

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第12回検討部会資料

令和7年7月25日

目 次

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

1. 優先交渉権者参画に関する審議

1. 優先交渉権者参画に関する審議

審議事項①: 優先交渉権者の参画

- ◆ 令和6年3月22日に優先交渉権者（バスタ四日市パートナーズ）が決定。
- ◆ 今後、バスターミナルの施設及び運営に関する効率的な検討・審議のため、本部会への優先交渉権者参画可否について審議いただきたい。（近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（令和4年11月7日）第4条第2項）
※優先交渉権者：民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成11年法律第117号）第8条第1項の規定に基づき選定された民間事業者

審議事項②: 優先交渉権者参画等に伴う規約改定

- ◆ 優先交渉権者参画及び各検討の進捗等による規約及び規約名簿の一部改定について審議いただきたい。（近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（令和4年11月7日）第9条）
参考：近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（令和4年11月7日）
（規約の変更） 第9条 本規約の改正等は、出席委員の過半数以上の賛同をもって行うことができるものとする。

【規約(資料5・資料6)】

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

【規約名簿(別紙)】

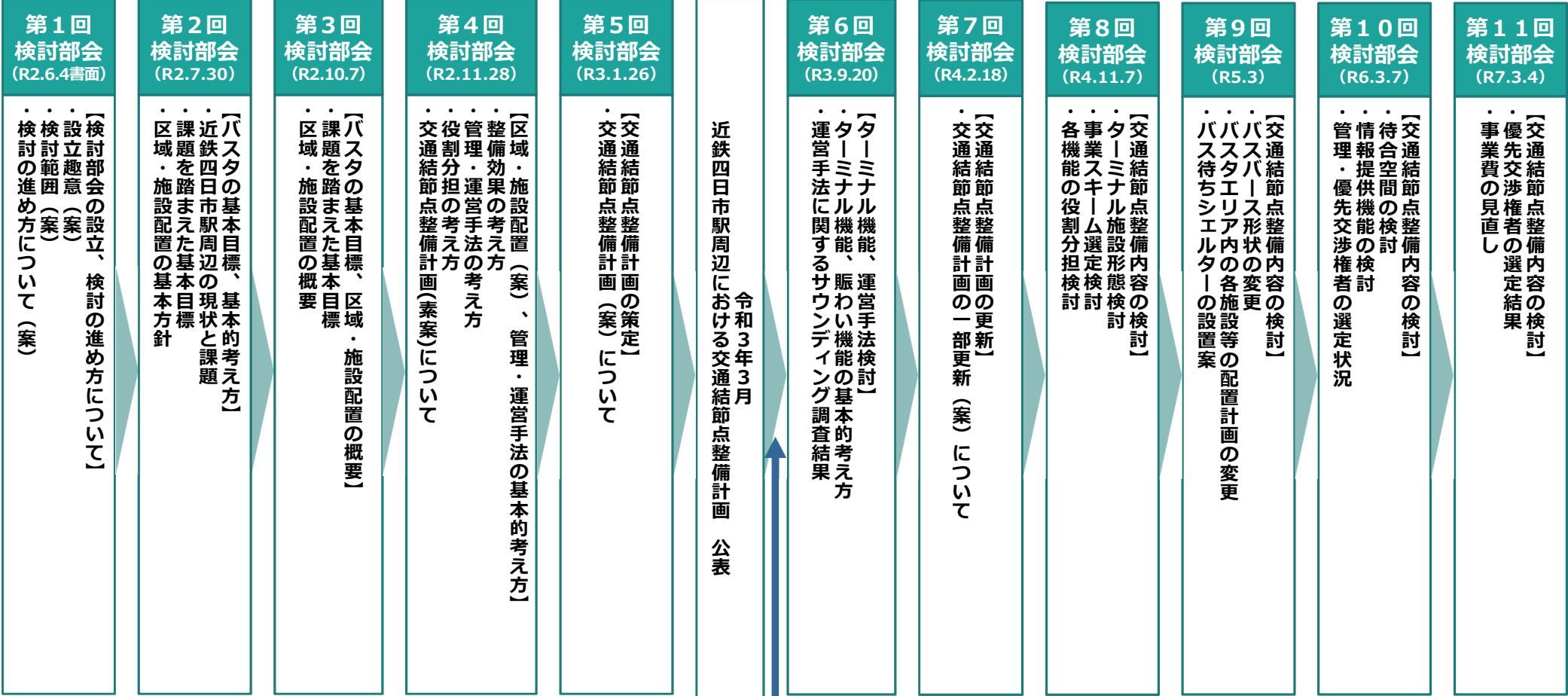
現行規約名簿		改定後規約名簿案	
—		優先交渉権者	バスタ四日市パートナーズ（株）ディア四日市 常務取締役
交通関係者	近鉄グループホールディングス（株）事業戦略部長	交通関係者	近鉄グループホールディングス（株） 経営企画部 課長

2. これまでの経緯について

2. これまでの経緯について

(1) バスタ検討部会の検討経緯

- ◆ 令和2年6月から、11回の「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を開催し検討を推進。
- ◆ 令和3年3月に、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定。
- ◆ 第6回以降、整備計画に基づきターミナル機能や施設形態、運営手法等について具体化の検討を推進。



令和3年4月
事業化

検討部会の構成

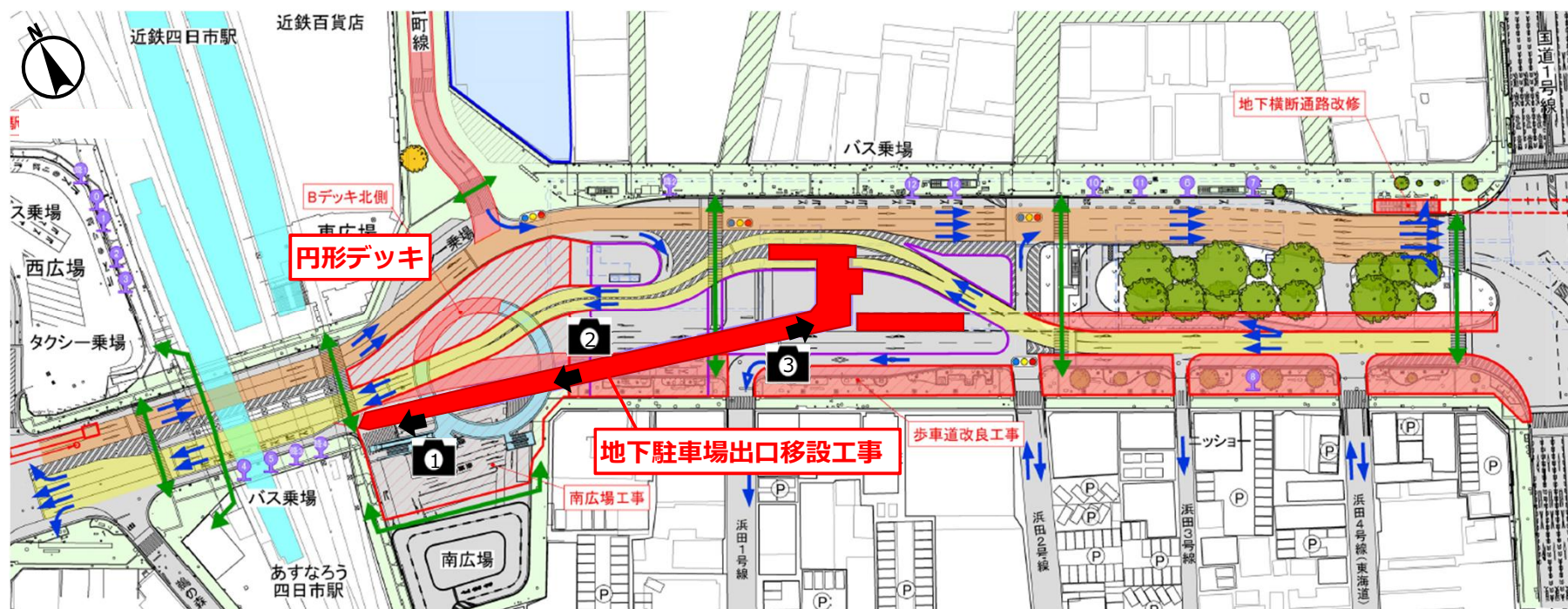
- 学識者 : 松本幸正教授(名城大学) 【部会長】
有賀隆教授(早稲田大学)
- 優先交渉権者 : バスタ四日市パートナーズ
- 交通関係者 : 近鉄グループホールディングス(株)、近畿日本鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、三重県タクシー協会、三重県バス協会、(株)ディア四日市
- 行政 : 四日市南警察署、三重県警察本部、国土交通省中部地方整備局建政部、国土交通省中部地方整備局道路部、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、国土交通省中部運輸局交通政策部、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県県土整備部(道路整備)、三重県県土整備部(都市政策)、四日市市

2. これまでの経緯について

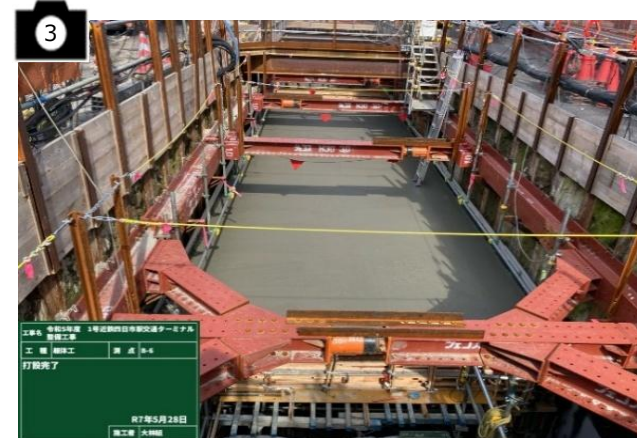
(2)バスターミナル工事状況報告

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

<現在の工事状況>



<地下駐車場の工事状況写真（令和7年7月撮影）>

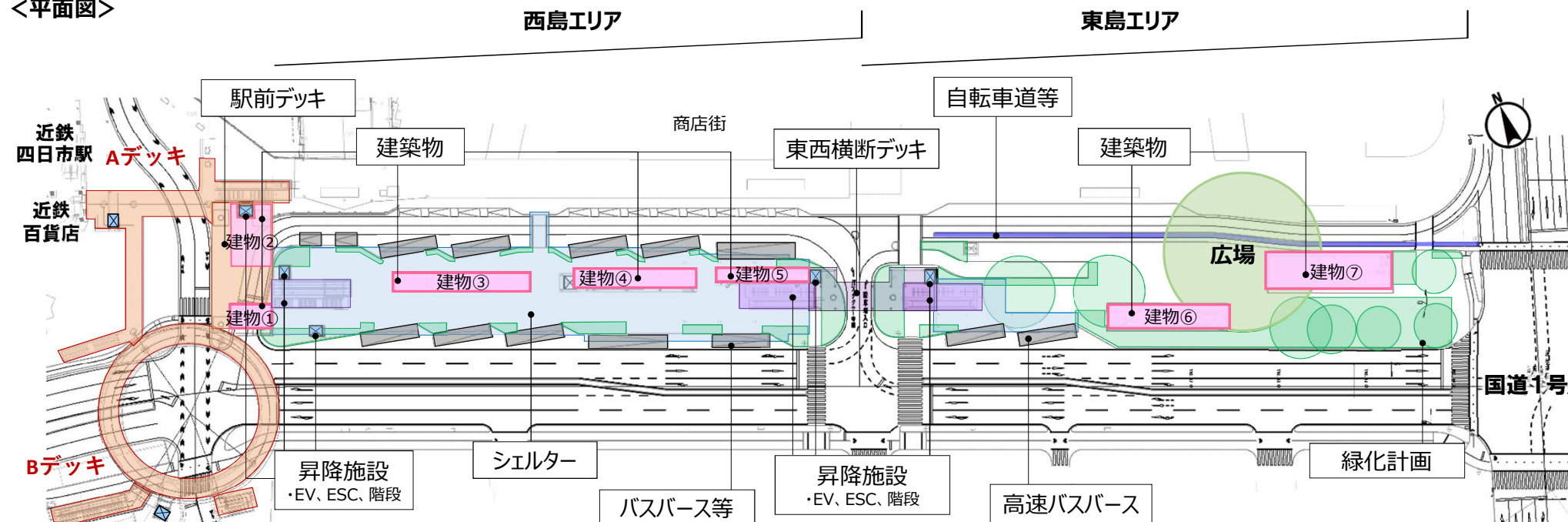


2. これまでの経緯について

(3) バスタ施設計画

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

<平面図>



<西島横断面図>



3. デザインワーキンググループの報告 (第42回・第44回・第45回)

3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

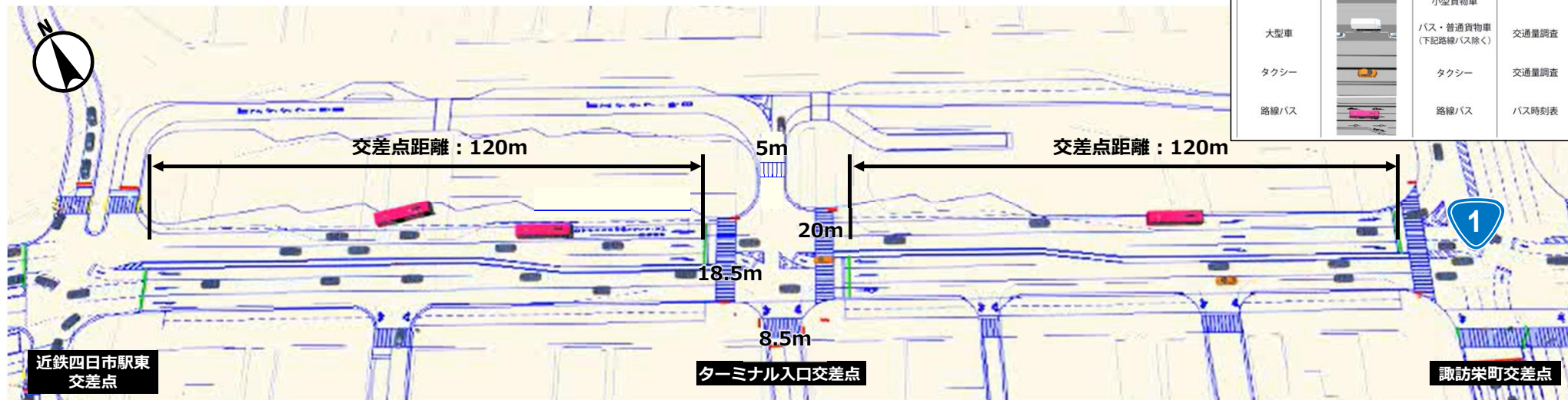
(1)東西横断デッキ必要性

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

【シミュレーション条件】

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

車種 (SIM)	ビジュアル	車種 (調査)	データ元
一般車		乗用車 小型貨物車	交通量調査
大型車		バス・普通貨物車 (下記路線バス除く)	交通量調査
タクシー		タクシー	交通量調査
路線バス		路線バス	バス時刻表



<東西横断デッキ整備>

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

※大文字英語：自動車信号、小文字英語：歩行者信号

<平面交差・歩車分離>

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

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

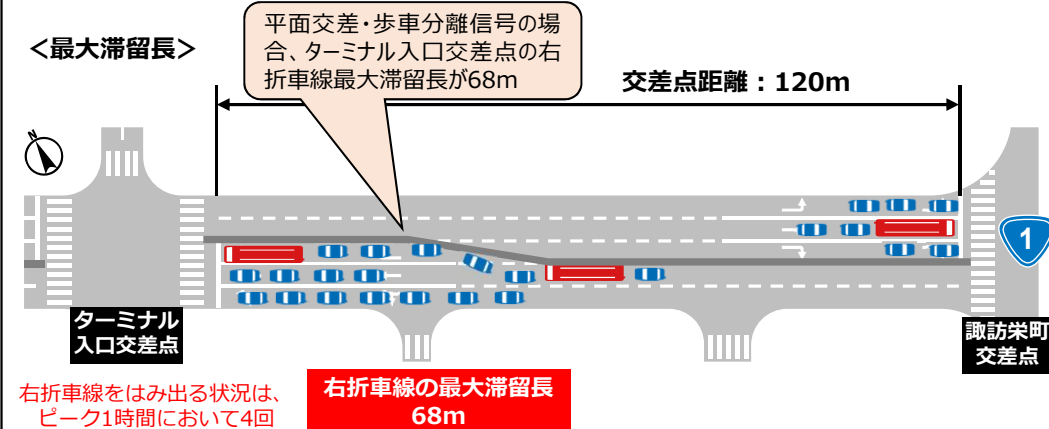
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(1)東西横断デッキ必要性

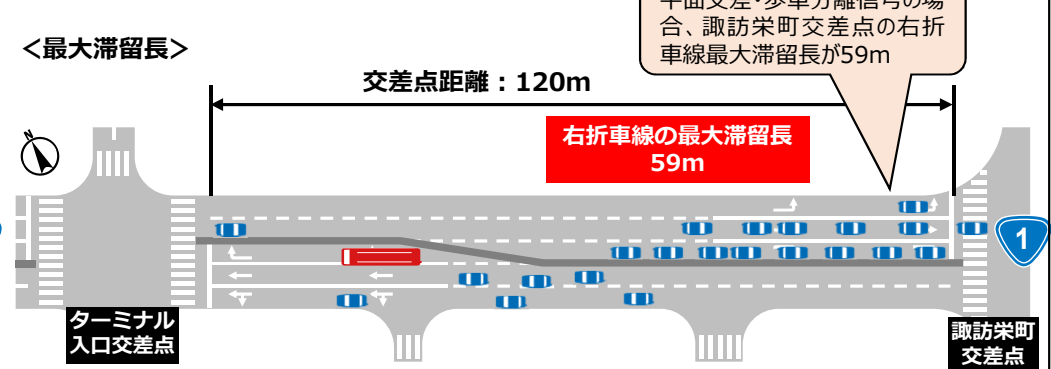
- ◆ 交通シミュレーションによる検討の結果、右折滞留長の確保が困難なため、平面横断では中央通りの交通の円滑性・安全性が低下する恐れがあることが明らかとなったため、関係者との調整を踏まえ、従前のとおり**東西横断デッキは整備することとした**。
- ◆ 当初計画において、東西横断デッキは整備する計画であったことから、東西横断デッキ整備によるコスト増は発生していない。

■平面交差・歩車分離信号によるシミュレーション結果

①ターミナル入口交差点(東側流入部)の右折車線の滞留状況



②諏訪栄町交差点(西側流入部)の右折車線の滞留状況



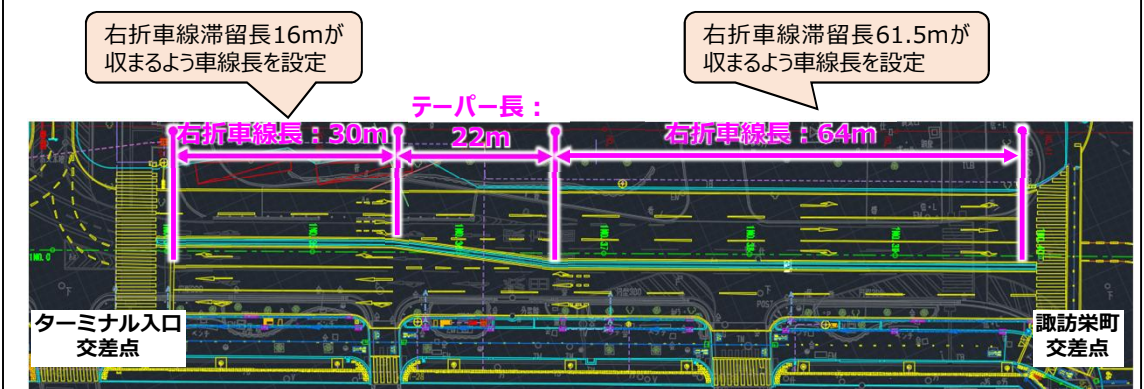
- ・ターミナル入口交差点の右折車線滞留長が68mとなり、右折車線をはみ出すことで、**右折車両による直進阻害が発生**。
- ・両交差点の右折車線の最大滞留長に対応する場合、149m(滞留長68m+59m+テーパー長22m) 必要となり、交差点距離120m内での処理が困難。
- ・平面交差かつ歩車分離信号とした場合、**中央通りの交通の円滑性・安全性の低下が懸念されることから、従前のとおり東西横断デッキが必要であると整理**。

■東西横断デッキ整備によるシミュレーション結果

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

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

■シミュレーション結果を踏まえた右折車線長・テーパー長の設定

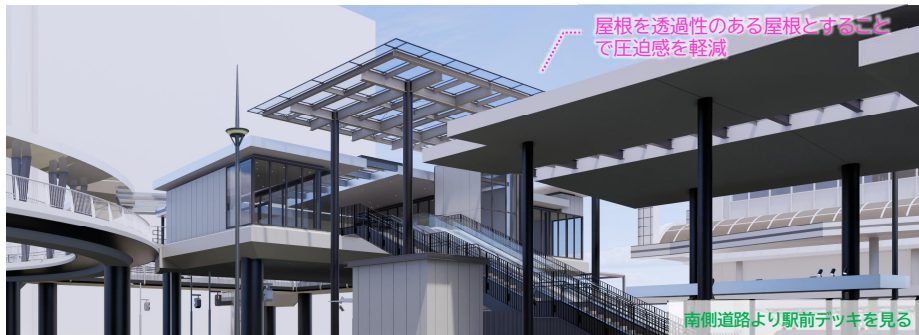


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

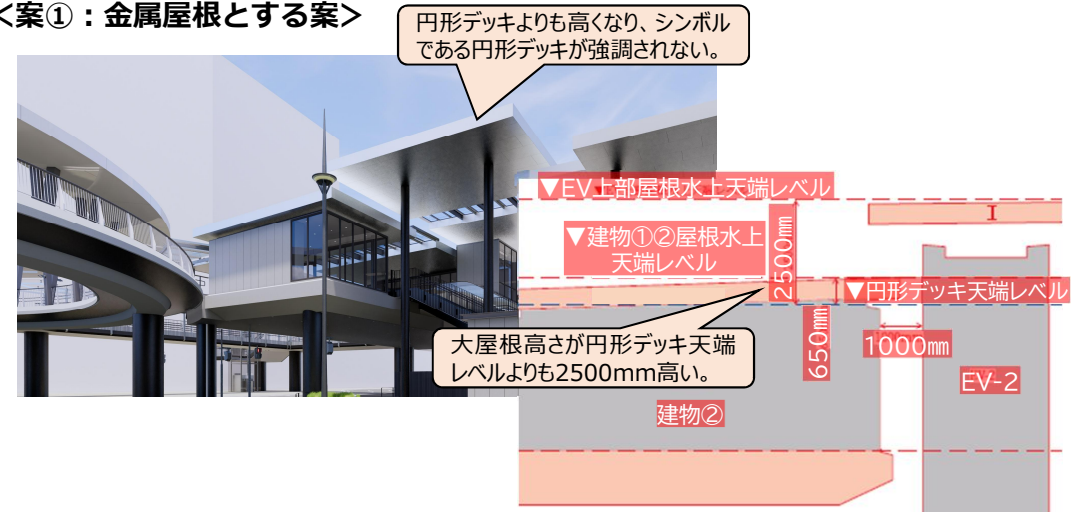
(2)大屋根シェルター形状

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

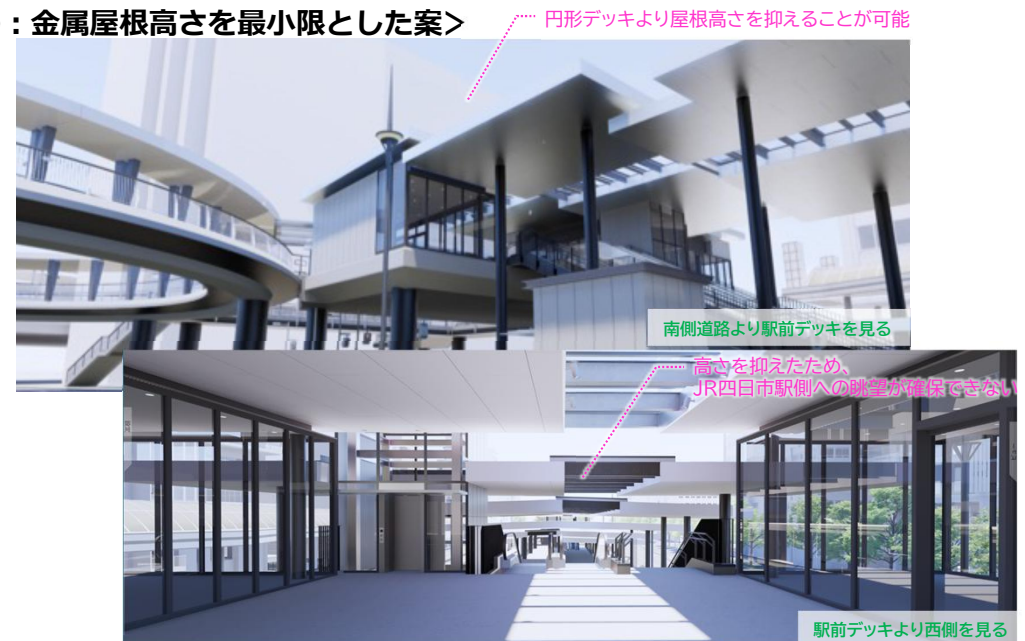
<当初案：圧迫感軽減のためガラス屋根とする案> 採用



<案①：金属屋根とする案>



<案②：金属屋根高さを最小限とした案>

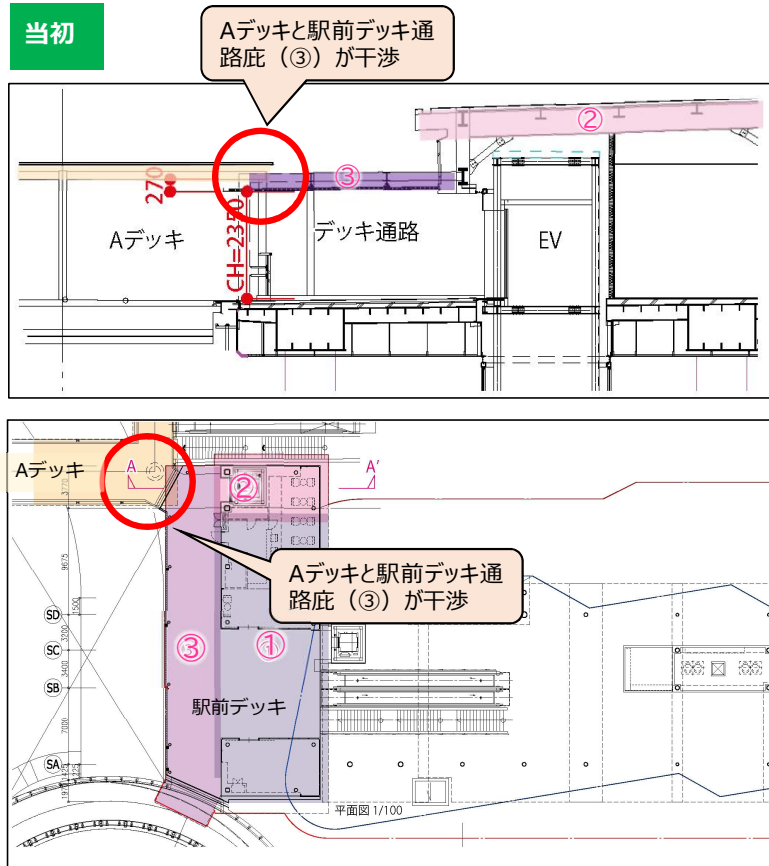


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

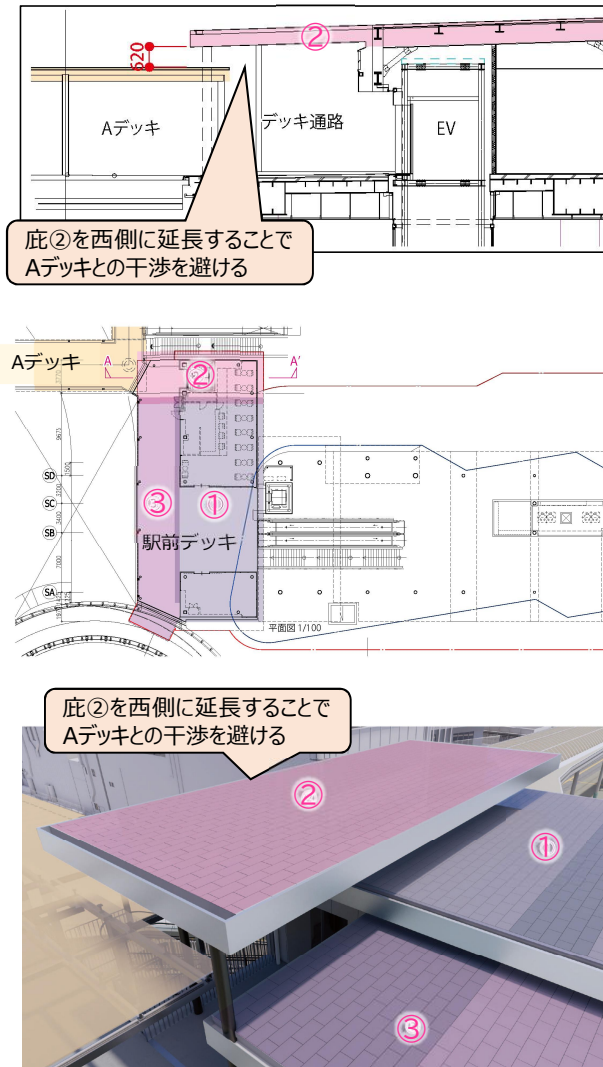
(3) 駅前デッキシェルター高さ

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

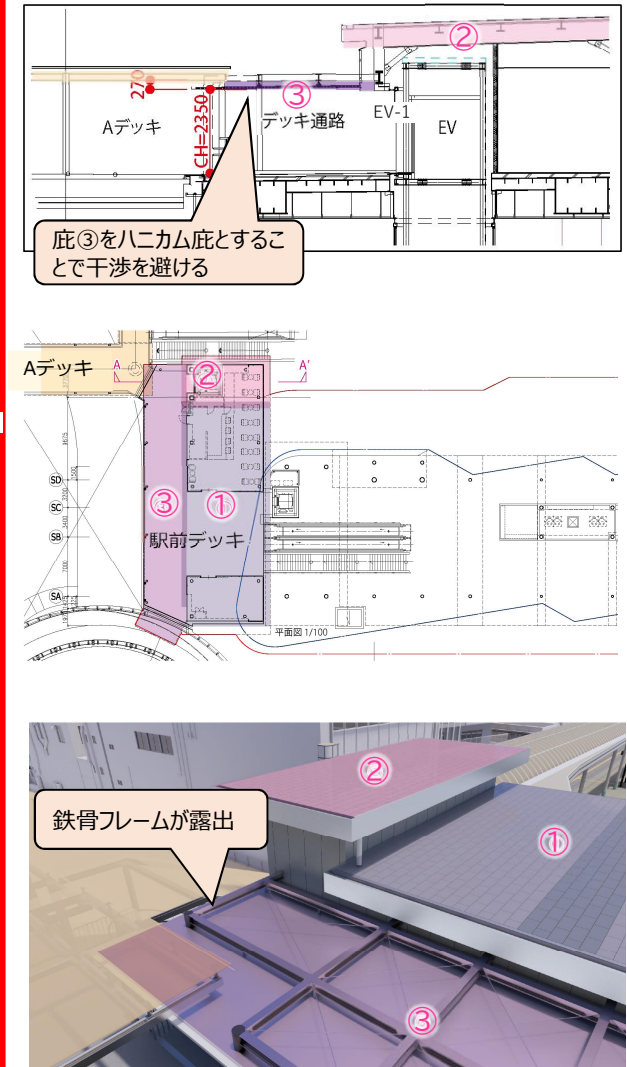
当初



A案：EV-1上部の屋根を西側へ延長する案



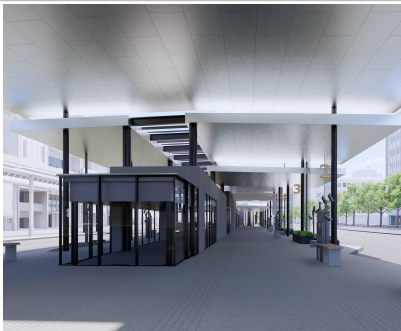
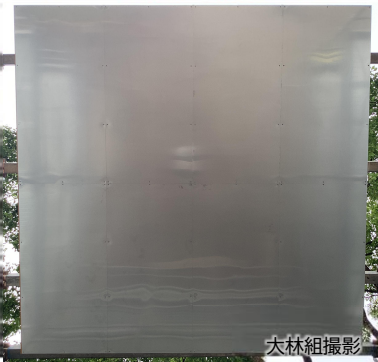
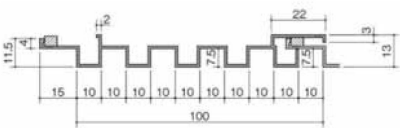
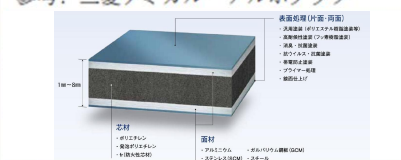
B案：デッキ通路屋根をハニカム底とする案



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(4) 軒天仕上

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

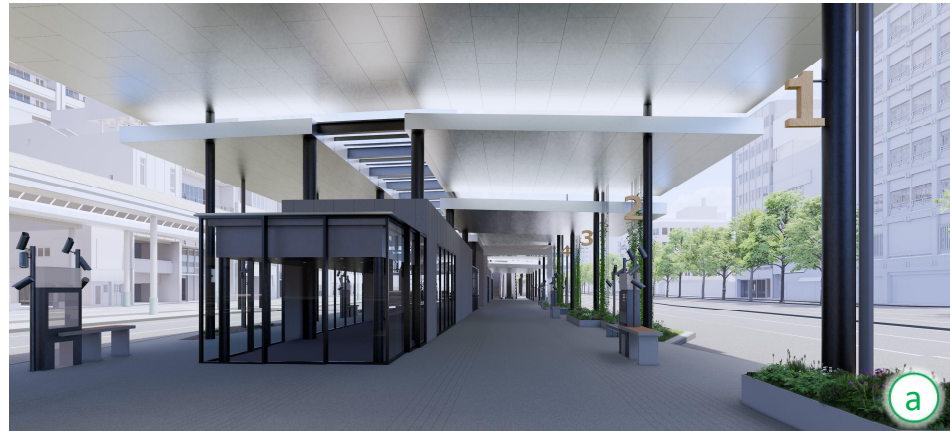
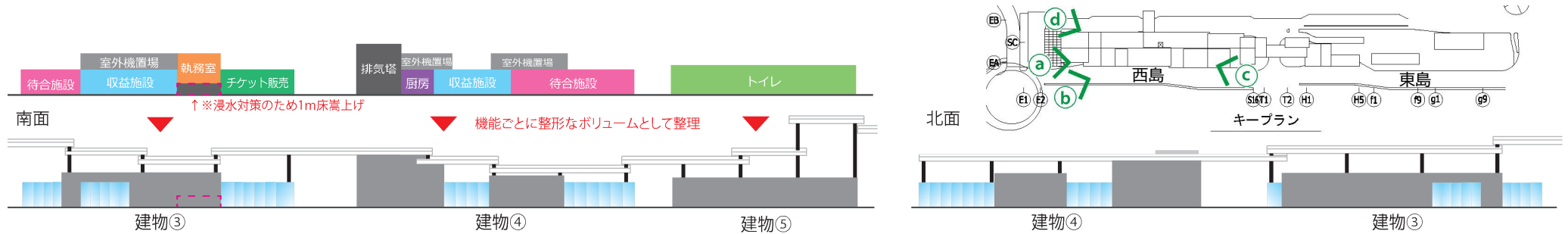
	現行案 ステンレス2B	変更案① キーストンプレート	変更案②アルミ スパンドレル	変更案③アルミ 樹脂複合板
				
備考	ステンレス2B t0.4+ 耐水合板 t1.2  大林組撮影	参考: 日鉄建材_KP-1 (t=1.2) キーストンプレート (KP-1) ■ 形状・寸法 KP-1型(AKD)  使用事例: 松山大学文京キャンパス myu terrace  大林組撮影	参考: 理研軽金属_RA-10-4ES(シルバー) 他   カタログより	参考: 三菱ケミカル アルポリック   カタログより
定尺	1,000mm × 2,000mm	650mm × 12,000mm	100mm × 6,000mm	1,270mm × 2489mm
コスト / m ² 単価 (ステンレス2Bからのコスト比較)	—	−10,000円/m ² 程度	+5,000円/m ² 程度	+15,000円/m ² 程度
見え方	△ ビス打ち込み部の凹みにより歪みが生じる 目地の検討が必要 厚みt0.8+下穴とすることで歪み縮小	○ ZAM鋼板 or ガルバリウム鋼板 リップがあるため、歪みが気にならない ビスは凹部に打ち込むため、目立ちにくい	○ アルミ 既製品 電着着色or焼付塗装) リップがあるため、歪みが気にならない 塗装のため、色ムラが少ない	○ 厚みがあるため、 パネルの平滑性が確保でき、歪みが気にならない
メンテナンス性	△ 錆が生じる可能性あり 錆防止のため、数回/年ふき取り等メンテナンスが必要	ZAM鋼板 ○ 耐候性あり ガルバリウム鋼板 △ 断面部から錆が生じる可能性有	○ 屋外仕様のため、耐候性あり 2回/年程度の水圧洗浄等が必要	○ 屋外仕様のため、耐候性あり 1回/年程度の点検が必要

※詳細検討に伴い、寸法・イメージ等は変更になる可能性があります。

3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能

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

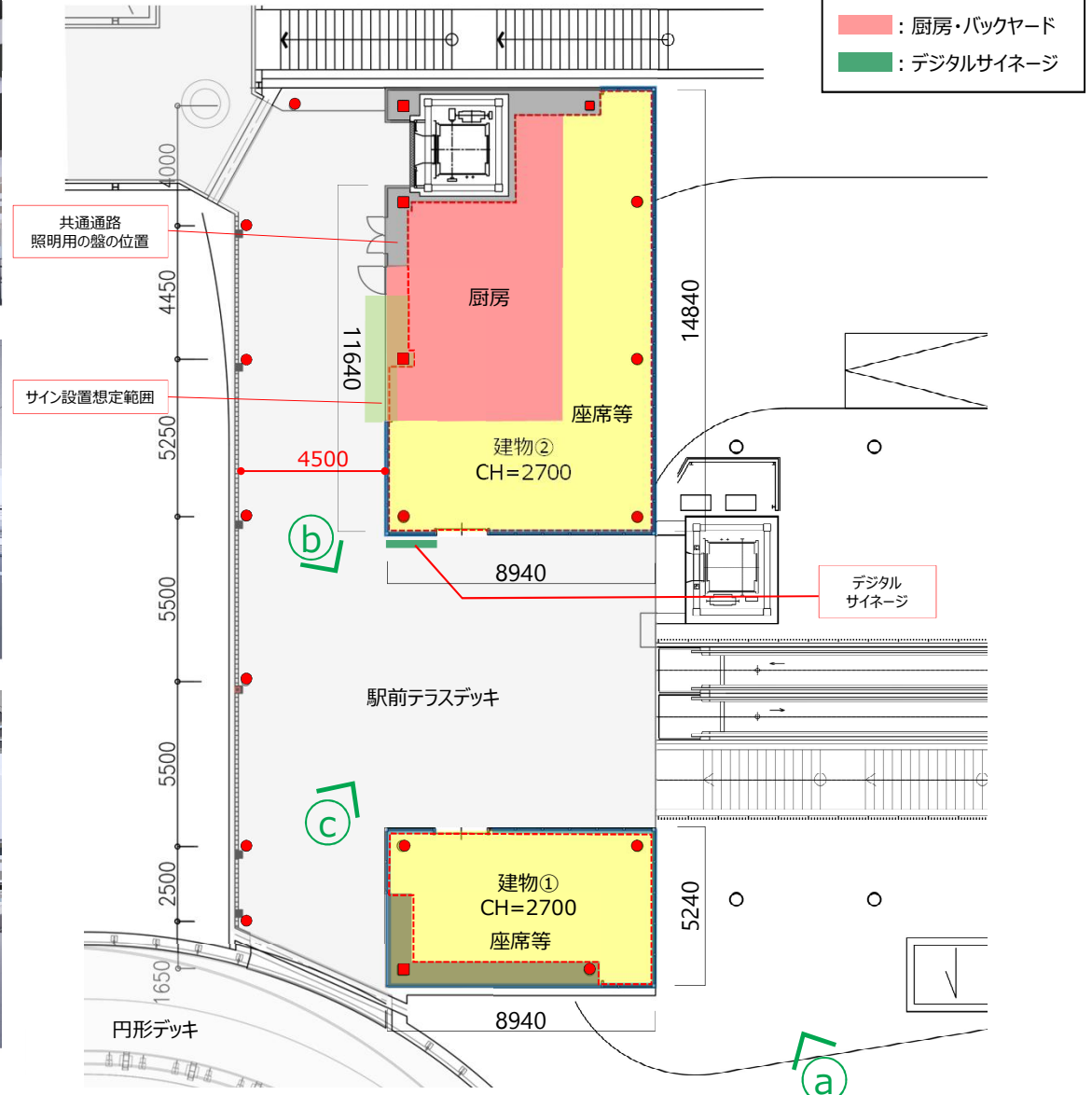
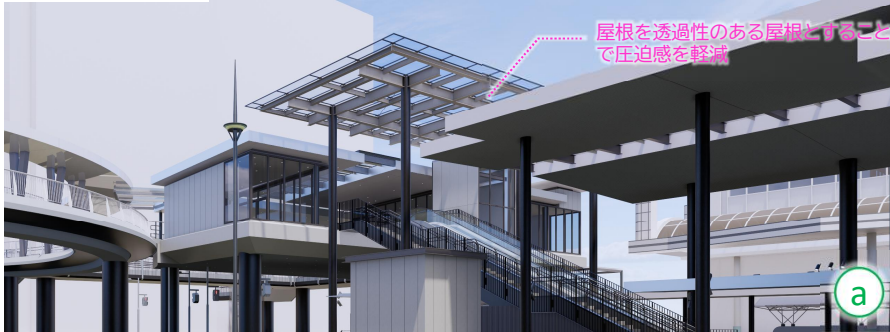


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能(建物①②)

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

<建物①②>

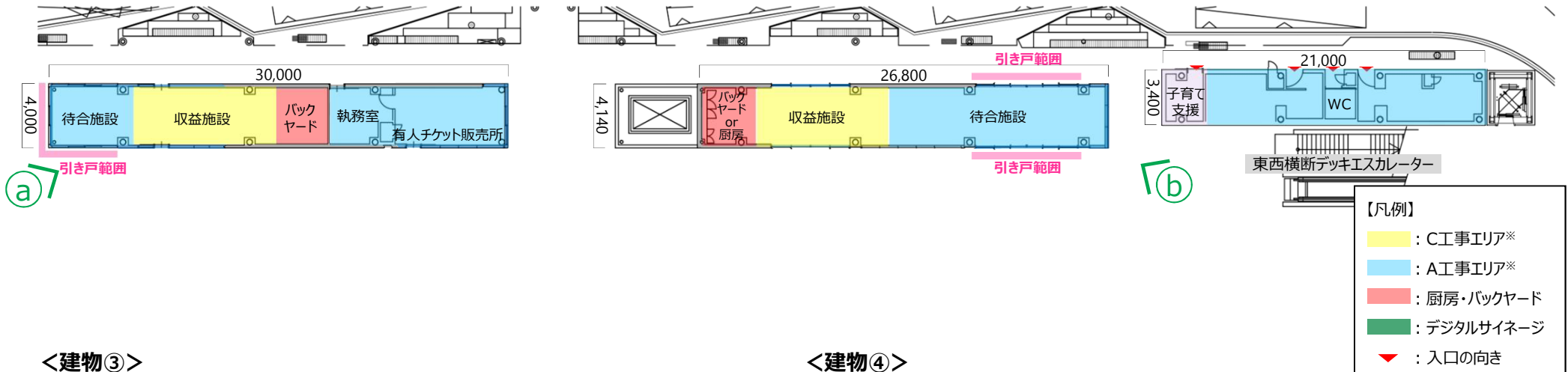


※A工事：国の負担で国が施工する工事 C工事：優先交渉権者・賑わい施設事業者の負担で優先交渉権者・賑わい施設事業者が行う工事

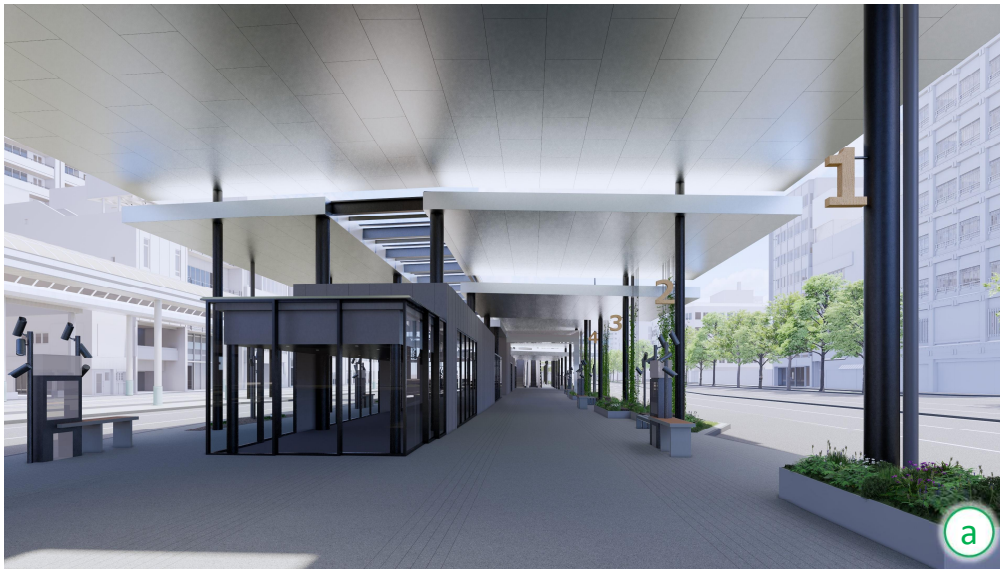
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能(建物③④⑤)

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



<建物③>



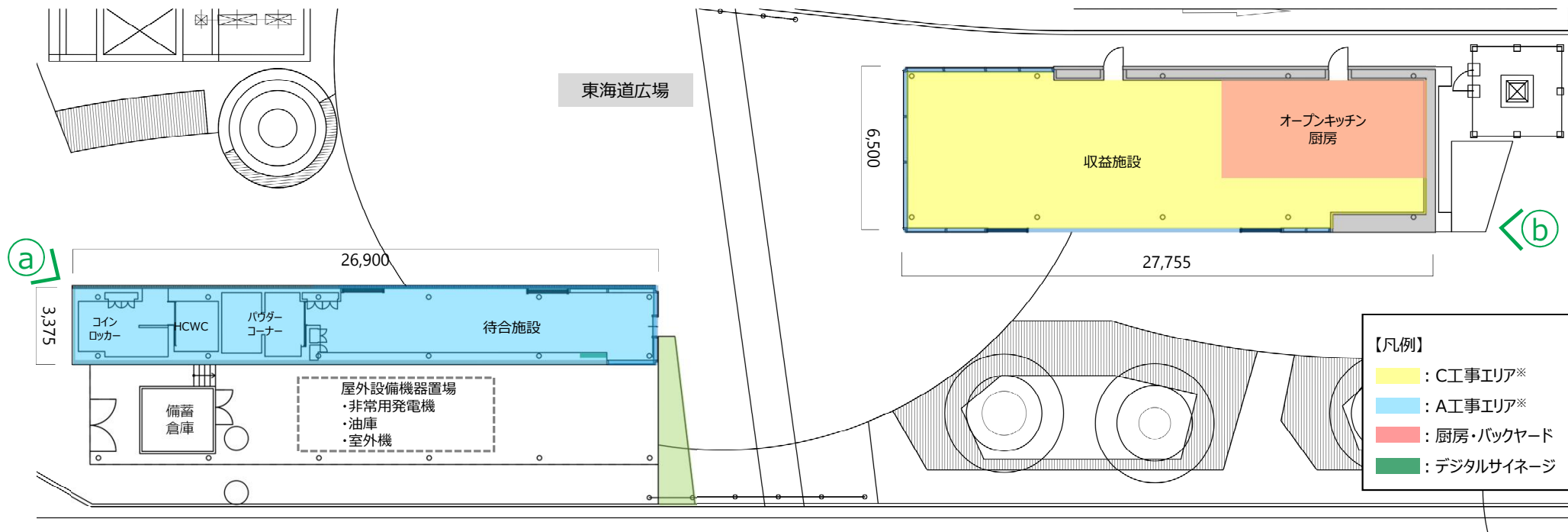
<建物④>



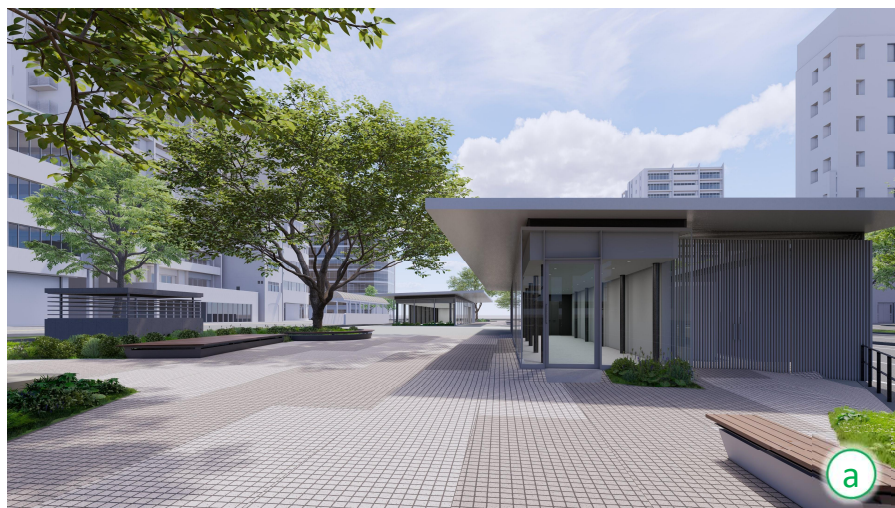
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(5)建物形状・建物内機能(建物⑥⑦)

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



<建物⑥>



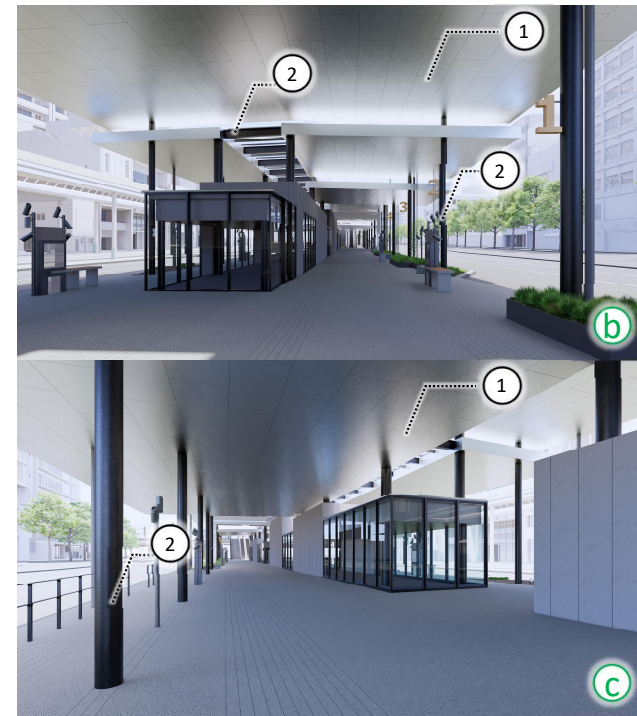
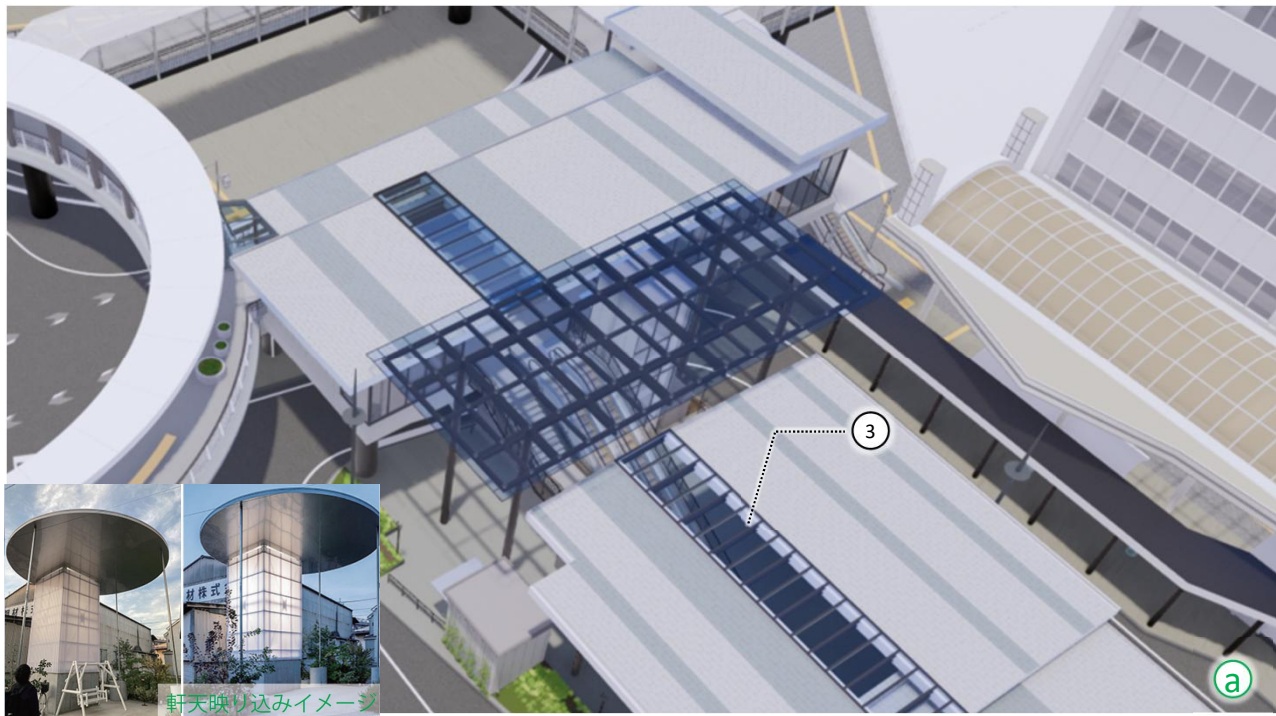
<建物⑦>



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(6)外装カースキーム(シェルター)

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



シェルター



①軒天：キーストンプ
レート (ZAM銅板)



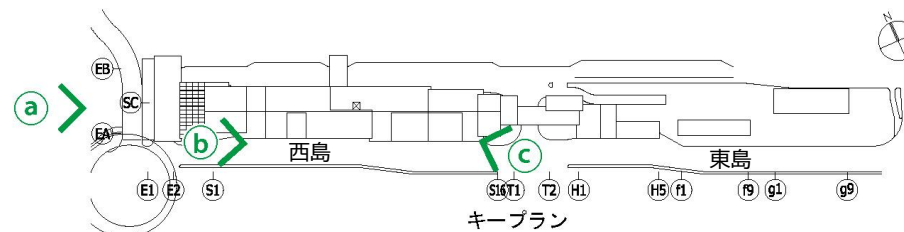
②柱：耐火シートの上塗装、梁、
塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



③AW.ACW：焼付塗装
【ダークグレー 日塗工
N35】



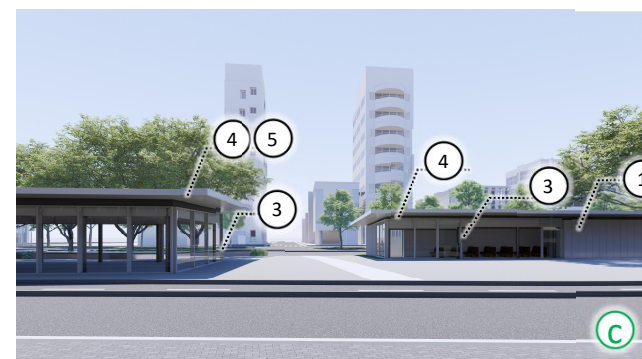
④床：外構計画による



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(6)外装カースキーム(建物③～⑦)

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



シェルター



①壁：押出成形セメント板 素地



②柱：耐火シートの上塗装、梁、塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



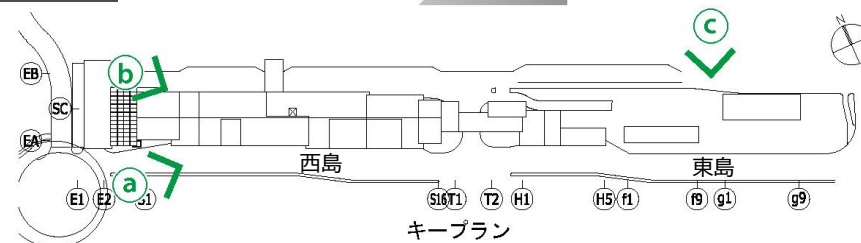
③AW：アルミ焼付塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



④屋根：カラーガルバリウム鋼板
【シルバー/シルバーグレー】



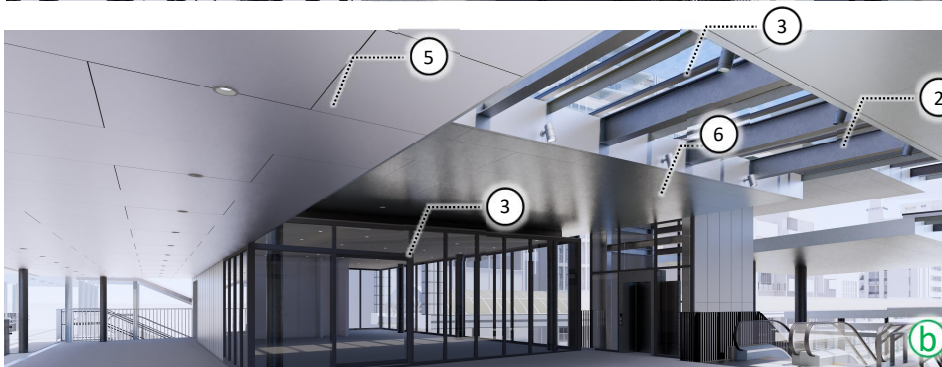
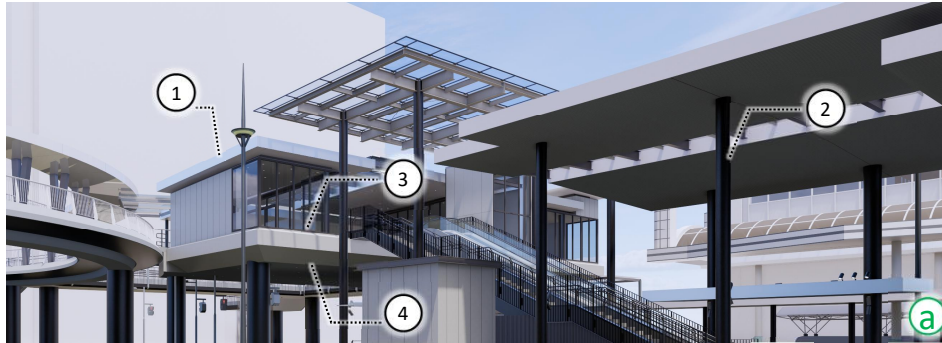
⑤軒天（建物⑥⑦）



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(6)外装カースキーム(駅前デッキ・東西横断デッキ)

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



シェルター



①屋根：カラーガルバリウム鋼板
【シルバー/シルバーグレー】



②柱：耐火シートの上塗装、梁、塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



③AW.ACW：焼付塗装
【ダークグレー 日塗工 N35】



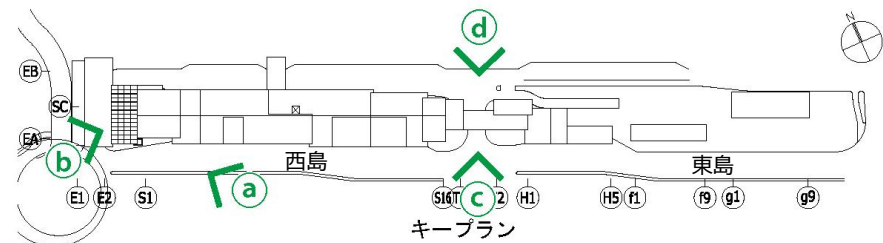
④駅前デッキ下面：
キーストプレート



⑤軒天（デッキ通路部）：
【B-FUE】



⑥軒天（建物①②側通路・東西デッキ）

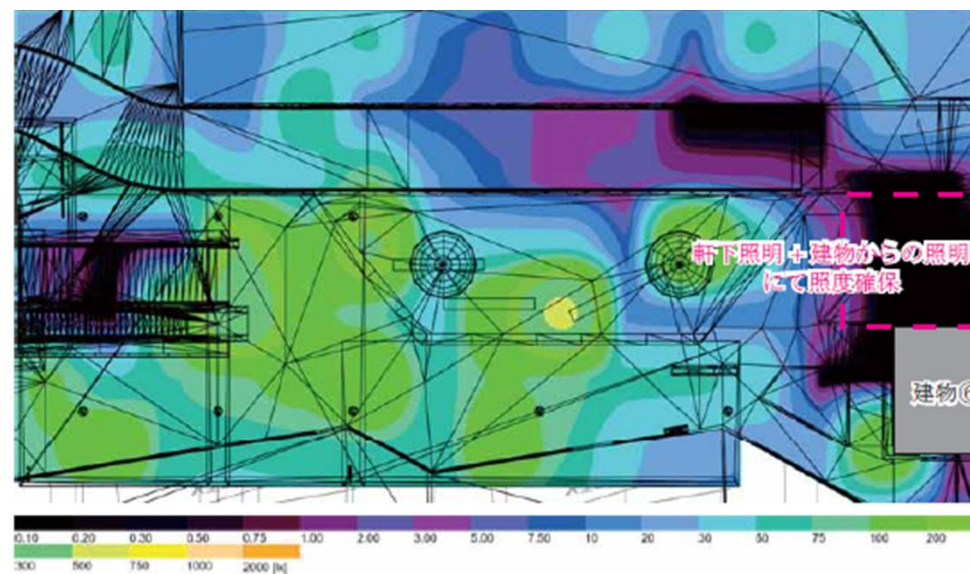
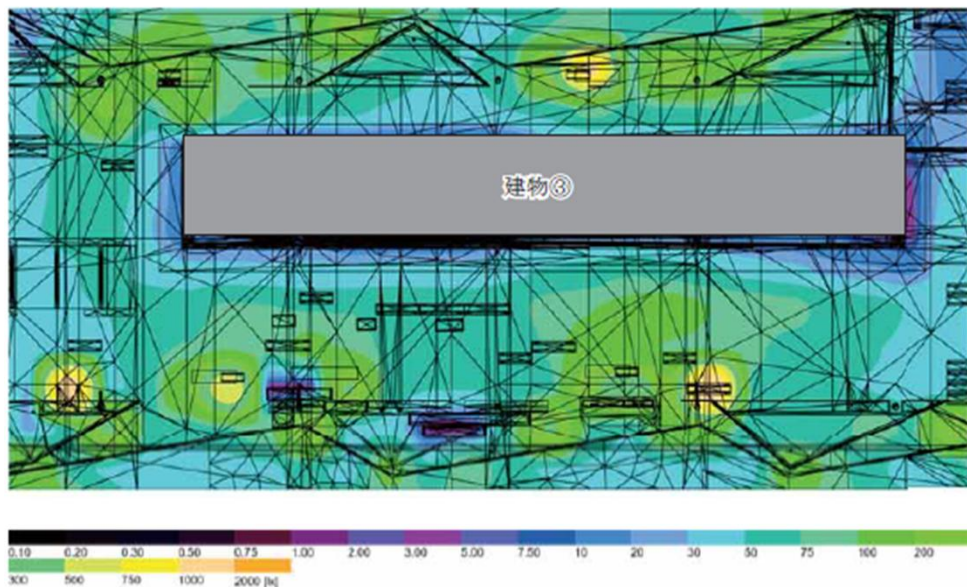


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(7)照明計画(全体計画)

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

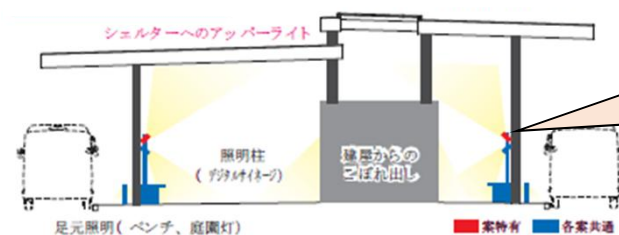
※1：四日市市景観形成戦略 ※2：JIS Z 9100 照度基準 ※3：JIL 5501-2009 非常用照明器具技術基準



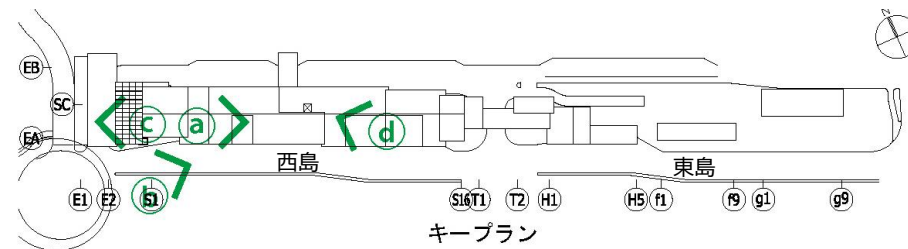
3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(7)照明計画(西島シェルター)

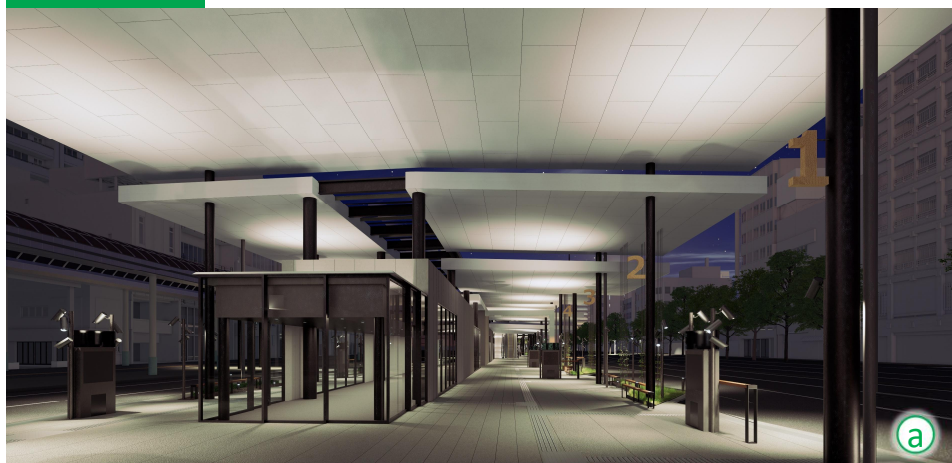
- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略に沿ってグランドレベルの照度を確保した上で、施設の明るさ感を軒の間接照明で補助。



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



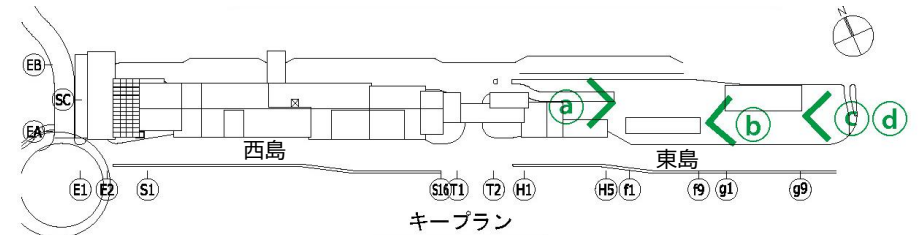
西島



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(7)照明計画(東島シェルター)

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



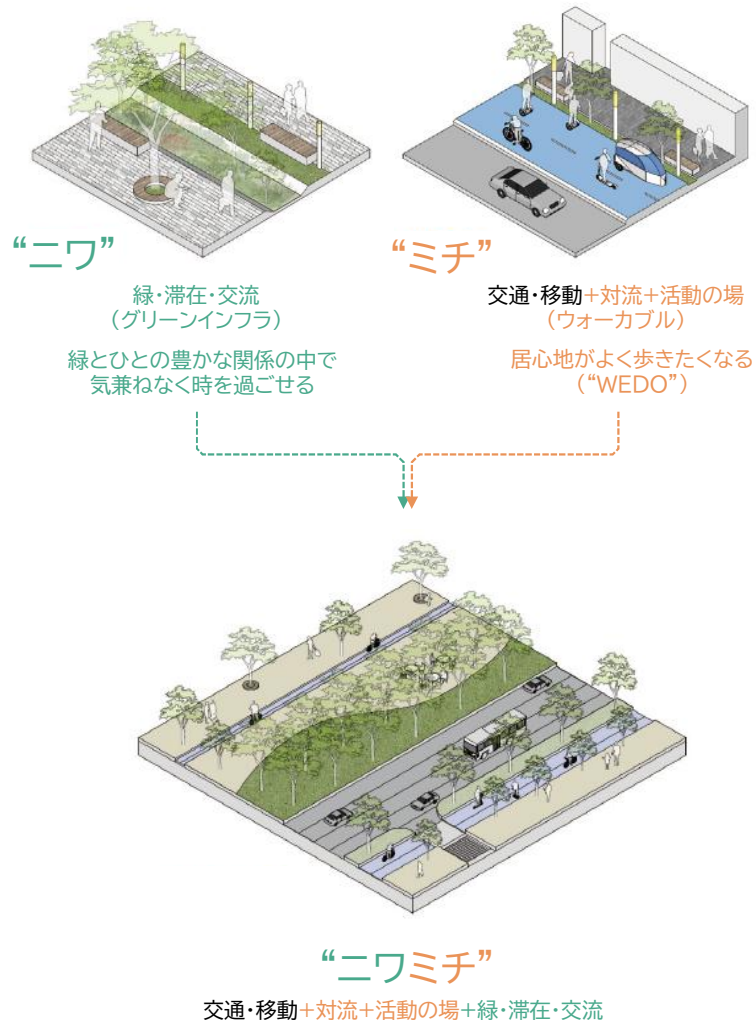
東島



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

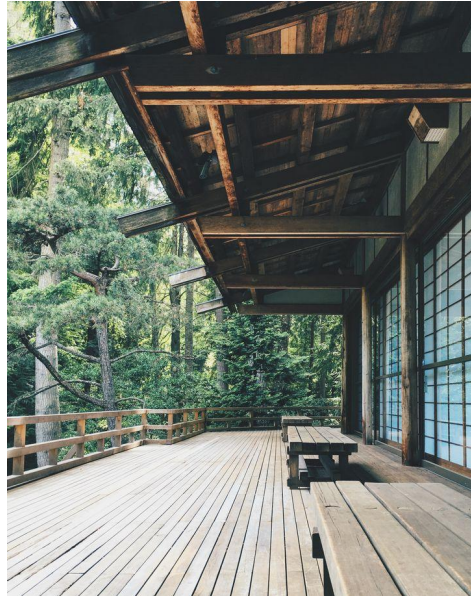
(8)外構計画(全体計画)

- ◆ ニワミチよっかいち景観形成戦略において、自然との関わりの中で質の高い暮らしを実現する「グリーンインフラ」となる“ニワ”に、歩行者を中心として交通だけでなく滞留や活動の場といった機能も取り入れた「ウォーカブル」な“ミチ”を掛け合わせた、“ニワミチ”をバススタ四日市を含む中央通りのコンセプトとして設定。
- ◆ 四日市に関連する様々な縞模様（日永うちわの繊細な格子など）から、舗装、植栽、ベンチ等の大小様々なストライプに多様な意味を持たせ、バススタ四日市のランドスケープを展開。



多様な活動が展開され、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心のミチ
緑とひとの豊かな関係をともに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ
(ウォーカブル×グリーンインフラ)

<縁側の板の間感をつくり出す>



<心地よさをつくり出すすだれ>



<日永うちわの繊細な格子>



3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(8)外構計画(舗装)

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

目地の効果

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

【3つの目地パターン】

①バスの待ち列ガイド(750mmピッチ)

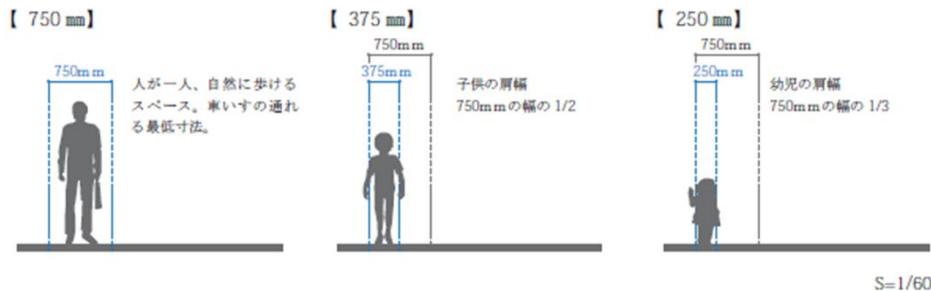
待ち列形成のガイドラインとして、750mmで等間隔に目地を計画。

②歩行者動線エリア(375mmピッチ)

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

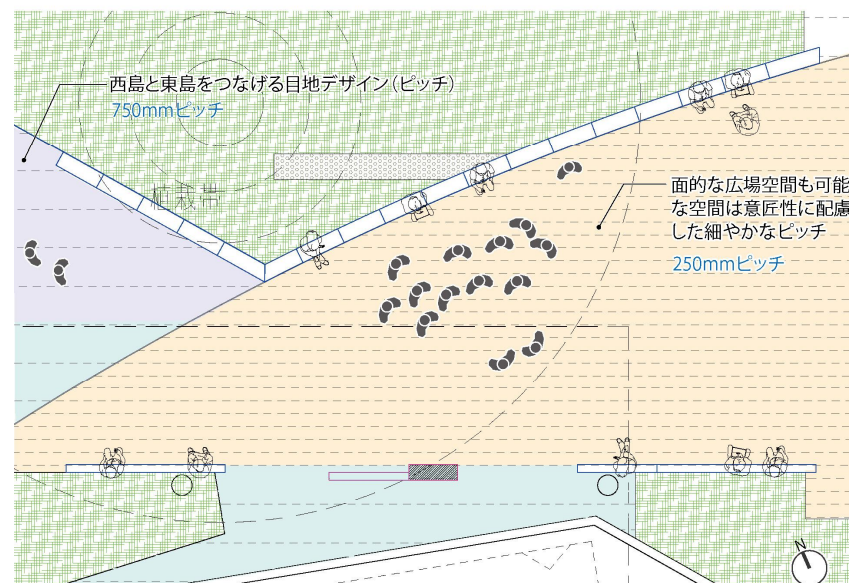
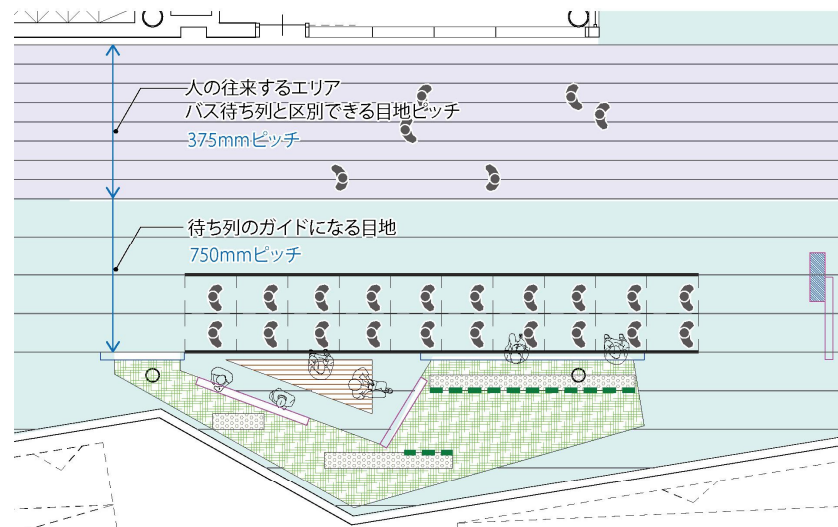
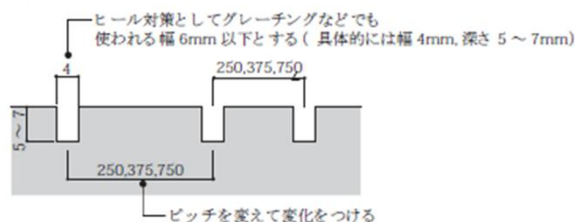
③広場・滞留エリア(250mmピッチ)

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



<半たわみ性舗装のショット+カッター目地>

■カッター目地イメージ



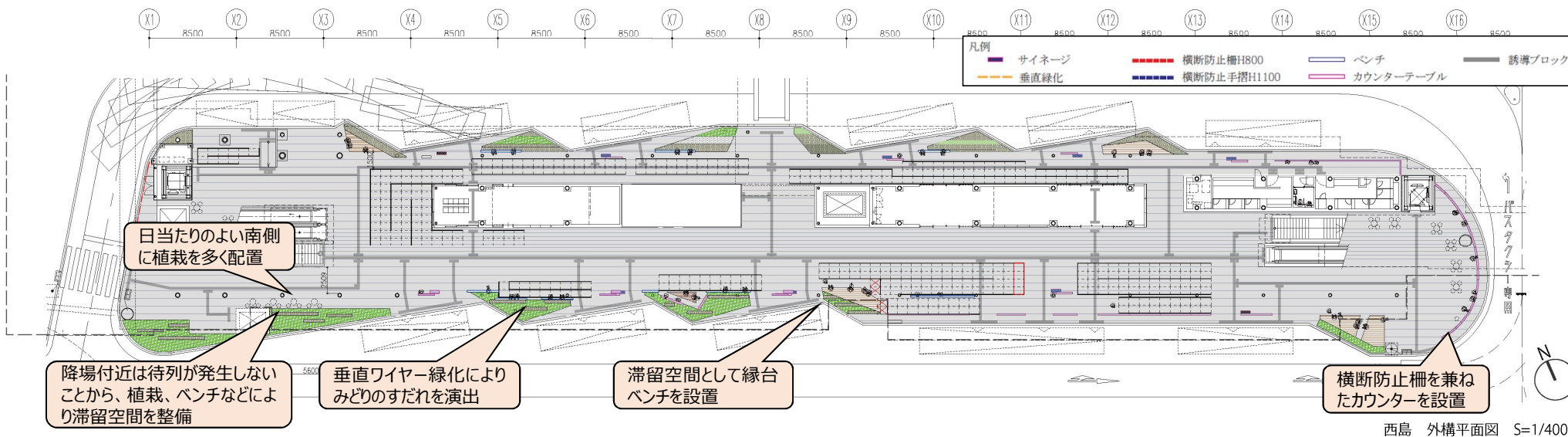
凡例(ラインピッチ)		
250mm	375mm	750mm

3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(8)外構計画(西島)

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

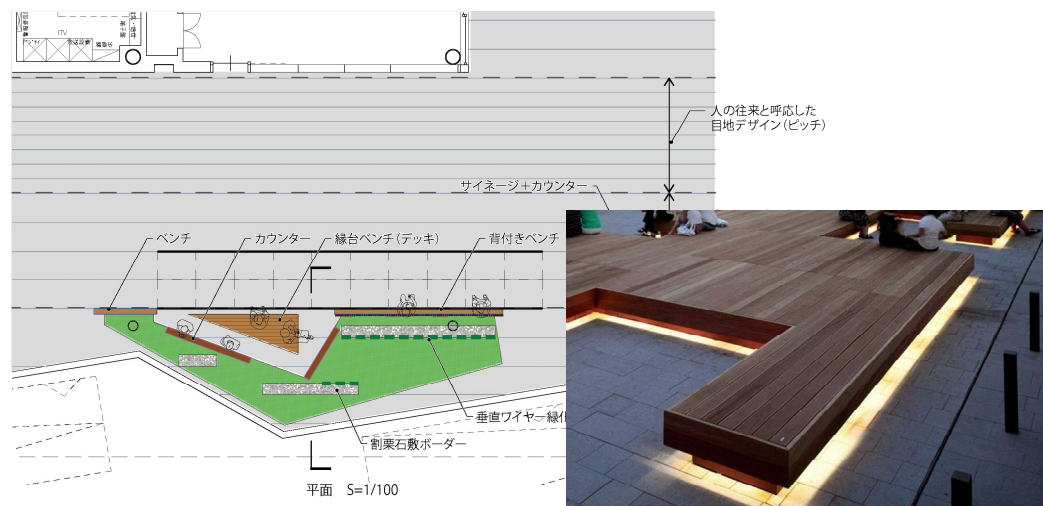
<ランドスケープマスタープラン(西島)>



<垂直ワイヤー緑化>



<縁台ベンチ>



<横断防止柵を兼ねたカウンター>

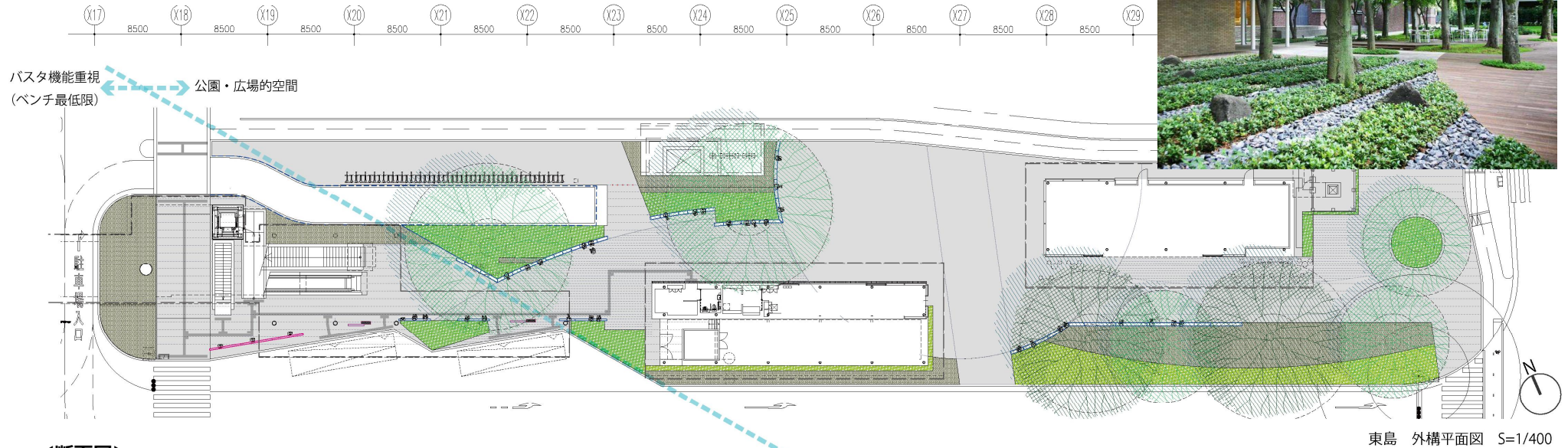


3. デザインワーキンググループの報告(第42回・第44回・第45回)

(8)外構計画(東島)

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

<ランドスケープマスタープラン(東島)>



<断面図>



4. 前回までのバスタ検討部会での ご意見と対応状況

4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

(1) 主なご意見と対応状況一覧

◆ 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応方針を検討。

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

■ : 優先交渉権者の計画に基づき、必要に応じて調整する事項

■ : 第12回検討部会での審議事項

4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

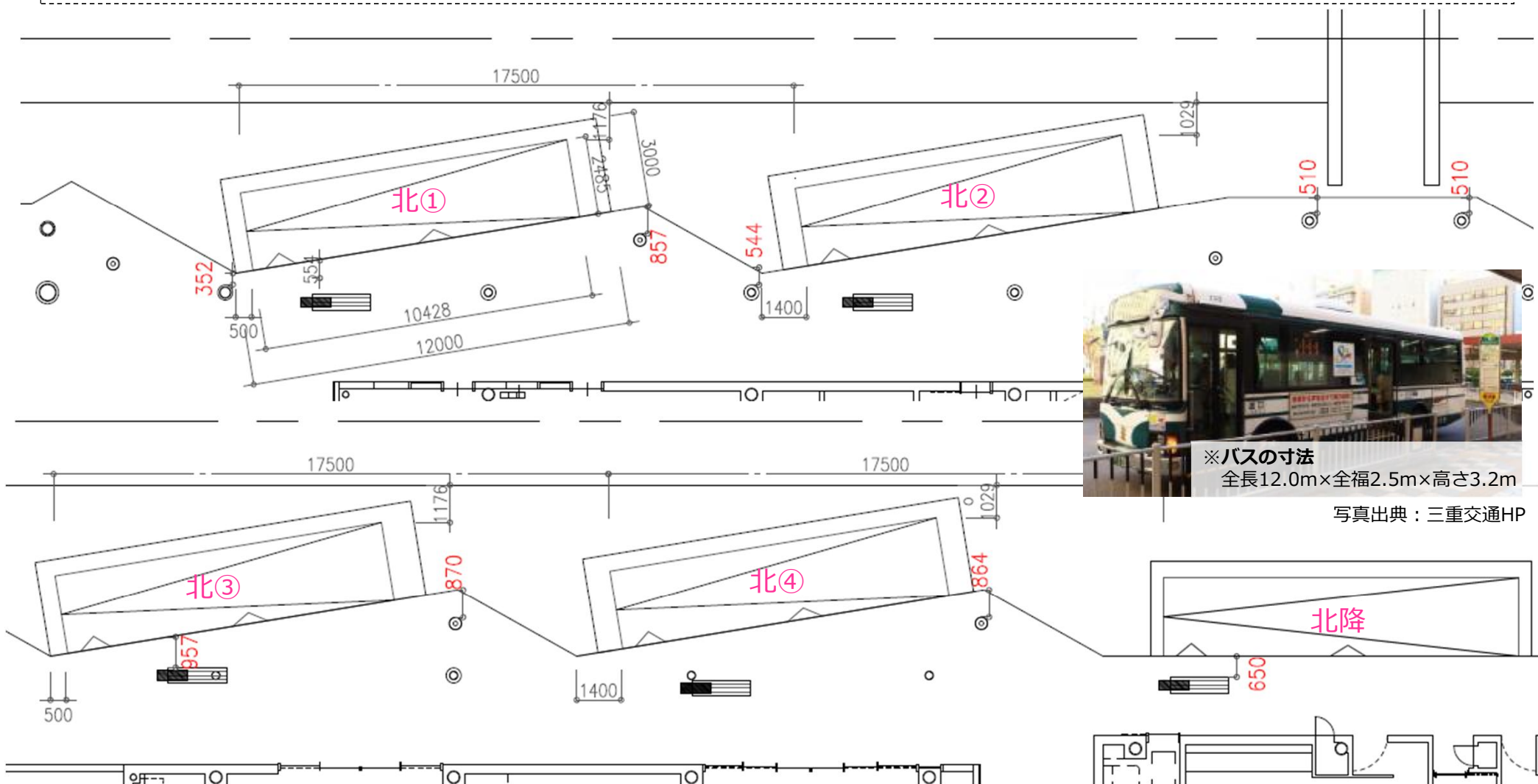
(2)バス正着に必要な離隔(北側)

【ご意見】

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

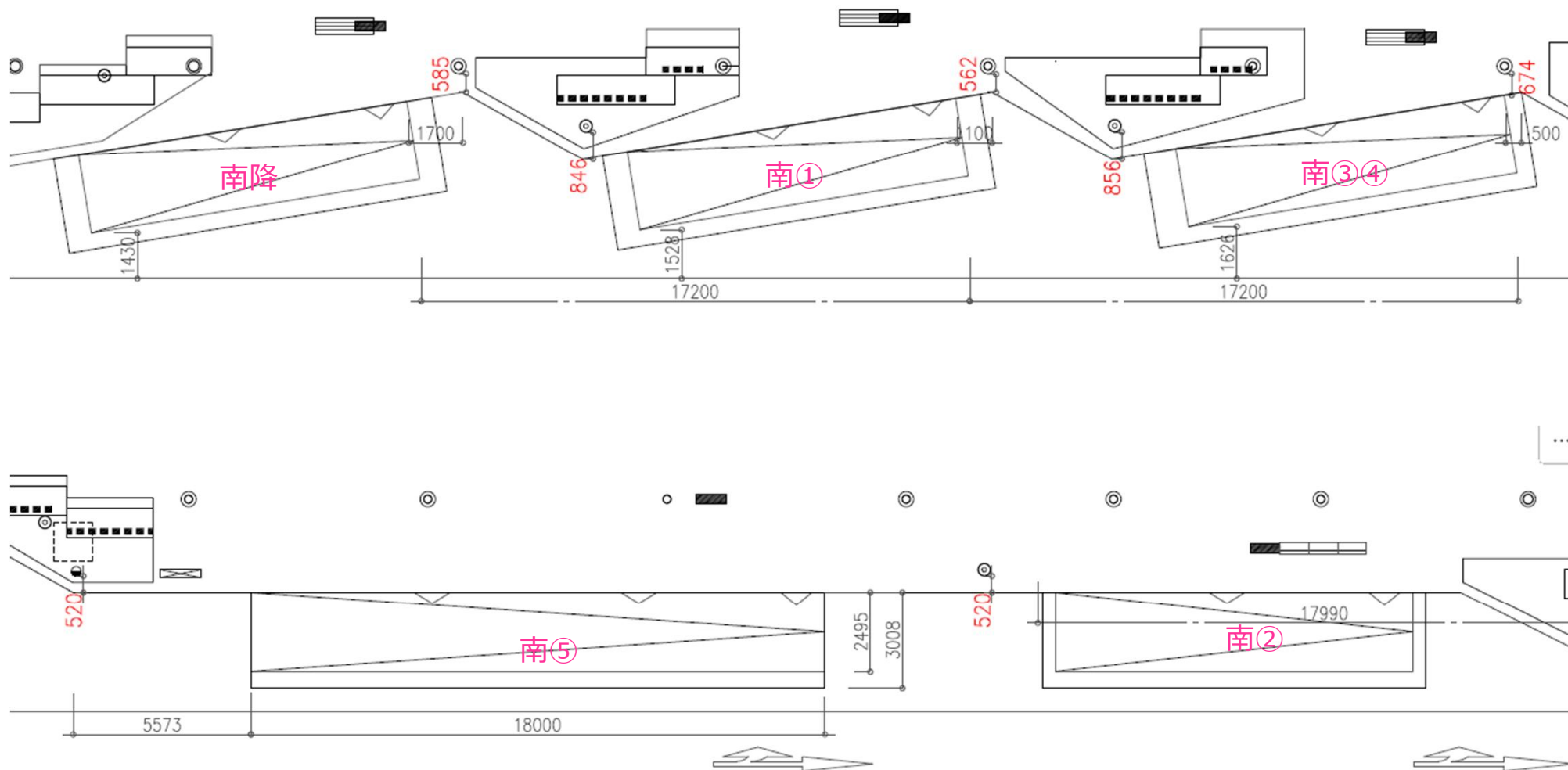
【対応方針】

- バスのオーバーハングを考慮して、柱や柵などの設備をセットバック



4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

(2)バス正着に必要な離隔(南側)



4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

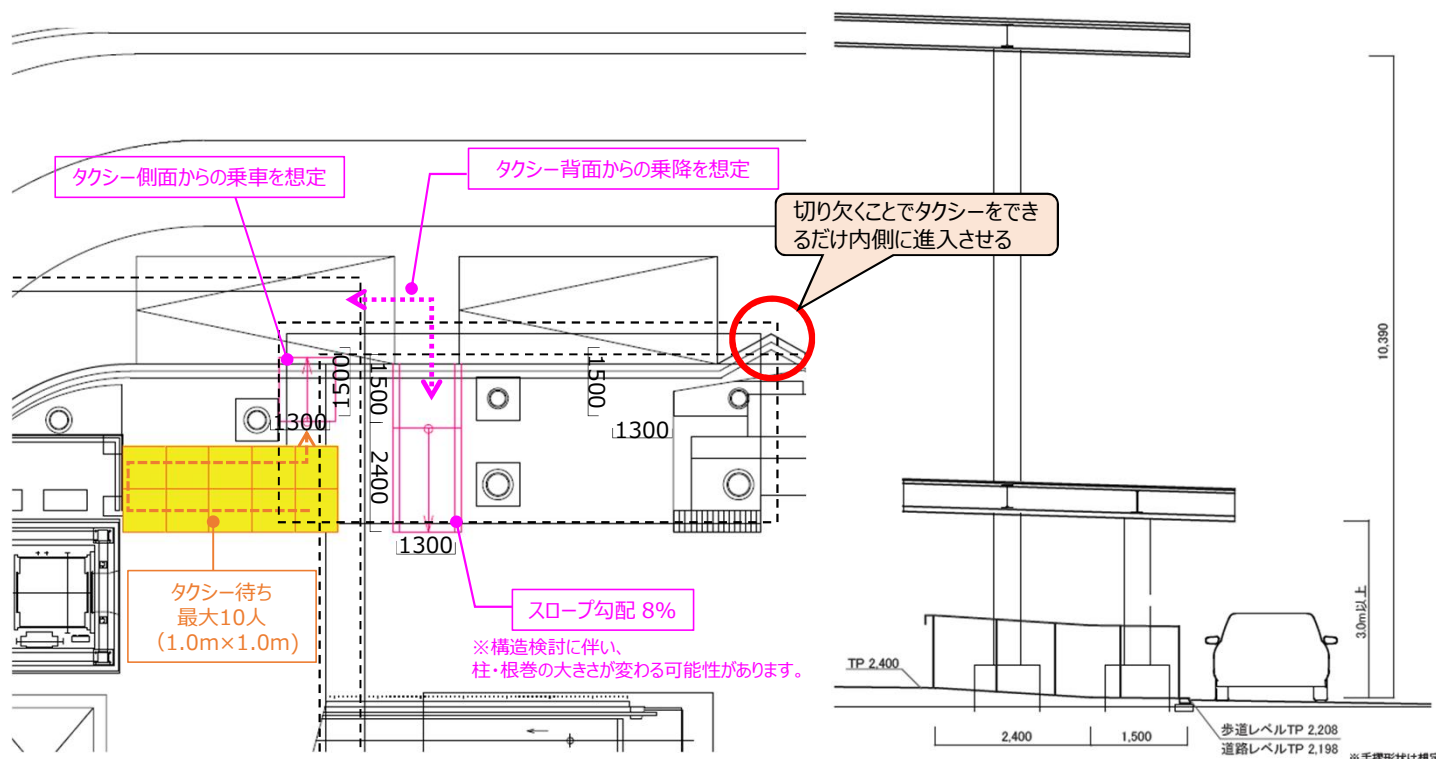
(3) タクシー乗場のシェルター構造・車いす乗降用スロープ

【ご意見】

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

【対応方針】

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



＜車いす用スロープ（後部座席）＞



＜車いす用スロープ（背面）＞



4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

(4)デジタルサイネージ配置・サイズ

【ご意見】

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

【対応方針】

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

■情報提供内容および台数・画面サイズの見直し

※要求水準書（令和5年12月6日更新版）の記載内容を、見え消しにより更新

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

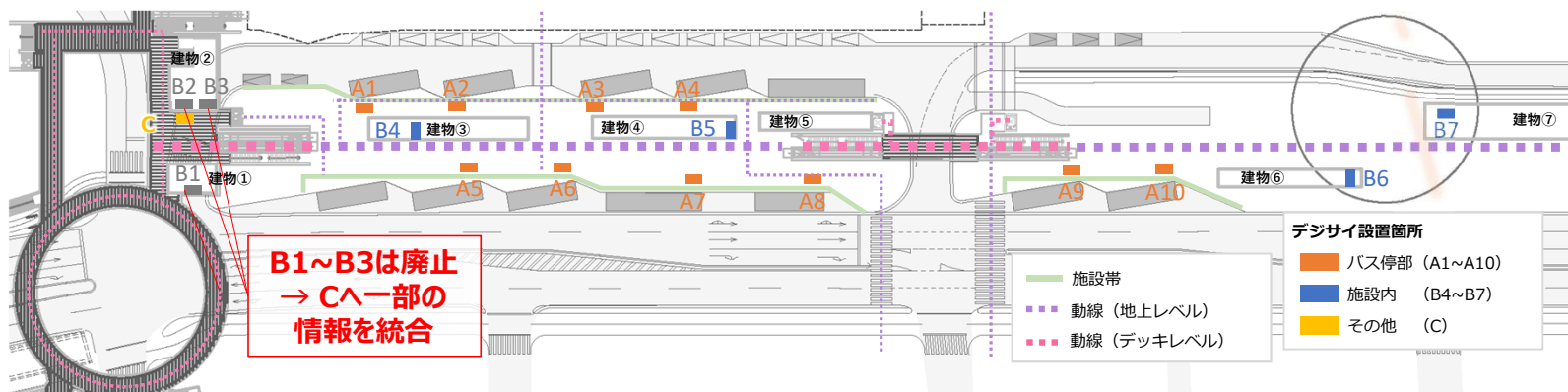
注) ●：要求水準書通り、デジタルサイネージで提供する情報
●：見直しにより、新たに提供することとなった情報
△：見直しにより、筐体上に固定掲示にて提供することとなった情報
●：タッチパネルにより切り替えて提供する情報
■：B4～B6は横型（B7は縦型）

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

4. 前回までのバスタ検討部会でのご意見と対応状況

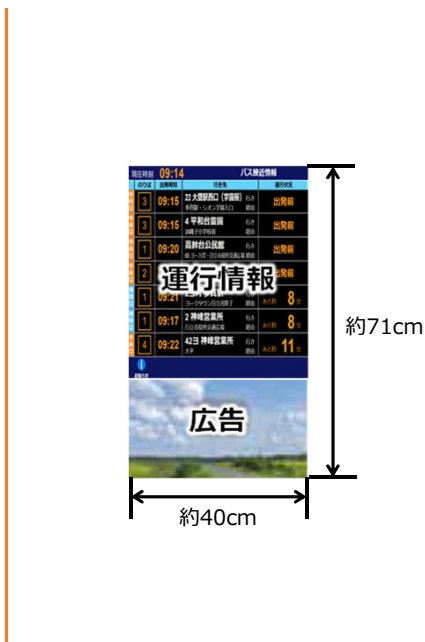
(4) デジタルサイネージ配置・サイズ

■ デジタルサイネージの配置

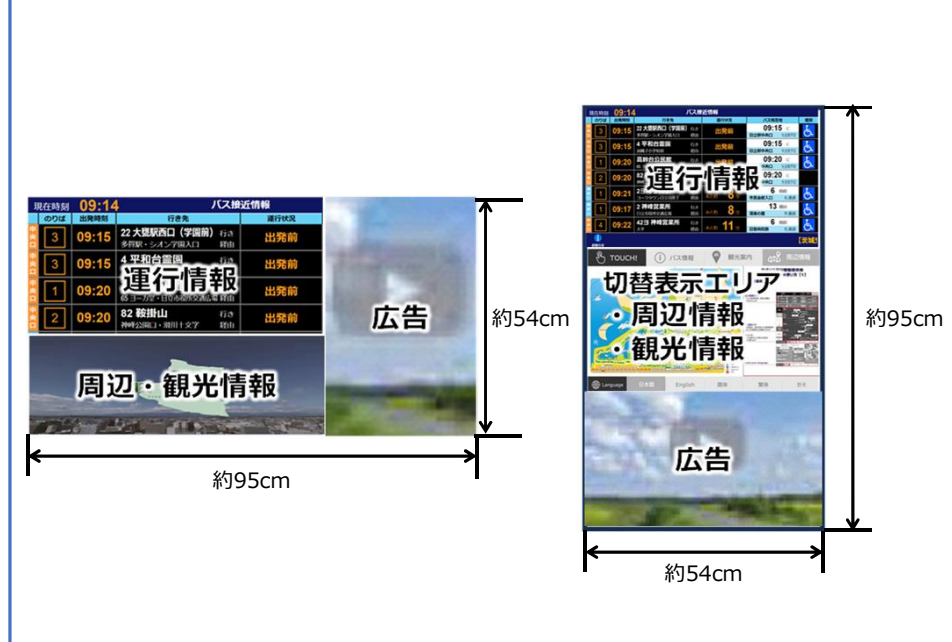


■ 画面の表示イメージ

<32インチ縦型 (A1~A10) >



<43インチ (横型 : B4~B6、縦型 : B7) >



<65インチ縦型 (C※) >



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

5. 今後の進め方

5. 今後の進め方

(1)「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方

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

<今回>

第12回 検討部会 (R7.7.25)

・デザインワーキンググループの報告
・前回までの検討部会ご意見と
対応方針

デザイン
ワーキンググループ

コスト縮減検討

関係者調整

今後の検討・報告事項

【ターミナル施設検討】

■ 個別施設のデザイン

【ターミナル運用検討】

■ 交通運用方法の検討

■ 施設運用方法の検討

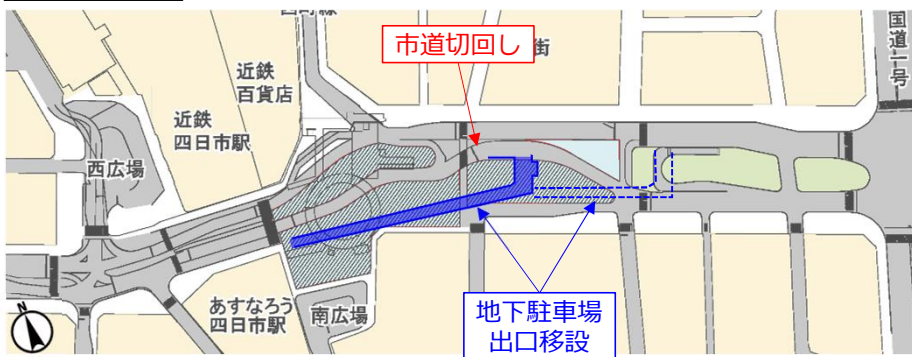
など

5. 今後の進め方

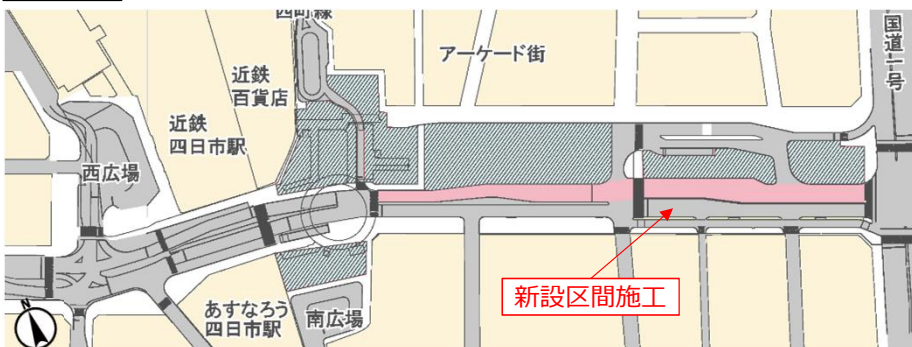
(2)バスターミナル工事の進め方

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

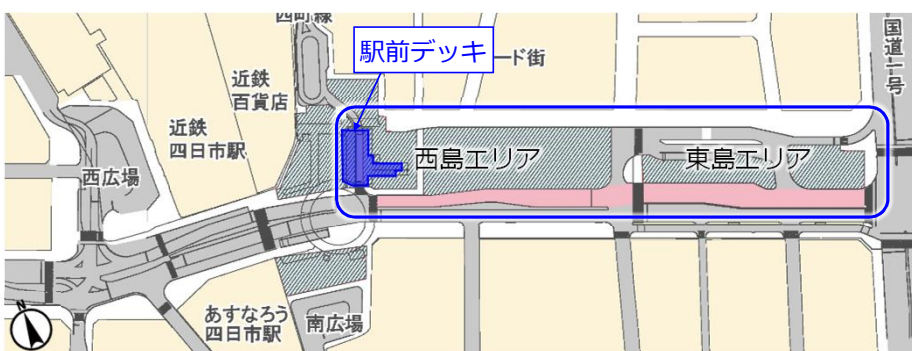
STEP 1 現在 北側へ中央通りを切回し、駐車場出口を移設



STEP 2 中央通りの車線を南側へ切り回し



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



<近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画>



<工事状況写真（令和7年6月撮影）>

