことを考慮し、EV④についてはデッキ階～B1Fの3層構造から、デッキ階から地上の2層に変更。
- ◆ 代替として利用頻度の高いアーケードの既存EV（P11参照）について、耐震改修を行い地上～地下階の動線を確認。

当初案 (F 階段撤去・3層 EV 新設)	
EV④ 断面 イメージ	
地下動線	
備考	<p>【当初案】 ・3層構造</p>

変更案 (F階段地上部屋根の撤去・2層 EV 新設)	
EV④ 断面 イメージ	
地下動線	
備考	<p>※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</p> <p>【変更案】 ・利用頻度を踏まえ、デッキ階～地上の2層構造に変更</p>

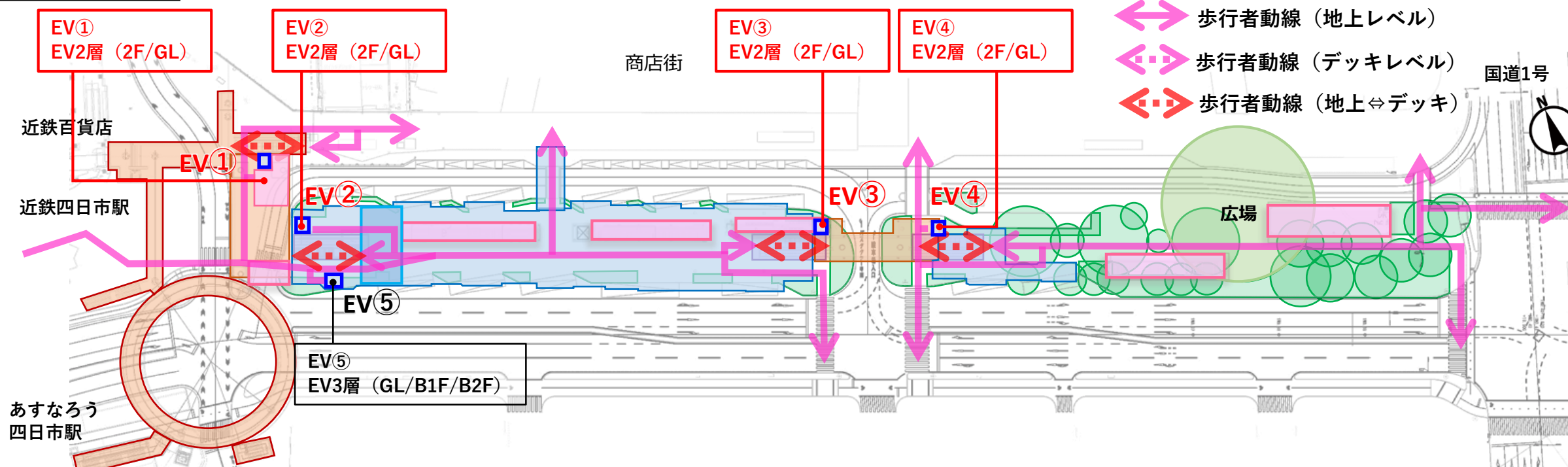
## 2. 前回部会からの変更点

### (3) 動線計画を踏まえたEV配置・出入口検討

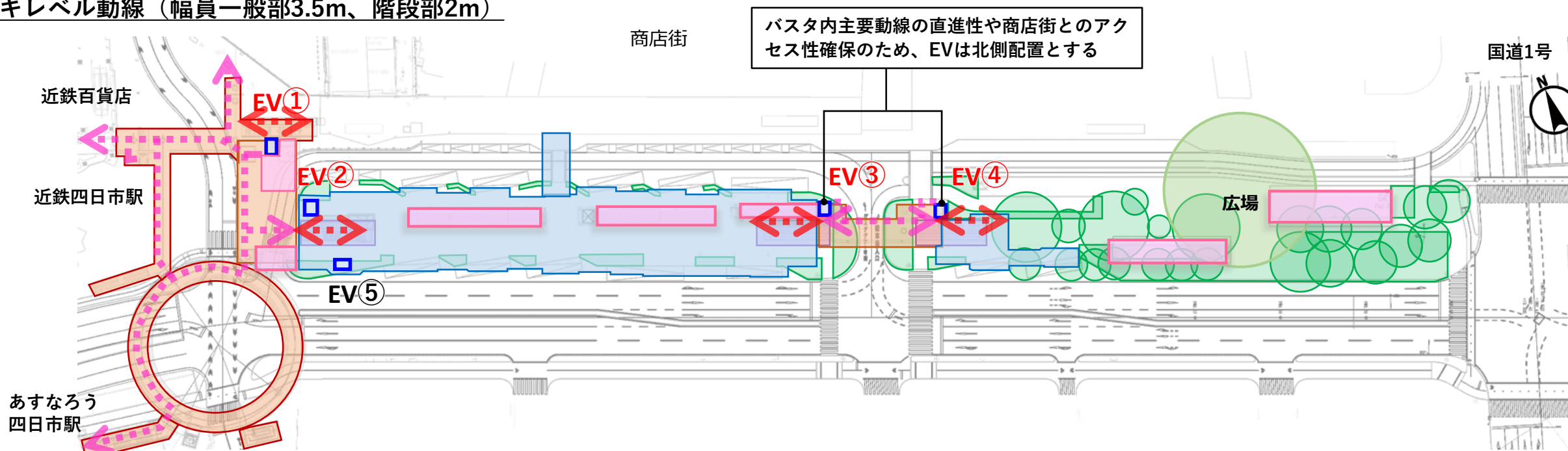
#### 1) 検討対象EV配置

- ◆ 最新の歩行者動線計画を踏まえ、当初計画から配置や出入口を調整したEV (①~④) は以下のとおりである。
- ◆ 次項以降に、詳細の検討結果を示す。

#### 地上動線 (幅員3.5m)



#### デッキレベル動線 (幅員一般部3.5m、階段部2m)



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

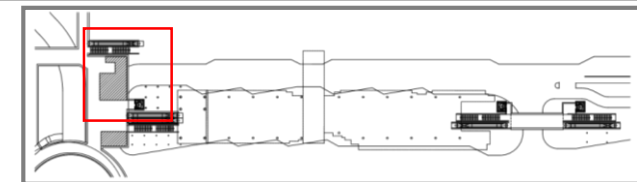


# 2. 前回部会からの変更点

## (3) 動線計画を踏まえたEV配置・出入口検討

### 2) EV① (駅前デッキEV)

- ◆ 動線計画を踏まえ、適切なEVの出入口を検討した。
- ◆ 検討の結果、EV間の通り抜け動線延長が短く、屋根なし区間解消の可能性が高い、B案を基本として、詳細設計を実施中。



	A案 一方向出入口案	B案 対面二方向出入口案	C案 直角二方向出入口案
平面図	<p>駅前デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>	<p>駅前デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>	<p>駅前デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>
A-A 断面図	<p>駅前デッキ</p> <p>地上レベル</p>	<p>駅前デッキ</p> <p>地上レベル</p>	<p>駅前デッキ</p> <p>地上レベル</p>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EV前スペースが広い</li> <li>• 既存EVまでの動線が長い</li> <li>• 屋根なし区間が短い、埋設物がある区間は、屋根基礎の施工が困難で、将来的にも設置不可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EV前スペースの幅がやや限定される</li> <li>• 既存EVまでの通り抜け動線延長がやや短い</li> <li>• 屋根なし区間が長い、縁石に沿った屋根柱・屋根の設置・可能と想定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EV前スペースがエスカレーターと干渉</li> <li>• 既存EVまでの動線がやや長い</li> <li>• 直角二方向タイプはEVサイズが限定される</li> <li>• 屋根なし区間が短い、埋設物がある区間は、屋根基礎の施工が困難で、将来的にも設置不可</li> </ul>

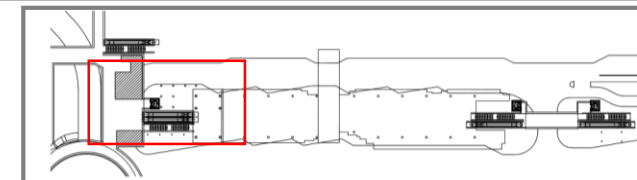


## 2. 前回部会からの変更点

### (3) 動線計画を踏まえたEV配置・出入口検討

#### 3) EV② (西島入口EV)

- ◆ 動線計画を踏まえ、適切なEVの出入口を検討した。
- ◆ 検討の結果、動線がスムーズ・比較的余裕のあるEV前滞留スペースの確保が可能なB案を基本として、詳細設計を実施中。



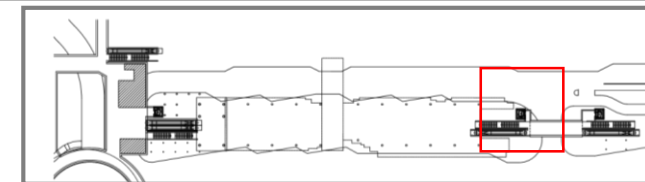
	A案 一方向出入口案	B案 対面二方向出入口案
平面図	<p>駅前デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>	<p>駅前デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>
A-A 断面図	<p>▽駅前デッキレベル</p> <p>EV</p> <p>車道</p> <p>▽地上レベル</p>	<p>▽駅前デッキレベル</p> <p>EV</p> <p>車道</p> <p>▽地上レベル</p>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地上レベルのEV前スペースが狭く、狭いスペースで動線が交錯。</li> <li>・ 主動線までの動線が長くなる。</li> <li>・ EV出入口前が道路となり、安全性に欠ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地上レベルのEV前スペースを広く確保することが可能。</li> <li>・ バスターミナル側までの動線が短い、かつスムーズ。</li> </ul>

# 2. 前回部会からの変更点

## (3) 動線計画を踏まえたEV配置・出入口検討

### 4) EV③ (東西デッキ西側EV)

- ◆ 動線計画を踏まえ、適切なEV配置・出入口を検討した。
- ◆ 検討の結果、十分なEV前スペース・最も自然な動線の確保が可能なC案を基本として、詳細設計を実施中。



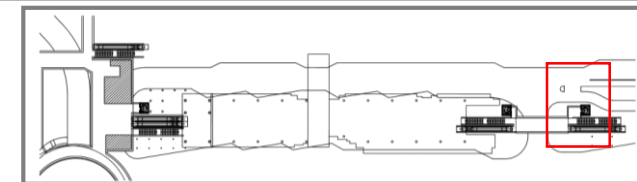
	A案 一方向出入口案	B案 A案+EV位置西側移動案	C案 直角二方向出入口案
平面図	<p>東西横断デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p> <p>EV前滞留スペースが狭小 EV出入口前が道路となり 安全性に課題</p>	<p>東西横断デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p> <p>建物⑤及びEV位置を1.0m西へ移動 →建物④と⑤の通路幅が減少</p> <p>EV前滞留スペースを確保</p>	<p>東西横断デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p> <p>EV前滞留スペースを確保</p> <p>動線がスムーズ</p>
A-A断面図			
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EV前滞留スペースが狭小。</li> <li>・ 目の前が道路のため、安全性に欠ける。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当初案より、最大1m EV位置を西側に移動。その結果、建物④と⑤の通路幅が減少。(4.5m → 3.5m)</li> <li>・ EV前滞留スペースを広く確保することが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EV前滞留スペースを広く確保することが可能。(建物④と⑤の通路幅との取り合い発生無)</li> <li>・ 横断歩道、バスターミナル側への移動がスムーズ</li> </ul>

## 2. 前回部会からの変更点

### (3) 動線計画を踏まえたEV配置・出入口検討

#### 5) EV④ (東西デッキ東側EV)

- ◆ 動線計画を踏まえ、適切なEV配置・出入口を検討した。
- ◆ 検討の結果、EV前の滞留スペースと歩道空間の干渉を可能な限り避けたB案を基本として、詳細設計を実施中。



	A案 一方向出入口案	B案 A案+EV位置を東側へ移動
平面図	<p>東西横断デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>	<p>東西横断デッキレベル平面図</p> <p>地上レベル平面図</p>
A-A断面図	<p>東西横断デッキレベル▽</p> <p>地上レベル▽</p> <p>地上レベル▽</p> <p>地下レベル▽</p>	<p>東西横断デッキレベル▽</p> <p>地上レベル▽</p> <p>地上レベル▽</p> <p>地下レベル▽</p> <p>EVピット</p> <p>頂版設置</p> <p>(旧)F階段部</p>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上レベルにて、EV前滞留スペースと歩道空間が干渉。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・EVシャフトと地下躯体の関係性を考慮し、現状案から可能な限り東側へ移動</li> <li>・地下躯体との取合いに係る課題については、EV④を地上～デッキの2階層に変更するとともに、F階段を部分撤去することにより解消(→P11参照)</li> <li>・当初案と比べ、EV前と歩道空間の間にスペースを確保することが可能。</li> </ul> <p>※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</p>

### 3. 待合空間



# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

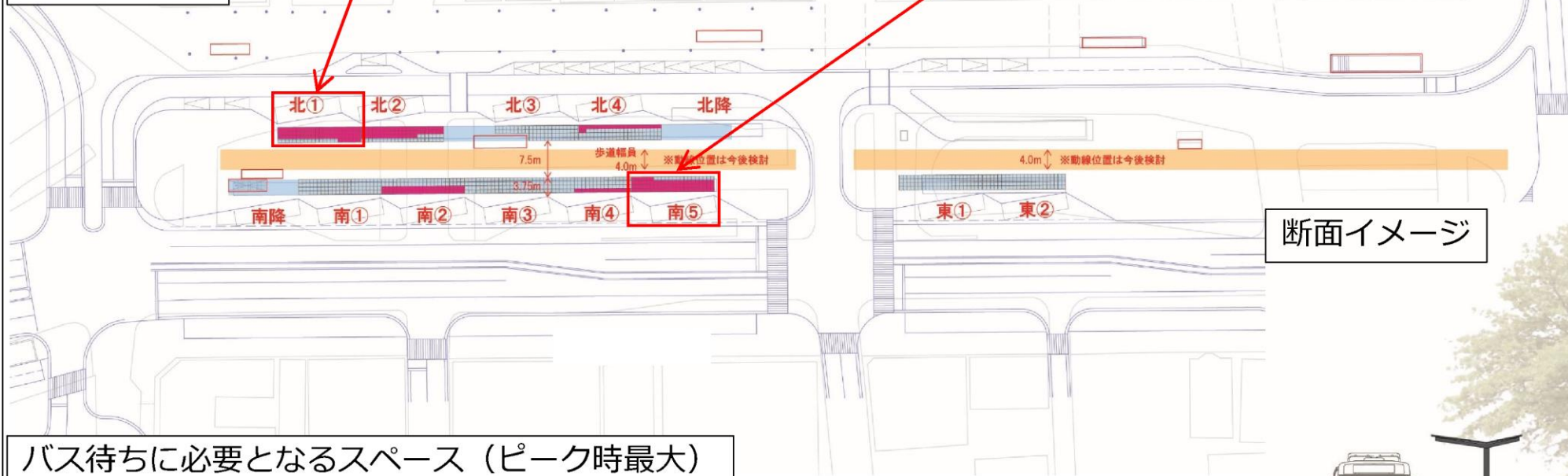
### 1) 整備計画時の待ち行列の設定

- ◆ バス待ち行列の待合方法について、整備計画時に検討が実施されているが、施設配置計画や新型コロナウイルス感染症への対応方法の見直し等、当初条件より変化が発生しているため、改めて最新データにより検証を実施。

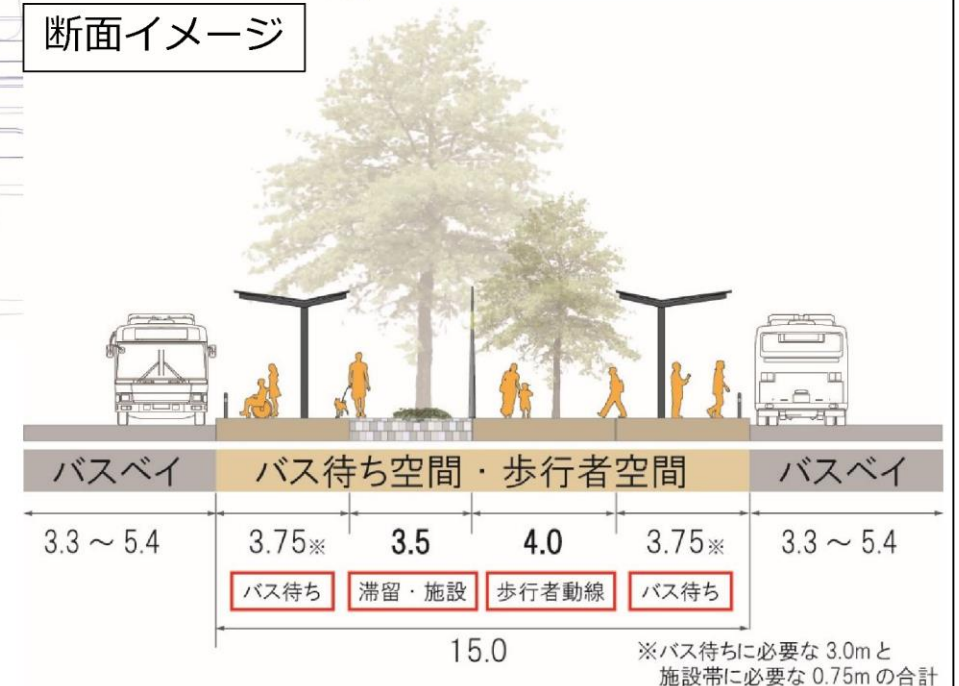
現状のバス待ち状況（2020年12月4日（金）7:20から8:20【晴れ】）

バス	路線	行先	本数	人数	備考	バス	路線	行先	本数	人数	備考	
北①	三重団地笹川線	三重団地向き	58	31		南①	三重団地笹川線	笹川向き	58			
	四商スクール	〃	3	72			南②	四日市平田線	平田駅向き	10	7	
	神前高角線	高角駅向き	7					水沢線	宮・椿・小山向き	26	44	
北②	福王山線	福王山向き	10	25		南③	水沢線	笹川向き	2			
	美里あがたヶ丘線	あがた向き	20				泊山医療センター線	医療向き	7			
	メリスクール	〃	3	59			四郷スクール	水沢向き	2	44		
北③	三岐鉄道	山之色向き	25			南④	東日野四日市港線	東新町経由JR向き	4			
	桜花台線	桜花台向き	25				東日野四日市港線	近四経由JR向き	6			
	かわしま線	窓彩向き	11				福王山線	JR四日市向き	10			
北④	東日野四日市港線	ガーデン、市立向き	27			南⑤	水沢線	〃	25			
	羽津山線	市立向き	7				三岐鉄道	〃	23			
	各高速路線	空港、大阪、京都向き	13		※高速バスのため、夜の発車時間帯はより多くの人が見つ		東日野四日市港線	東新町経由四日市港向き	12	15		
北-降	東京高速、他社夜行便	-	-			南-降	東日野四日市港線	JR経由四日市港向き	2			
	四日市競輪	四日市ドーム行き	-				羽津山線	羽津山向き	44	72		
	各契約輸送・臨時	東山、弘、老人セブ、7等	-	24	ことが想定される		小杉線	小杉向き	17			

### 平面イメージ



### 断面イメージ



### バス待ちに必要な空間（ピーク時最大）



道路構造令の解説と運用 p173

1. 自転車道の設計に用いる自転車の諸元は次の表のとおりとする。

占有幅 (m)	高さ (m) (走行時)	長さ (m)	ペダル高 (m)
1.00	2.25	1.90	0.05

2. 歩行者の占有幅は0.75mを標準とする。

3. 車いすの占有幅は1.00mを標準とする。

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

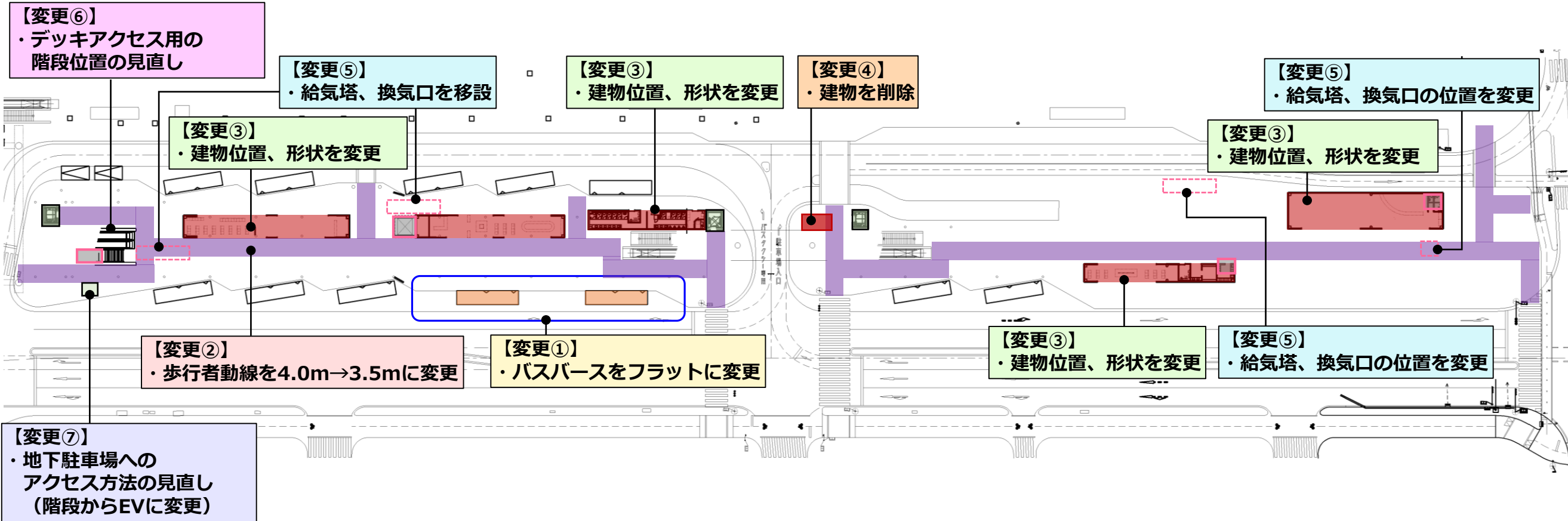
# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

### 2) 整備計画時からの主な変更点

- ◆ 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」 R3.3から現在までの主な変更点は以下の通り。

#### <主な変更点>



- 変更①：バス事業者の意向を受け、連節バス用のバースに変更
- 変更②：エリア内の有効活用を踏まえ、適切な歩行者幅員に見直し、東西を直線で結ぶ位置取り
- 変更③：東西歩行者動線の位置確定等を踏まえ、建物の位置・形状を見直し
- 変更④：歩行者動線の確保のため、建物を削除
- 変更⑤：建物に抱き込むように換気口、給気塔を移設
- 変更⑥：歩行者動線を確保するため、階段位置を変更
- 変更⑦：地下駐車場につながる階段は、EVに変更

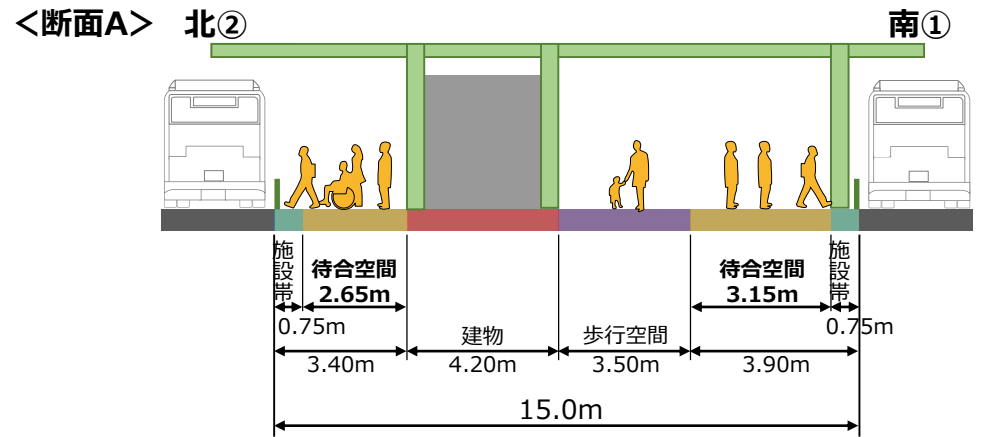
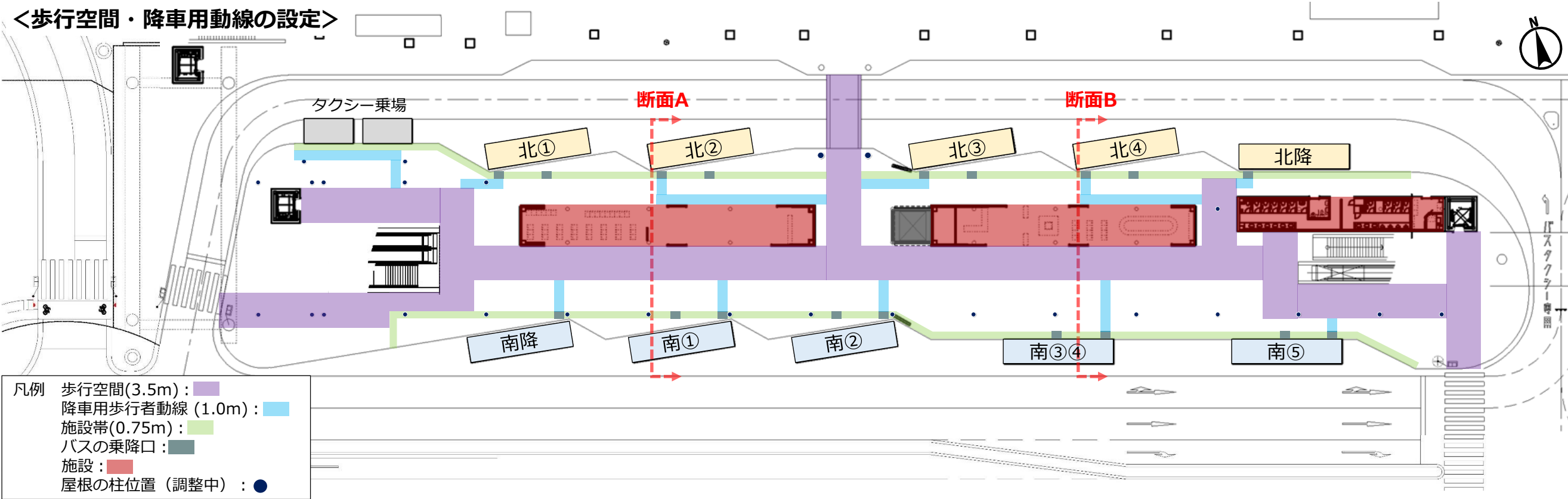
# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

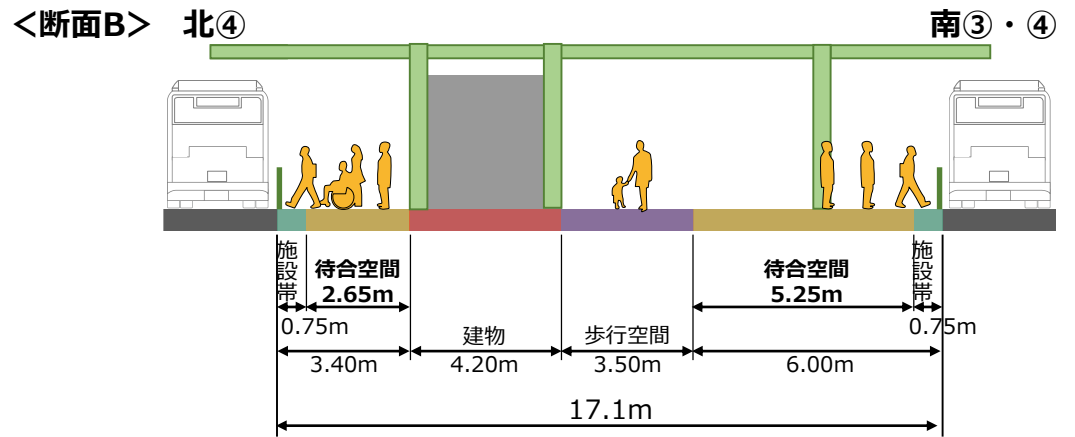
### 3) 最新状況を踏まえたバスターミナル（西島）の幅員構成

- ◆ バスターミナル（西島）について、歩行者動線や最新の建物配置、屋根の柱位置を考慮した上で、待ち行列を検討。

#### <歩行空間・降車用動線の設定>



	施設帯	待合空間	建物	歩行空間	待合空間	施設帯	合計
整備計画時 <sup>※1</sup>	0.75m	3.00m	3.50m	4.00m	3.00m	0.75m	15.0m
現在 <sup>※2</sup>	0.75m	<b>2.65m</b>	<b>4.20m</b>	<b>3.50m</b>	<b>3.15m</b>	0.75m	15.0m



	施設帯	待合空間	建物	歩行空間	待合空間	施設帯	合計
整備計画時 <sup>※1</sup>	0.75m	3.00m	3.50m	4.00m	3.00m	0.75m	15.0m
現在 <sup>※2</sup>	0.75m	<b>2.65m</b>	<b>4.20m</b>	<b>3.50m</b>	<b>5.25m</b>	0.75m	<b>17.1m</b>

※1 整備計画時：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（国土交通省・三重県・四日市市）令和3年3月、

※2 現在：「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画 令和5年5月



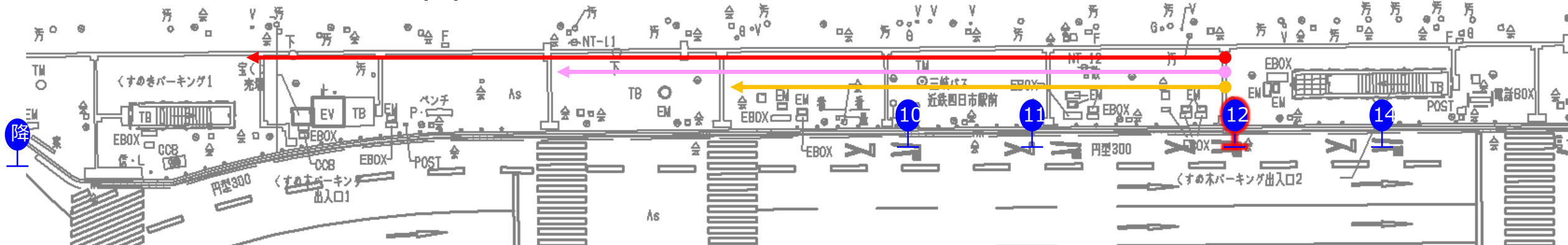
# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

### 4) 最新調査結果によるバス待ちの人と人との間隔

- ◆ バス待ち列が直線で発生する既存の東口12番乗り場において、待ち人数及び待ち列の長さより、バス待ちの人と人との間隔を算出。
- ◆ 3回のケースにおいて計測した結果、どのケースにおいても約1m程度の間隔をあけて並ぶため、待ち列検討では1.00m間隔を採用。

#### <東口12番乗り場の待ち列状況 [2023/5/15 (月)] >

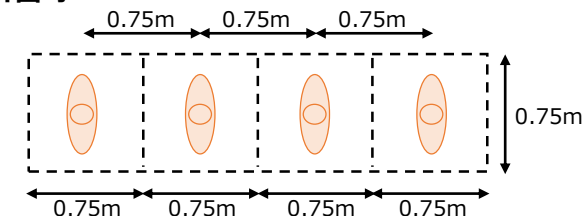


番号	時刻	行先	待合人数	待ち列状況	待列目安	延伸状況	間隔
①	6:45	キオクシア 急	40人		手前側 (12番乗り場側) の横断歩道まで延伸	約40m ←	1.00m
②	7:00	垂坂駐車場 急	59人		奥側 (駅舎側) の横断歩道前まで延伸	約56m ←	0.95m
③	7:12	キオクシア 急	90人		降車場前まで延伸	約82m ←	0.91m

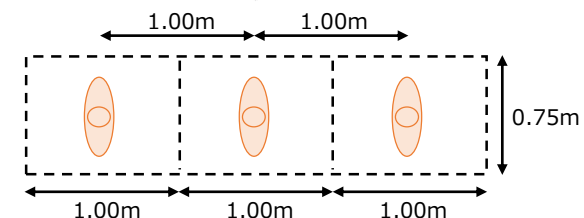
#### <バス待ちの一人当たりのスペース>

- ・当初計画の一人当たりのスペースについては、道路構造令に準じ、0.75m×0.75mに設定。
- ・コロナ禍後に実施したR5に実施した調査結果より、間隔を見直し、0.75m×**1.00m**に変更。

#### 整備計画時



#### 変更





# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

### 5) 最新調査結果によるバス待ち人数

- ◆ コロナ明けの令和5年5月15日にバス利用状況調査を実施。
- ◆ 7~8時のピーク時間帯以降は大きな待ち列は発生しない。本検討では、各バスバースの最大の待ち人数を用いて検証を実施。

バース	路線	行先	待合人数																								
			整備計画 R2.12.4 7:20-8:20	R5調査結果 (R5.5.15.Mon)																							
				最大	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
北①	三重団地笹川線	三重団地向き	31	97	0	0	3	97	80	1	5	2	5	6	7	8	9	8	15	15	8	9	4	0	0		
	四商スクール	"	72	110	0	0	0	0	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	神前高角線	高角駅向き		3	0	0	0	2	3	0	0	0	0	2	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0		
北②	福王山線	福王山向き	25	27	0	0	0	8	27	0	0	0	5	0	2	0	5	8	5	7	4	0	0	0	0		
	美里あがたヶ丘線	あがた向き		13	0	0	0	13	0	6	4	1	3	6	2	2	11	13	8	11	4	4	0	0	0		
	メリスクール	"	59	69	0	0	0	69	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	三岐鉄道	山之色向き		12	0	0	4	5	8	2	0	9	9	9	8	4	12	4	10	9	7	6	0	0	0		
北③	桜花台線	桜花台向き		20	0	0	0	3	0	3	3	4	6	6	11	17	20	9	15	12	2	0	4	0	0		
	かわしま線	悠彩向き		7	0	0	0	0	6	1	0	0	1	0	0	5	7	4	6	6	1	0	0	0	0		
	東日野四日市港線	ガーデン、市立向き		13	0	0	0	0	3	0	2	5	2	0	7	4	6	6	13	3	3	0	0	0	0		
	羽津山線	市立向き		12	0	0	0	5	12	2	3	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0		
北④	各高速路線	空港、大阪、京都向き		10	0	3	0	10	8	7	0	0	3	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0		
	東京高速、他社夜行便	-		3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0		
	四日市競輪	四日市ドーム行き		3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	各契約輸送・臨時	東エレ、ラム、老人センター、フリマ等	24	40	0	0	0	40	1	0	0	1	1	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0		
北-降	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
バース	路線	行先	待合人数																								
			整備計画 R2.12.4 7:20-8:20	R5調査結果 (R5.5.15.Mon)																							
				最大	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
南①	三重団地笹川線	笹川向き		15	0	0	1	13	14	3	5	3	6	10	6	6	10	13	15	12	10	6	5	0	0		
	四日市平田線	平田駅向き	7	9	0	0	0	9	0	2	0	3	0	5	8	2	2	5	2	0	0	0	0	0	0		
南②	水沢線	宮・椿・小山向き	44	31	0	0	0	31	2	5	7	3	12	7	11	4	19	17	19	7	5	12	8	0	0		
	水沢線	笹川向き		7	0	0	0	7	4	4	0	0	0	3	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0		
	泊山医療センター線	医療向き		7	0	0	0	7	4	4	0	0	0	3	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0		
	四郷スクール	水沢向き	44	68	0	0	0	68	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
南③	東日野四日市港線	東新町経由JR向き		4	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	東日野四日市港線	近四経由JR向き																									
	福王山線	JR四日市向き		19	0	0	1	19	1	1	2	1	0	0	1	0	1	2	3	1	0	0	0	0	0		
	水沢線	"																									
南④	三岐鉄道	"		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	東日野四日市港線	東新町経由JR向き	15	16	0	0	0	16	9	9	0	0	0	0	0	2	5	8	5	3	0	0	0	0	0		
	東日野四日市港線	JR経由四日市港向き		8	0	0	5	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
南⑤	羽津山線	羽津山向き	72	90	0	51	32	90	15	5	3	3	9	6	7	6	12	39	9	19	6	2	0	0	0		
	小杉線	小杉向き		10	0	0	0	0	10	1	3	6	8	0	3	3	7	10	3	5	0	1	0	0	0		
南-降	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

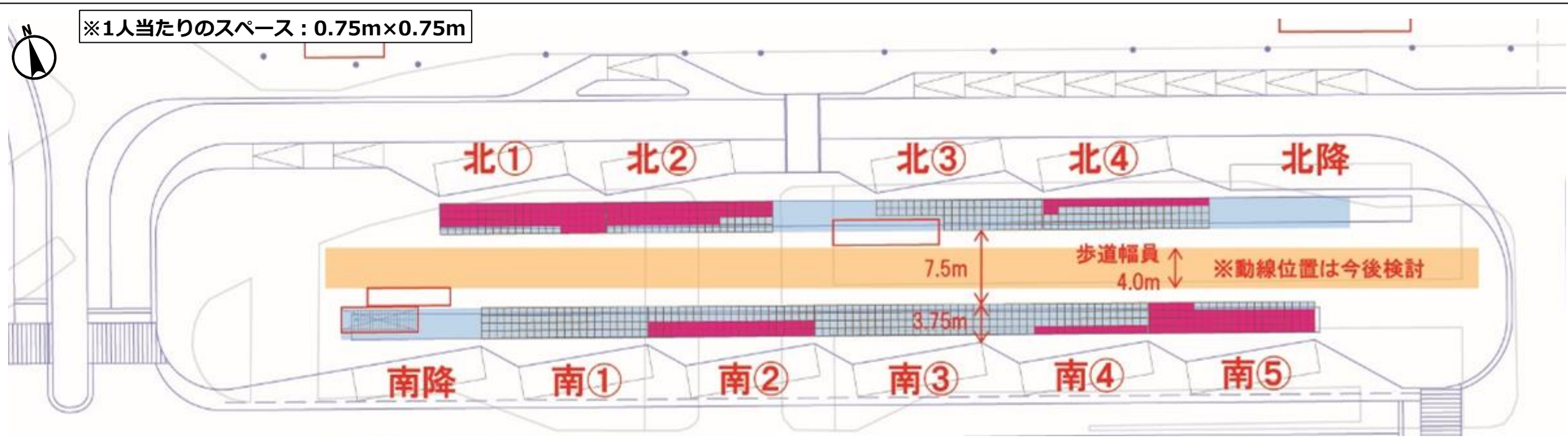
# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

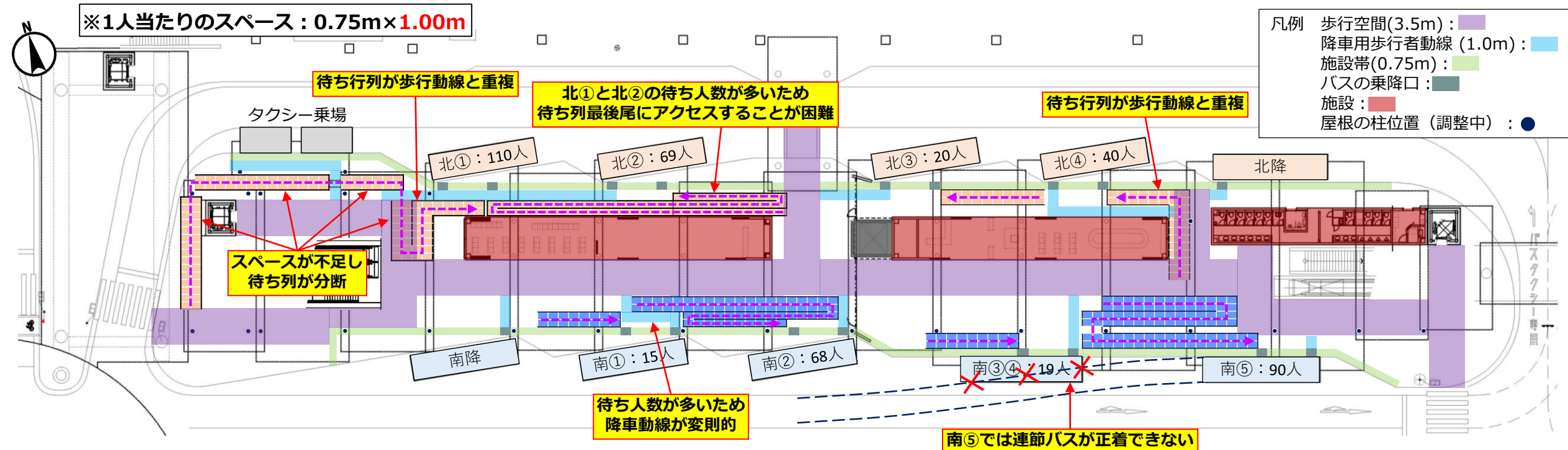
### 6) 最新状況を踏まえたバス待ち列の検討

- ◆ 整備計画策定以降に新型コロナウイルス感染症への対応方法の見直しを踏まえ、バス待ち人数を改めて調査。また、施設配置・歩行者動線計画などの変更を踏まえ、バス待ちスペースに問題がないか検証した結果、下段図の通り複数の問題が判明。

整備計画時



現在



# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

### 7) 最新バス待ち人数に対応するための工夫点の提案

◆ 最新の待ち人数に対応するため、以下の工夫を提案。

<最新の待ち人数へ対応するための工夫>

**【工夫③】**

- ・待合空間創出のため北側の施設帯を縮小 (0.75mから0.40m)
- ・但し、防護柵設置幅は確保



**【工夫②】**

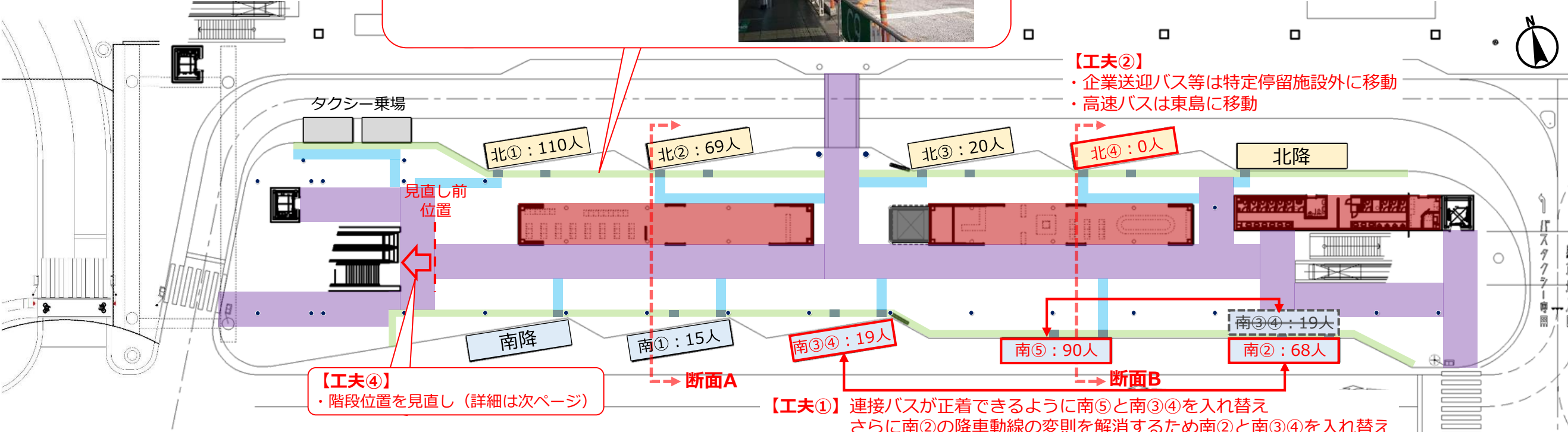
- ・企業送迎バス等は特定停留施設外に移動
- ・高速バスは東島に移動

**【工夫④】**

- ・階段位置を見直し (詳細は次ページ)

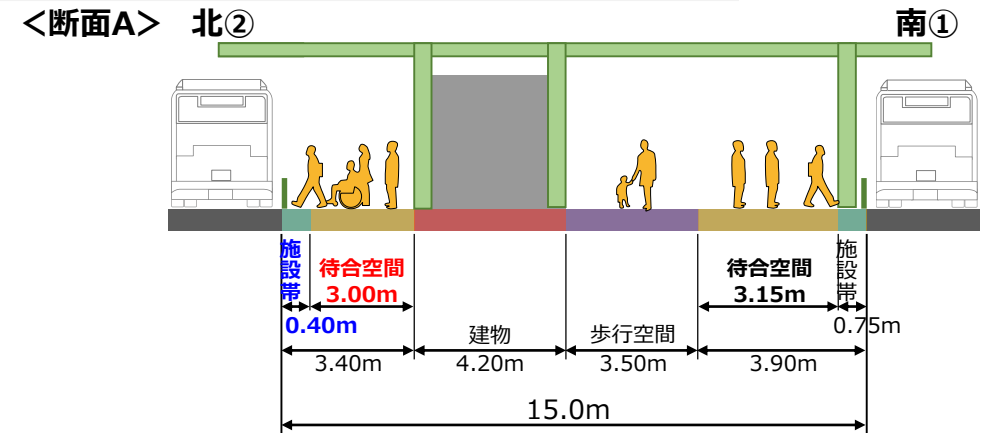
**【工夫①】**

- ・接続バスが正着できるように南⑤と南③④を入れ替え
- ・さらに南②の降車動線の変則を解消するため南②と南③④を入れ替え

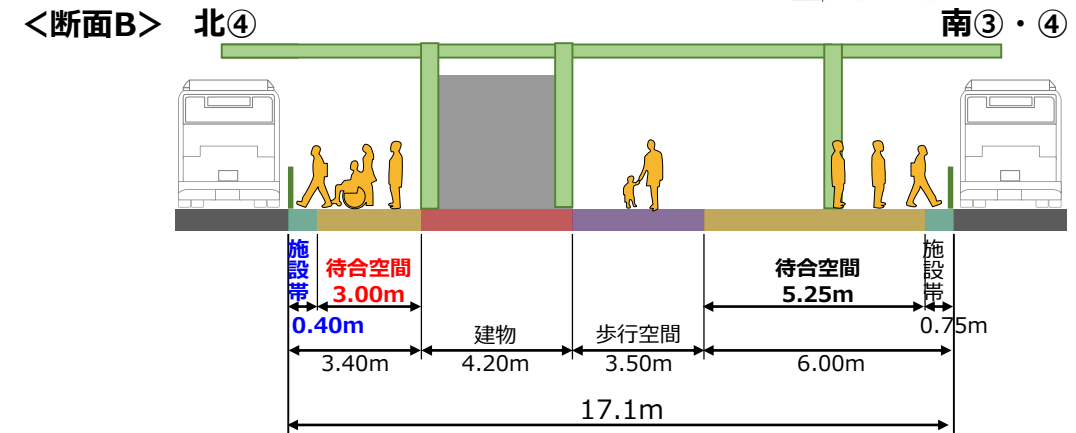


凡例

- 歩行空間(3.5m) : 緑
- 降車用歩行者動線 (1.0m) : 青
- 施設帯(0.75m) : 黄
- バスの乗降口 : 黒
- 施設 : 赤
- 屋根の柱位置 (調整中) : 黒丸



	施設帯	待合空間	建物	歩行空間	待合空間	施設帯	合計
整備計画時	0.75m	3.00m	3.50m	4.00m	3.00m	0.75m	15.0m
現在	0.75m	2.65m	4.20m	3.50m	3.15m	0.75m	15.0m
工夫後	0.40m	3.00m	4.20m	3.50m	3.15m	0.75m	15.0m



	施設帯	待合空間	建物	歩行空間	待合空間	施設帯	合計
整備計画時	0.75m	3.00m	3.50m	4.00m	3.00m	0.75m	15.0m
現在	0.75m	2.65m	4.20m	3.50m	5.25m	0.75m	17.1m
工夫後	0.40m	3.00m	4.20m	3.50m	5.25m	0.75m	17.1m



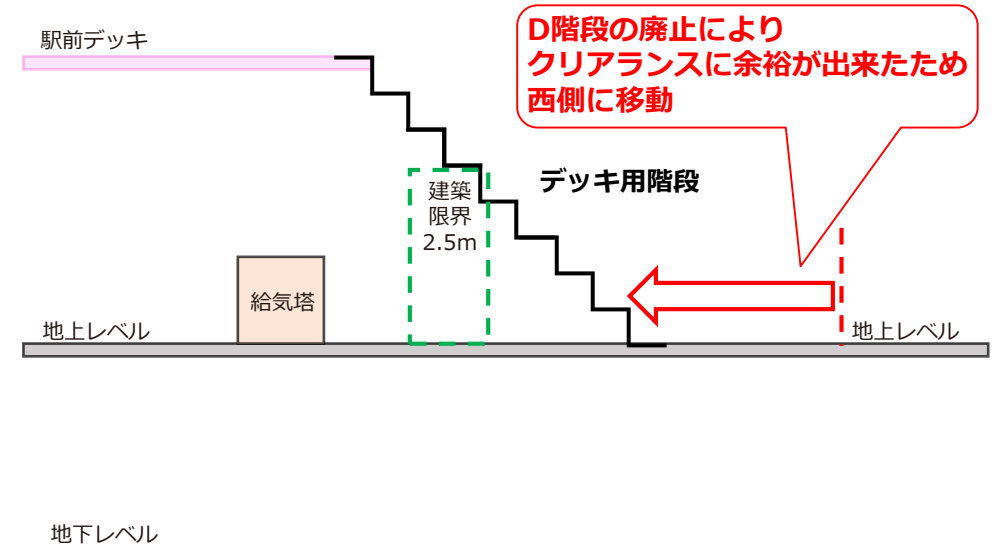
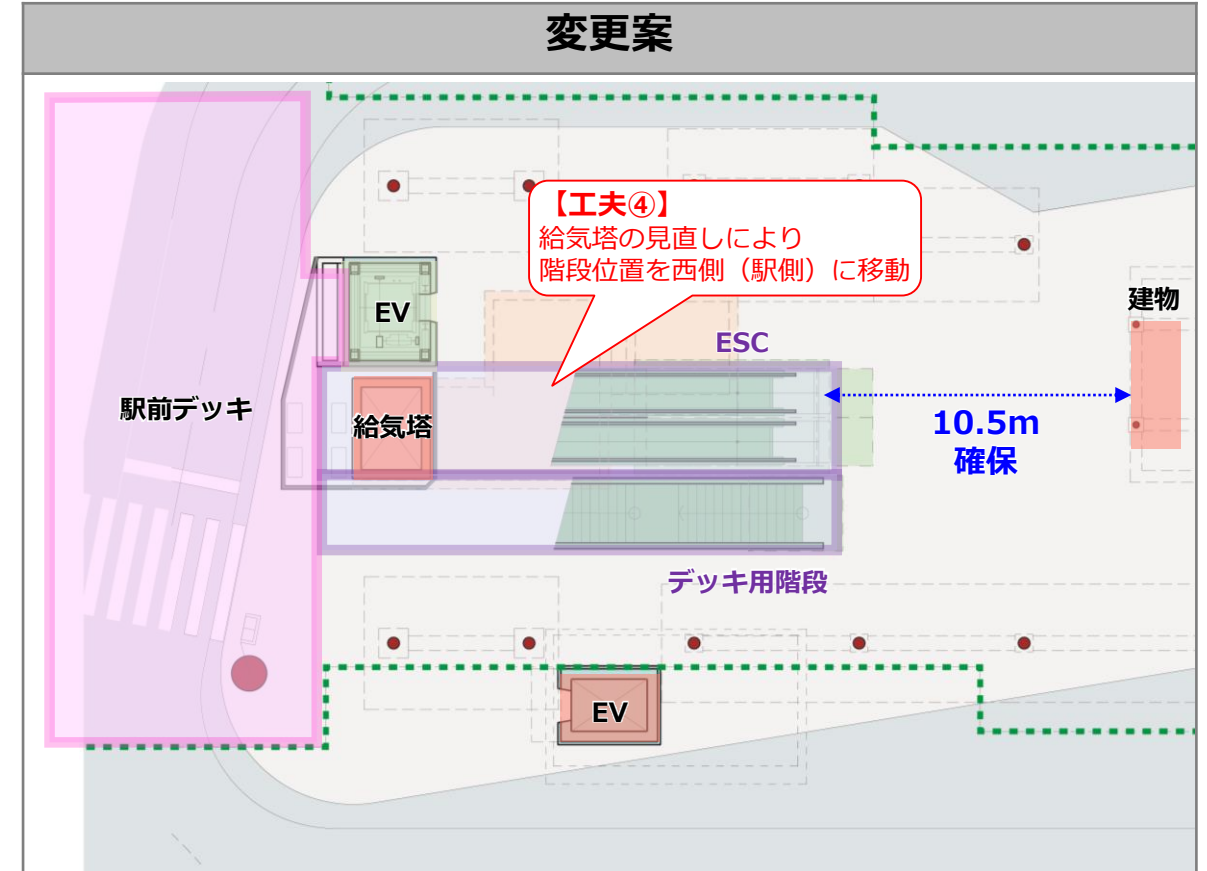
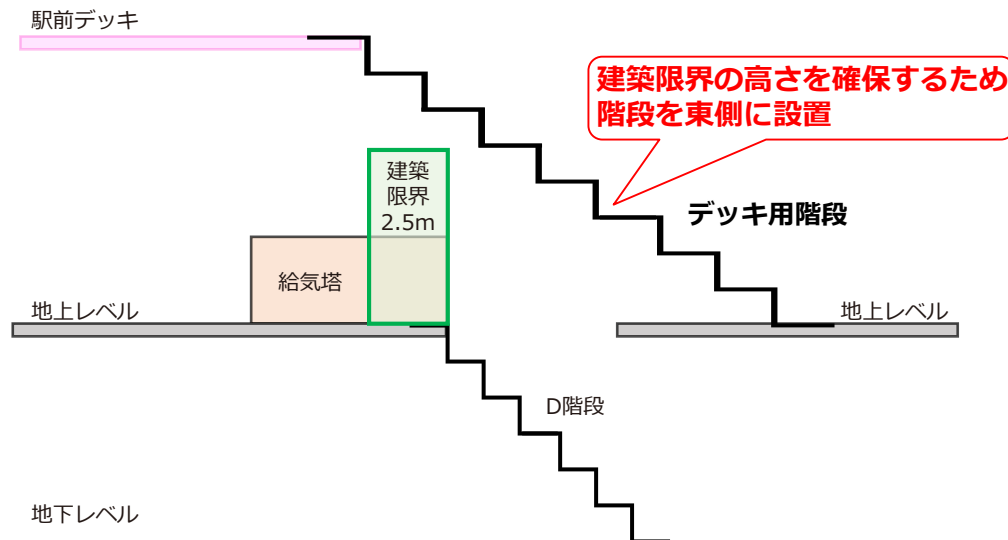
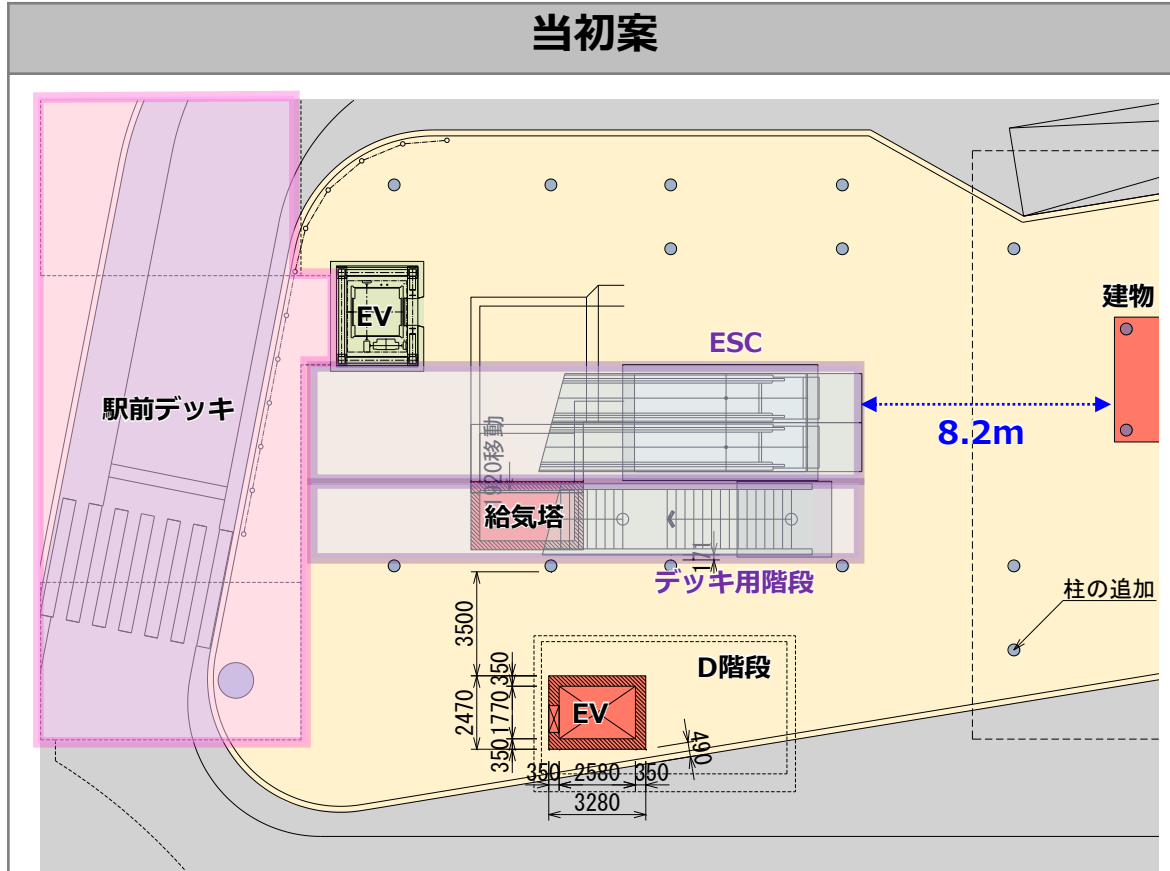
# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

### 7) 最新バス待ち人数に対応するための工夫点の提案

- ◆ D階段を駅前デッキから地上部に降りる階段の下に移設することを計画していたが、北側に移動する横断通路の高さについて、詳細検討を実施したところ、土被りが不足することが判明したため、階段を廃止し、EV設置に変更。
- ◆ そのため、デッキ用階段についてクリアランスに余裕が出来たことから、階段位置を西に移動。

#### <工夫④：階段位置の見直し>



# 3. 待合空間

## (1) バス待ち行列の待合方法

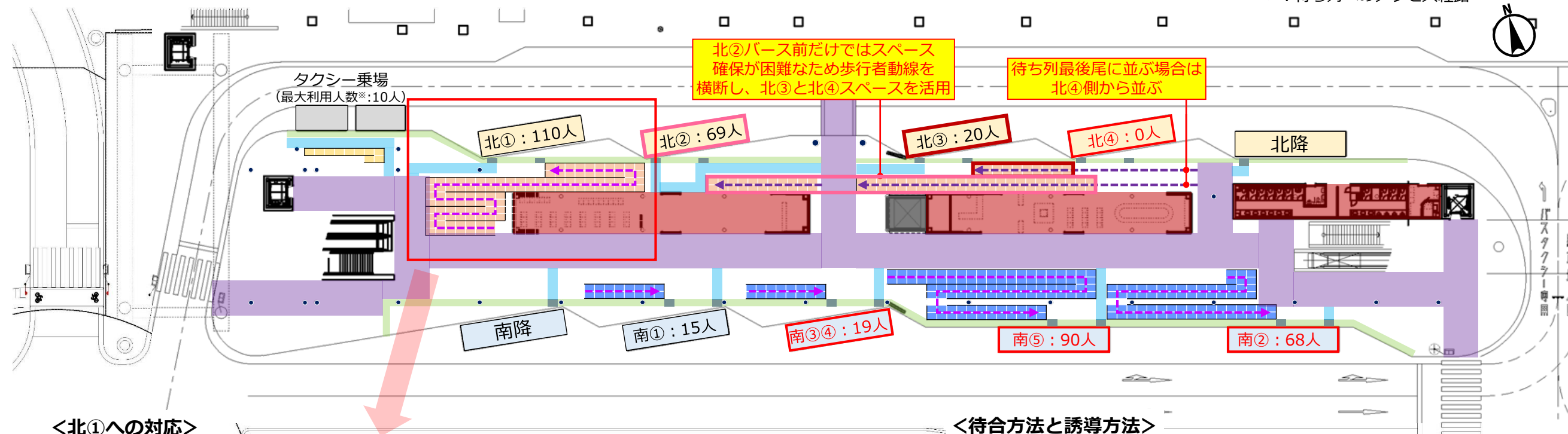
### 8) 工夫点を踏まえたバス待ち列の検討

- ◆ 階段位置やバスバースの配置見直し、施設帯の縮小を実施することで、最新の待ち人数で対応することが可能。
- ◆ しかし、北①は待ち人数が多いため、路面標示やポールなどでの誘導が必要。また、施設への出入りが問題となるが、ピーク時には南側からの歩行者動線から施設内へアクセスしてもらうことを想定。

- 凡例
- 歩行空間(3.5m) :
  - 降車用歩行者動線 (1.0m) :
  - 施設帯(0.75m) :
  - バスの乗降口 :
  - 施設 :
  - 屋根の柱位置 (調整中) : ●

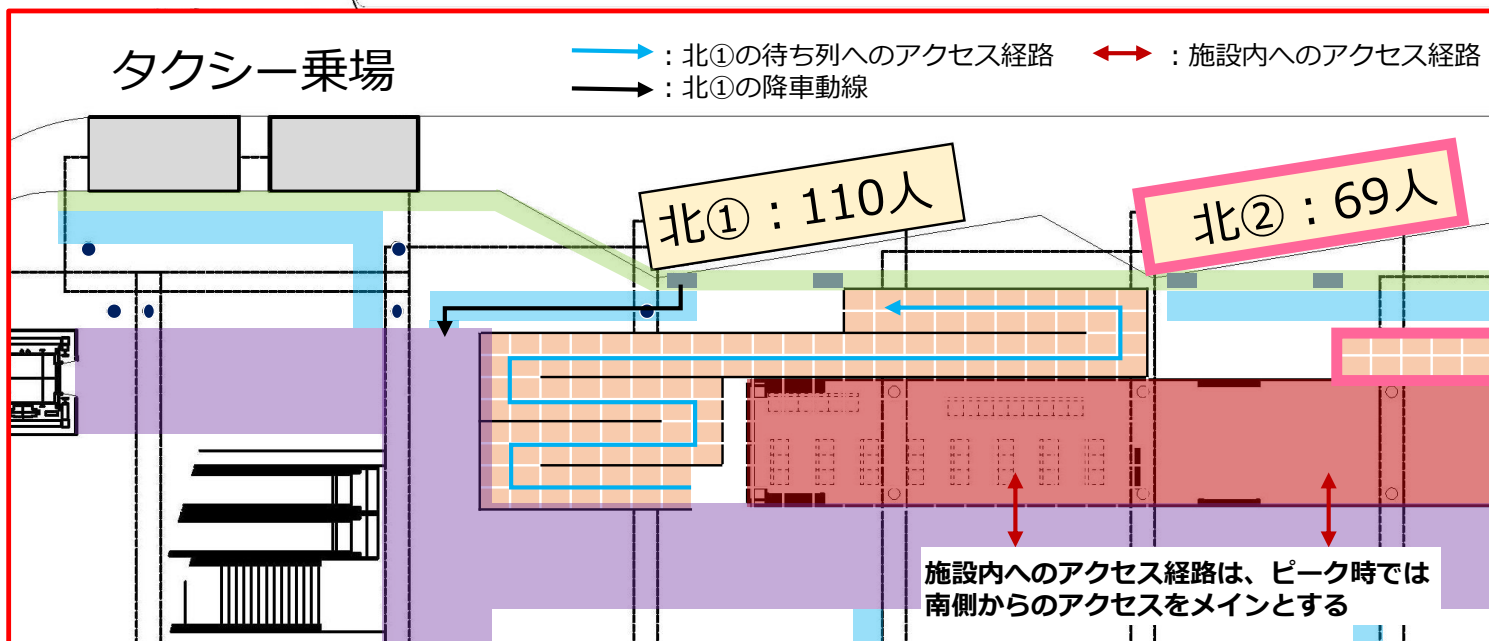
<工夫点を踏まえ、最新の待ち人数を配置した場合>

-----▶ : 待ち列へのアクセス経路



<北①への対応>

<待合方法と誘導方法>

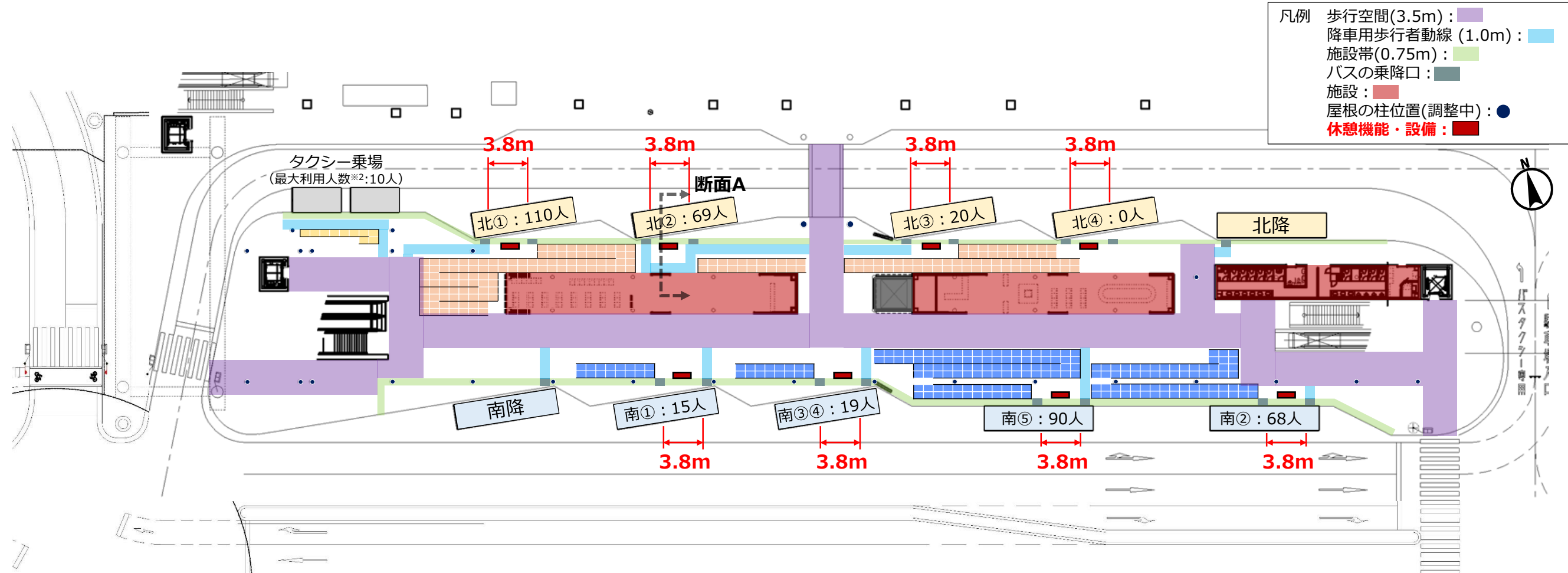


方法	路面標示 (線)	ポール
対策イメージ		
メリット・デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設置が容易</li> <li>・路面上にあるため、削れる可能性あり (修繕作業が発生)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合空間の明確化が可能</li> <li>・設置、撤去に人員が必要</li> <li>・安全性を確保するため、人員配置が必要</li> </ul>

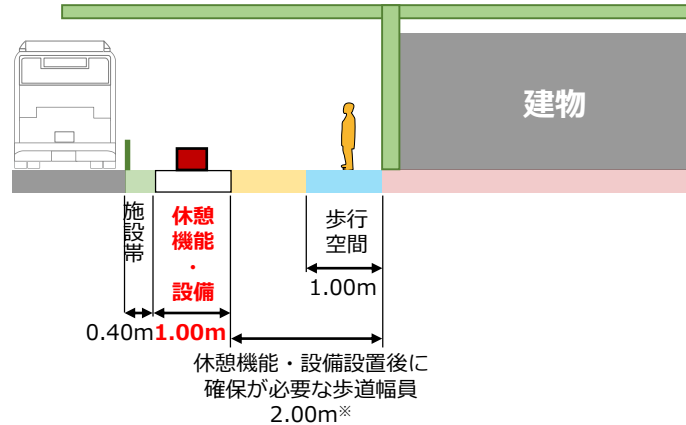
# 3. 待合空間

## (2) 簡易な休憩機能・設備の必要機能・配置

- ◆ バス停の利便性を向上させるため、バス乗り場付近での簡易な休憩機能・設備を確保する必要がある。
- ◆ 待ち行列が発生する際に支障のない場所に休憩機能・設備を設置することを検討。ピークの待ち列発生時で支障とならない場所は、各バスバースの「降車口～乗車口」間の3.8mの活用が可能。道路移動等円滑化基準に準じ、ベンチ設置後に必要な歩道幅員（2m）※1を確保し設置箇所を検討。



<断面A> 北②



<簡易な休憩機能 (イメージ)>



※1増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン (国土技術研究センター)

※2四日市駅前交通実態調査結果 (H26.10.9 (木)) のバスピーク時間と重なる7~8,16~18時台の最大利用人数 (人/10分間)

## 4. 情報提供機能



# 4. 情報提供機能

## (1) デジタルサイネージ

### 1) デジタルサイネージ導入検討方針

#### 導入の基本的な考え方

➤ ターミナル施設の各機能により、求められる情報提供内容が異なる。

#### バス乗降機能

バスバースごとにバス運行に関する情報\*提供が必須

#### 待合機能

待合空間において、不特定多数の待合者に必要なターミナル全体のバス運行情報提供が必須

#### 公益・利便機能

公益・利便空間において、ターミナル全体のバス運行情報に加え、周辺・観光情報など幅広い情報提供が必要

#### 施設案内機能

主要出入口等において、ターミナル全体の運行情報や施設案内などを含めた、総合的な情報提供が必要



\*各バスシステムの路線図や時刻表は、常時提示が義務付け(旅客自動車運送事業運輸規則)

#### 画面の仕様

- 画面サイズ : バスバースは事例等を踏まえ55インチ  
待合空間や、主要出入口等、複数の幅広い情報提供を行う箇所は60インチ
- 画面表示 : 画面分割により複数のコンテンツの同時提供を基本
  - 収益性の観点からバスバースも含めすべての画面で広告表示を想定
  - 広告表示は屋外広告物条例により 1/5程度の画面割り当て
- 画面表示 : 総合的な案内を提供する主要出入口は、利用者が能動的に情報取得できるよう画面タッチ式を想定



# 4. 情報提供機能

## (1) デジタルサイネージ

### 2) デジタルサイネージの画面サイズの選定

#### 55インチ選択理由 (バスバース)

- ・交通拠点において、バスの運行情報をメインに提供するデジタルサイネージの画面サイズは55インチが多く用いられている。
- ・四日市バスターミナルにおいても、運行情報の提供がメインとなるバスバースにおいては、同程度のサイズで十分情報提供が可能である。

#### ●55インチ



##### ■十和田市交通ターミナル

- 提供情報—
- ・バスロケーションシステム
- ・時刻表・系統図
- ・お知らせ



##### ■熊本駅前

- 提供情報—
- ・バスロケーションシステム
- ・時刻表・お知らせ
- ・系統図・広告



##### ■佐世保駅前

- 提供情報—
- ・バスロケーションシステム
- ・時刻表・系統図
- ・お知らせ

#### 60インチ選択理由 (待合空間や、主要出入口等)

- ・駅等の交通拠点においては、複数種類の総合的な情報提供を行うデジタルサイネージの画面サイズは60～75インチ程度が多く用いられている。
- ・四日市バスターミナルの場合、比較的小規模な屋内空間で視認性はよく、更に省スペースに配慮すべきであることを踏まえ必要最低限の60インチとした。

#### ●60インチ



##### ■青森駅

- 提供情報—
- ・イベント情報
- ・観光情報
- ・交通機関の運行情報
- ・天気予報

出典：富士通導入事例【あおり観光情報センター】



##### ■広島バスセンター

- 提供情報—
- ・市の情報
- ・天気
- ・ニュース
- ・広告

出典：株式会社ヒロコー【広島バスセンター 市情報配信】

総合情報提供のデジタルサイネージのサイズとして選定

#### ●65インチ



##### ■札幌市宮の沢バスターミナル

- 提供情報—
- ・運行情報
- ・フロア案内
- ・バスに関する各種情報

出典：富士フィルム導入事例【ジェイ・アール北海道バス】

#### ●75インチ



##### ■近鉄奈良駅

- 提供情報—
- ・乗り場情報
- ・ニュース
- ・天気
- ・周辺地域情報

出典：丸文株式会社タッチセンサー・ソリューション導入事例【奈良交通株式会社】

# 4. 情報提供機能

## (1) デジタルサイネージ

### 3) デジタルサイネージの配置箇所

- ◆ バスターミナル内のデジタルサイネージについて、設置箇所、提供情報、設置イメージを以下に示す。
- ◆ デジタルサイネージによる情報発信（ソフト整備、運用及び更新）は事業者が行う。
- ◆ 画面の表示内容はイメージであり、最終的な表示内容は、要求水準書に基づき、事業者の負担・責務において調整する。


A: バスパース

**提供情報**

- 運行情報（発着バス）
  - |-先発・次発の運行情報
- 広告表示

**画面のサイズ・仕様**

- ・55インチ程度 非タッチ式
- ・限られた空間内でのスペース確保の面から、縦置きで配置



運行情報

広告


B: 屋内施設（待合空間）B2・B4・B5・B6

**提供情報**

- 運行情報（総合案内）
  - |-時刻表・路線図
  - |-運行情報
- 広告表示

**画面のサイズ・仕様**

- ・60インチ程度 非タッチ式
- ・ベンチ着席位置からの視認性を考慮し、高所に横型、つるして設置



運行情報

広告

ピーク時は運行情報のみに限り表示


B: 屋内施設（公益・利便機能）B1・B3・B7

**提供情報**

- 運行情報（総合案内）
  - |-時刻表・路線図
  - |-運行情報
- 広告表示
- 周辺情報
  - |-エリアマップ
  - |-飲食店・物販店舗情報
  - |-イベント情報
- 観光情報
  - |-四日市市の観光情報
  - |-観光地へのルート案内

**画面のサイズ・仕様**

- ・60インチ程度 タッチ式
- ・限られた空間内でのスペース確保の面から、縦置きで配置



運行情報

周辺・観光情報

広告


C: 主要出入口

**提供情報**

- 運行情報（総合案内）
  - |-時刻表・路線図
  - |-運行情報
- 広告表示
- ターミナル情報
  - |-施設マップ（乗り場案内等）
  - |-乗り場・待合室の混雑情報

**画面のサイズ・仕様**

- ・60インチ程度・非タッチ式
- ・総合的な情報提供の場であるため、複数の表示コンテンツを用意しやすい横型で配置



運行情報

システム図

ターミナル情報

災害時は、B4・B7・C1において交通機関の運行情報や、避難誘導情報を情報提供する。

**災害時の対応**

- ・停電を伴う災害時は台数を限定し情報提供を維持

**対象箇所**

- ・ターミナル施設の総合案内となる主要出入口部：C
- ・災害時に対応拠点となる執務室・カウンター等に併設する箇所：B4
- ・災害時の一時待機場所である広場に近接する箇所：B7



# 4. 情報提供機能

## (2) モニタリング用カメラ

### 1) カメラ等利用状況把握機能導入検討方針（モニタリング用のカメラ）

#### 導入の基本的な考え方

- バスターミナル施設内の利用状況のモニタリングにより、適切な利用環境の維持・増進に活用する。
- また、運行管理や安全性確保の観点からリアルタイムな状況確認環境の構築が必要である。

#### バスバース

バス乗降者及び発着状況の把握

#### 屋外バス待ち空間

屋外でバスを待つ利用者状況の把握

#### タクシー乗り場

タクシー利用者及び発着状況の把握

#### 屋内施設

情報提供施設や屋内待合利用者の状況把握

#### 各島(東島西島)

施設全体の状況把握

#### 歩行空間

歩行空間を通過する利用者状況

#### 車路

ターミナル内車路のバス・タクシーの走行状況、歩行者の横断等の把握

- ・上記のほか、利便機能（収益施設）がメインとなる屋内施設や、ターミナル事業の運営にあたり追加でカメラが必要となる箇所、事業者が設置の対応を行う。
- ・設置するカメラで得たデータについては、適宜協議の上、事業者へ貸与可能とする。

#### 仕様

- ・画像読み取り範囲：極力広範囲の画角に対応する360度カメラなどの導入を検討
- ・設置方法：視認性の観点から屋内の天井や工作物などを活用して極力高所に取り付け

モニタリング用カメラ設置イメージ

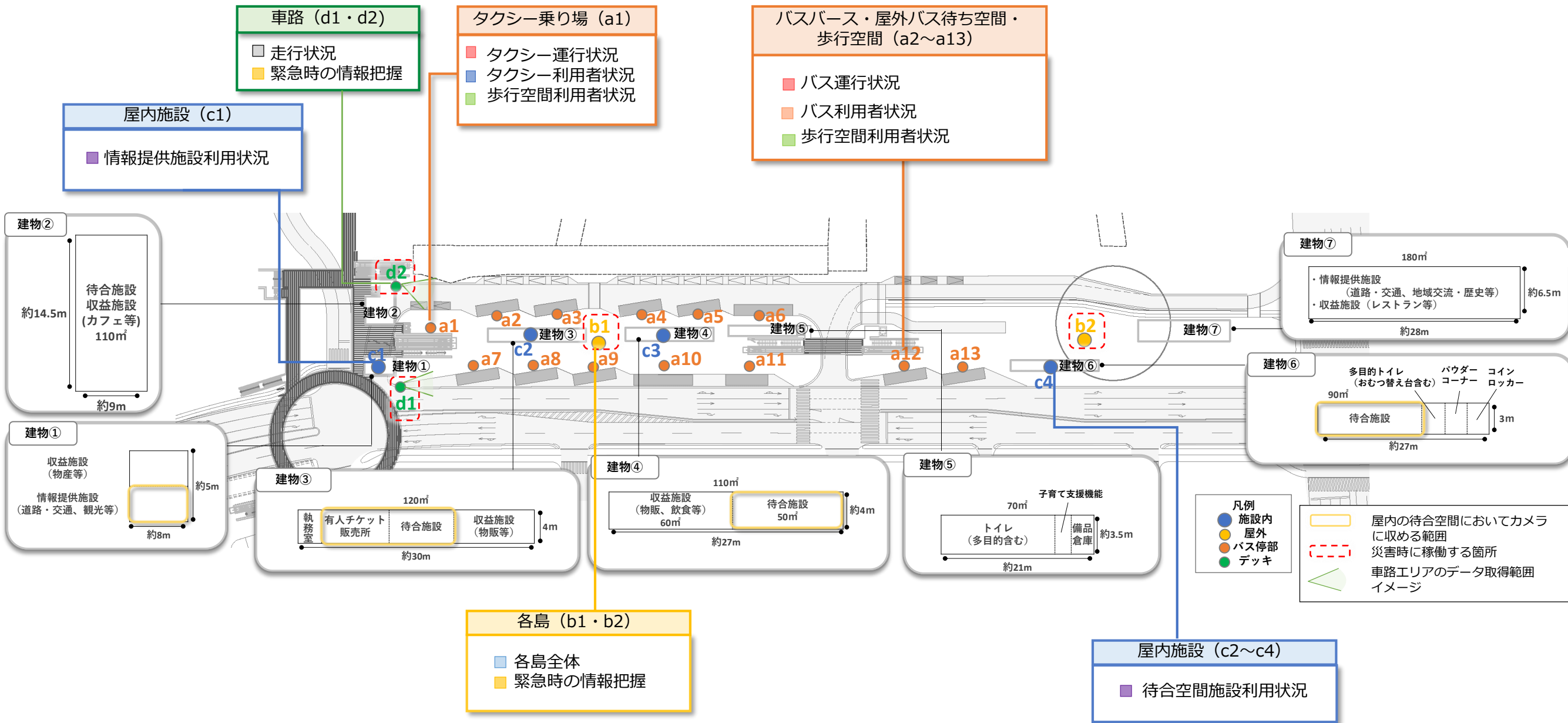


# 4. 情報提供機能

## (2) モニタリング用カメラ

### 2) カメラ等利用状況把握機能の設置箇所

◆ バスターミナル区域内のカメラについて、設置箇所および把握が必要な情報について、以下に示す。



### 災害時の対応

- 停電発生を伴う災害時は、台数を限定しリアルタイムな状況把握に必要な機能を維持対象箇所
- ・ 極力ターミナル全体の状況把握が可能な箇所：b1、b2、d1、d2

※設置箇所等は今後の検討により変更となる可能性がある



# 4. 情報提供機能

## (3) 公衆無線LAN

### 1) 公衆無線LAN (Wi-Fi) のサービス導入検討方針

#### 導入の基本的な考え方

- 公共性の高い施設特性であり、ターミナル施設全体※をカバーすることを基本とする。  
※収益施設については、サービス拡充が必要な場合、ターミナル内のテナント事業者等により実施する。

#### サービスレベル

- 施設利用者に対して可能な限り公平に、安定した通信環境を提供するため、サービスレベルを設定する。
- ・通信規格：公共施設として無線通信LAN (Wi-Fi) の安定提供のため、基本、最新世代の無線通信LAN規格 (Wi-Fi) を導入する。(現状最新：Wi-Fi 6)
- ・接続条件：一回に接続できる時間や回数の条件を設定する。
- ・最大接続台数：施設における接続可能とするべき台数を下記とする。

**最大接続台数の算出式：最大収容者数×接続するユーザーの割合 (46.5%※)**

出典：総務省調べ

※接続するユーザーの割合：公共施設などにおいて、無線LANのサービス利用すると回答した割合

#### 災害時の対応

- 災害時対応として、0000JAPAN (ファイブゼロジャパン) ※を設定し、制限なく公衆無線LANに接続できる環境とする。

※ファイブゼロジャパンとは、災害時に通信会社の契約等によらず、誰でも無料でインターネット接続が可能  
2016年4月に発生した熊本地震の際には、九州全域で提供され、安否確認や情報収集に貢献

# 4. 情報提供機能

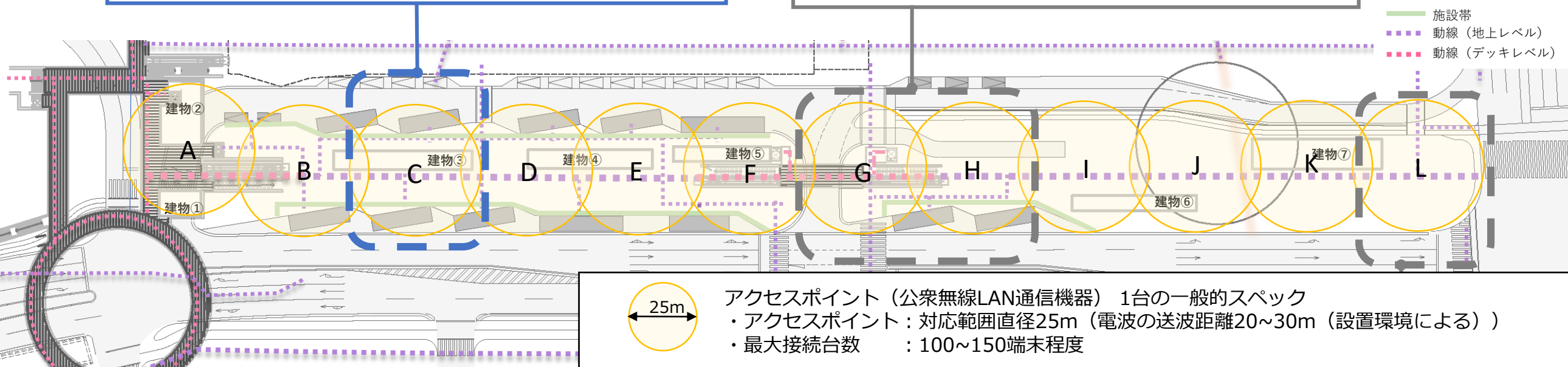
## (3) 公衆無線LAN

### 2) 公衆無線LAN (Wi-Fi) のサービス提供エリア

- ▶ ターミナル施設全体をカバーすることを基本とし、おおよそ直径25m範囲のアクセスポイント12基の設置を想定。
- ▶ 想定されるピーク時の最大同時接続台数(人)は多い箇所では71端末であり、一般的な接続上限100~150端末を満たす。

最もサービス提供者数が多いエリアCの最大接続台数は71台  
⇒一般的な公衆無線LAN通信機器のスペックにてサービス提供可能

G、H、Lは対象になる主な施設機能はないが、電波の途切れがないよう一律サービス提供を行う。



アクセスポイント (公衆無線LAN通信機器) 1台の一般的スペック  
 ・アクセスポイント: 対応範囲直径25m (電波の送波距離20~30m (設置環境による))  
 ・最大接続台数: 100~150端末程度

※設置箇所等は今後の検討により変更となる可能性がある

### (参考) 最大同時接続台数(人)の試算

第9回検討部会時点での、施設形態および面積に基づき算出

設置箇所	サービス提供対象施設		最大同時接続人数		合計値
	建物内 広場部分	バスバース	建物内・広場部分 サービス提供対象施設の最大収容者数※1×46.5%	バスバース 最大バス待ち利用者数※2×46.5	
機器A	建物①②	-	(27+41)×46.5%=32	-	約32人
機器B	-	バース北①	-	110×46.5%=51	約51人
機器C	建物③	バース北②、バース南①	74×46.5%=34	(65+15)×46.5%=37	<b>約71人</b>
機器D	建物④の収益施設部分	バース北③、バース南②	18×46.5%=8	(20+63)×46.5%=39	約47人
機器E	建物④の待合空間部分	バース北④、バース南③④	32×46.5%=15	(40+75)×46.5%=53	約68人
機器F	建物⑤	バース南⑤	0×46.5%=0 (建物⑤は滞在利用なし)	10×46.5%=5	約5人
機器G	-	-	-	-	-
機器H	-	-	-	-	-
機器I	建物⑥の待合空間部分	-	32×46.5%=15	-	約15人
機器J	広場部分	-	32×46.5%=15	-	約15人
機器K	建物⑦	-	80×46.5%=37	-	約37人
機器L	-	-	-	-	-

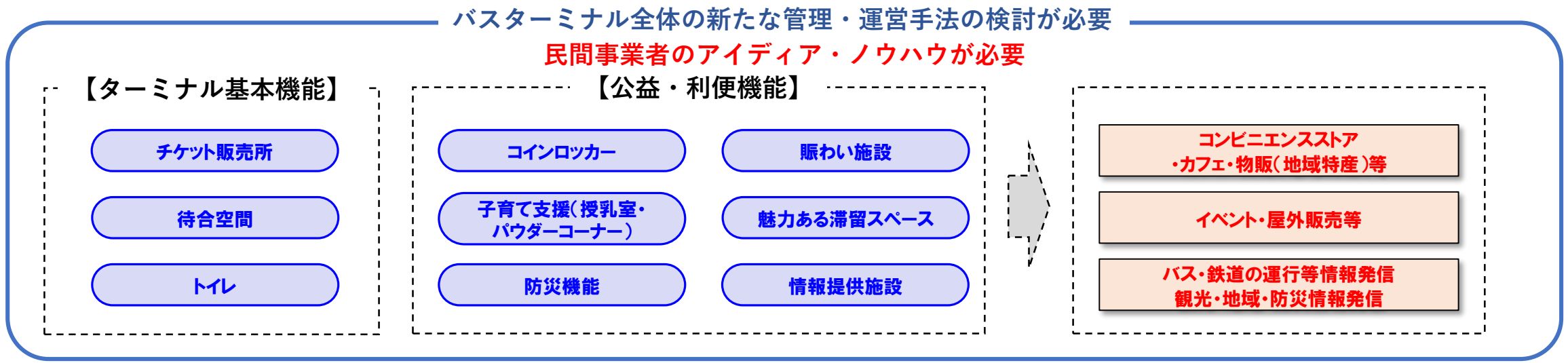
※1 サービス提供対象施設の最大収容者数: 建物内(待合空間、飲食、物販、情報提供)は施設機能に応じて、一人当たりの着座占有面積(1.9㎡/人)、立位利用者面積(0.75㎡/人)から、最大収容人数を算出  
 広場は、令和4年度「賑わい創出社会実験 はじまりのいち」で行われたイベントスペースにおける滞留者数観測結果より算出  
 ※2 最大バス待ち利用者数: 現況のバス待合状況調査結果より最大待合人数を算出

## 5. 管理・運営事業者の選定

# 5. 管理・運営事業者の選定

## (1) 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> <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"> <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>



# 5. 管理・運営事業者の選定

## (2) 事業概要および事業者選定スケジュール

◆ 近鉄四日市駅バスターミナルの管理運営等については、コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用に向けて、特定事業に選定し、事業者選定手続きを進めている状況。

### ① 一般国道1号 近鉄四日市駅バスターミナル運営等事業

- ◆ バスターミナル運営等事業及び利便増進事業で構成する事業。
- ◆ バスターミナル運営等事業及び利便増進事業は、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成11年法律第117号）」に基づく特定事業の対象。

### ② 事業内容

- ◆ バスターミナル運営等事業  
維持管理業務・運営業務
- ◆ 利便増進事業  
利便施設の運営、事業者等が任意で行う事業・業務

### ③ 事業期間

- ◆ 事業期間：実施契約の締結日から約30年間  
(30年後の応当日の属する事業年度の前年度の末日)

### ④ 運営費用

- ◆ サービス購入料として、30年間合計で最大842,600千円を予定。

### ⑤ スケジュール

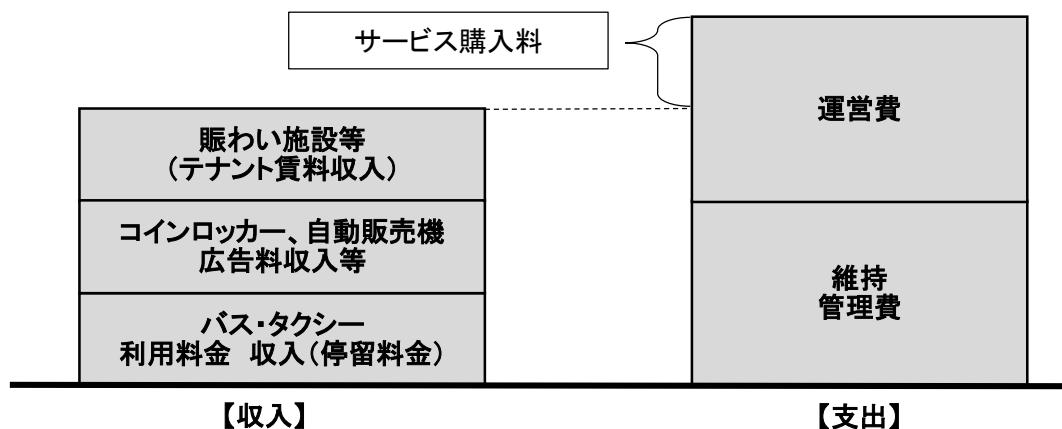
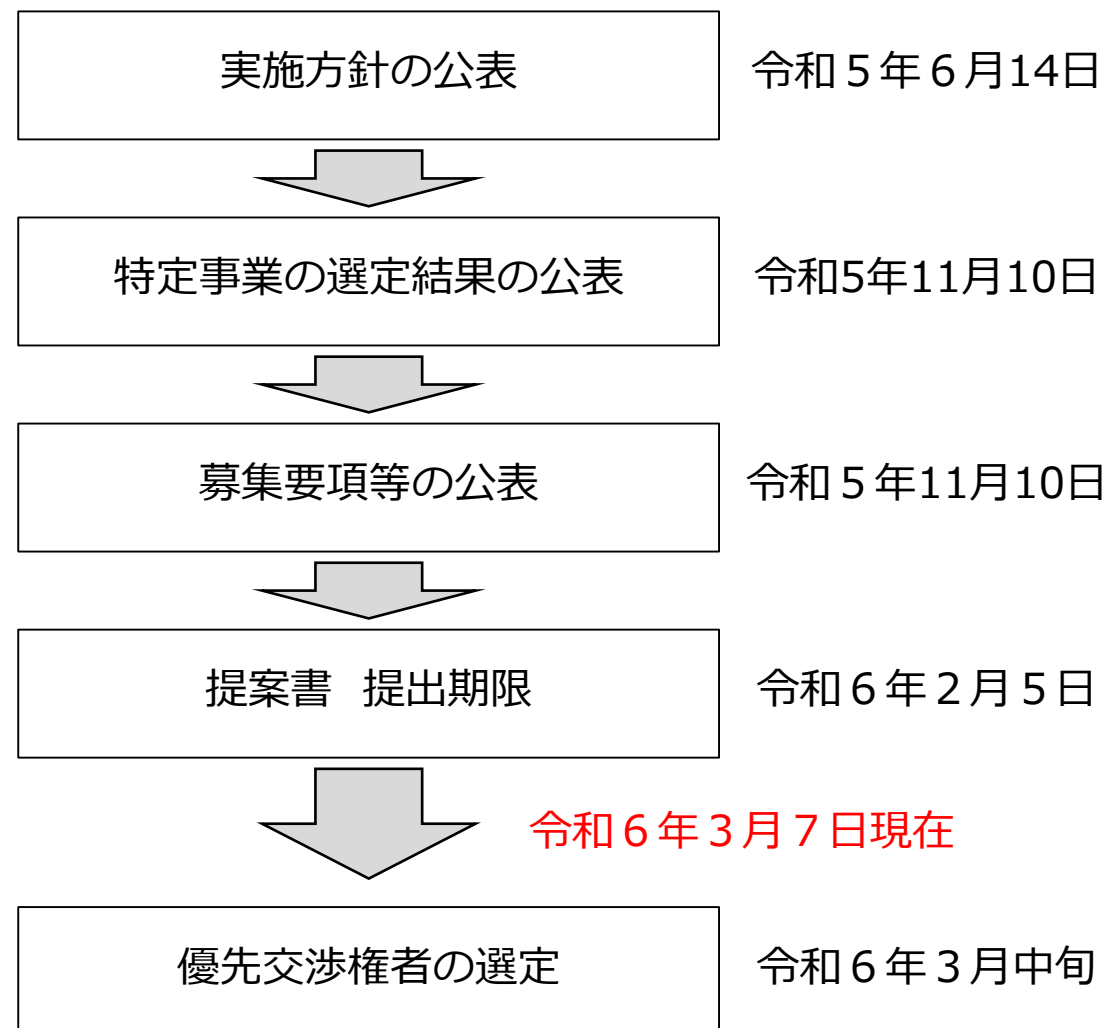


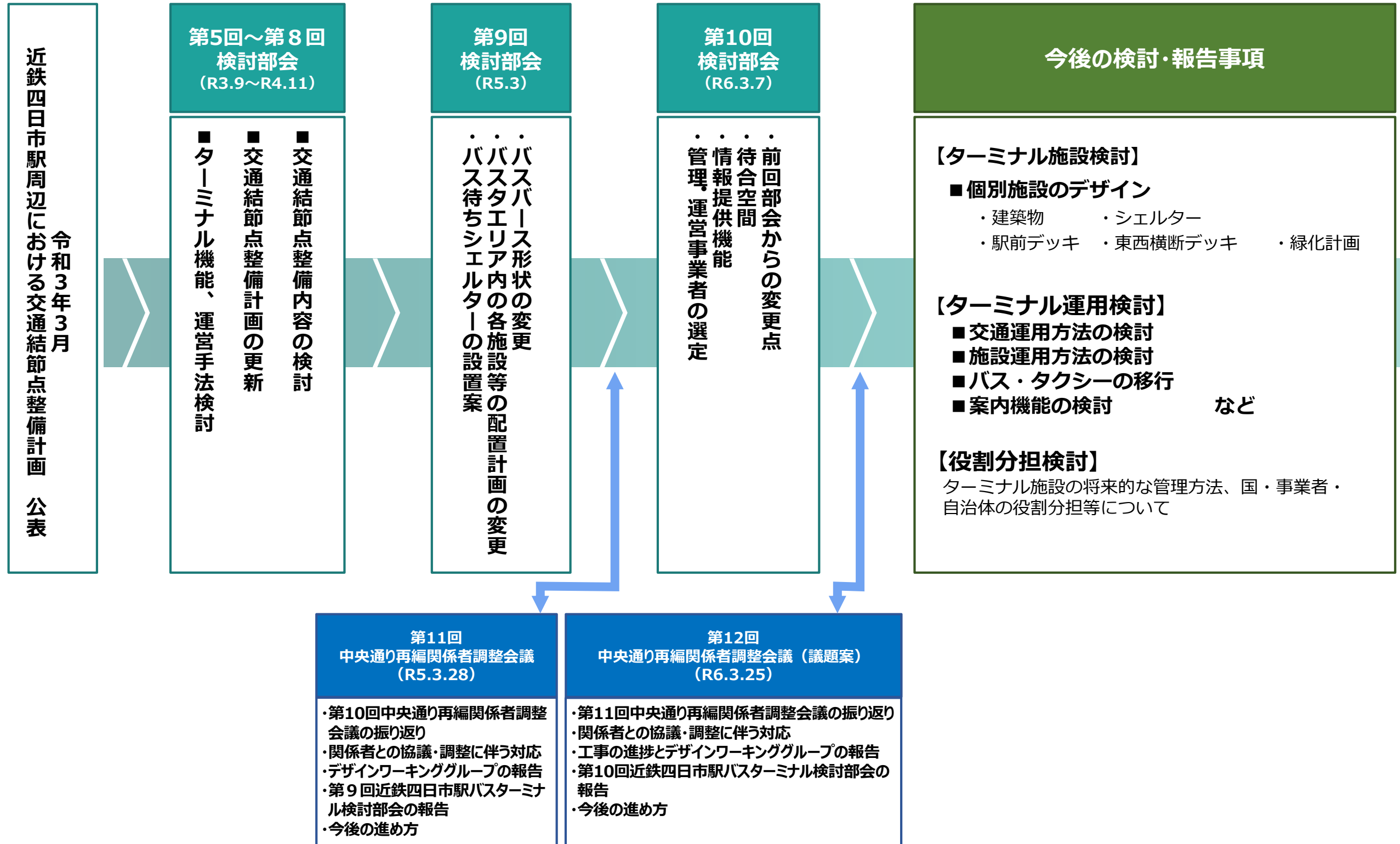
図 サービス購入料の構成のイメージ

## 6. 今後の進め方

# 6. 今後の進め方

## 「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方

- ◆ 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10回検討部会では、前回部会からの変更点・事業者選定・待合空間・情報提供機能等について意見交換。
- ◆ 本日の意見及びデザインワーキンググループにおけるデザインコントロールにかかる提案等、事業者との調整結果を踏まえ、各施設のデザイン、全体配置計画、ターミナルの運用方法、関係者の役割分担について検討・設計を進める。



## 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)

(令和4年11月7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

別紙

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) 事業戦略部課長
	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 市街地整備課

※高速バス事業者は適宜招集