

# 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：概要書

## 1. 目的

- ・ 近鉄四日市駅交通ターミナルの整備に当たっては、「駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出」を基本目標の一つとしている。
- ・ 事業実施に向けた参考とするため、近鉄四日市駅交通ターミナルの整備・運営に係るアイデア等について広く意見・提案を求める。
- ・ 実施主体は、近鉄四日市駅バスターミナル検討部会（以下、「検討部会」事務局：三重河川国道事務所、四日市市）。
- ・ 調査結果は検討部会での資料として提示し、検討部会の提言として取りまとめるための参考とする。

## 2. 事業対象地及び意見・提案を求める範囲

- ・ 近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地とする（次頁参照）。

## 3. 調査の概要

| 対象者  | サウンディング内容   |  |
|--|---|--|
| 民間事業者<br>団体<br>(一者単体又は複数者から構成されるグループによる提案でも可能) | <b>①事業内容・事業範囲について</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 参画が可能な施設について<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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</li></ul></li><li>➢ 参画が可能な内容について<ul style="list-style-type: none"><li>・ 「設計・建設」、「運営」、「建物等維持管理」、「施設所有」</li></ul></li><li>➢ 参画が可能な範囲について</li></ul> | <b>②事業方式について</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 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）</li><li>➢ 独立採算について（独立採算・サービス購入型・混合型等）</li></ul> <b>③事業収支について</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 事業収入、運営・維持管理費、整備費等</li></ul> <b>④事業条件について</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 参加形態、事業期間</li></ul> <b>⑤その他の自由意見について</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 利用者数、参画意向等</li></ul> |

## 4. 募集に関する手続き等

- ・ 実施要項、提出様式等の手続き資料は、国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所のホームページに掲載。

## 5. その他手続き等

### ①サウンディング内容の質問対応

- ・ 質問・回答については、ホームページに掲載。

### ②個別対話の実施

- ・ 必要に応じて個別対話（原則オンライン形式）を実施。

### ③サウンディング内容の公表等

- ・ 意見・提案の概要については、提案者の確認・同意を得たうえで検討会で提示し、三重河川国道事務所HPで公表。

- ・ 提案を行った参加者の名称、意見・提案の具体的な内容は、原則として非公表。

### ④参加に対するメリット

- ・ 提案内容が事業条件等に採用された場合、当該提案を提出した参加者は今後の具体的な検討の際に円滑に検討可能。

## 6. スケジュール

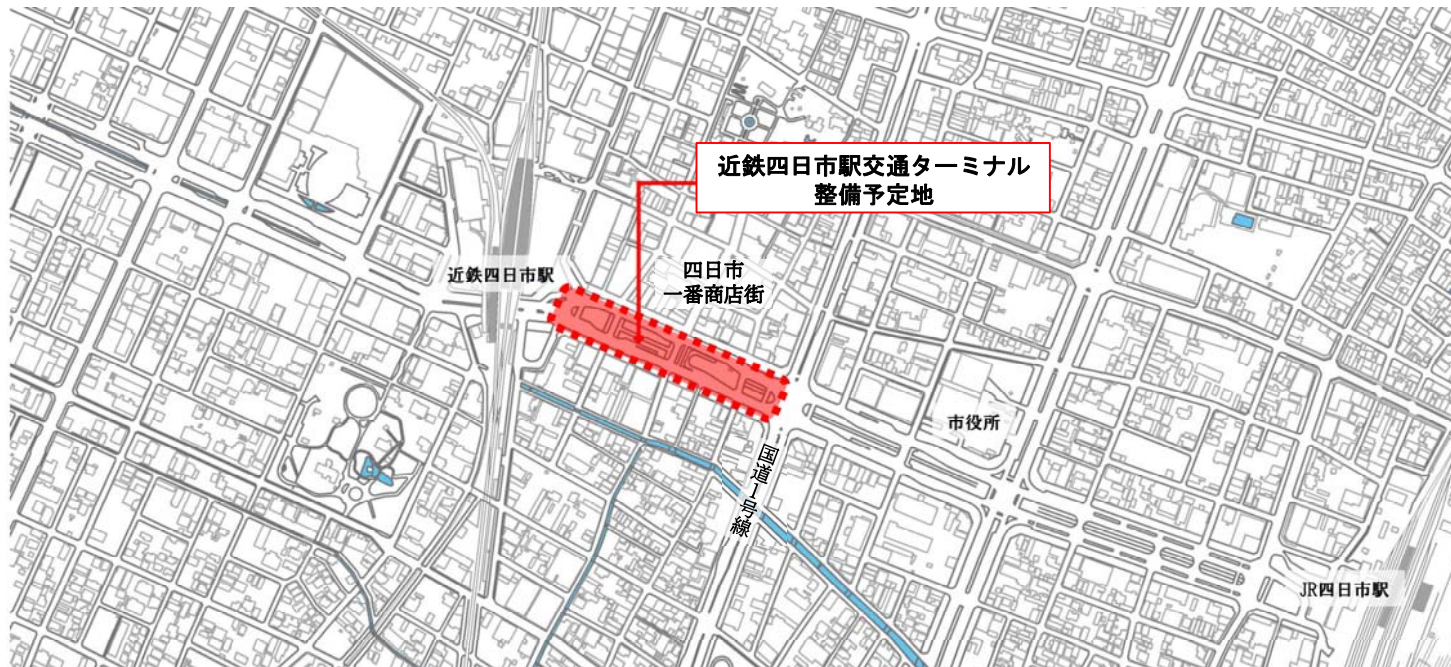
| 項目          | 時期                |
|-------------|-------------------|
| ①実施要項の公表    | 令和3年8月10日（火）      |
| ②意見・提案の受付期間 | ①から令和3年8月23日（月）まで |
| ③実施結果の公表    | 公表の実施については今後検討予定  |

## 7. 問い合わせ・提出の窓口

国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 計画課  
「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」 担当者  
〒514-8502  
三重県津市広明町297  
TEL：059-229-2220 FAX：059-229-2238  
Email：cbr-miekeikaku@mlit.go.jp

## 近鉄四日市駅周辺における交通結節点(バスターミナル)：事業対象範囲

- ◆ 近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地は、近鉄四日市駅の東側に位置し、近鉄四日市駅と国道1号線に挟まれた範囲内にあります。
- ◆ 整備予定地は道路区域内に含まれており、道路法に基づく特定車両停留施設として指定される予定です。



|             |  |
|-------------|--|
| 位置          | 近鉄四日市駅の東側（四日市中央通りの一部）  |
| 周辺施設等       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東側：国道1号線</li> <li>・北側：四日市一番街商店街</li> </ul>   |
| 法規制等        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域：商業地域（指定建蔽率80%、指定容積率600%）</li> <li>・防火地域</li> <li>・都市計画道路（四日市中央線）の区域内</li> </ul>   |
| その他検討中の制限事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備予定地は道路区域内であり、<b>特定車両停留施設</b>※として指定される予定です。<br/> <small>※バス・タクシー等の事業者専用の停留施設を、道路管理者が道路附属物として指定するもの。<br/>                     コンセッション制度の活用により、運営権者が使用料を自らの収入として収受することができる。（詳細は参考資料3参照）</small></li> <li>・道路区域内のため、賑わい施設の整備に際しては立体道路制度の設定又は道路占用許可等が必要となる場合があります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 占用期間：公益物件は10年以内、その他の物件は5年以内<br/>                     （占用期間満了後、占用を継続しようとする場合は、更新手続が必要）</li> <li>● 占用料：道路法施行令第19条及び別表に定める額による（第二級地）<br/>                     露店、商品置場その他これらに類する施設の場合 430円/m<sup>2</sup>・月</li> </ul> </li> <li>・「バスターミナル使用料（発着料）」は路線バスの発着が多いことを踏まえた上、地域の公共交通事業に配慮した金額の設定を今後検討します。</li> </ul> |

# 近鉄四日市駅周辺における交通結節点(バスターミナル)：特定車両停留施設の指定範囲・事業範囲(案)

## 特定車両停留施設・道路事業者としての事業範囲の設定案

### 1) 特定車両停留施設の指定範囲

#### ①ターミナルエリア

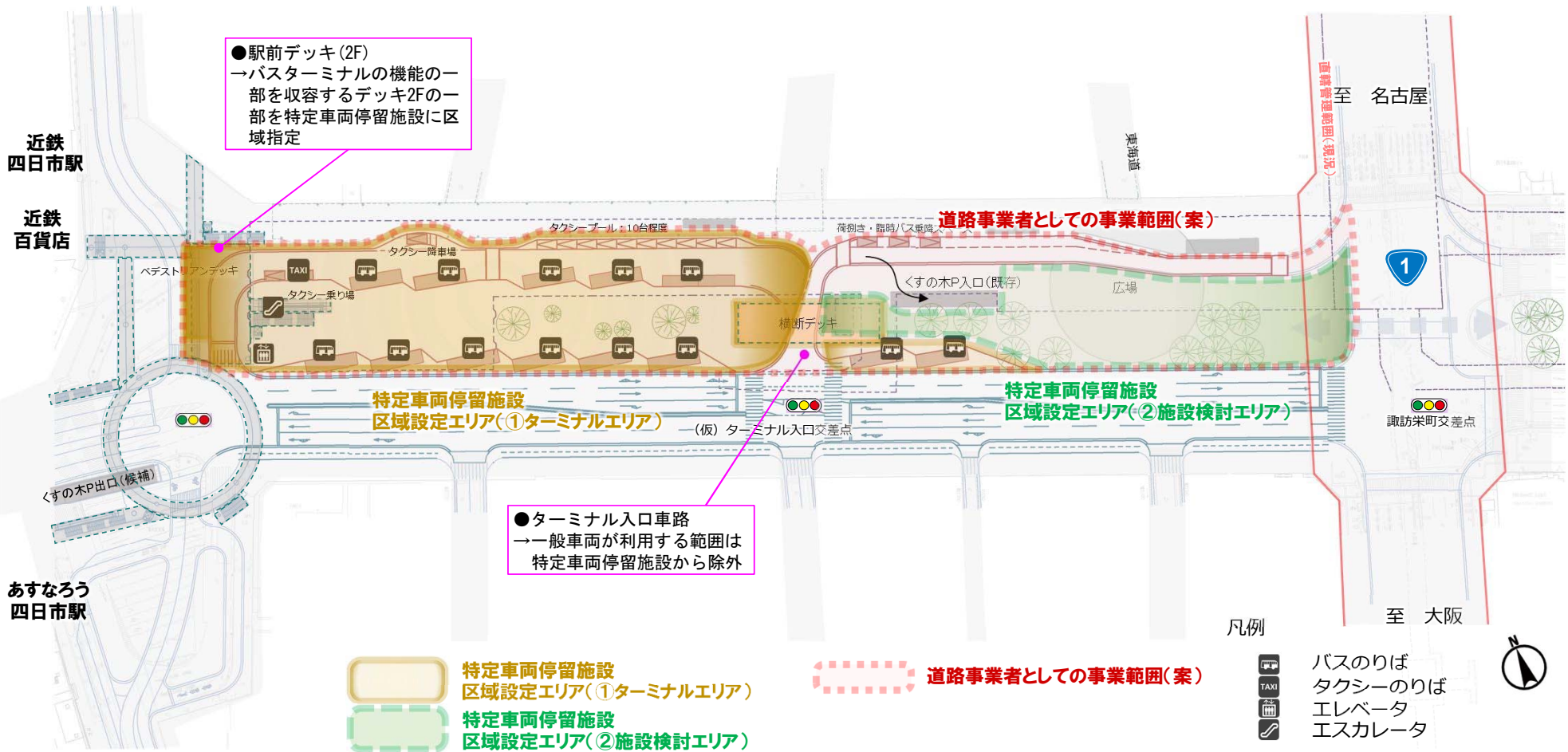
- ◆ ターミナルエリアのみ指定。

#### ②施設検討エリア

- ◆ ターミナルエリア+東島の歩行者空間を含む施設を検討するエリアを指定。

### 2) 道路事業者としての事業範囲(案)

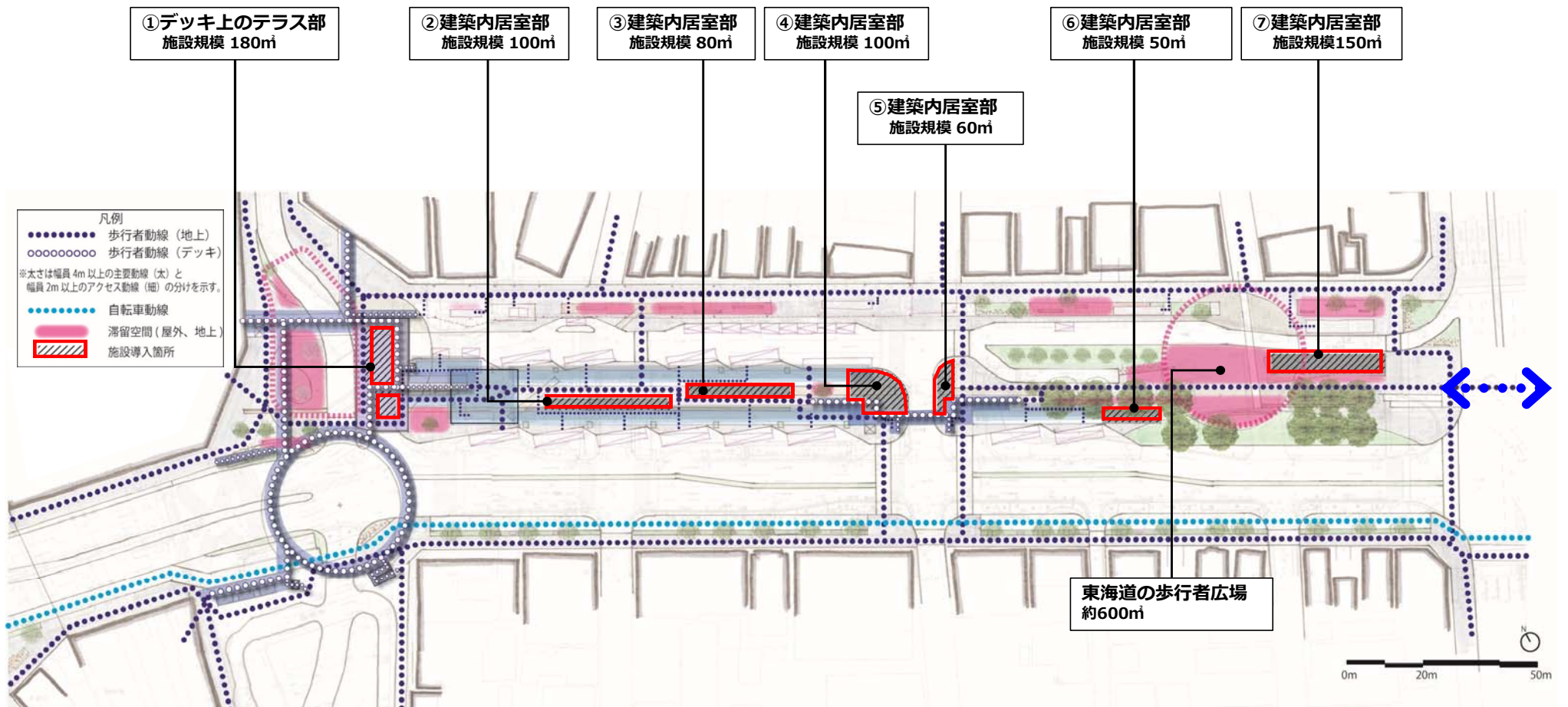
- ◆ 一体的な維持管理のしやすさという観点から、道路事業者としての事業範囲は駅前～国道1号までのエリアのうち、特定車両停留施設および連続する歩行者空間の範囲を想定



# 近鉄四日市駅周辺における交通結節点(バスターミナル)：施設配置(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」

- ◆ 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。
- ◆ 720m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300m**と、**賑わい施設に420m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

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

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  
実施要項

令和3年8月

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

【事務局】

国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所

四日市市

## 目次

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| 第1 募集の概要 .....              | 1 |
| 1 背景 .....                  | 1 |
| (1) 本事業の背景.....             | 1 |
| (2) これまでの検討状況.....          | 1 |
| 2 募集の目的 .....               | 2 |
| 3 事業の概要 .....               | 2 |
| 4 事業条件等 .....               | 2 |
| (1) 事業対象地及び意見・提案を求める範囲..... | 2 |
| (2) 整備予定地の位置づけ.....         | 2 |
| (3) 賑わい施設を導入する上での条件.....    | 2 |
| (4) その他 .....               | 3 |
| 第2 募集の手続き等.....             | 3 |
| 1 スケジュール .....              | 3 |
| 2 実施要項等の公表 .....            | 3 |
| 3 実施要項等に対する質問及び回答.....      | 3 |
| 4 意見・提案の受付 .....            | 3 |
| (1) 応募資格 .....              | 3 |
| (2) 受付期間 .....              | 4 |
| (3) 意見・提案を求める内容.....        | 4 |
| 5 意見・提案内容の確認（個別対話） .....    | 4 |
| 6 実施結果の公表 .....             | 4 |
| 7 本調査後について.....             | 5 |
| 8 その他 .....                 | 5 |
| (1) 本調査への参加に対するメリット.....    | 5 |
| (2) 本調査への参加による義務や制限等.....   | 5 |
| (3) 費用及び著作権.....            | 5 |

## 別資料及び参考資料、様式一覧

### 別資料

別紙 1 事業概要書（案）

### 様式

様式 1 質問書

様式 2 意見・提案書

### 参考資料

参考資料 1 近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画（全体版）

参考資料 2 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

参考資料 3 特定車両停留施設制度概要

※上記資料は、下記ホームページからダウンロードしてください。

[https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus\\_terminal\\_sounding\\_chousa.html](https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus_terminal_sounding_chousa.html)

## 第1 募集の概要

### 1 背景

#### (1) 本事業の背景

四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町・港町として栄えてきました。近年では、有数の産業都市へと発展し、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2020年代後半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、中部圏域の一翼を担う都市として、更なる飛躍が期待されています。

四日市市の中心市街地である近鉄四日市駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、平成30年12月、四日市市が「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」を策定し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、計画段階から官民連携で検討を行っています。

#### (2) これまでの検討状況

「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」は、平成29年から平成30年にわたり、計6回の「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会」を経て、平成30年12月に策定されました。更に、令和2年度より「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」（以下「検討部会」という。）を設置し、計5回、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について集中的に意見交換・協議を行い、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」として具体化しました。

これらを踏まえ、今後、検討部会では、機能配置、デザイン、運用方法の具体化について継続して検討を図ることとしています。

#### 〈検討経緯〉

|                      |  |
|----------------------|--|
| 平成29年3月～<br>平成30年11月 | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会<br>URL：<br><a href="https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/genre/1591158523591/index.html">https://www.city.yokkaichi.lg.jp/www/genre/1591158523591/index.html</a>  |
| 令和2年度                | 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会<br>URL：<br><a href="https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/yokkaichi_bus_terminal.html">https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/yokkaichi_bus_terminal.html</a> |



## 2 募集の目的

近鉄四日市駅交通ターミナルの整備に当たっては、「駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出」を基本目標の一つとしています。本サウンディング型市場調査（以下「本調査」という。）は、事業実施に向けた参考とするため、近鉄四日市駅交通ターミナルの整備・運営に係るアイデア等について広く意見・提案を求めることを目的として、検討部会が実施するものです（検討部会の事務局は、三重河川国道事務所及び四日市市です）。

## 3 事業の概要

事業全般の概要については、別紙「事業概要書（案）」を参照してください。

## 4 事業条件等

### （1）事業対象地及び意見・提案を求める範囲

近鉄四日市駅交通ターミナルの整備・管理運営に関する事業（以下「本事業」という。）の対象地は、別紙1「事業概要書（案）」に示す「近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地」を計画しています。

本調査では、整備予定地の一部分の活用に関する意見・提案も可能です。

### （2）整備予定地の位置づけ

近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地の位置づけは、別紙1「事業概要書（案）」及び参考資料1に示すとおり、現時点では「道路区域（特定車両停留施設）」を想定しています。近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地でのバスターミナル運営に関する意向に対するご意見をお伺いするとともに、バスターミナル施設・賑わい施設の導入にあたり、重視する内容などについて、意見・提案を求めます。

### （3）賑わい施設を導入する上での条件

近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地への賑わい施設の導入にあたっては、下記のルールを遵守事項として想定しています。

- ・ 近鉄四日市駅交通ターミナル利用者における公共交通利用の妨げにならないこと。
- ・ 事故の発生の恐れがないこと。
- ・ 大音量の騒音を発生しないこと。
- ・ 周辺地域居住者の生活に著しく支障とならないこと。
- ・ 周辺地域事業者の商業・業務に著しく支障とならないこと。
- ・ 空間の維持管理上、支障とならないこと。

上記のほか、道路法、都市計画法、建築基準法など、提案する内容により関係法令・条例等への適合が求められます。

#### (4) その他

提出する意見・提案の内容は、本資料第1. 1 (2) これまでの検討状況に示す内容を踏まえたものとしてください。

## 第2 募集の手続き等

### 1 スケジュール

スケジュールは下記を予定しています。詳細については各項目で説明します。

| 項目                             | 時期                            |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 実施要項等の公表                       | 令和3年8月10日 (火)                 |
| 実施要項等に対する質問の受付期間               | 令和3年8月10日 (火) ~8月13日 (金) (必着) |
| 実施要項等に対する質問への回答                | 令和3年8月18日 (水) までに随時公表         |
| 意見・提案の受付期間                     | 令和3年8月10日 (火) ~8月23日 (月) (必着) |
| 意見・提案内容の確認 (個別対話)<br>※必要に応じて実施 | 令和3年8月26日 (木) ~8月27日 (金)      |
| 実施結果の公表                        | 公表の実施については今後検討予定              |

※新型コロナウイルスの感染状況等により日程が変更となる場合は、ホーム

([https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus\\_terminal\\_sounding\\_chousa.html](https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus_terminal_sounding_chousa.html)) に掲載します。

### 2 実施要項等の公表

実施要項、別紙、各種様式及び参考資料を巻末記載のホームページに掲載します。

### 3 実施要項等に対する質問及び回答

実施要項のほか公表した各資料に対する質問がある場合は、質問事項を様式1「質問書」に記載のうえ、下記の期間中に、電子メールにより提出してください。質問は、別紙1「事業概要書(案)」に示す、本事業に関する質問も提出可能です。

【質問受付期間】 令和3年8月10日 (火) ~8月13日 (金) 12時まで (必着)

【提出先】 巻末記載の提出窓口を参照

【回答】 質問に対する回答は、令和3年8月18日 (水) までに、随時、巻末記載のホームページに掲載します。なお、質問者のノウハウ等に関する質問については、回答を掲載しない場合があります。

### 4 意見・提案の受付

#### (1) 応募資格

意見・提案を提出できる者は、本事業に関心があり、主体的な事業実施が可能な民間事業者、団体等の法人とします。なお意見・提案は、一者単体又は複数者から構成されるグループによる提出も可能です。

なお、暴力団関係者又はその他反社会的暴力活動を行う団体の関係者は参加できません。

## (2) 受付期間

意見・提案を行う場合は、様式2「意見・提案書」に必要事項を記入のうえ、下記の期間中に、電子メールにより提出してください。

【提出期間】令和3年8月10日（火）～8月23日（月）12時まで（必着）

【提出先】巻末記載の提出窓口を参照

## (3) 意見・提案を求める内容

以下の項目について、意見・提案等を記載してください。詳細は、様式2「意見・提案書」を参照してください。

全ての設問に回答いただく必要はありません。意見・提案は、回答可能な範囲で記入してください。また、様式2以外に、パース等の図面や模型の作成・提案も可能です（模型を作成・提案する場合は、模型写真を添付して提出してください）。

- ・ 設問1：貴社・貴団体について
- ・ 設問2：事業内容・事業範囲について
- ・ 設問3：事業方式について
- ・ 設問4：事業収支について
- ・ 設問5：事業条件について
- ・ 設問6：その他の自由意見について

## 5 意見・提案内容の確認（個別対話）

様式2「意見・提案書」の受理後、提出された内容を踏まえ、必要に応じて、下記の期間、意見・提案書提出者との個別対話を行う場合があります。個別対話を実施する場合に対応可能な日時を、様式2「意見・提案書」に記入してください。

提出された意見・提案書に対する個別対話の実施の有無は、事務局にて判断します。個別対話を実施する場合、その日時については、個別に調整させていただきます。

【期間】令和3年8月26日（木）～8月27日（金）

【実施方法】オンライン形式（使用システムはMicrosoft Teamsとします。）オンライン対応が困難な場合については、個別にご連絡をお願い致します。

【予定時間】1時間程度を予定

【備考】オンライン形式の場合、事前に接続テストを行う場合があります。実施日時については、個別に調整させていただきます。

## 6 実施結果の公表

意見・提案の概要に関し、公表の実施については今後、検討を予定しています。なお、公表の際は提案者の確認・同意を得たうえで、三重河川国道事務所ホームページに公表します。

([https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus\\_terminal\\_sounding\\_chousa.html](https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus_terminal_sounding_chousa.html))

なお、本調査手続きに際して、提案者のアイデア等の保護のため、参加者の名称、意見・提案の具体的な内容は原則として非公表とします。

## 7 本調査後について

本調査結果を踏まえ、第6回検討部会において具体的な事業スキームを検討した後、実施方針や募集要項の作成を進めることを予定しています。

## 8 その他

### (1) 本調査への参加に対するメリット

本調査において意見・提案を提出するメリットとして、提案内容が事業条件等に採用された場合、当該提案を提出した参加者は今後の具体的な検討の際に円滑に検討できる可能性があります。なお、本調査への参加や提出された意見・提案内容の事業条件等への採用が、今後の事業化にあたり、参加者を優位に取り扱うものではありません。

### (2) 本調査への参加による義務や制限等

参加者が本調査において意見・提案を提出することにより、事業を実施する義務や提案書の提出義務、事業内容や体制等の制約（例えば、今回の提案内容と異なる事業内容や別の体制での提案を制限することなど）等が生じることは一切ありません。

### (3) 費用及び著作権

本調査への意見・提案の提出に関して必要な費用は、参加者の負担とします。

また、本調査で提示する資料の著作権は三重河川国道事務所に帰属し、参加者の提出する書類の著作権はそれぞれの参加者に帰属します。

#### 問い合わせ先及び提出窓口

国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 計画課  
「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」 担当者

〒514-8502

三重県津市広明町297

TEL : 059-229-2220 FAX : 059-229-2238

Email : cbr-miekeikaku@mlit.go.jp

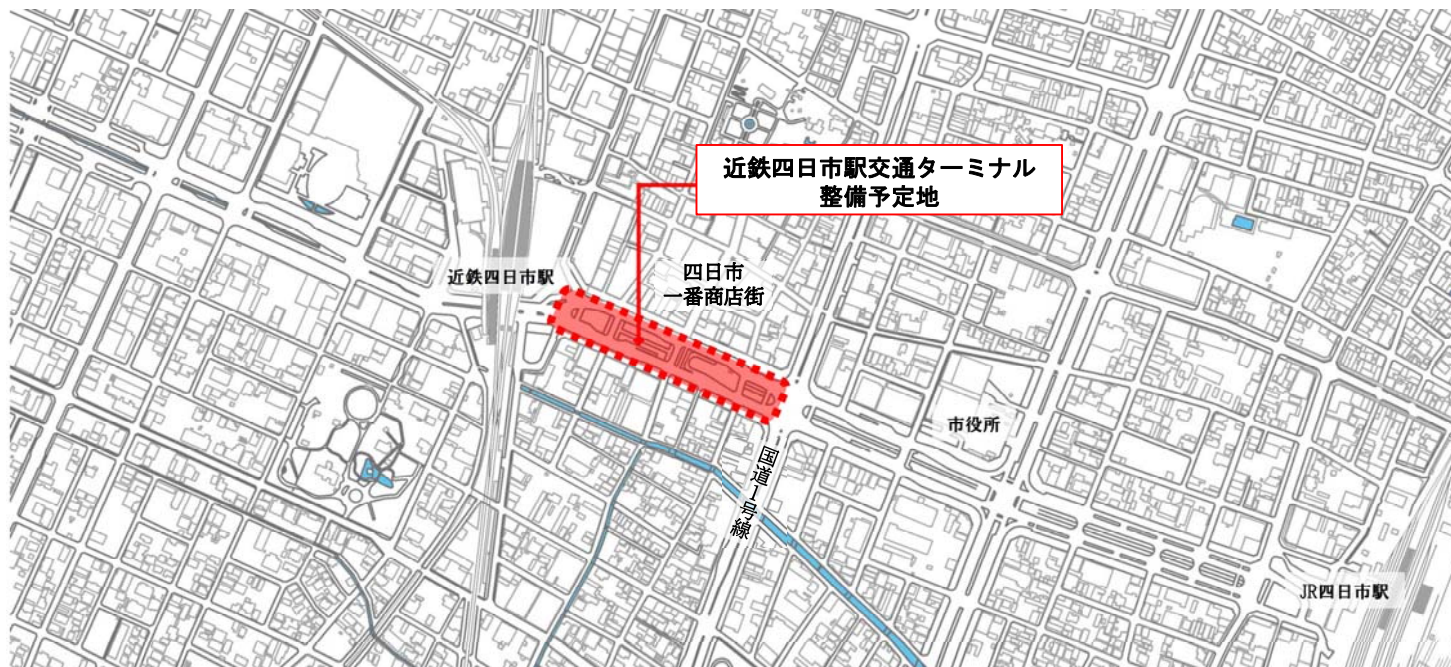
ホームページ[https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus\\_terminal\\_sounding\\_chousa.html](https://www.cbr.mlit.go.jp/mie/road/works/bus_terminal_sounding_chousa.html)

# 別紙1 事業概要書(案)

- ※本事業概要書(案)に記載の内容は、現時点での想定であり、今後変更となる可能性がある内容も含まれます。
  - ※意見・提案にあたっては、本事業概要書(案)のほか、別添「実施要項」記載の各種資料もあわせて参照してください。
-

# 1. 事業対象地概要

- ◆ 近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地は、近鉄四日市駅の東側に位置し、近鉄四日市駅と国道1号線に挟まれた範囲内にあります。
- ◆ 整備予定地は道路区域内に含まれており、道路法に基づく特定車両停留施設として指定される予定です。



|             |  |
|-------------|--|
| 位置          | 近鉄四日市駅の東側（四日市中央通りの一部）  |
| 周辺施設等       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・東側：国道1号線</li> <li>・北側：四日市一番街商店街</li> </ul>   |
| 法規制等        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・用途地域：商業地域（指定建蔽率80%、指定容積率600%）</li> <li>・防火地域</li> <li>・都市計画道路（四日市中央線）の区域内</li> </ul>   |
| その他検討中の制限事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備予定地は道路区域内であり、<b>特定車両停留施設</b>※として指定される予定です。<br/> <small>※バス・タクシー等の事業者専用の停留施設を、道路管理者が道路附属物として指定するもの。<br/>                     コンセッション制度の活用により、運営権者が使用料を自らの収入として収受することができる。（詳細は参考資料3参照）</small></li> <li>・道路区域内のため、賑わい施設の整備に際しては立体道路制度の設定又は道路占用許可等が必要となる場合があります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 占用期間：公益物件は10年以内、その他の物件は5年以内<br/>                     （占用期間満了後、占用を継続しようとする場合は、更新手続が必要）</li> <li>● 占用料：道路法施行令第19条及び別表に定める額による（第二級地）<br/>                     露店、商品置場その他これらに類する施設の場合 430円/m<sup>2</sup>・月</li> </ul> </li> <li>・「バスターミナル使用料（発着料）」は路線バスの発着が多いことを踏まえた上、地域の公共交通事業に配慮した金額の設定を今後検討します。</li> </ul> |

## 2. 事業の背景

### (1)事業の背景

- ◆ 四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町・港町として栄えてきました。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ます。
- ◆ 新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2020年代後半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、中部圏域の一翼を担う都市として、更なる飛躍が期待されています。
- ◆ 四日市市の中心市街地である近鉄四日市駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、2018年12月、四日市市が『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』を策定し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、計画段階から官民連携で検討を行っています。



図 中央通りの現状

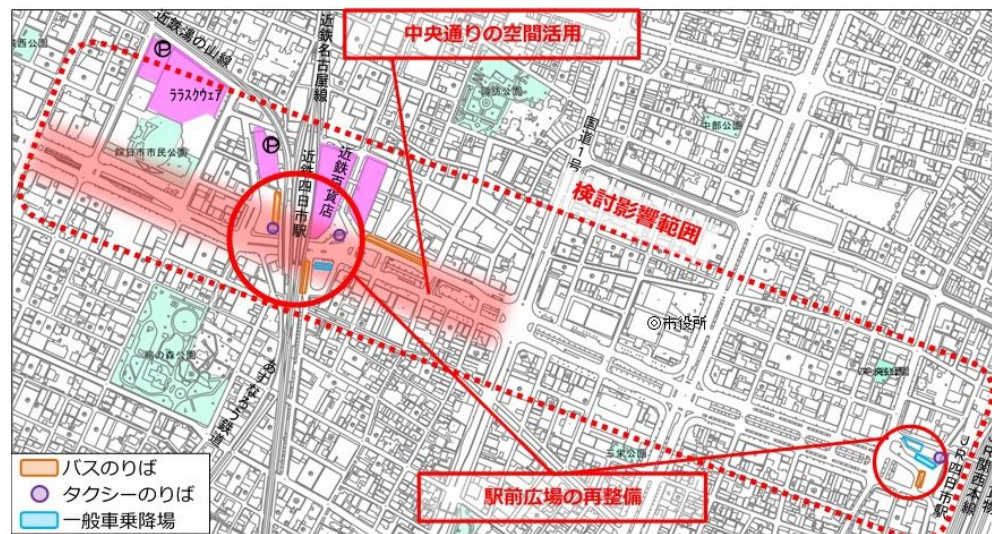


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

## 2. 事業の背景

### (2) 近鉄四日市駅周辺における現状

#### 公共交通の状況

##### ① 鉄道利用者数（近鉄四日市駅の利用者数）

- ◆ 近鉄四日市駅の利用者数は、H26年度まで横ばい傾向にあったが、近年増加傾向。

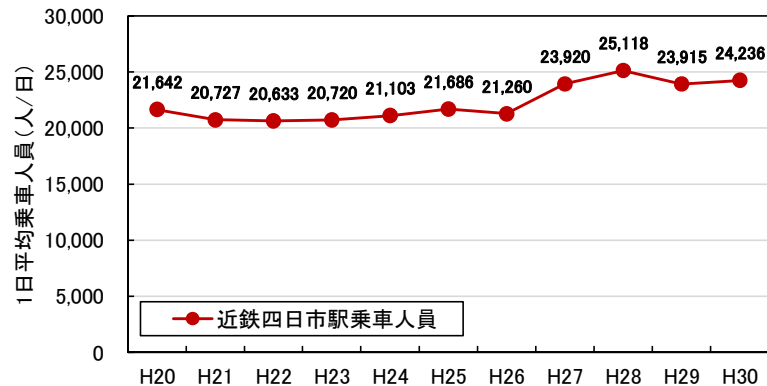


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移

出典：三重県統計書

##### ② 近鉄四日市駅の駅勢圏（鉄道利用者の出発地分布）

- ◆ 近鉄四日市駅は市内からの利用が6割以上。

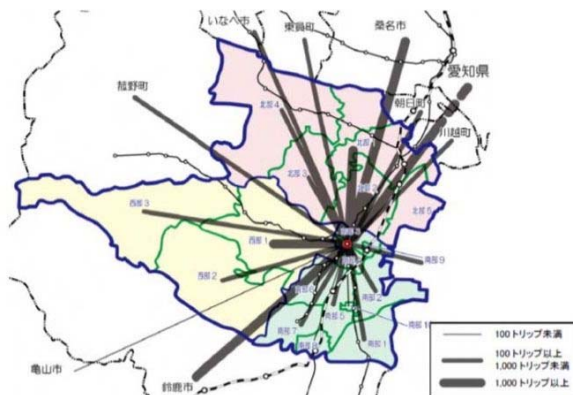


図 近鉄四日市駅利用者の出発地（第5回中京都市圏PT調査）

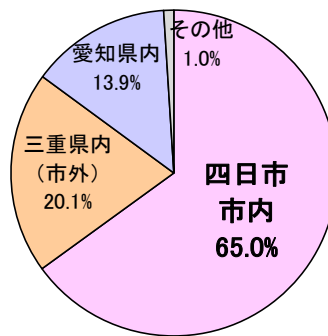


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布（第5回中京都市圏PT調査）

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）

##### ③ バス利用者数

- ◆ 近鉄四日市駅では、三重交通・三岐鉄道合わせて、1日あたり平日約8,400人/日、休日約3,600人がバスに乗降。
- ◆ 近年は横ばい傾向が継続。

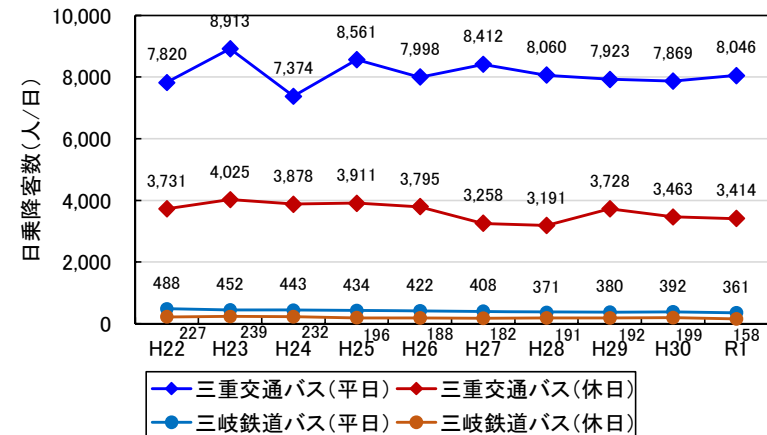


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）

##### ④ 路線バス便数

- ◆ 近鉄四日市駅前には、平日に発車446台/日、到着432台/日の路線バスが発着（重複あり）。

表 近鉄四日市駅のバス発着本数

|   | 4 | 5 | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 合計  |    |
|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|
| 始発(東行き) A   | 0 | 1 | 3  | 12 | 6  | 5  | 2  | 3  | 1  | 4  | 2  | 3  | 5  | 7  | 5  | 3  | 2  | 5  | 8  | 1  | 0  | 78  |    |
| 始発(西行き) B   | 0 | 0 | 0  | 4  | 5  | 3  | 3  | 3  | 4  | 2  | 4  | 3  | 6  | 5  | 5  | 3  | 3  | 1  | 0  | 0  | 0  | 57  |    |
| 到着(東から) C   | 0 | 0 | 3  | 6  | 2  | 4  | 2  | 2  | 2  | 2  | 2  | 3  | 4  | 5  | 9  | 5  | 3  | 2  | 1  | 0  | 0  | 57  |    |
| 到着(西から) D   | 0 | 0 | 4  | 7  | 6  | 7  | 6  | 2  | 4  | 4  | 4  | 4  | 3  | 5  | 3  | 5  | 2  | 2  | 0  | 0  | 0  | 64  |    |
| 通過(西→東) E   | 0 | 0 | 2  | 5  | 7  | 5  | 7  | 7  | 8  | 7  | 8  | 8  | 5  | 3  | 5  | 6  | 2  | 2  | 0  | 0  | 0  | 87  |    |
| 通過(東→西) F   | 0 | 0 | 8  | 16 | 14 | 14 | 14 | 12 | 10 | 10 | 10 | 10 | 13 | 14 | 14 | 12 | 10 | 5  | 1  | 1  | 1  | 188 |    |
| 通過(東→東) G   | 0 | 0 | 1  | 4  | 3  | 2  | 3  | 1  | 3  | 1  | 3  | 1  | 3  | 2  | 3  | 3  | 1  | 1  | 1  | 0  | 0  | 36  |    |
| 発車台数(東行き) A+E+G   | 0 | 1 | 6  | 21 | 16 | 12 | 12 | 11 | 12 | 12 | 13 | 12 | 13 | 12 | 13 | 12 | 5  | 8  | 9  | 1  | 0  | 201 |    |
| 発車台数(西行き) B+F   | 0 | 0 | 8  | 20 | 19 | 17 | 17 | 15 | 13 | 14 | 12 | 14 | 16 | 20 | 19 | 17 | 13 | 8  | 2  | 1  | 0  | 245 |    |
| 到着本数(東から) C+F+G   | 0 | 0 | 12 | 26 | 19 | 20 | 17 | 15 | 15 | 13 | 15 | 14 | 26 | 21 | 26 | 20 | 14 | 8  | 3  | 1  | 0  | 281 |    |
| 到着本数(西から) D+E   | 0 | 0 | 6  | 12 | 13 | 12 | 13 | 9  | 12 | 11 | 12 | 11 | 10 | 6  | 10 | 8  | 4  | 2  | 0  | 0  | 0  | 151 |    |
| 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400 1500 1600 1700 1800 1900 2000 2100 2200 2300 2400 合計 | 3 | 5 | 2  | 4  | 2  | 2  | 1  | 1  | 1  | 1  | 1  | 1  | 1  | 0  | 3  | 0  | 2  | 2  | 3  | 1  | 8  | 2   | 39 |

※上位3位の時間帯に着色

出典：路線バス：三重交通(株)HP、三岐鉄道(株)HP【2020.7時刻表】  
高速バス：三重交通(株)HP、Willer(株)HP、JAMJAMLinerHP、琴平バス(株)HP【2019.7時刻表】



## 2. 事業の背景

### (3)中央通り共通のデザイン方針

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議における共通のデザイン方針は以下のとおり。

#### 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。

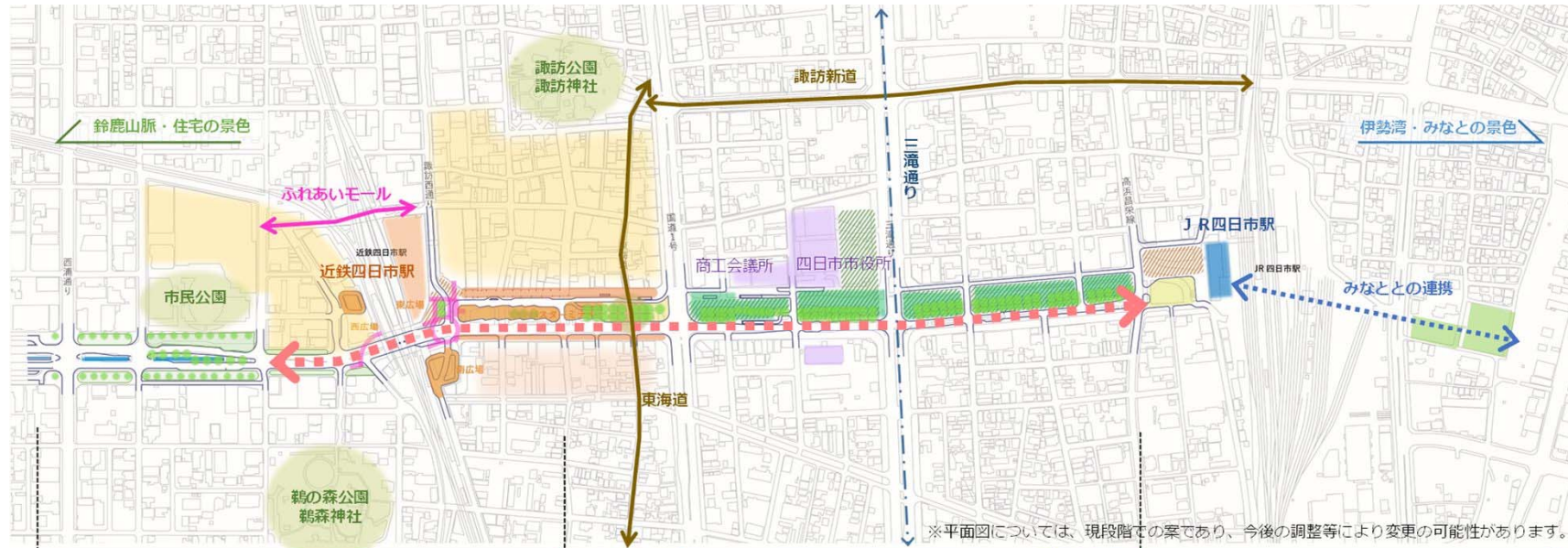
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

## 2. 事業の背景

### (3)中央通り各エリアのデザイン方針

#### デザイン方針

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議における各エリアのデザイン方針は以下のとおり。
- ◆ 近鉄四日市駅前へのバスターミナル整備により交通結節点機能を強化するとともに駅前とまちをつなぐゲートエリア機能を確保。



※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。

#### 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、鶴の森公園、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：パーゼル劇場前広場、スイス

#### 駅・まち⇄みなと ハーパーエリア

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



みなとと結ぶ市民活動拠点  
事例：延岡駅  
※エントランスHP(<https://en-cross-nobaoka.jp/>)より

出典：中央通り再編関係者調整会議資料

### 3. 近鉄四日市駅交通ターミナルの基本目標

#### 近鉄四日市駅交通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、近鉄四日市駅交通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】

- ◇ 中央通りは橋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。
- ◆ 橋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

地域の实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出

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

# 4. 事業区分

## 特定車両停留施設・道路事業者としての事業範囲の設定案

### 1) 特定車両停留施設の指定範囲

#### ①ターミナルエリア

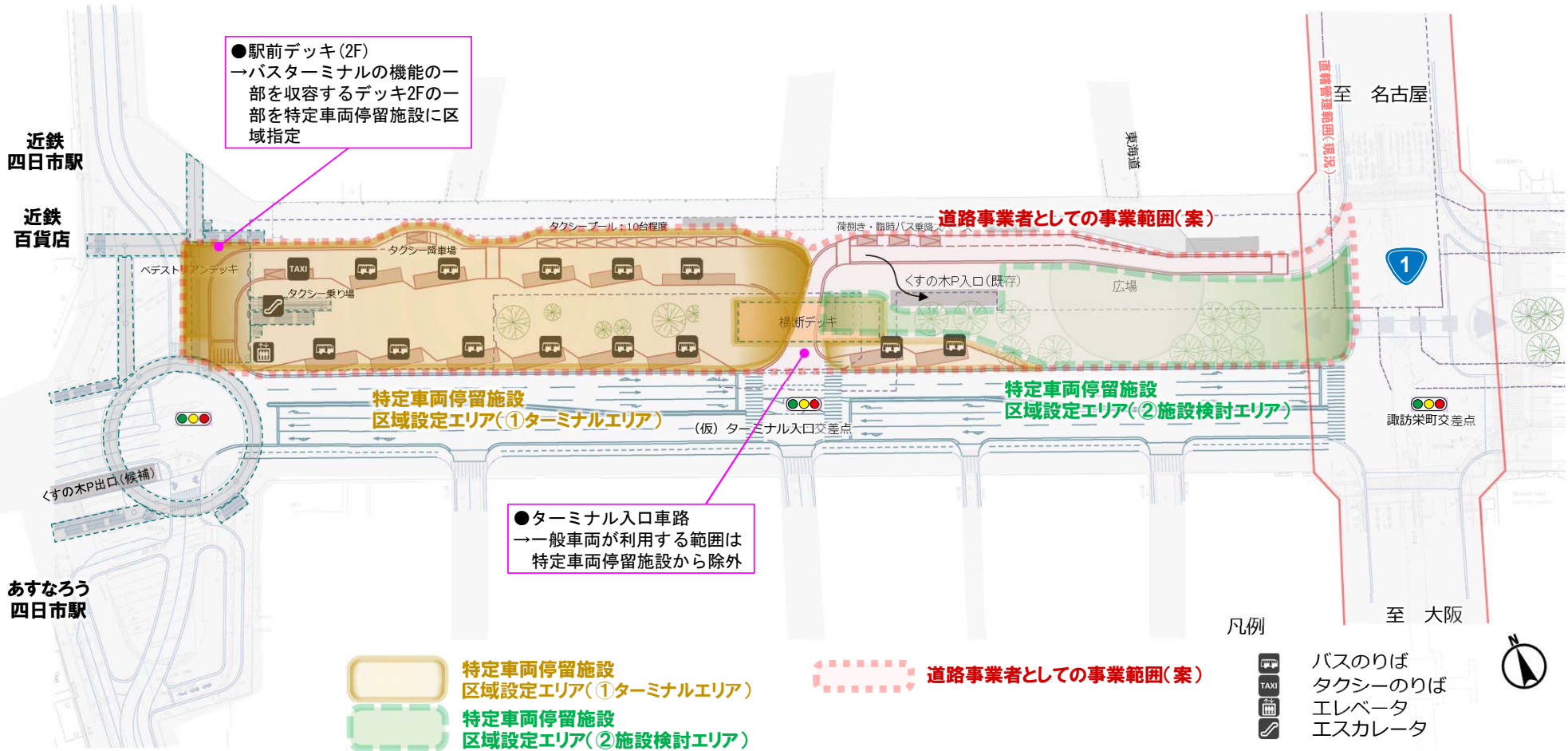
- ◆ ターミナルエリアのみ指定。

#### ②施設検討エリア

- ◆ ターミナルエリア+東島の歩行者空間を含む施設を検討するエリアを指定。

### 2) 道路事業者としての事業範囲(案)

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



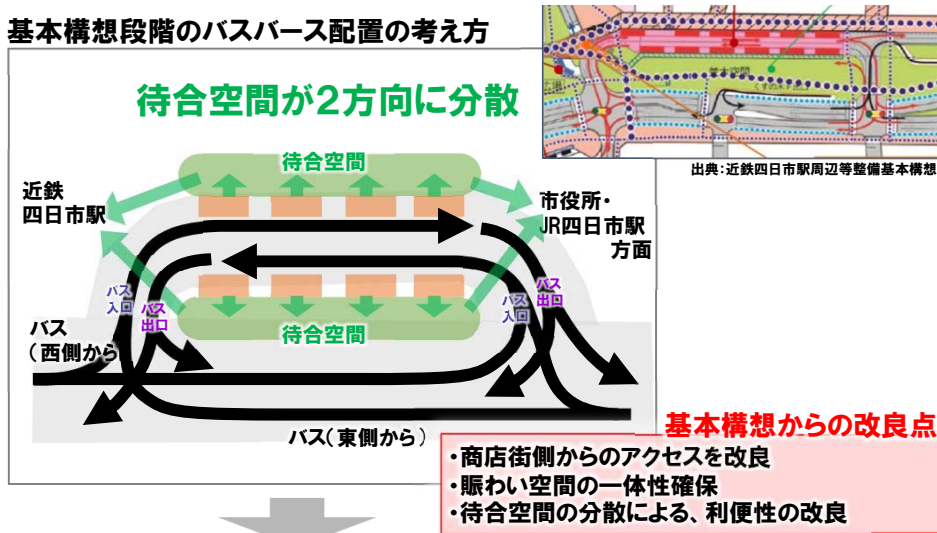
# 5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

## (1) 近鉄四日市駅交通ターミナルの施設配置方針 ～ターミナルの配置方針～

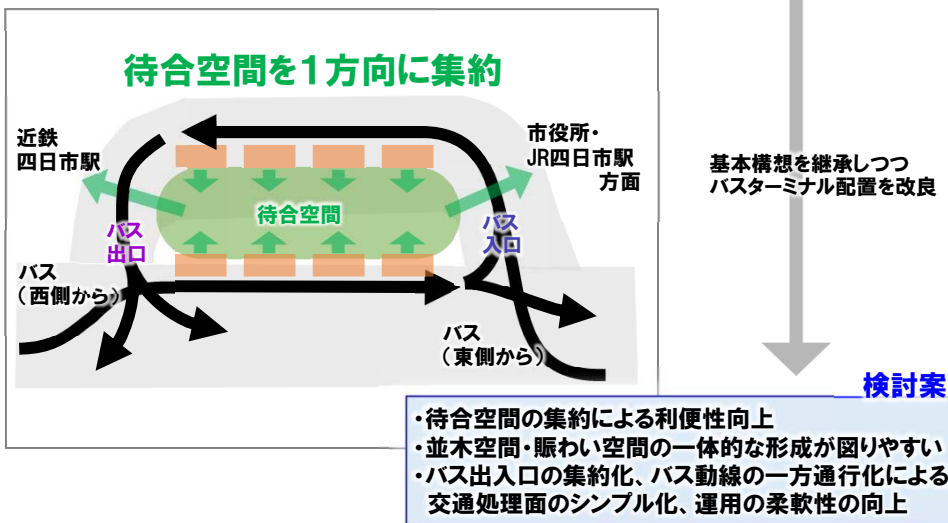
### 1) バスバース配置の考え方

- ◆ 基本構想策定後、検討を重ねた結果、商店街側とのアクセス、賑わいの分断、バス利用者の利便性を考慮し、バスバースの配置の考え方を下記のようにバージョンアップ。

#### 基本構想段階のバスバース配置の考え方



#### 検討中のバスバース配置の考え方



### 2) 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)<br>道路種別: 第4種第1級<br>設計速度: 60km/h (規制速度: 50km/h)<br>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)<br>道路種別: 第4種第1級<br>設計速度: 60km/h (規制速度: 40km/h)<br>車線数 : 4 |
| ターミナル諸元 | バス路線数    | 路線バス : 24路線<br>スクールバス : 3路線<br>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)<br>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)<br>バスサービス時間: 10分<br>タクシープール: 10台程度                                 |
|         | 車路幅員     | 4.0m<br>(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

## 5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

### (2) 近鉄四日市駅交通ターミナルの必要機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗降客数は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。

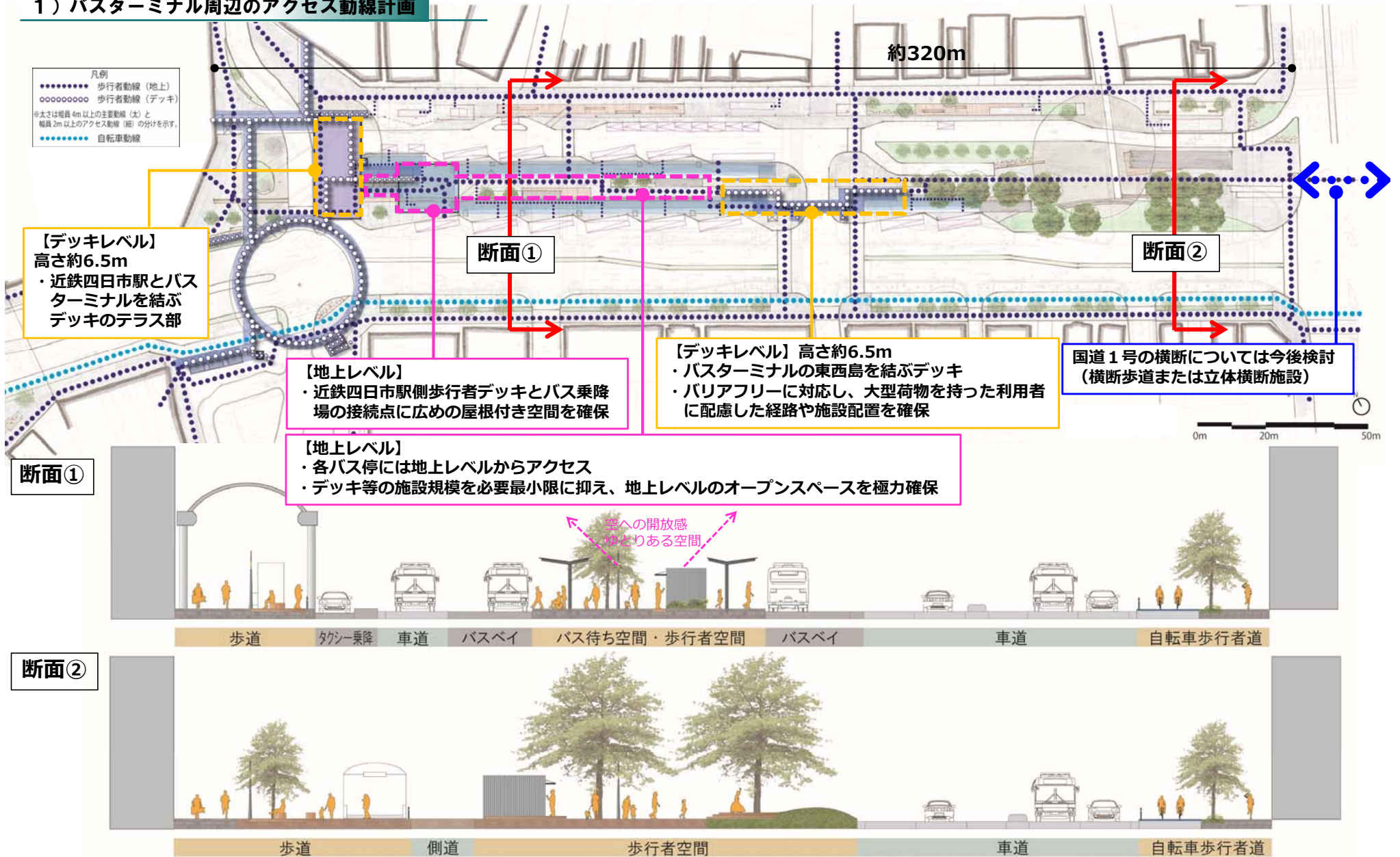
| 機能        | 施設            | 規模設定（案）   | 規模設定の考え方  |
|-----------|---------------|---|---|
| ターミナル基本機能 | チケット販売所       | 約50㎡程度（案内カウンター、並びスペース、券売機3台程度含む）  | 券売機台数は高速バス発車台数（40台/日）より設定。<br>（営業設備ハンドブック（JR東日本）等参照）  |
|           | 待合空間（屋内）      | 約 130㎡程度  | バス待ちの待合空間は必要とバス事業者からの意見あり<br>バス乗降客数からサービスエリア基準等を参考に設定 |
|           | 待合空間（屋外停留所）   | 約760㎡程度<br><br>（モントリオール）     | 駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要                             |
|           | 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<br><br>（登大路バスターミナル） | 三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例による必要施設が設置できる面積            |
|           | パウダーコーナー      | 約 10㎡程度   | 女性用トイレの個室数の半数程度とする。<br>（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㎡<br>（最小値（例）：駅売店）<br>（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<br>※要検討<br>※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。

# 5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

## (3) 近鉄四日市駅交通ターミナルの施設配置方針

### 1) バスターミナル周辺のアクセス動線計画

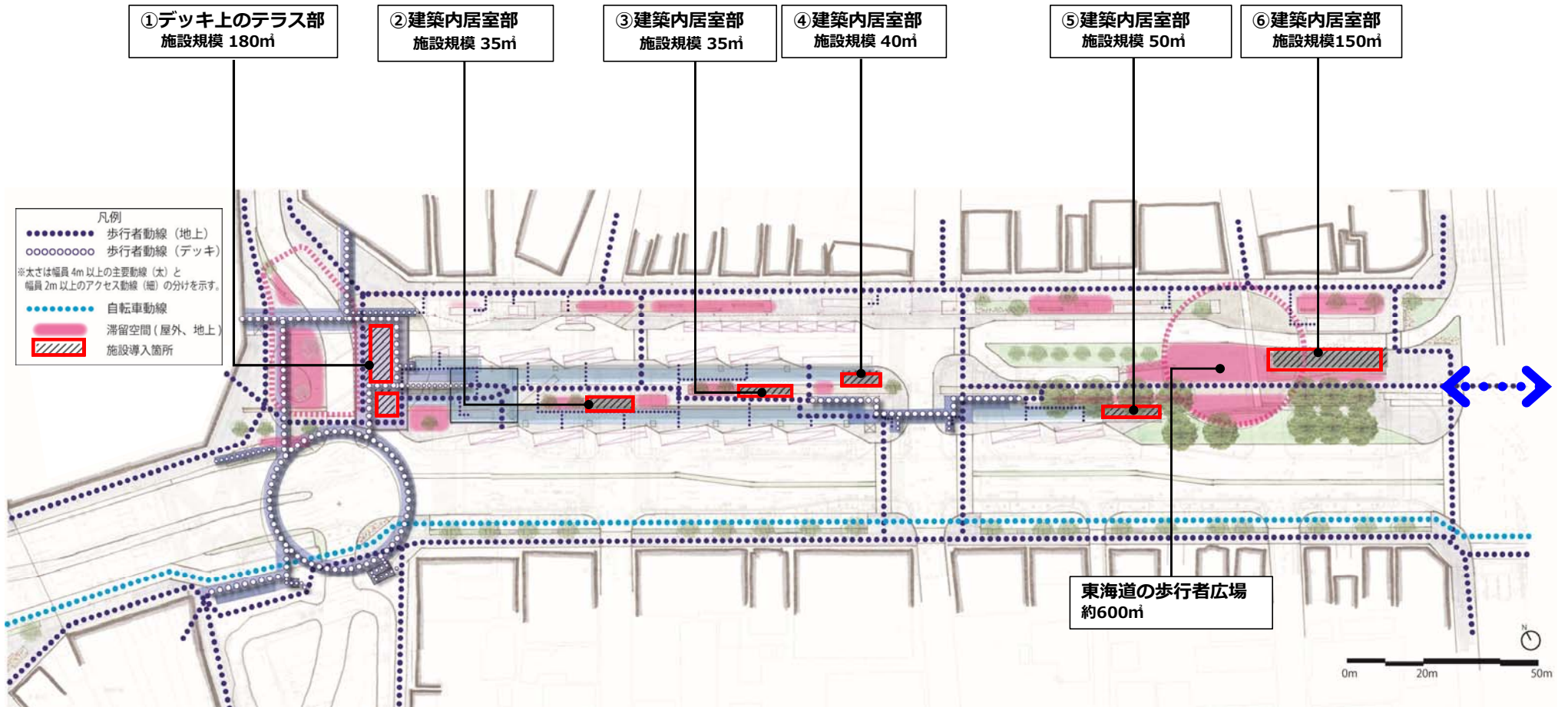


# 5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

## (3)近鉄四日市駅交通ターミナルの施設配置方針

### 2) 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、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

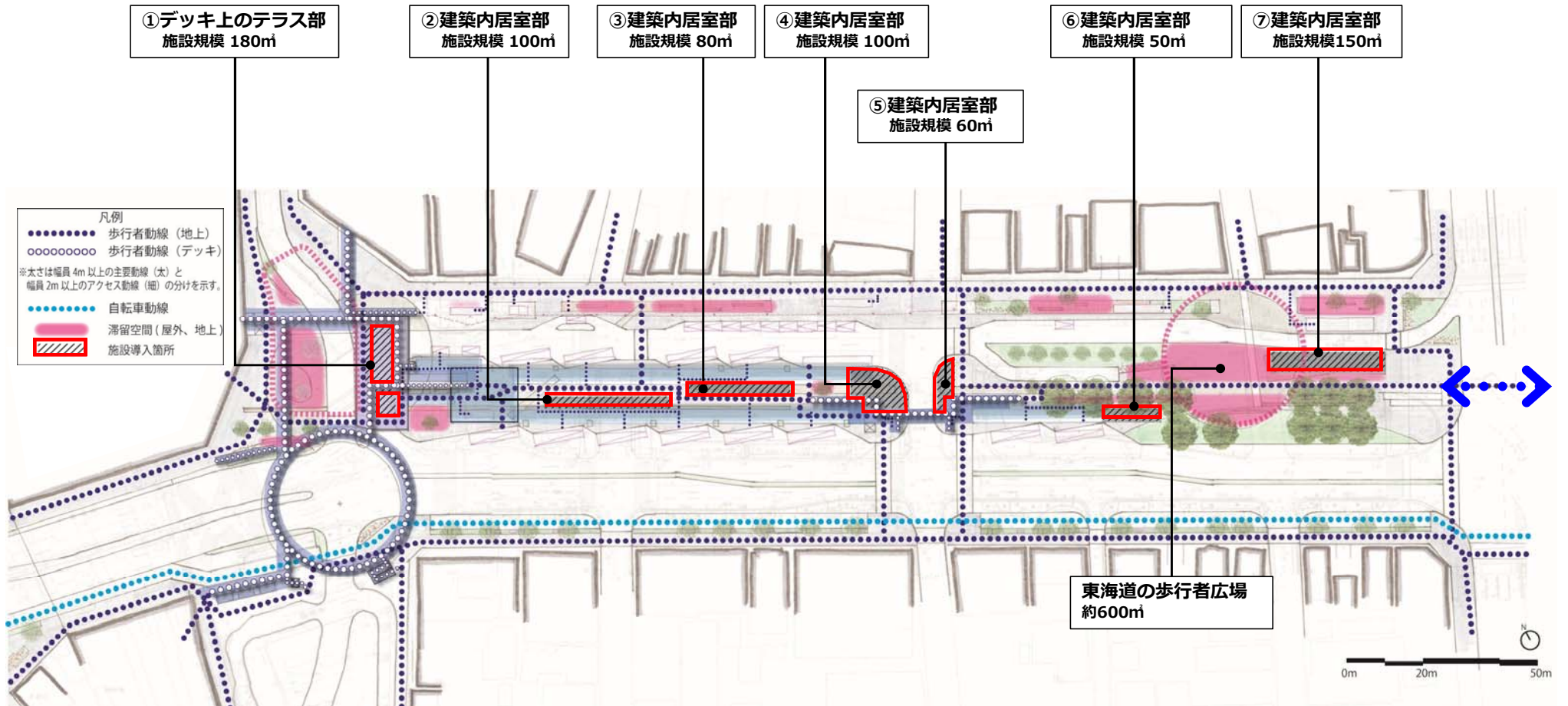


## 5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

### (3)近鉄四日市駅交通ターミナルの施設配置方針

#### 3) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

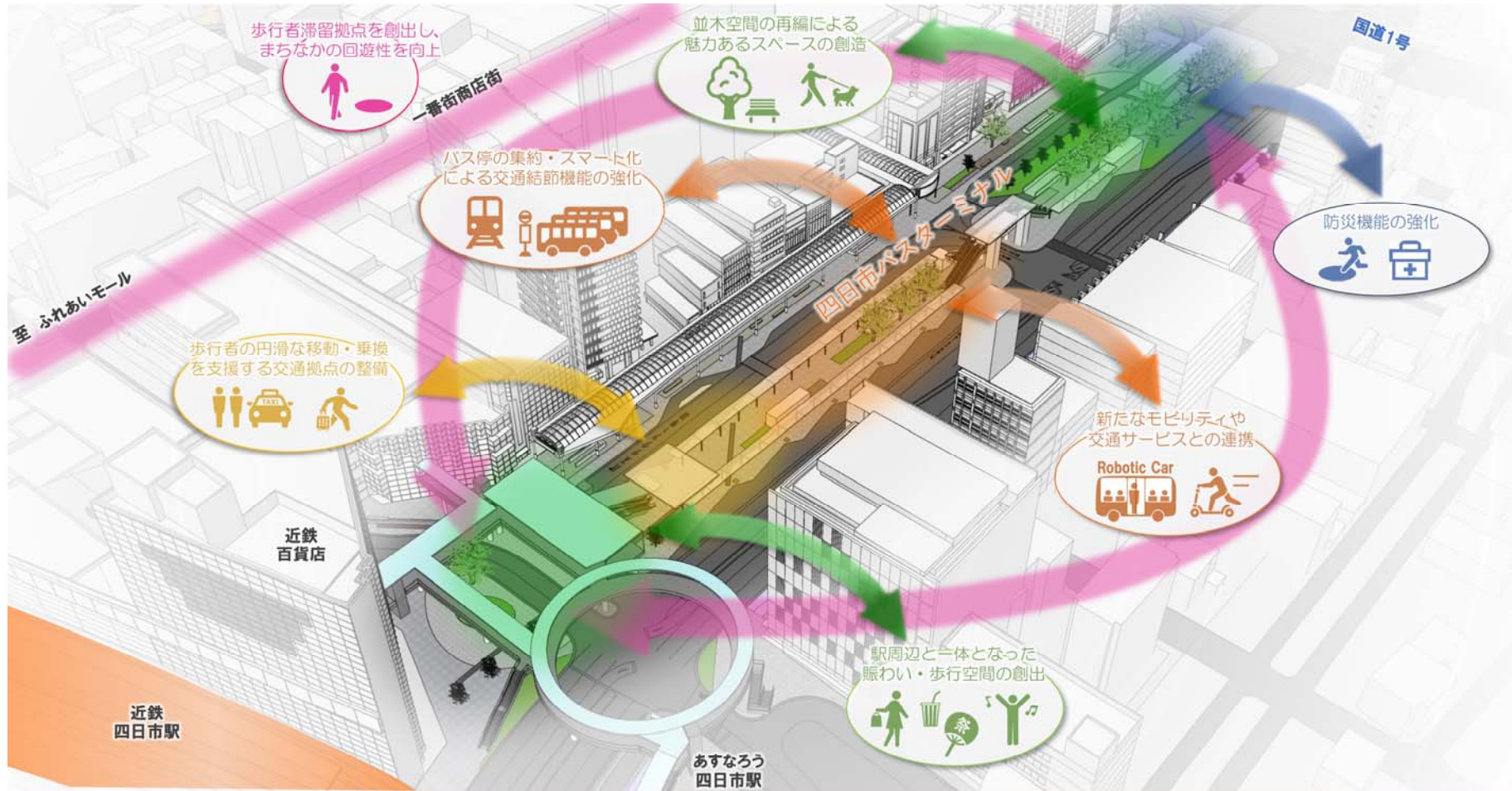
- ◆ バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」について下記に示す。
- ◆ 近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入。
- ◆ 動線計画を踏まえ、バスターミナル西島を中心に、施設スペースを可能な限り広く確保した案。
- ◆ 720m程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300m<sup>2</sup>**と、**賑わい施設に420m<sup>2</sup>程度の施設導入が可能**。
- ◆ 施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する。



※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

# 6. 将来の姿

## ターミナルレイアウトや導入機能のイメージ



歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備



新たな技術を活用したホスピタリティある交通拠点  
出典：Head of Design and Motion Graphics at Saitoh & Saitoh London

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化



新技術による交通案内  
出典：道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる一人々の幸せにつながる道路―」

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造



地域の魅力をアピールする広場空間  
出典：四日市JAZZフェスティバル

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出



まちに賑わいを創出するウォークアブルな空間  
出典：バススタMARKET 出典：なんばひろば改造計画

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導入への対応

防災機能の強化



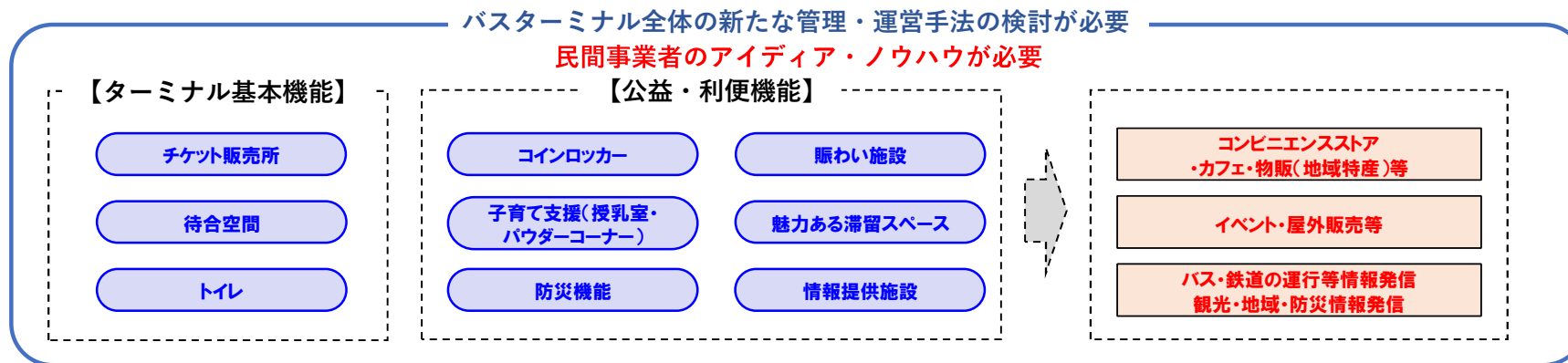
帰宅困難者の受け入れ拠点として活用  
出典：平成26年度 東京都・渋谷区 各関係機関による防災訓練について

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

# 7. 管理・運営手法の考え方

## (1)官民連携の必要性

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



- ◆ 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; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>↓ 占用許可 ↓</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↑ 利用契約 ↓</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">兼用工作物協定</p> | <p>【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>↓ 占用許可とみなされる ↓</p> <p>多様な収入</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↑ 利用契約 ↓</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div> <p style="text-align: center; color: red; font-weight: bold;">コンセッション契約</p> <p style="text-align: center;">テナント契約 / テナント料</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）は占用で実施されるため、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）により占用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>  |

# 7. 管理・運営手法の考え方

## (2)バスターミナルにおける管理・運営手法のイメージ

### 官民連携による管理・運営の考え方

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

|   | 管理・運営のイメージ (案)   | 整備方針・基盤整備 | 設計・建設 | 建物所有 | 管理・運営 | 付帯事業 (賑わい) |
|---|--|-----------|-------|------|-------|------------|
| A | <ul style="list-style-type: none"> <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で自主的に区域全体の管理・運営を実施。</li> </ul> <p>ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p>          | 公共        | 民間    | 民間   | 民間    | 民間         |
| B | <ul style="list-style-type: none"> <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、その収益で管理・運営を実施。</li> </ul> <p>ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p>       | 公共        | 公共    | 民間   | 民間    | 民間         |
| C | <ul style="list-style-type: none"> <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、その収益で管理・運営を実施。</li> </ul> <p>ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p> | 公共        | 公共    | 公共   | 民間    | 民間         |
| D | <ul style="list-style-type: none"> <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> </ul> <p>ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間 (屋外)</p>    | 公共        | 公共    | 公共   | 公共    | 民間         |

## 8. 今後の進め方

- ◆ 関係機関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<br>(2020)            | 中期ステップ          | 長期ステップ |
|------------|----------------------------|-----------------|--------|
| バスターミナル    | <b>整備方針</b><br><b>事業計画</b> | <b>検討・設計・工事</b> |        |
| 近鉄四日市駅周辺整備 |                            | <b>検討・設計・工事</b> |        |
| 関連施設移設等    |                            | <b>検討・設計・工事</b> |        |

質問書

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

令和 年 月 日

国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 計画課 宛

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について、次のとおり質問がありますので提出します。

|       |        |  |
|-------|--------|--|
| 提出者   | 法人名等   |  |
|       | 所在地    |  |
|       | 所属     |  |
|       | 担当者名   |  |
|       | 電話     |  |
|       | FAX    |  |
|       | E-Mail |  |
| 提出質問数 |        |  |

| No. | 書類名 | 頁 | 項目名 | 質問の内容 |
|-----|-----|---|-----|-------|
| 1   |     |   |     |       |
| 2   |     |   |     |       |
| ... |     |   |     |       |
|     |     |   |     |       |
|     |     |   |     |       |

※ Microsoft 社製 Excel (Windows 版)のファイル形式で提出してください。

## 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 意見・提案書

令和 年 月 日

国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 計画課 宛

「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」について、意見・提案書を提出します。

なお、応募資格にある暴力団関係者又はその他反社会的暴力活動を行う団体の関係者ではないことを誓約します。

|                    |         |        |
|--------------------|---------|--------|
| 法 人 名 等            |         |        |
| 所 在 地              |         |        |
| 代 表 社 名            |         |        |
| 構成法人名<br>(グループの場合) |         |        |
| 担当者<br>※           | 所 属     |        |
|                    | 役 職 名   |        |
|                    | 氏 名     | (フリガナ) |
|                    | 所 在 地   |        |
|                    | 電 話 番 号 |        |
|                    | E-mail  |        |

※:グループで参加する場合、代表となる1名の担当者の所属、氏名、連絡先等を記入してください。

## 個別対話について

ご記入いただいた意見・提案内容について、必要に応じて個別対話を令和3年8月26日(木)～8月27日(金)において、対面・オンラインで実施させていただく場合があります。以下の表に、個別対話可能日を第1候補日から第3候補日まで記入するとともに、可能時間にチェックをお願いします。

個別対話を実施する際は、事前に本様式記載の担当者宛に連絡のうえ、実施日時調整を行います。なお、個別対話とは別途、記載内容のご確認のため、電話でご連絡させて頂く場合があります。

|                      |           |             |  |
|----------------------|-----------|-------------|--|
| 個別対話<br>可能日時<br>(※1) | 第1<br>候補日 | 月 日( )      | <input type="checkbox"/> 9～12時 <input type="checkbox"/> 13～15時 <input type="checkbox"/> 15～17時 <input type="checkbox"/> 何時でもよい |
|                      | 第2<br>候補日 | 月 日( )      | <input type="checkbox"/> 9～12時 <input type="checkbox"/> 13～15時 <input type="checkbox"/> 15～17時 <input type="checkbox"/> 何時でもよい |
|                      | 第3<br>候補日 | 月 日( )      | <input type="checkbox"/> 9～12時 <input type="checkbox"/> 13～15時 <input type="checkbox"/> 15～17時 <input type="checkbox"/> 何時でもよい |
| 個別対話参加予定者            | 氏名        | 所属法人名、所属、役職 |  |
|                      |           |             |  |
|                      |           |             |  |
|                      |           |             |  |
|                      |           |             |  |
|                      |           |             |  |

※1:個別対話可能日については、実施要項「第2 募集の手続き等」、「1 スケジュール」に記載している「意見・提案内容の確認(個別対話)」の時期を確認のうえ、記載願います。

※2:個別対話の方法はオンライン形式を予定しておりますが、対面による個別対話を希望される場合は、個別に御連絡ください。なお、対面による個別対話を希望される場合、人数制限(必要最小数)を設ける場合がございます。



## ■記入にあたっての留意事項

※全ての設問に回答いただく必要はありません。意見・提案は、回答可能な範囲で記入してください。

※記入欄が不足する場合は、適宜スペースを増やしてご記入ください。

※ご記入いただいた内容について、必要に応じ、個別対話を実施させていただく場合があります。

※個別対話とは別途、記載内容のご確認のため、電話でご連絡させて頂く場合があります。

### 1. 貴社・貴団体について

#### 設問1-1. 貴社・貴団体についてお聞かせください。

貴社・貴団体等の事業内容についてお聞かせください。

#### 設問1-2. 貴社・貴団体のバスターミナル運営実績についてお聞かせください。

貴社・貴団体のバスターミナルにおける運営実績がございましたらお聞かせください。

## 2. 事業内容・事業範囲

### 設問2-1. 事業参画の可能性についてお聞かせください。

#### (1) 事業参画が可能な項目

現段階で、貴社・貴団体が参画し、実施可能な内容について下表にご記入ください。なお、項目 1～7 以外に貴社・貴団体が独自で考えられる機能があれば8にご記入をお願いします。

※ 実施可能は「○」、条件により部分的に実施可能は「△」、実施不可は「×」でお答えください。

※ **設計・建設を実施可能(又は部分的に実施可能)な場合、P4～6 に詳細をお答えください。**

**運営を実施可能(又は部分的に実施可能)な場合、P7～9 に詳細をお答えください。**

**建物等維持管理を実施可能(又は部分的に実施可能)な場合、P10～12 に詳細をお答えください。**

|         |                                       | 設計・建設 | 運営 | 建物等維持管理 | 建物等民間所有 |
|---------|---------------------------------------|-------|----|---------|---------|
| ターミナル施設 | 1 バスターミナル運営<br>(運行管理・予約・チケット販売・交通誘導等) |       |    |         |         |
|         | 2 バスターミナル施設<br>(屋内待合・トイレ・コインロッカー等)    |       |    |         |         |
|         | 3 情報提供施設<br>(運行情報、広告、周辺情報、観光情報等)      |       |    |         |         |
|         | 4 防災施設<br>(備蓄倉庫)                      |       |    |         |         |
| 賑わい施設   | 5 物品販売店舗<br>(コンビニエンスストア・物販(地域特産)等)    |       |    |         |         |
|         | 6 飲食店<br>(カフェ・レストラン等)                 |       |    |         |         |
|         | 7 屋外スペース活用<br>(イベント等運営)               |       |    |         |         |
| その他     | 8 その他<br>(ご記入下さい: )                   |       |    |         |         |

※ 予め公共施設として整備・公共の所有が想定されるもの、運営のみの項目は除外しています。

※ ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記載をお願い致します。

(検討例) バスターミナル内の施設について、官民連携の区分について下表に例示します。

| 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<br>(事業期間中)                                 | 管理・運営<br>(バスターミナル)                           | 付帯事業<br>(賑わい)        |
|--|---|---------|---|---|--|----------------------|
| <p>A</p> <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に区域全体の管理・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>               | <p>PFI(BOT)<br/>又は<br/>PFI(BOT)<br/>民間付帯事業<br/>(賑わい)</p>                        | 公共      | <p>民間<br/>【PFI】<br/>(サービス購入型)<br/>※民間付帯事業除く</p> | <p>民間<br/>(ターミナル+賑わい)</p>                       | <p>民間<br/>(独立採算)<br/>(サービス購入型)<br/>(混合型)</p> | <p>民間<br/>(独立採算)</p> |
| <p>B</p> <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>                         | <p>PFI(BTO(ターミナル)+BOT(賑わい))<br/>又は<br/>PFI(BTO(ターミナル))<br/>民間付帯事業<br/>(賑わい)</p> | 公共      | <p>民間<br/>【PFI】<br/>(サービス購入型)<br/>※民間付帯事業除く</p> | <p>民間<br/>(賑わい)</p> <hr/> <p>公共<br/>(ターミナル)</p> | <p>民間<br/>(独立採算)<br/>(サービス購入型)<br/>(混合型)</p> | <p>民間<br/>(独立採算)</p> |
| <p>C</p> <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>               | <p>PFI(BTO)<br/>又は<br/>PFI(新設+コネクション)</p>                                       | 公共      | <p>民間<br/>【PFI】<br/>(サービス購入型)</p>               | <p>公共<br/>(ターミナル+賑わい)</p>                       | <p>民間<br/>(独立採算)<br/>(サービス購入型)<br/>(混合型)</p> | <p>民間<br/>(独立採算)</p> |
| <p>D</p> <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> | <p>管理協定<br/>業務委託<br/>+<br/>使用許可</p>   | 公共      | <p>公共<br/>【従来型】</p>                             | <p>公共<br/>(ターミナル+賑わい)</p>                       | <p>公共<br/>(従来型)</p>                          | <p>民間<br/>(独立採算)</p> |

■設計・建設が可能な場合お答えください

(2)-1. 事業参画内容の詳細

現段階で、貴社・貴団体が参画可能な事業に○をつけてください。あわせて、その理由についてもお聞かせください。また、16 頁の(参考①)に、具体的な範囲を図示してください。  
※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

①バスターミナル施設(屋内待合・トイレ・コインロッカー等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

②情報提供施設(運行情報、広告、周辺情報、観光情報等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容及び規模:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容及び規模:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

③防災施設(備蓄倉庫)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 実施可能

⇒具体的な事業内容及び規模:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容及び規模:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

④物品販売店舗(コンビニエンスストア・物販(地域特産)等)

※具体的な範囲は、P17を参考にP16に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑤飲食店(カフェ・レストラン等)

※具体的な範囲は、P17を参考にP16に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑥屋外スペース(イベント等を実施する賑わい施設)

※具体的な範囲は、P17を参考にP16に図示してください。

1 実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容・頻度:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑦その他(貴社・貴団体で独自に考えられる機能)

1 実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容・頻度:

( )

■運営が可能な場合お答えください

(2)-2. 事業参画の内容の詳細

現段階で、貴社・貴団体が参画可能な事業に○をつけてください。あわせて、その理由についてもお聞かせください。また、16 頁の(参考①)に、具体的な範囲を図示してください。  
※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

①バスターミナル運営(運行管理・予約・チケット販売・交通誘導等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

②バスターミナル施設(屋内待合・トイレ・コインロッカー等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

③情報提供施設(運行情報、広告、周辺情報、観光情報等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容及び規模:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容及び規模:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

④防災施設(備蓄倉庫)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 実施可能

⇒具体的な事業内容及び規模:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容及び規模:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑤物品販売店舗(コンビニエンスストア・物販(地域特産)等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑥飲食店 (カフェ・レストラン等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑦屋外スペースでのイベント等実施

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容・頻度:

( )

3 実施不可能

⇒理由:

( )

⑧その他(貴社・貴団体に独自に考えられる機能)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容・頻度:

( )



■建物等維持管理が可能な場合お答えください

(2)-3. 事業参画の内容の詳細

|  |   |
|--|---|
| 現段階で、貴社・貴団体が参画可能な事業に○をつけてください。あわせて、その理由についてもお聞かせください。また、16 頁の(参考①)に、具体的な範囲を図示してください。<br>※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。 |   |
| ①バスターミナル施設(屋内待合・トイレ・コインロッカー等)  |   |
| ※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。   |   |
| 1 全て実施可能   |   |
| ⇒具体的な事業内容:   |   |
| (  | ) |
| 2 条件により部分的に実施可能  |   |
| ⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:   |   |
| (  | ) |
| 3 実施不可能  |   |
| ⇒理由:   |   |
| (  | ) |
| ②情報提供施設(運行情報、広告、周辺情報、観光情報等)  |   |
| ※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。   |   |
| 1 全て実施可能   |   |
| ⇒具体的な事業内容及び規模:   |   |
| (  | ) |
| 2 条件により部分的に実施可能  |   |
| ⇒具体的な条件と、具体的な事業内容及び規模:   |   |
| (  | ) |
| 3 実施不可能  |   |
| ⇒理由:   |   |
| (  | ) |
| ③防災施設(備蓄倉庫等)   |   |
| ※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。   |   |
| 1 全て実施可能   |   |
| ⇒具体的な事業内容及び規模:   |   |
| (  | ) |
| 2 条件により部分的に実施可能  |   |
| ⇒具体的な条件と、具体的な事業内容及び規模:   |   |
| (  | ) |
| 3 実施不可能  |   |
| ⇒理由:   |   |
| (  | ) |

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| ④物品販売店舗(コンビニエンスストア・物販(地域特産)等)    |   |
| ※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。 |   |
| 1 全て実施可能                         |   |
| ⇒具体的な事業内容:                       |   |
| (                                | ) |
| 2 条件により部分的に実施可能                  |   |
| ⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:               |   |
| (                                | ) |
| 3 実施不可能                          |   |
| ⇒理由:                             |   |
| (                                | ) |
| ⑤飲食店 (カフェ・レストラン等)                |   |
| ※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。 |   |
| 1 全て実施可能                         |   |
| ⇒具体的な事業内容:                       |   |
| (                                | ) |
| 2 条件により部分的に実施可能                  |   |
| ⇒具体的な条件と、具体的な事業内容:               |   |
| (                                | ) |
| 3 実施不可能                          |   |
| ⇒理由:                             |   |
| (                                | ) |
| ⑥屋外スペース(イベント等を実施する賑わい施設)         |   |
| ※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。 |   |
| 1 実施可能                           |   |
| ⇒具体的な事業内容:                       |   |
| (                                | ) |
| 2 条件により部分的に実施可能                  |   |
| ⇒具体的な条件と、具体的な事業内容・頻度:            |   |
| (                                | ) |
| 3 実施不可能                          |   |
| ⇒理由:                             |   |
| (                                | ) |

⑧その他(貴社・貴団体で独自に考えられる機能)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 実施可能

⇒具体的な事業内容:

( )

2 条件により部分的に実施可能

⇒具体的な条件と、具体的な事業内容・頻度:

( )

■建物等民間所有が可能な場合お答えください

(2)-3. 事業参画の内容の詳細

現段階で、貴社・貴団体が参画可能な事業に○をつけてください。あわせて、その理由についてもお聞かせください。また、16 頁の(参考①)に、具体的な範囲を図示してください。

※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

①情報提供施設(運行情報、広告、周辺情報、観光情報等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て所有可能

⇒具体的な規模:

( )

2 条件により部分的に所有可能

⇒具体的な条件と、具体的な規模:

( )

3 所有不可能

⇒理由:

( )

②物品販売店舗(コンビニエンスストア・物販(地域特産)等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て所有可能

⇒具体的な規模:

( )

2 条件により部分的に所有可能

⇒具体的な条件と、具体的な規模:

( )

3 所有不可能

⇒理由:

( )

③飲食店 (カフェ・レストラン等)

※具体的な範囲は、P17 を参考に P16 に図示してください。

1 全て所有可能

⇒具体的な規模:

( )

2 条件により部分的に所有可能

⇒具体的な条件と、具体的な規模:

( )

3 所有不可能

⇒理由:

( )

④その他(貴社・貴団体で独自に考えられる機能)

※具体的な範囲は、P17を参考にP16に図示してください。

1 所有可能

⇒具体的な規模:

( )

2 条件により部分的に所有可能

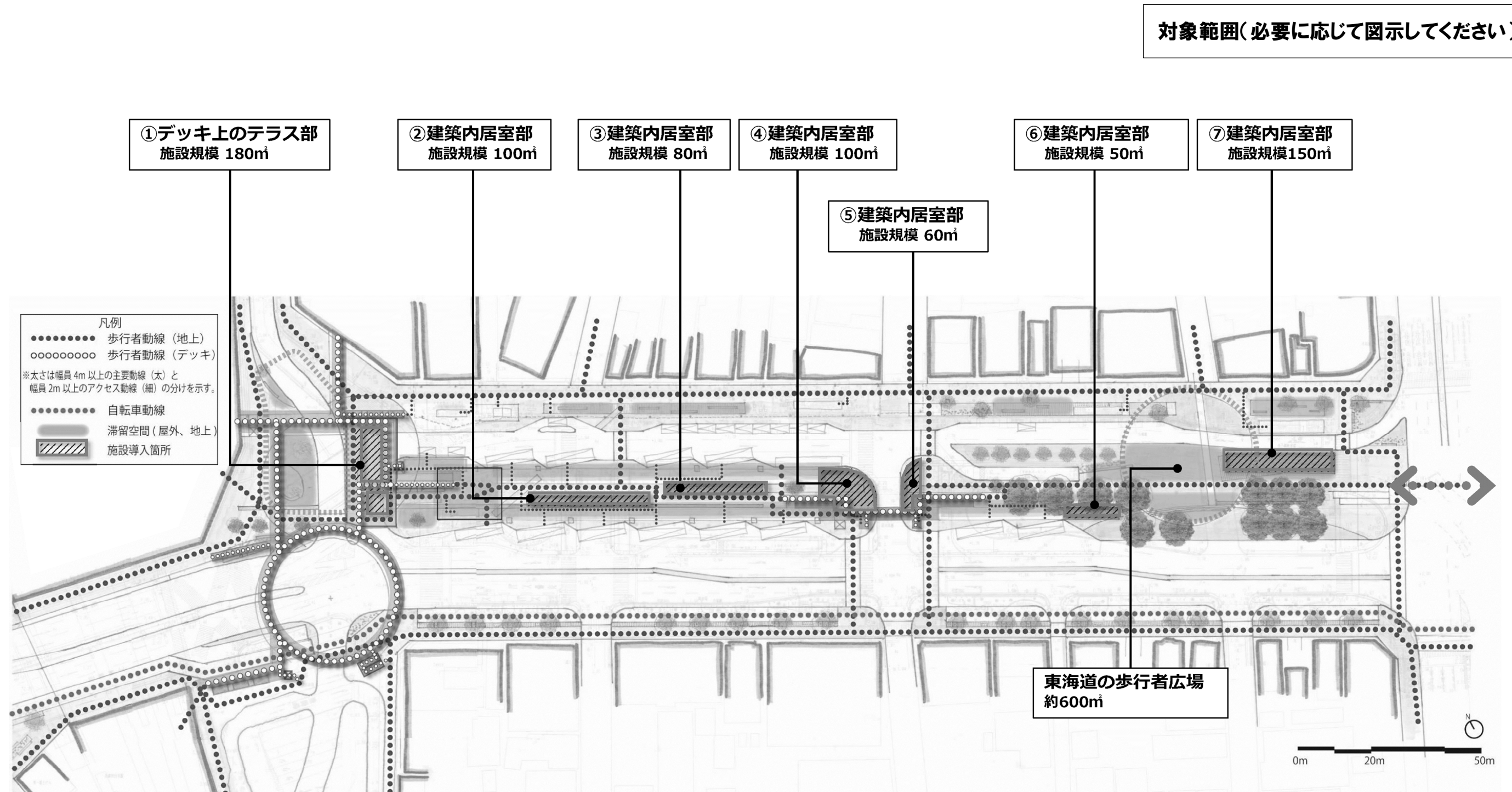
⇒具体的な条件と、具体的な規模:

( )

設問2-2. 事業範囲についてお聞かせください。

■(参考①)近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地の平面図:必要に応じて、事業対象範囲のご提案内容等をご記入ください。

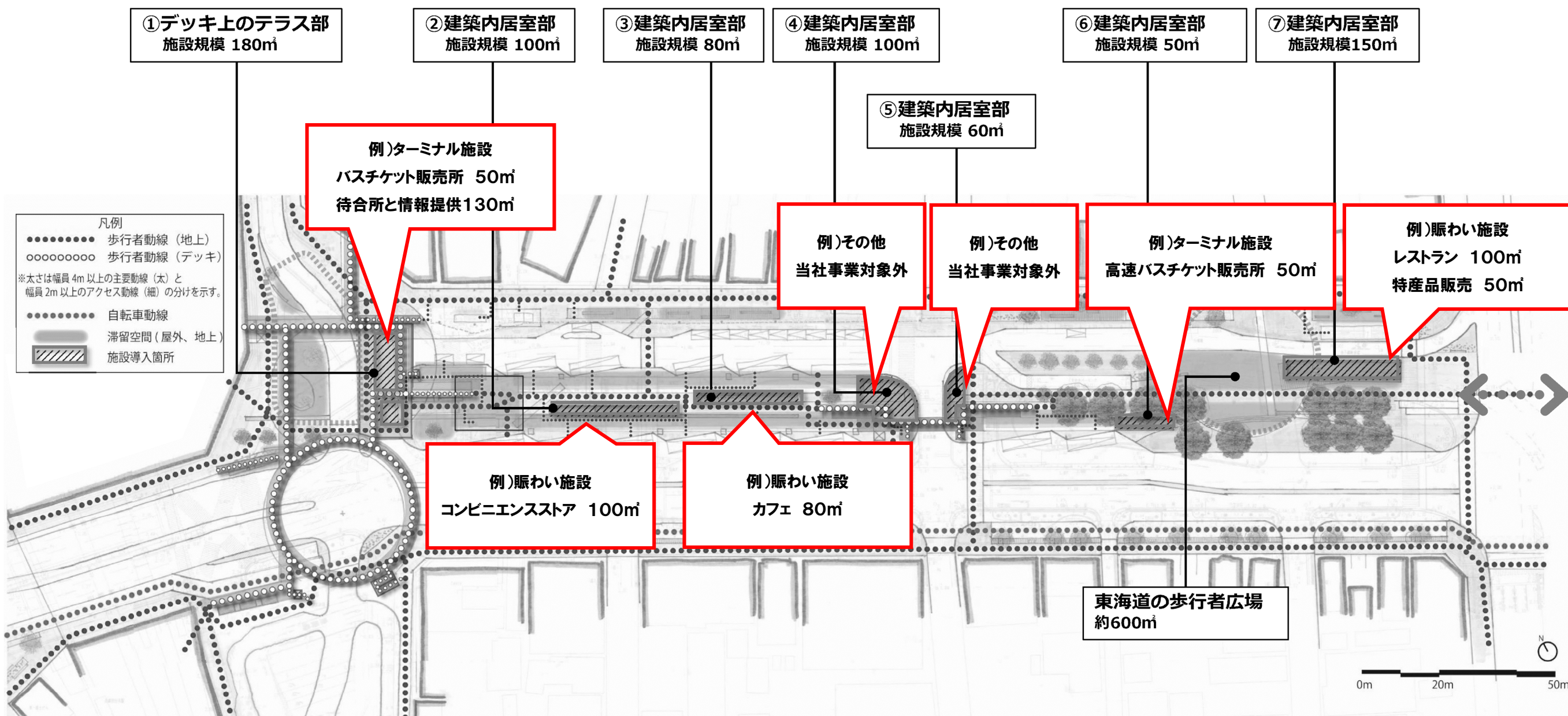
※平面図は現時点でのレイアウトイメージです。建築可能箇所は下図の位置で概ね決まっていますが、貴社・貴団体のアイデアによる施設配置を下記にお示しください。



※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

記入例

対象範囲(必要に応じて図示してください)



※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

■ 全ての場合についてお答えください

3. 事業方式

設問 3-1. 参画可能な事業方式についてお聞かせください。

本事業に参画する場合に想定される事業方式について、どの方式であれば参画が可能でしょうか。下記に例示する A～D のうち、最も参画しやすいと考える方式を選択し、具体的な事業方式について選択頂けないでしょうか。なお、いずれにも当てはまらない場合については別途自由回答にご記入をお願い致します。※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

(検討例) バスターミナル内の施設について、官民連携の区分について下表に例示します。

| 管理・運営のイメージ (案)   | 事業方式 (例)   | 方針・<br>基盤整備 | 設計・<br>建設                             | 建物所有<br>(事業期間中)   | 管理・運営<br>(バスターミナル)                 | 付帯事業<br>(賑わい) |
|--|--|-------------|---------------------------------------|-------------------|------------------------------------|---------------|
| <p>A</p> <p>・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に区域全体の管理・運営を実施。<br/>・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。</p>                | <p>PFI(BOT)<br/>又は<br/>PFI(BOT)<br/>+ 民間付帯事業<br/>(賑わい)</p>                             | 公共          | 民間<br>【PFI】<br>(サービス購入型)<br>※民間付帯事業除く | 民間<br>(ターミナル+賑わい) | 民間<br>(独立採算)<br>(サービス購入型)<br>(混合型) | 民間<br>(独立採算)  |
| <p>B</p> <p>・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、その収益も活用に管理・運営を実施。<br/>・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。</p>                         | <p>PFI(BTO(ターミナル)<br/>+BOT(賑わい))<br/>又は<br/>PFI(BTO(ターミナル))<br/>+ 民間付帯事業<br/>(賑わい)</p> | 公共          | 民間<br>【PFI】<br>(サービス購入型)<br>※民間付帯事業除く | 民間<br>(賑わい)       | 民間<br>(独立採算)<br>(サービス購入型)<br>(混合型) | 民間<br>(独立採算)  |
| <p>C</p> <p>・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、その収益も活用に管理・運営を実施。<br/>・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。</p>               | <p>PFI(BTO)<br/>又は<br/>PFI(新設<br/>+コネクション)</p>   | 公共          | 民間<br>【PFI】<br>(サービス購入型)              | 公共<br>(ターミナル+賑わい) | 民間<br>(独立採算)<br>(サービス購入型)<br>(混合型) | 民間<br>(独立採算)  |
| <p>D</p> <p>・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。<br/>・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。</p> | <p>管理協定<br/>業務委託<br/>使用許可</p>  | 公共          | 公共<br>【従来型】                           | 公共<br>(ターミナル+賑わい) | 公共<br>(従来型)                        | 民間<br>(独立採算)  |

A 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自主的に区域全体の管理・運営を実施。

1 最も参画しやすい

・具体的な事業方式はいずれに該当しますか。

- 1 PFI(BOT)方式
- 2 PFI(BOT)方式+民間付帯事業 ※賑わい施設は民間の自主事業として整備・運営
- 3 その他( )

・バスターミナルの管理・運営はいずれの類型に該当しますか。

- 1 独立採算型
- 2 サービス購入型 ※行政が管理・運営費用を負担
- 3 混合型 ※部分的に行政が管理・運営費用を負担
- 4 その他( )

・上記のバスターミナルの管理・運営方式を選択された理由についてお聞かせください。

( )



B 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。

1 最も参画しやすい

・具体的な事業方式はいずれに該当しますか。

- 1 PFI(BTO(ターミナル)+ BOT(賑わい))方式
- 2 PFI(BTO(ターミナル))方式+民間付帯事業(賑わい)※賑わい施設は民間の自主事業で整備・運営
- 3 その他( )

・バスターミナルの管理・運営はいずれの類型に該当しますか。

- 1 独立採算型
- 2 サービス購入型(行政が管理・運営費用を負担)
- 3 混合型(部分的に行政が管理・運営費用を負担)
- 4 その他( )

・上記のバスターミナルの管理・運営方式を選択された理由についてお聞かせください。

( )

C 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有及び賑わい施設の所有を行い民間が収益施設として入居し、その収益で管理・運営を実施。

1 最も参画しやすい

・具体的な事業方式はいずれに該当しますか。

【建設を含めた民活導入】

- 1 PFI(BTO)
- 2 PFI(新設+コンセッション)
- 3 その他( )

【管理・運営・維持管理への民活導入】

- 1 コンセッション方式
- 2 PFI(O)方式
- 3 その他( )

・バスターミナルの管理・運営はいずれの類型に該当しますか。

※コンセッション方式を選択した場合「1 独立採算型」もしくは「3 混合型」の選択となります。

- 1 独立採算型
- 2 サービス購入型(行政が管理・運営費用を負担)
- 3 混合型(部分的に行政が管理・運営費用を負担)
- 4 その他( )

・上記のバスターミナルの管理・運営方式を選択された理由についてお聞かせください。

( )



#### 4. 事業収支

##### 設問4-1. 年間の事業収入についてお聞かせください。

現時点での、本事業への年間の事業収入(想定)について、お聞かせください。あわせて、金額の根拠・考え方についてお聞かせください。

記入例 ・バスターミナル事業収入 ○○千円/年、物品販売 ○○千円/年、飲食 ○○千円/年

※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

金額: (千円/年)

(上記金額の根拠・考え方についてお聞かせください。)

##### 設問4-2. 年間の運営、維持管理費についてお聞かせください。

現時点での、本事業への年間の運営、維持管理費(想定)について、お聞かせください。あわせて、金額の根拠・考え方についてお聞かせください。

※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

金額: (千円/年)

(上記金額の根拠・考え方についてお聞かせください。)

※維持管理の内容;待合・トイレ・外構等の日常巡回清掃、定期点検及び保守

### 設問4-3. 整備費についてお聞かせください。

現時点での、本事業への整備費(想定)について、お聞かせください。あわせて、金額の根拠・考え方についてお聞かせください。

※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

金額: (千円)

(上記金額の根拠・考え方についてお聞かせください。また、下記の項目についてお聞かせください。)

- ・バスターミナル整備費(ターミナル運用に関する設備、什器、備品等を含む)
- ・民間付帯施設(※ご提案がある場合)

## 5. 事業条件

### 設問5-1. 参加形態についてお聞かせください。

本事業へ参加する場合に想定される参加形態について、該当する番号に○をつけてください。あわせて、その回答理由についてお聞かせください。

※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

- 1 単独
- 2 コンソーシアム(代表企業)
- 3 コンソーシアム(構成企業または協力企業)
- 4 テナント
- 5 その他( )

(上記回答理由についてお聞かせください。)

### 設問5-2. 事業期間についてお聞かせください。

現時点での、本事業の想定する事業期間について、該当する番号に○をつけてください。あわせて、その回答理由についてお聞かせください。

※ご回答の内容に応じ、適宜 Word データの回答欄を拡大頂きご記入下さい。

- 1 5年
- 2 10年
- 3 15年
- 4 20年
- 5 その他( )

(上記回答理由についてお聞かせください。)

## 6. その他

### ■運営が可能な場合お答えください

#### 設問6-1. バスターミナルの新たな活用へのアイデア

本事業において、ターミナル内の空間をフレキシブルに使い賑わいを創出できる活用や、社会構造の変化に対応したターミナル機能について、新たな活用のアイデアがあればお聞かせください。

例;バス停の多目的なシェアリング(空き時間での移動販売等の実施等)、オフピーク時の歩行空間の高次利用(マーケット等)

#### 設問6-2. 必要な利用者数についてお聞かせください。

本事業の参画の前提となる収入を確保できる利用者数について、お聞かせください。あわせて、当該利用者数の根拠・考え方についてお聞かせください。

利用者数:                    人/日

(そのうち、賑わい施設(物品販売店舗、飲食店、屋外スペース活用) 利用者数:                    人/日)

(上記利用者数の根拠・考え方についてお聞かせください。)

### ■全ての場合についてお答えください

#### 設問6-3. 参画意向についてお聞かせください。

今後、市場調査等の結果等を参考に官民連携事業として公募された場合、参加意向について、該当する番号に○をつけてください。あわせて、その回答理由についてお聞かせください。

1 参加が可能

2 条件によっては参加可能

3 参加は不可能

(上記回答理由についてお聞かせください。特に、どのような条件にすればより参加しやすいかお聞かせください。)

**設問6-4. その他の自由意見についてお聞かせください。**

その他、本事業に関するご提案・ご意見・ご要望についてお聞かせください。

(地域との連携に関する内容等、幅広いアイデアがあればお聞かせください。)

設問は以上です。

ご回答いただきありがとうございました。

# 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

国土交通省・三重県・四日市市

# 目次

|   |    |                                    |    |
|---|----|------------------------------------|----|
| 1. 事業の背景  | 2  | 5. 将来の姿                            | 42 |
| (1) 事業の背景                                       | 2  | (1) 整備イメージ                         | 42 |
| (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題                           | 7  | (2) ターミナルレイアウトや導入機能のイメージ           | 43 |
| (3) 中央通り共通のデザイン方針                               | 14 | (3) 賑わい創出のイメージ                     | 44 |
| (4) 中央通り各エリアのデザインを考える前提条件                       | 15 | 6. 事業区分                            | 45 |
| (5) 中央通り各エリアのデザイン方針                             | 16 | (1) 特定車両停留施設・道路事業者としての<br>事業範囲の設定案 | 45 |
| 2. 四日市バスターミナルの基本目標                              | 19 | (2) 道路事業者・都市事業者としての<br>事業範囲の設定案    | 46 |
| (1) 四日市バスターミナルの基本目標                             | 19 | 7. 管理・運営手法の考え方                     | 47 |
| (2) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と<br>「四日市バスターミナルの基本目標」との対応 | 21 | 8. これまでのとりまとめ                      | 48 |
| 3. 四日市バスターミナル整備の考え方                             | 23 | 9. 今後の進め方                          | 49 |
| (1) 特定車両停留施設の範囲設定                               | 23 |                                    |    |
| (2) 四日市バスターミナルの必要機能                             | 24 |                                    |    |
| (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針                           | 28 |                                    |    |
| 4. 整備効果   | 35 |                                    |    |
| (1) 広域的なネットワークとのアクセス性の向上                        | 35 |                                    |    |
| (2) 防災機能の向上                                     | 36 |                                    |    |
| (3) 帰宅困難者の代替輸送の確保                               | 37 |                                    |    |
| (4) バス乗り場集約による交通円滑性・<br>安全性の向上                  | 38 |                                    |    |
| (5) 駅直結による安全かつ快適な歩行者動線の確保                       | 39 |                                    |    |
| (6) 駅周辺と一体となった賑わい空間の創出への寄与                      | 40 |                                    |    |
| (7) バスターミナル整備による波及効果                            | 41 |                                    |    |



# 1. 事業の背景

## (1) 事業の背景

- ◆ 四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町・港町として栄えてきました。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ます。
- ◆ 新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの広域幹線道路網の整備が進むとともに、2020年代後半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、中部圏域の一翼を担う都市として、更なる飛躍が期待されています。
- ◆ 四日市市の中心市街地である近鉄四日市駅周辺の基盤整備・まちづくりについては、2018年12月、四日市市が『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』を策定し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、計画段階から官民連携で検討を行っています。



図 中央通りの現状

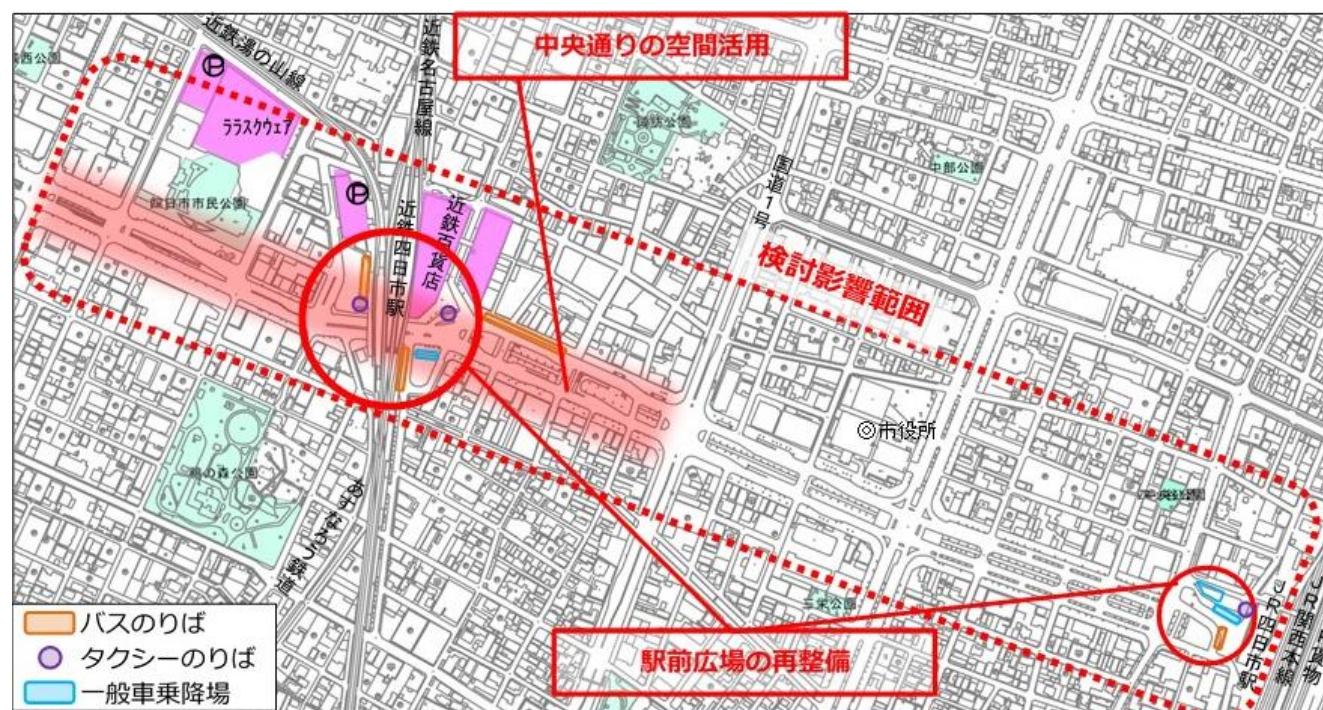


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

# 1. 事業の背景

## (1) 事業の背景 ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の検討経緯～

- ◆ 『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』は、2017(平成29)年から2018(平成30)年にわたり、6回の「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会」を経て、2018年12月に策定された。
- ◆ これを踏まえ、2020(令和2)年より「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を設置し、中心市街地における望ましい交通結節点の在り方について、集中的に意見交換・協議を行い、「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の具体化を図ることとした。



### 検討委員会の構成

|        |  |
|--------|--|
| 学識者    | : 有賀隆教授(早稲田大学)【委員長】<br>松本幸正教授(名城大学)<br>村山顕人准教授(東京大学)               |
| 交通関係者  | : 近畿日本鉄道(株)、四日市あすなろう鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、<br>三重県タクシー協会、三重県四日市南警察署 |
| 商業関係者  | : (株)近鉄百貨店、四日市商工会議所、諏訪栄町地区街づくり協議会、<br>四日市駅西発展会                     |
| 市民・利用者 | : 四日市自治会連合会、住友電装(株)、すわ公園交流館運営協議会、<br>四日市観光協会                       |
| 四日市市   | : 副市長  |
| オブザーバー | : 国土交通省(都市局街路交通施設課、中部地方整備局建政部)                                     |

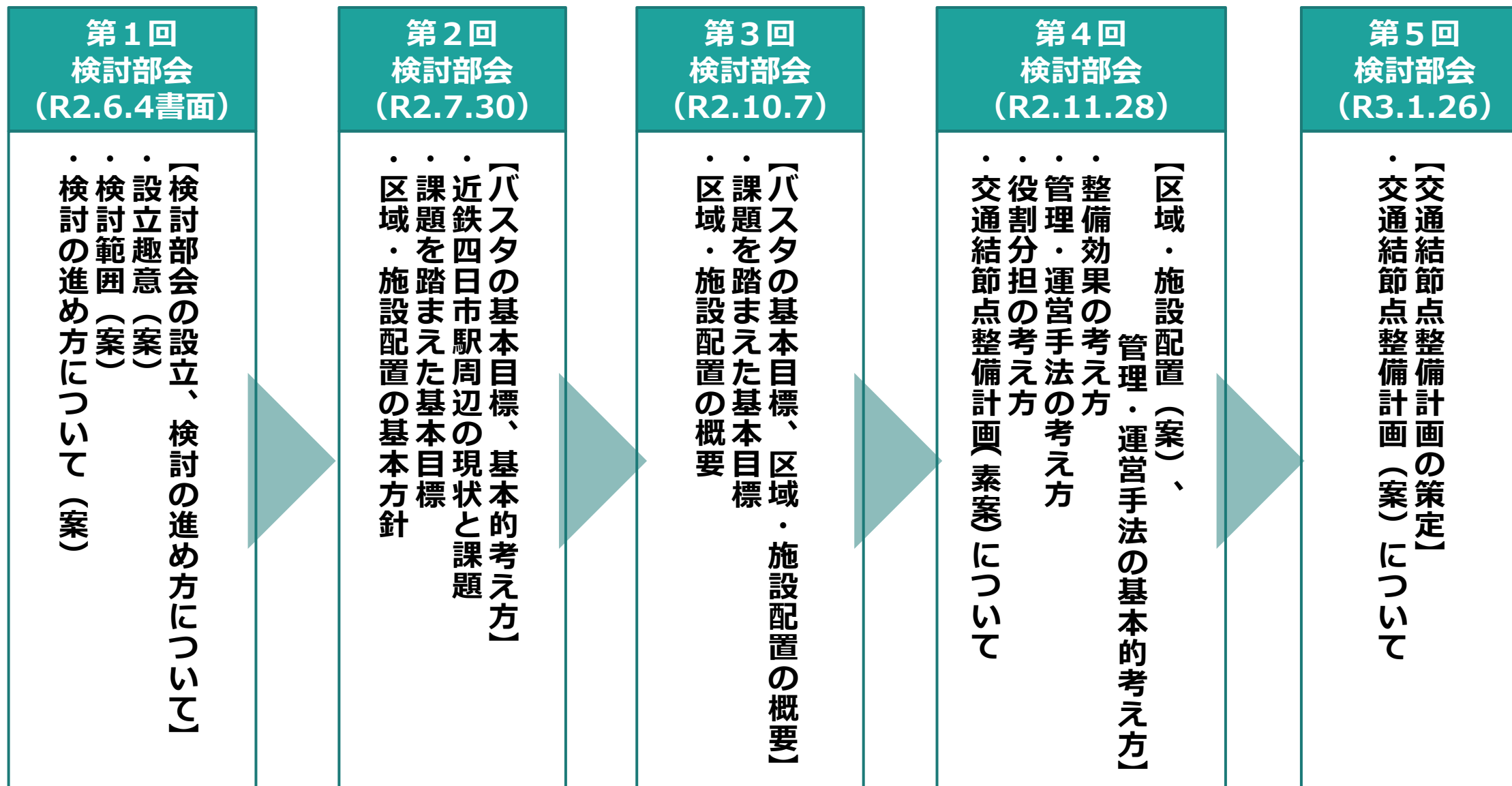
市民意見募集(近鉄四日市駅)  
回答者; 277名

地元説明会(JR四日市駅)

# 1. 事業の背景

## (1)事業の背景 ～近鉄四日市駅バスターミナル検討部会での検討経緯～

◆ 2020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。



### 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)、四日市市副市長

# 1. 事業の背景

## (1) 事業の背景 ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想について～

◆ 『近鉄四日市駅周辺等整備基本構想』は、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市である四日市市が、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、近鉄四日市駅並びにJR四日市駅の駅前広場等に係る整備の基本的な方向性を固めることを目的としている。

### 1) 駅周辺整備の基本的な方向性イメージ

【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。

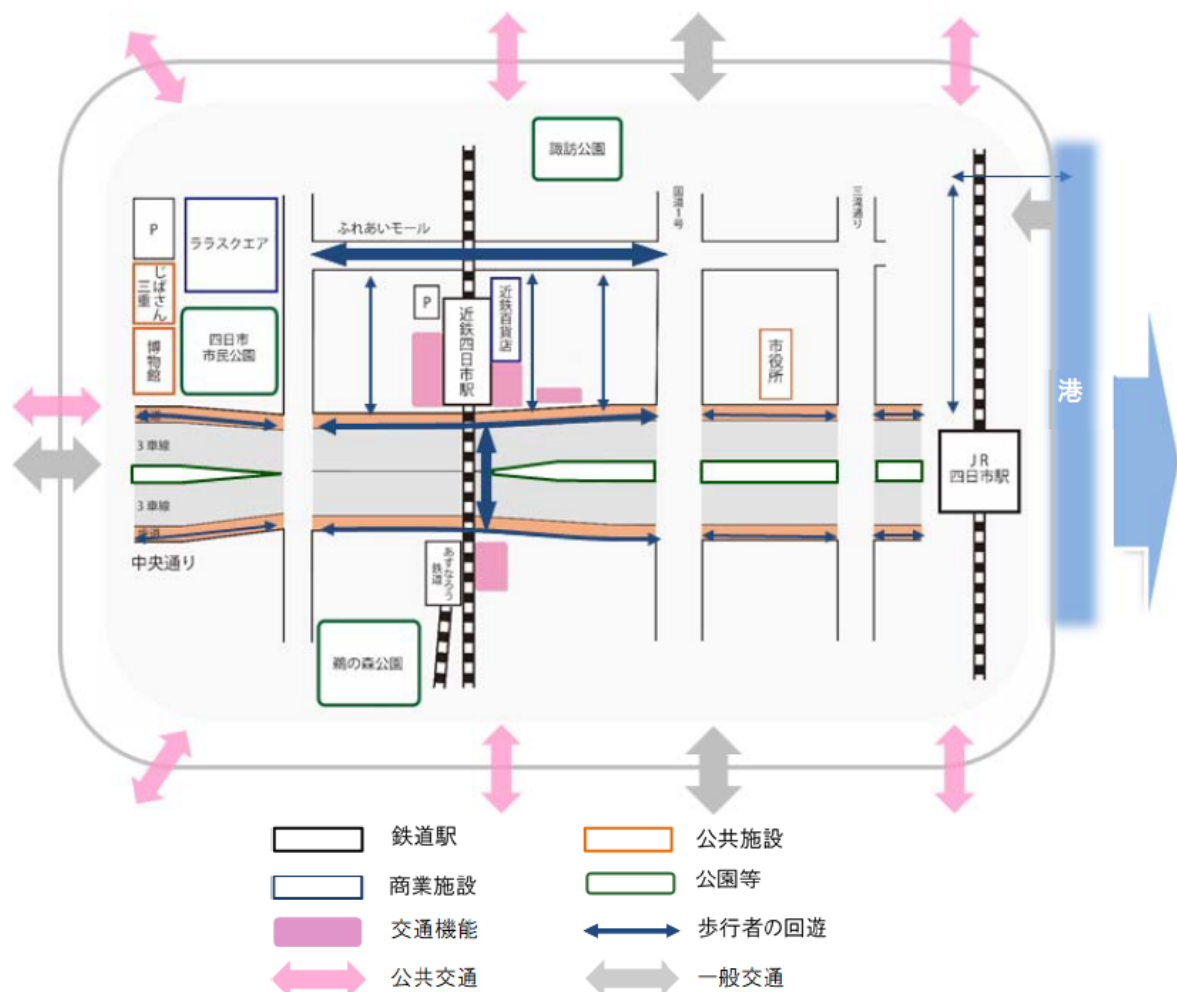
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】  
「交通機能強化」

- 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。

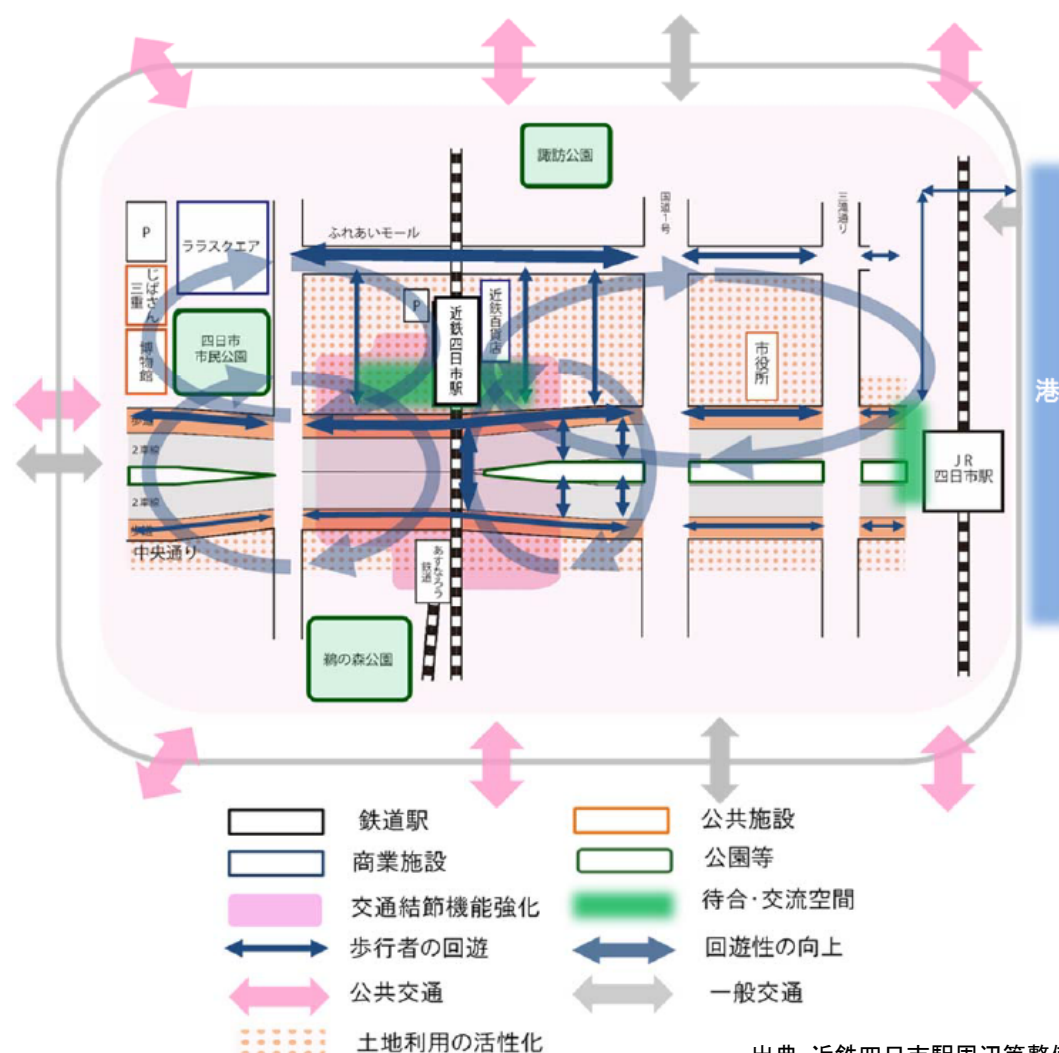
【視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上】  
「空間の魅力向上」

- 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。

現在の状況(イメージ図)



将来の基本的な方向性(イメージ図)

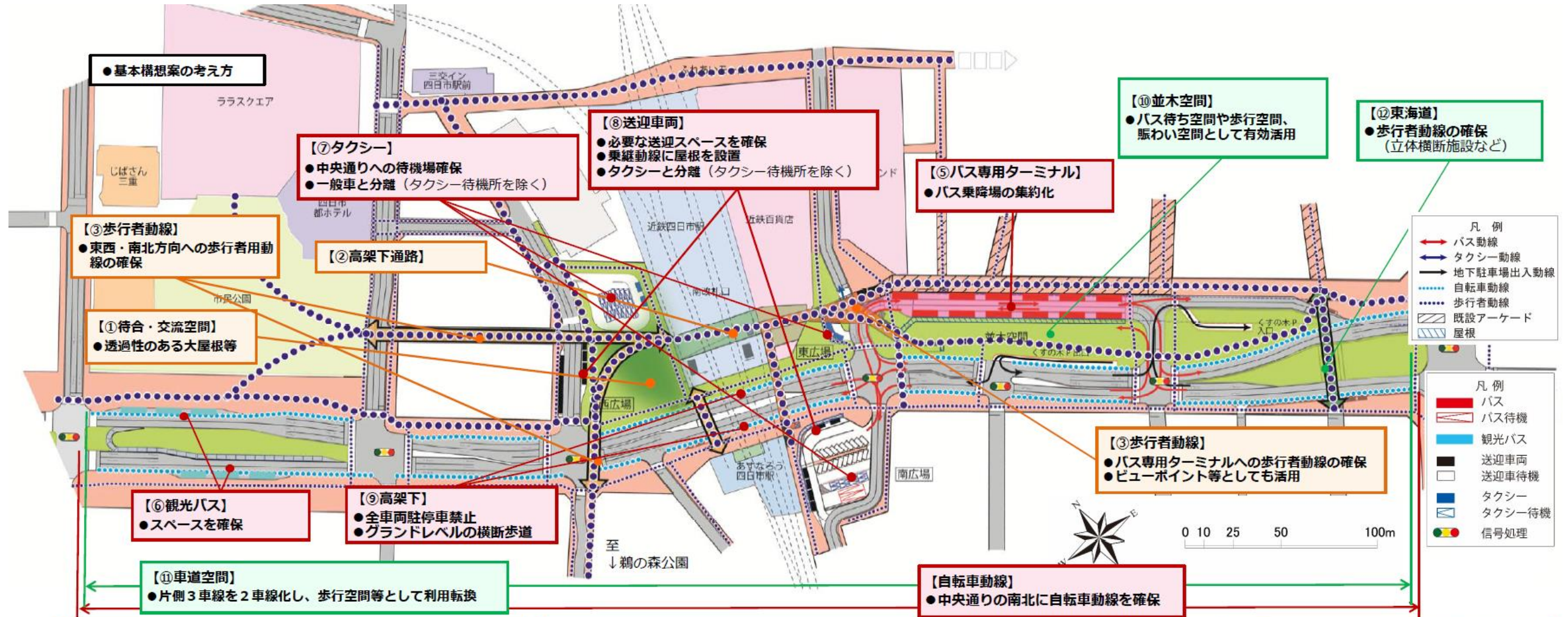


出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

# 1. 事業の背景

## (1) 事業の背景 ～近鉄四日市駅周辺等整備基本構想について～

### 2) 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想



#### 視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】

- 【①待合・交流空間】
  - 歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。
  - 大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。
- 【②高架下通路】
  - 東西の広場空間と一体的に利用することで、東西の回遊性を高めます。
- 【③歩行者動線】
  - 駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。
  - 市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。
- 【④駅前周辺】
  - わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

#### 視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】

- 【⑤バス専用ターミナル】
  - これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑するとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。
- 【⑥観光バス】
  - 旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。
- 【⑦タクシー】
  - 駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。
- 【⑧送迎車両】
  - 駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む)します。
  - 送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。
- 【⑨高架下】
  - 円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。
  - 周辺交通の妨げにならないように留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。
- 【自転車動線】
  - 中央通りの南北に自転車動線を確保します。

#### 視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】

- 【⑩並木空間】
  - 活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。
- 【⑪車道空間】
  - 現状の片側3車線を2車線(西浦通り～国道1号)にし、歩行空間等として利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。
- 【⑫東海道】
  - デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。

# 1. 事業の背景

## (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題



# 1. 事業の背景

## (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

### 1) 公共交通の状況

#### ① 鉄道利用者数（近鉄四日市駅の利用者数）

◆ 近鉄四日市駅の利用者数は、H26年度まで横ばい傾向にあったが、近年増加傾向。

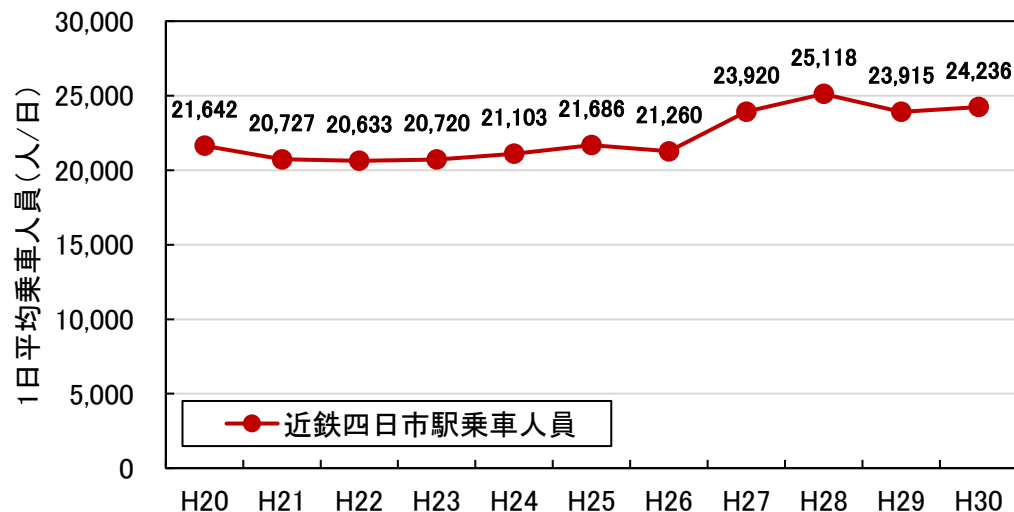


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移

出典：三重県統計書

#### ② 近鉄四日市駅の駅勢圏（鉄道利用者の出発地分布）

◆ 近鉄四日市駅は市内からの利用が6割以上。



図 近鉄四日市駅利用者の出発地（第5回中京都市圏PT調査）

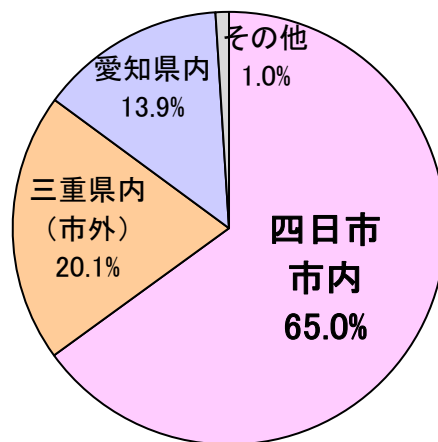


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布（第5回中京都市圏PT調査）

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

#### ③ 近鉄四日市駅利用者の端末交通手段状況

◆ 近鉄四日市駅利用者の駅までのアクセス交通手段は、バス利用が減少する一方、徒歩が大幅に増加、自転車利用が微増。

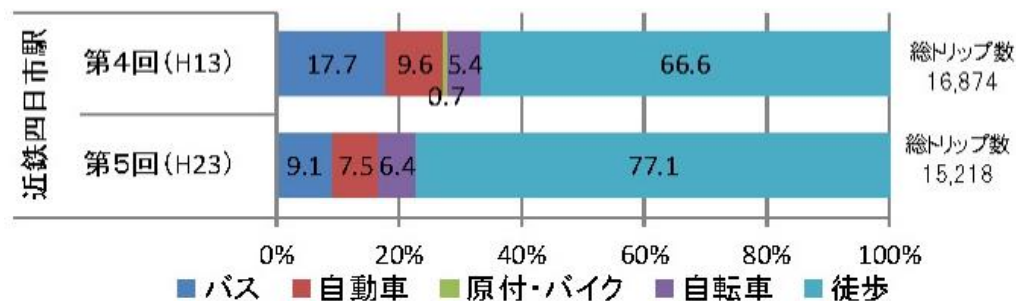


図 近鉄四日市駅の駅端末交通手段構成の推移(中京都市圏PT調査)

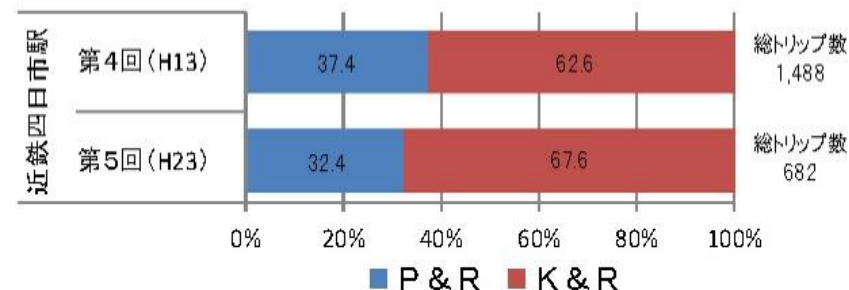


図 近鉄四日市駅の駅端末自動車利用のP&R、K&R割合の推移(中京都市圏PT調査)

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

# 1. 事業の背景

## (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

### 1) 公共交通の状況

#### ④ バス利用者数

- ◆ 近鉄四日市駅では、三重交通・三岐鉄道合わせて、1日あたり平日約8,400人/日、休日約3,600人がバスに乗降。
- ◆ 近年は横ばい傾向が継続。

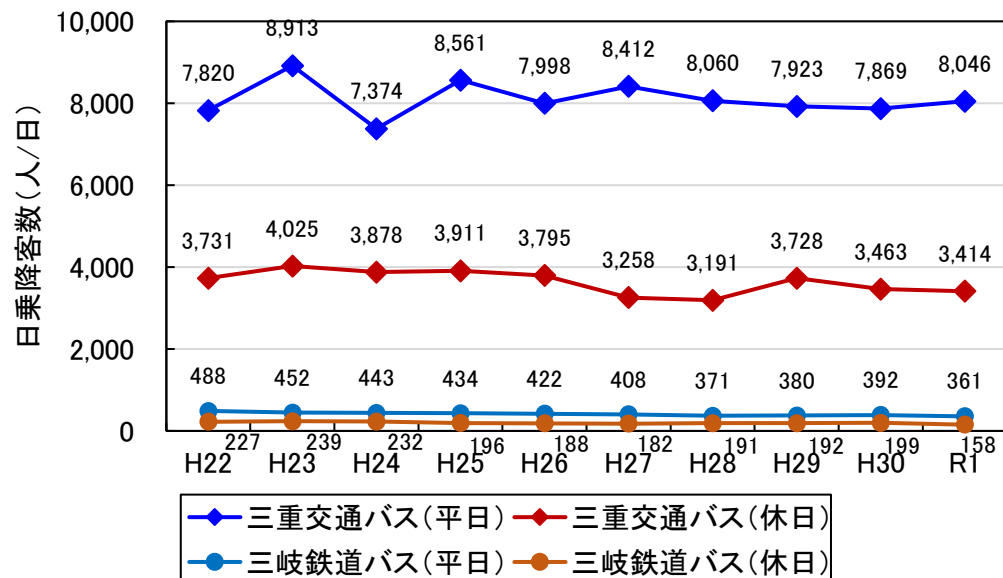


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

#### ⑤ 路線バス便数

- ◆ 近鉄四日市駅前は、平日に発車446台/日、到着432台/日の路線バスが発着(重複あり)。

表 近鉄四日市駅のバス発着本数

|           |       | 4   | 5   | 6   | 7   | 8   | 9   | 10   | 11   | 12   | 13   | 14   | 15   | 16   | 17   | 18   | 19   | 20   | 21   | 22   | 23   | 24   | 合計  |
|-----------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| 始発(東行き)   | A     | 0   | 1   | 3   | 12  | 6   | 5   | 2    | 3    | 1    | 4    | 2    | 3    | 5    | 7    | 5    | 3    | 2    | 5    | 8    | 1    | 0    | 78  |
| 始発(西行き)   | B     | 0   | 0   | 0   | 4   | 5   | 3   | 3    | 3    | 3    | 4    | 2    | 4    | 3    | 6    | 5    | 5    | 3    | 3    | 1    | 0    | 0    | 57  |
| 到着(東から)   | C     | 0   | 0   | 3   | 6   | 2   | 4   | 2    | 2    | 2    | 2    | 2    | 3    | 4    | 5    | 9    | 5    | 3    | 2    | 1    | 0    | 0    | 57  |
| 到着(西から)   | D     | 0   | 0   | 4   | 7   | 6   | 7   | 6    | 2    | 4    | 4    | 4    | 3    | 5    | 3    | 5    | 2    | 2    | 0    | 0    | 0    | 0    | 64  |
| 通過(西→東)   | E     | 0   | 0   | 2   | 5   | 7   | 5   | 7    | 7    | 7    | 8    | 7    | 8    | 8    | 5    | 3    | 5    | 6    | 2    | 2    | 0    | 0    | 87  |
| 通過(東→西)   | F     | 0   | 0   | 8   | 16  | 14  | 14  | 14   | 12   | 10   | 10   | 10   | 10   | 13   | 14   | 14   | 12   | 10   | 5    | 1    | 1    | 0    | 188 |
| 通過(東→東)   | G     | 0   | 0   | 1   | 4   | 3   | 2   | 3    | 1    | 3    | 1    | 3    | 1    | 3    | 2    | 3    | 3    | 1    | 1    | 1    | 0    | 0    | 36  |
| 発車台数(東行き) | A+E+G | 0   | 1   | 6   | 21  | 16  | 12  | 12   | 11   | 12   | 12   | 13   | 12   | 13   | 12   | 13   | 12   | 5    | 8    | 9    | 1    | 0    | 201 |
| 発車台数(西行き) | B+F   | 0   | 0   | 8   | 20  | 19  | 17  | 17   | 15   | 13   | 14   | 12   | 14   | 16   | 20   | 19   | 17   | 13   | 8    | 2    | 1    | 0    | 245 |
| 到着本数(東から) | C+F+G | 0   | 0   | 12  | 26  | 19  | 20  | 19   | 15   | 15   | 13   | 15   | 14   | 20   | 21   | 26   | 20   | 14   | 8    | 3    | 1    | 0    | 281 |
| 到着本数(西から) | D+E   | 0   | 0   | 6   | 12  | 13  | 12  | 13   | 9    | 12   | 11   | 12   | 11   | 10   | 6    | 10   | 8    | 4    | 2    | 0    | 0    | 0    | 151 |
| 高速バス発車    |       | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 | 2000 | 2100 | 2200 | 2300 | 2400 | 合計  |
| 高速バス発車    |       | 3   | 6   | 2   | 4   | 2   | 2   | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 2    | 0    | 1    | 1    | 1    | 0    | 7    | 2    | 40  |
| 高速バス到着    |       | 3   | 5   | 1   | 1   | 0   | 1   | 2    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 0    | 3    | 0    | 2    | 2    | 3    | 1    | 8    | 2    | 39  |

※上位3位の時間帯に着色

出典: 路線バス; 三重交通(株)HP、三岐鉄道(株)HP【2020.7時刻表】  
 高速バス; 三重交通(株)HP、Willer(株)HP、JAMJAMLinerHP、琴平バス(株)HP【2019.7時刻表】

#### ⑥ 近鉄四日市駅周辺のバス停配置

- ◆ 近鉄四日市駅前は、駅東側・南側・西側にバスのりばを配置しており、路線バス2社24路線、高速バス4社12系統が運行。

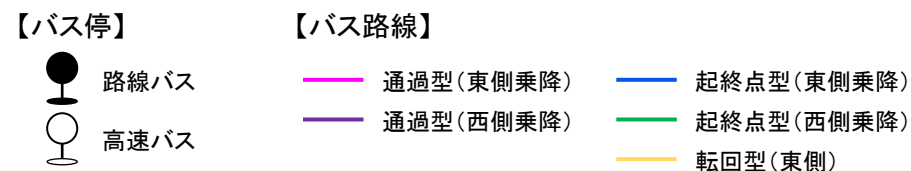
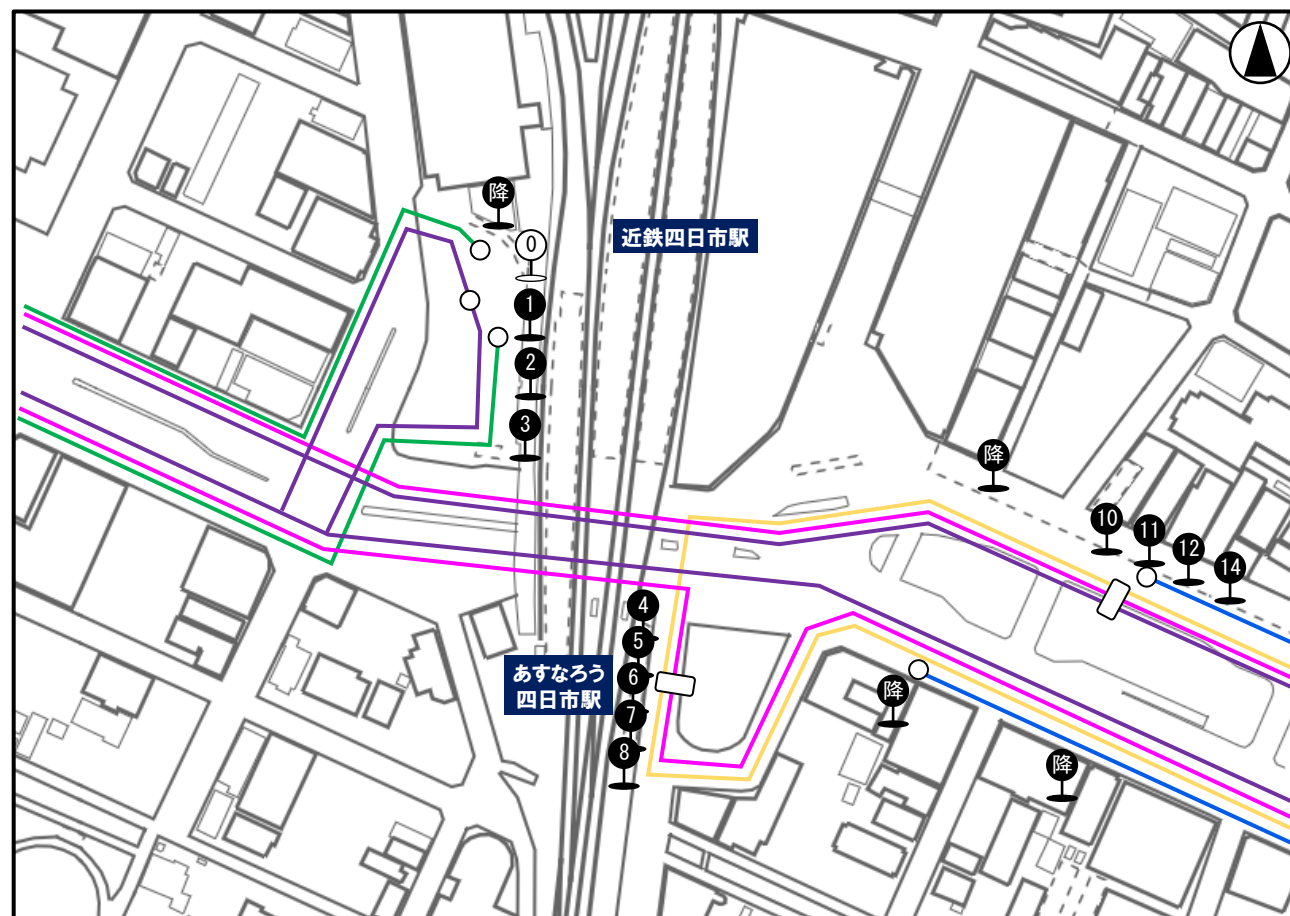


図 近鉄四日市駅周辺のバス停配置

出典: 地理院地図(下図)



# 1. 事業の背景

## (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

### 1) 公共交通の状況

#### ⑦ タクシーのりば

- ◆ 東広場、西広場にはタクシーのりばと待機場あり。
- ◆ 南広場にはタクシーのりばはないが、待機場あり。

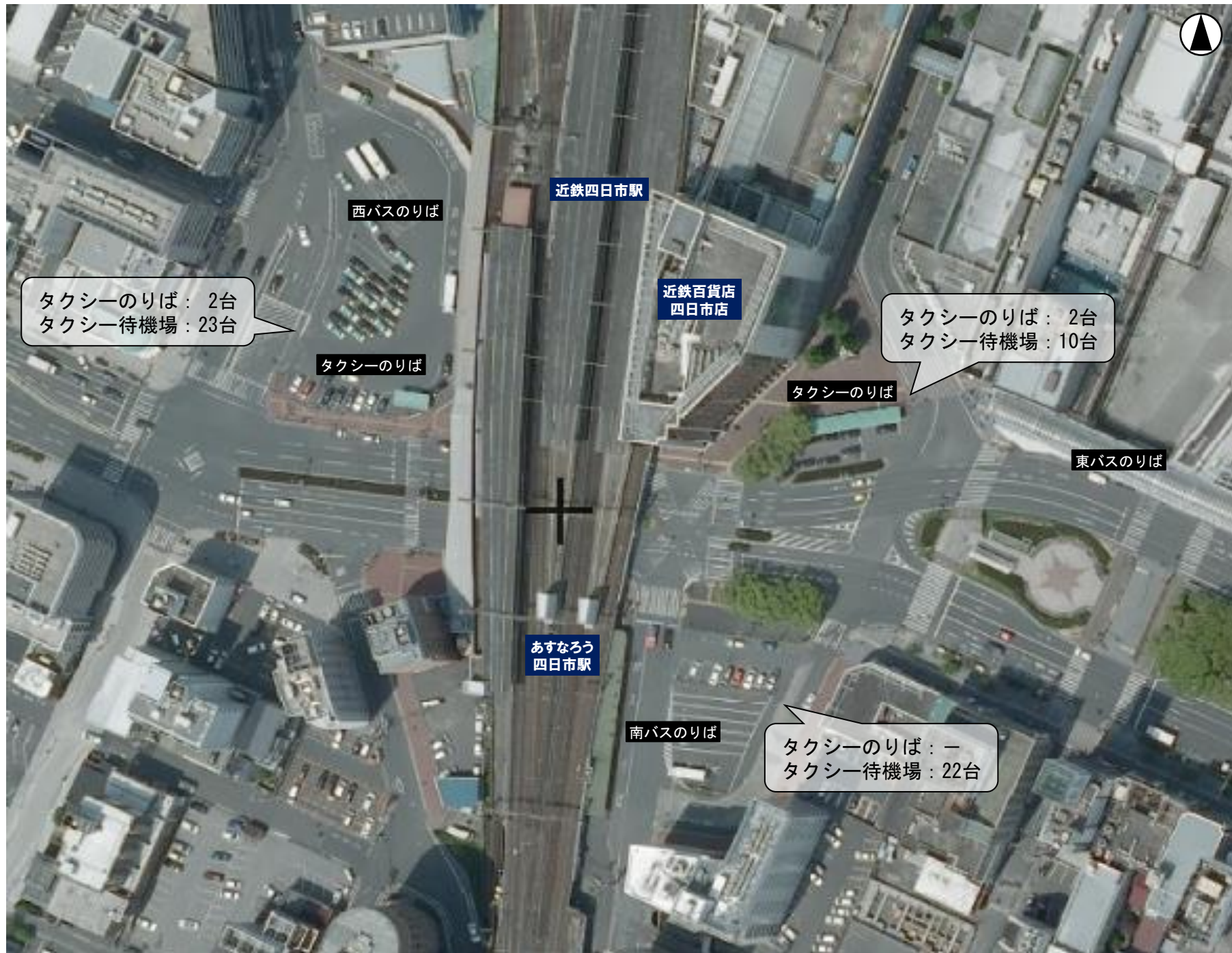


図 近鉄四日市駅のタクシーのりば配置図

出典: 地理院地図(航空写真)

# 1. 事業の背景

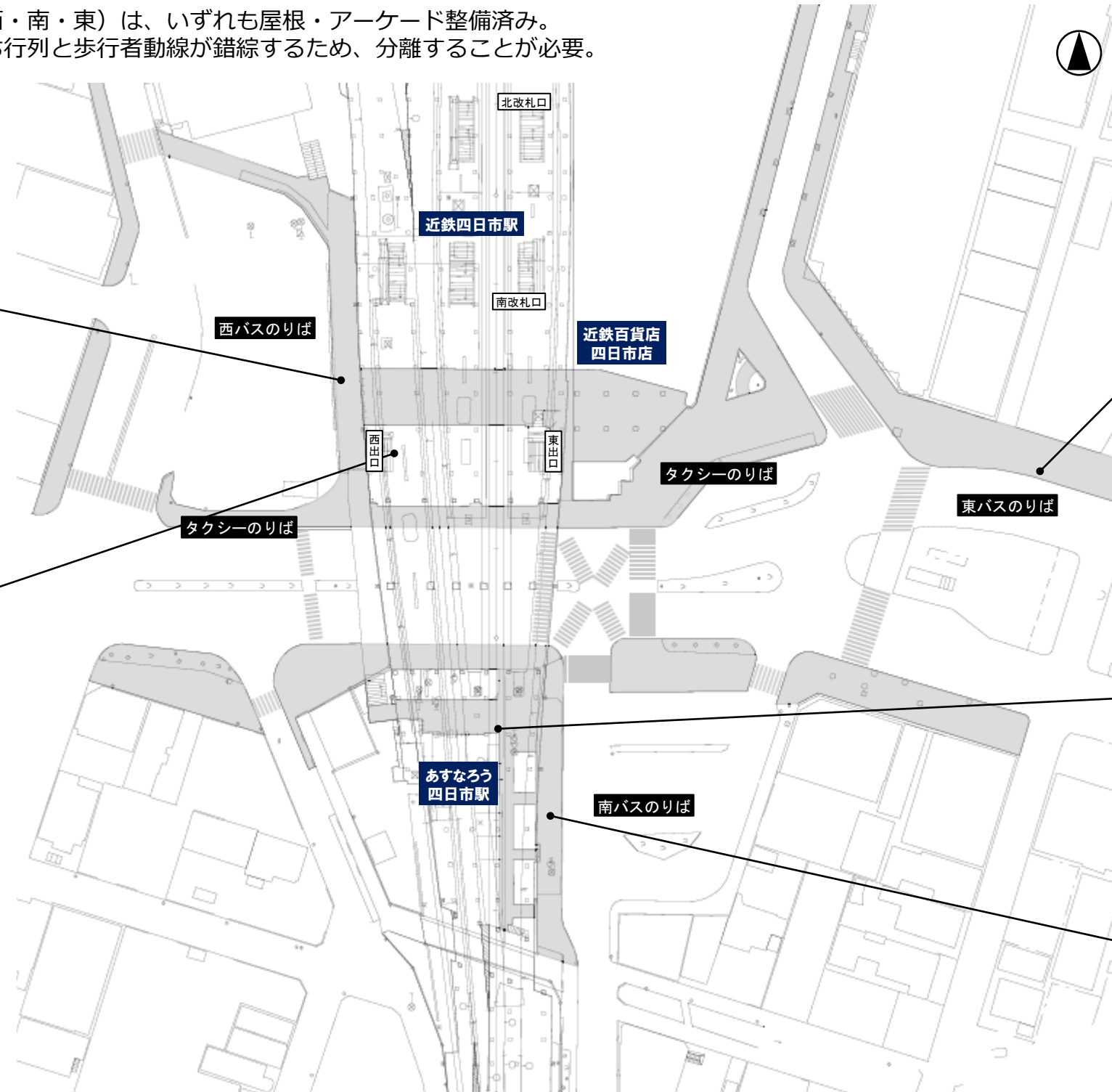
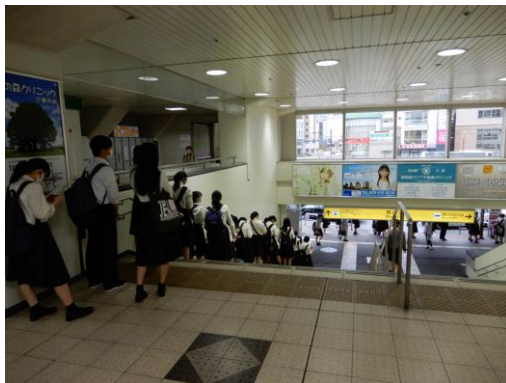
## (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

### 1) 公共交通の状況

#### ⑧ バス待ち環境・状況

- ◆ 近鉄四日市駅のバス乗り場（西・南・東）は、いずれも屋根・アーケード整備済み。
- ◆ ピーク時には、バス待ち行列と歩行者動線が錯綜するため、分離することが必要。

▼西バスのりばのバス待ち行列



▼東バスのりばのバス待ち行列



▼南バスのりばのバス待ち行列



図 近鉄四日市駅周辺のバスのりば配置図

出典: 近畿日本鉄道提供資料(下図)

# 1. 事業の背景

## (2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

### 2) 近鉄四日市駅周辺の歩行者の通行状況

- ◆ 近鉄四日市駅前の歩行者交通量は、ふれあいモールで11,976人/12h、中央通りで7,913人/12h。
- ◆ ふれあいモールの歩行者交通量が卓越しており、ふれあいモールから中央通りへの回遊の促進が必要。

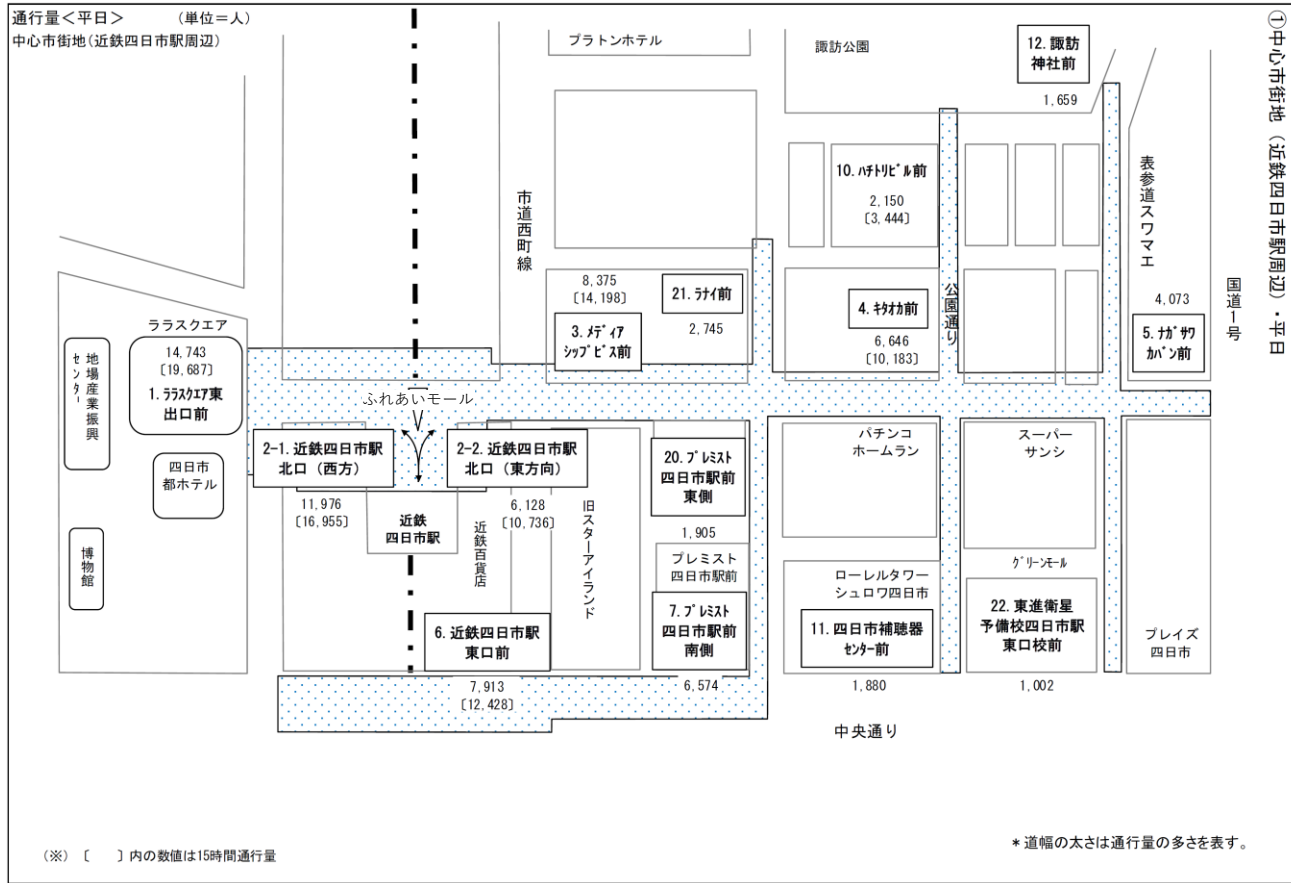


図 近鉄四日市駅周辺の歩行者交通量

出典: 四日市市HP(歩行者流量調査)  
調査日 令和元年11月8日(金)9:00~19:00  
※補足調査 朝2時間7:00~9:00  
夜3時間19:00~22:00

### 3) 並木空間の状況

- ◆ 中央通りは、幅員70m・片側3車線の市道であり、中央緑地帯としてくすの木が並び、近鉄四日市駅等からの良好な景観を有している。
- ◆ 歩行者・自転車交通量は、近鉄四日市駅北側のふれあいモールと比較して少ない。
- ◆ 広幅員であることから、中央通りを横断する歩行者・自転車にとって、南北移動の抵抗になっているものと考えられる。
- ◆ 中央通りは市の景観軸として良好な景観を有しているが、人が行き交う賑わいや回遊性が低く、高規格な空間をうまく活用できていない現状がある。



▲中央緑地帯



▲中央通りの楠並木



▲近鉄四日市駅から東側眺望



図 中央通りの現状

# 1. 事業の背景

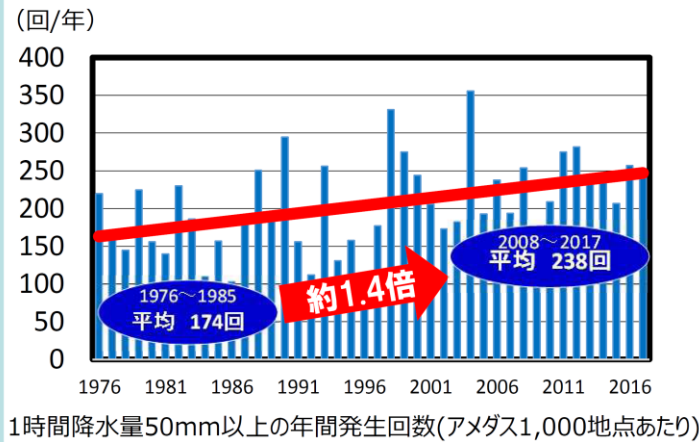
## (2)近鉄四日市駅周辺における現状と課題

### 4) 市及び近鉄四日市駅周辺における防災計画の現状

- ◆ 全国各地で降水量が観測史上最高を記録するなど、これまでの常識を超えて自然災害が頻発・激甚化している。また、南海トラフ地震では巨大な津波により、沿岸部を中心に広域かつ甚大な被害の発生が想定される。
- ◆ 近鉄四日市駅周辺には指定避難所・津波避難ビル等の施設が複数存在しており、周辺施設と連携した防災対策を講じる必要がある。

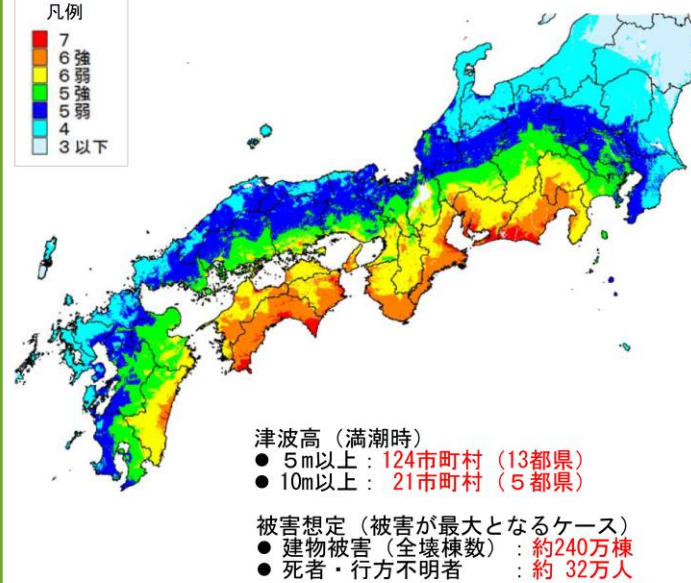
#### 大雨の発生件数の増加

- ・ 時間雨量50mmを上回る大雨の回数がこの30年間で約1.4倍に増加



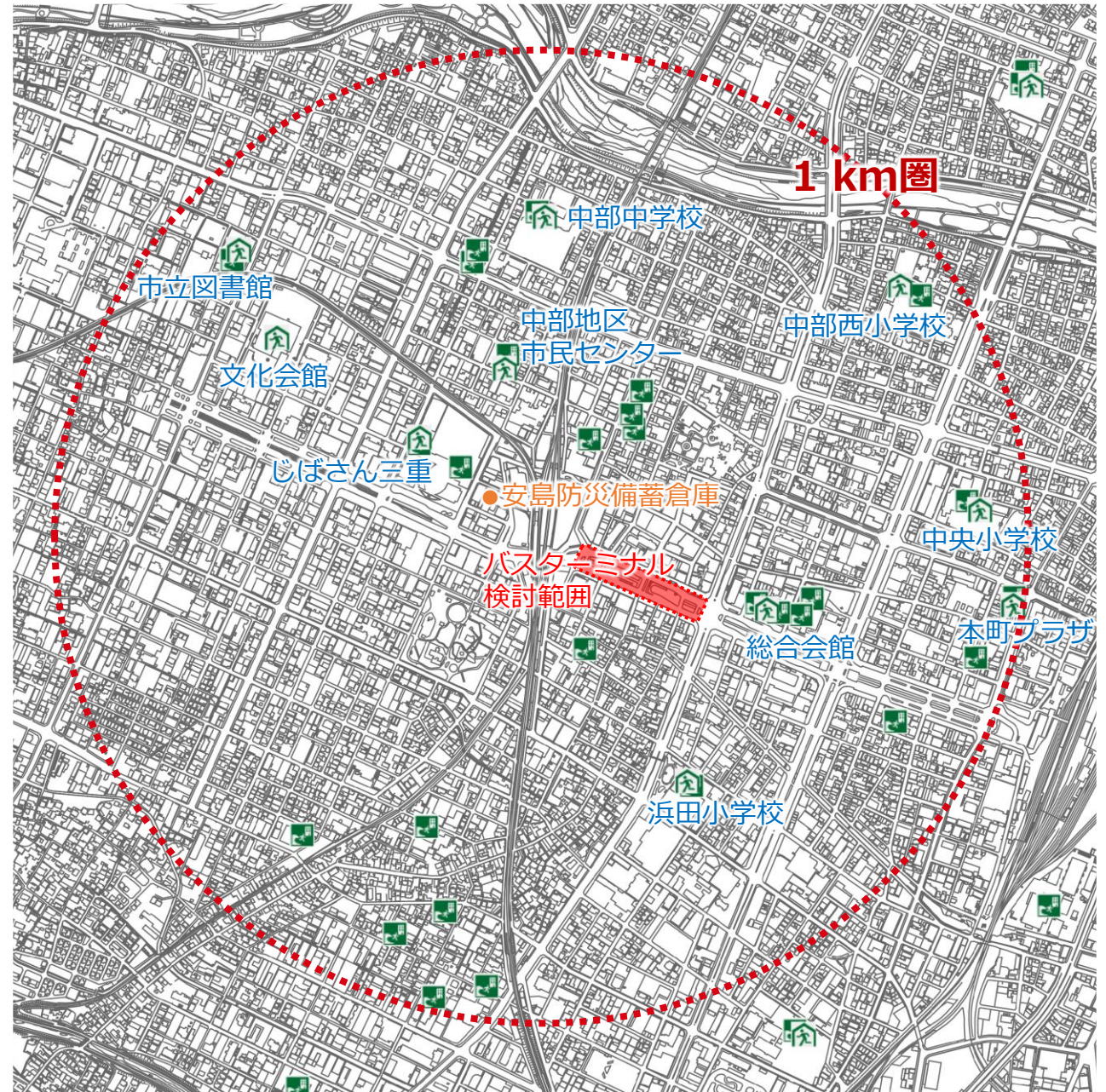
#### 南海トラフ地震

##### 震度の最大値の分布図



出典: 中央防災会議(平成26年3月)資料より作成  
※ 図は推計した5ケースの震度分布を重ね合わせたもの  
※ 津波高は、四国沖に大すべり域+超大すべり域を設定

出典: 社会資本整備審議会住宅地分科会



凡例

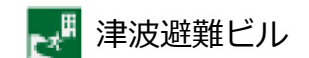
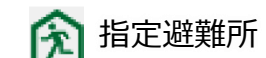


図 近鉄四日市駅周辺の指定避難所・津波避難ビル

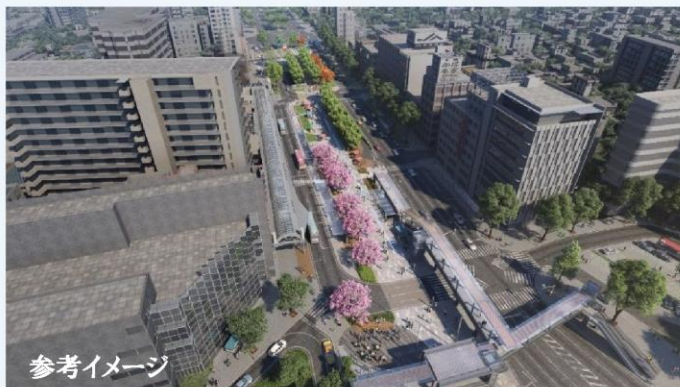
# 1. 事業の背景

## (3)中央通り共通のデザイン方針

◆ 中央通り再編関係者調整会議における共通のデザイン方針は以下のとおり。

### 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。

出典：中央通り再編関係者調整会議資料

# 1. 事業の背景

## (4)中央通り各エリアのデザインを考える前提条件

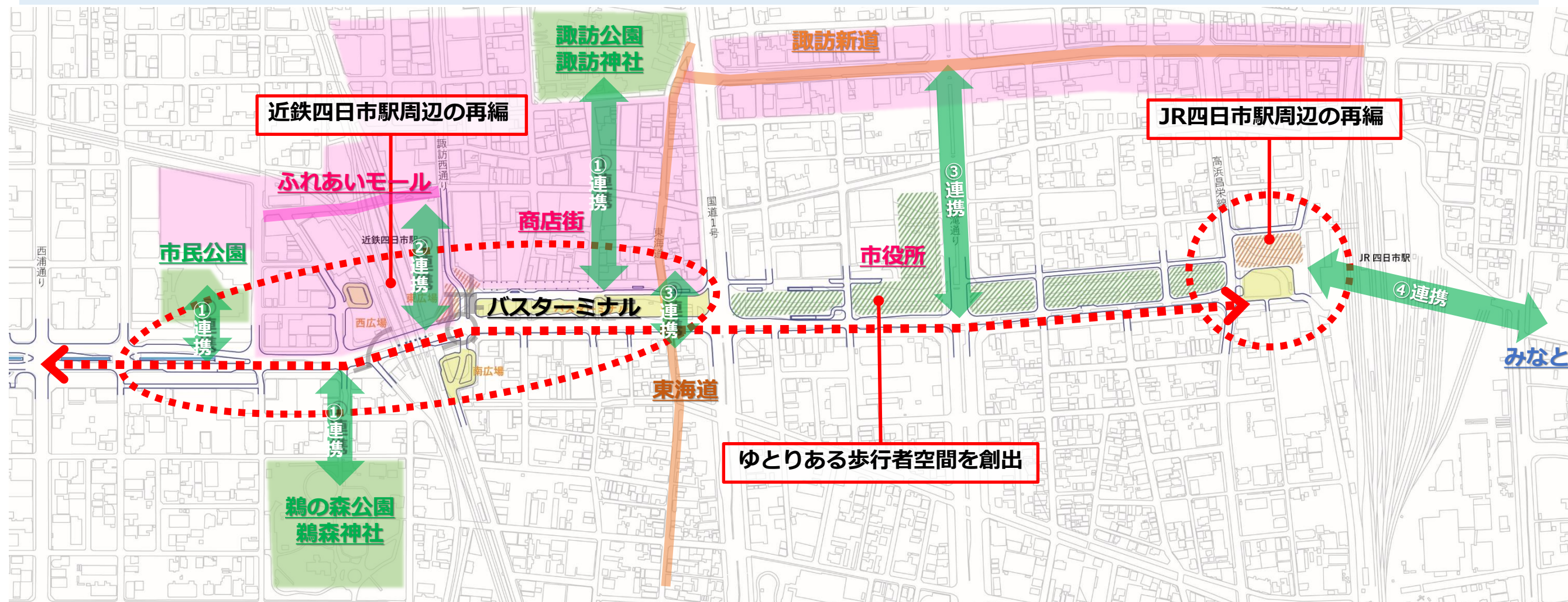
### <前提条件>

- ・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。

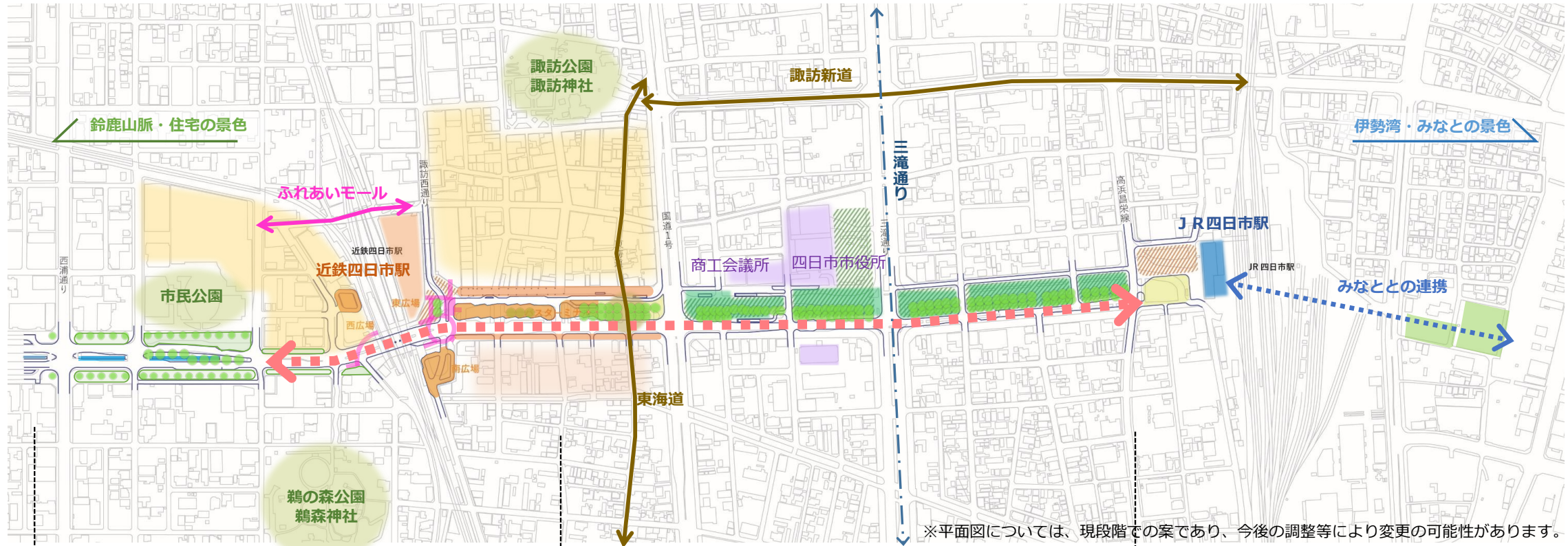
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

# 1. 事業の背景

## (5)中央通り各エリアのデザイン方針

### 1) デザイン方針

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議における各エリアのデザイン方針は以下のとおり。
- ◆ 近鉄四日市駅前へのバスターミナル整備により交通結節点機能を強化するとともに駅前とまちをつなぐゲートエリア機能を確保。



#### 交通⇄まち ゲートエリア

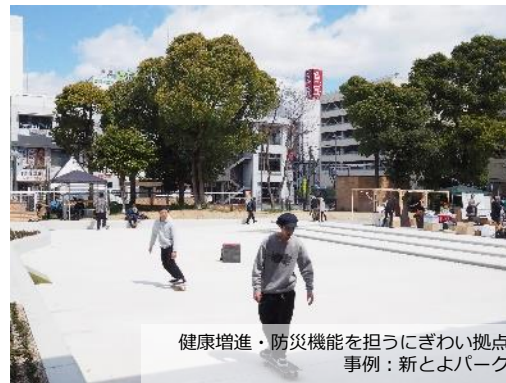
- ・駅前広場の整備、バスタ機能の導入、都市機能の誘導、デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・四日市市の顔・玄関口に相応しい、まちなかへの来訪者や居住者のための快適で高質な空間（待合・休憩、公園、カフェや屋台等）
- ・駅西・駅東それぞれにおいて、乗り継ぎや移動がしやすいデッキ等を配置
- ・東海道の賑わいを感じる滞留スペース
- ・諏訪公園、鶉の森公園、市民公園と中央通りとの連携向上
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤



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：バーゼル劇場前広場、スイス

#### 駅・まち⇄みなと ハーパーエリア

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



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

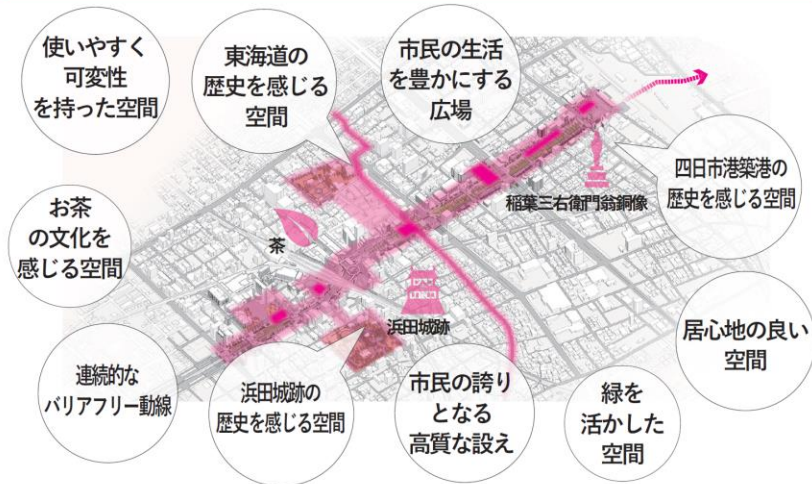
# 1. 事業の背景

## (5)中央通り各エリアのデザイン方針

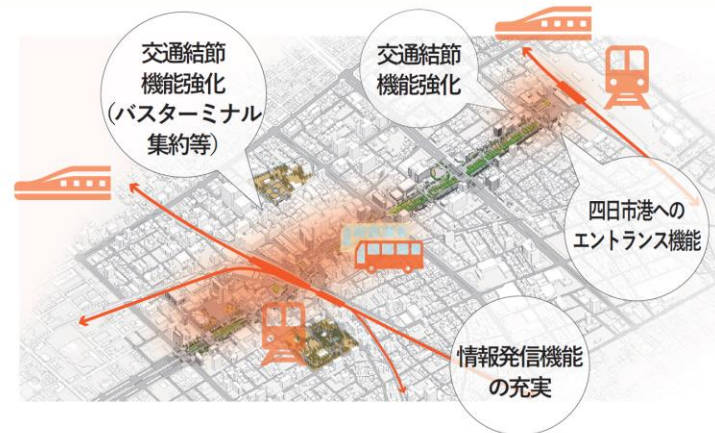
### 2) 整備方針

◆ 整備方針；共通のデザイン方針（基本計画の骨子）を整理

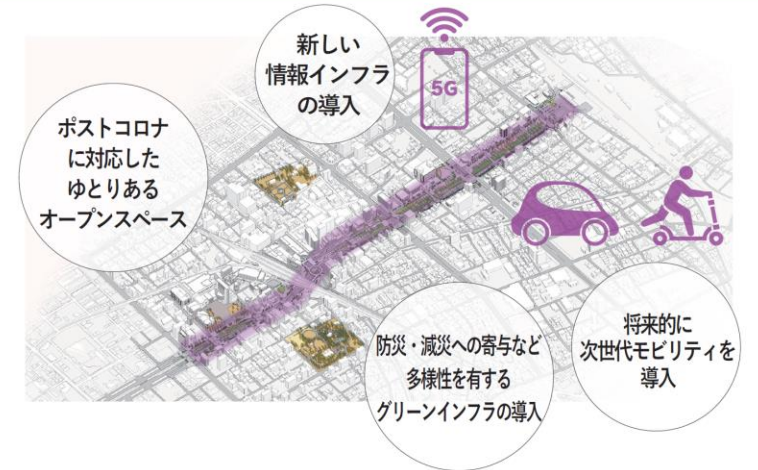
#### 居心地が良く歩きたくなる空間づくり



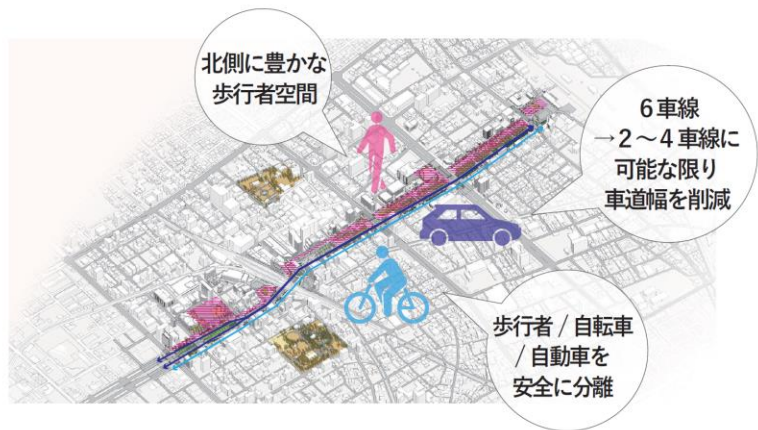
#### 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり



#### 最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり



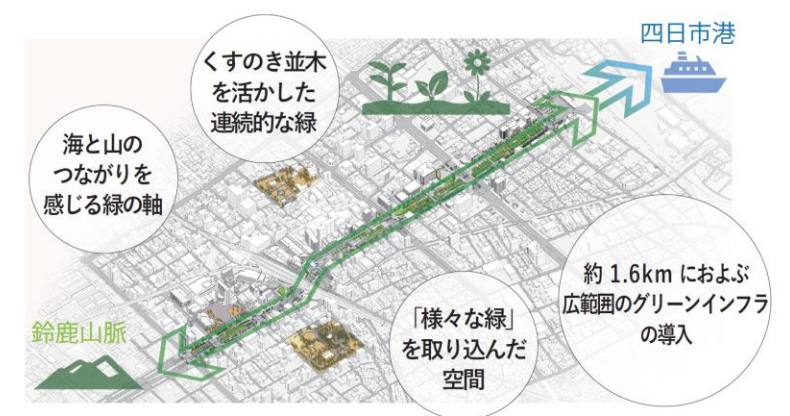
#### 歩行者を中心とした交通施設の配置



#### 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



出典：中央通り再編関係者調整会議資料

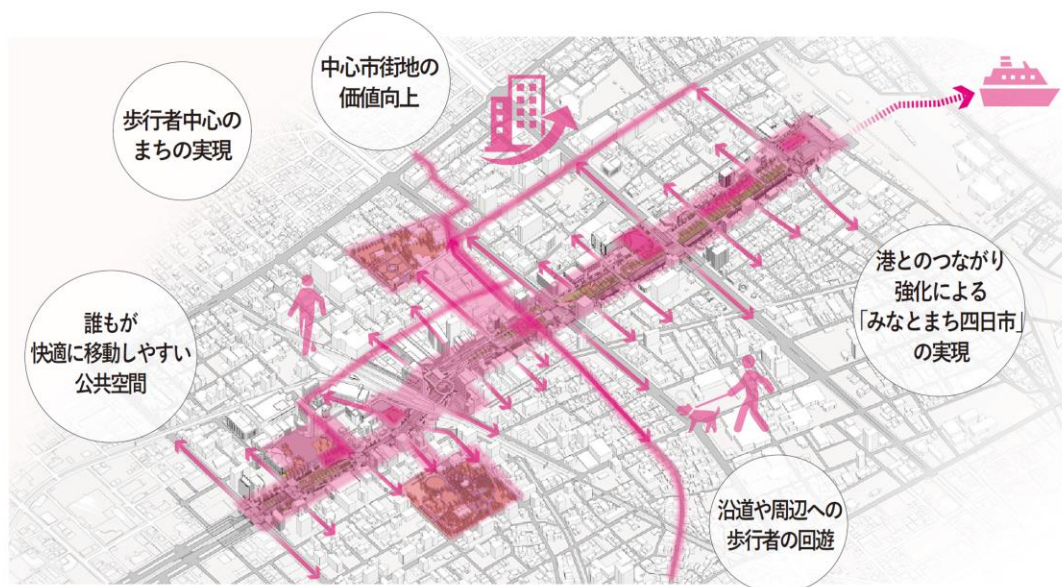


# 1. 事業の背景

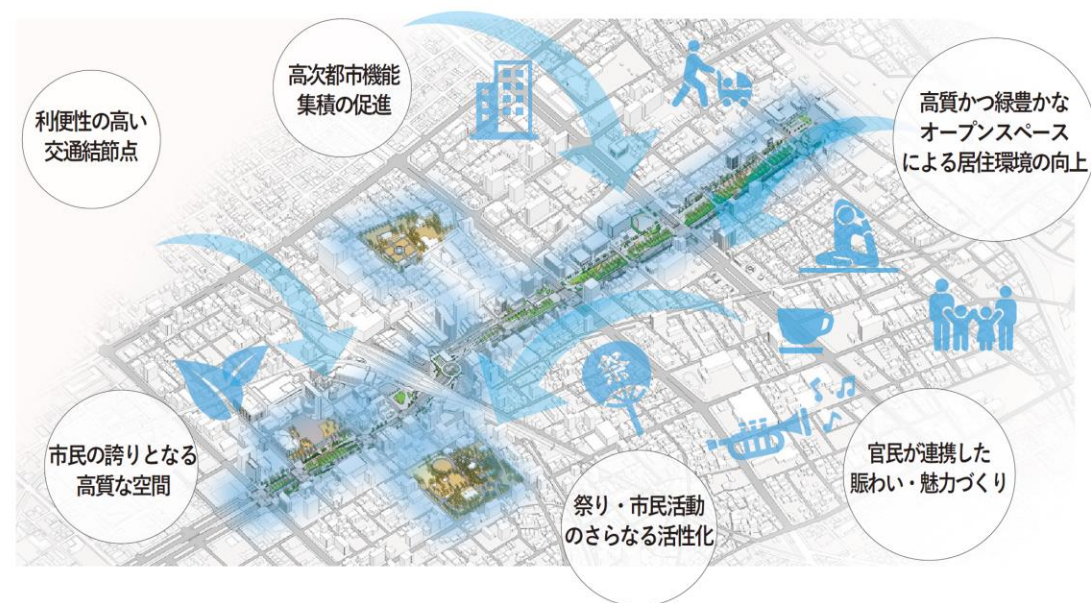
## (5)中央通り各エリアのデザイン方針

### 3) 目指す効果

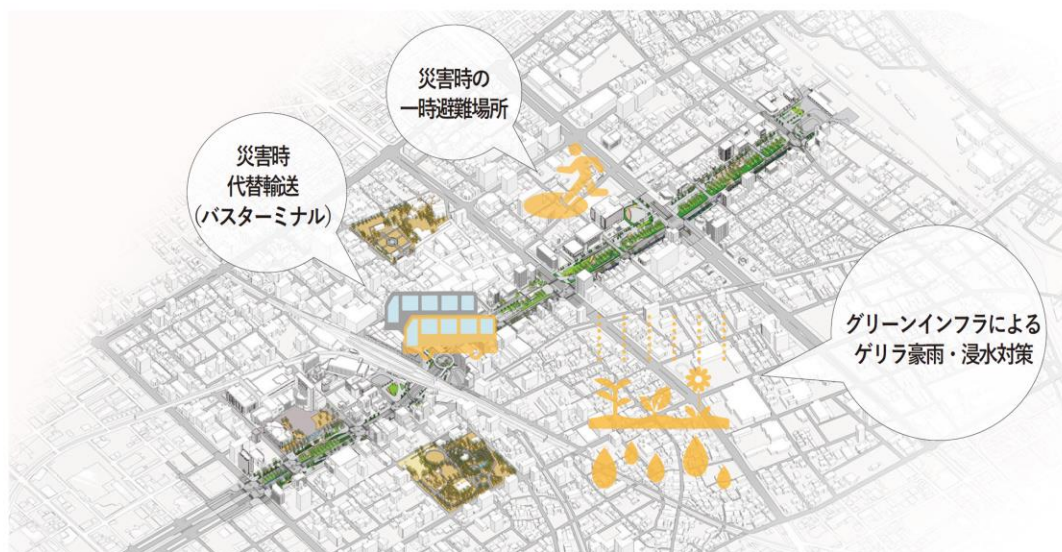
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



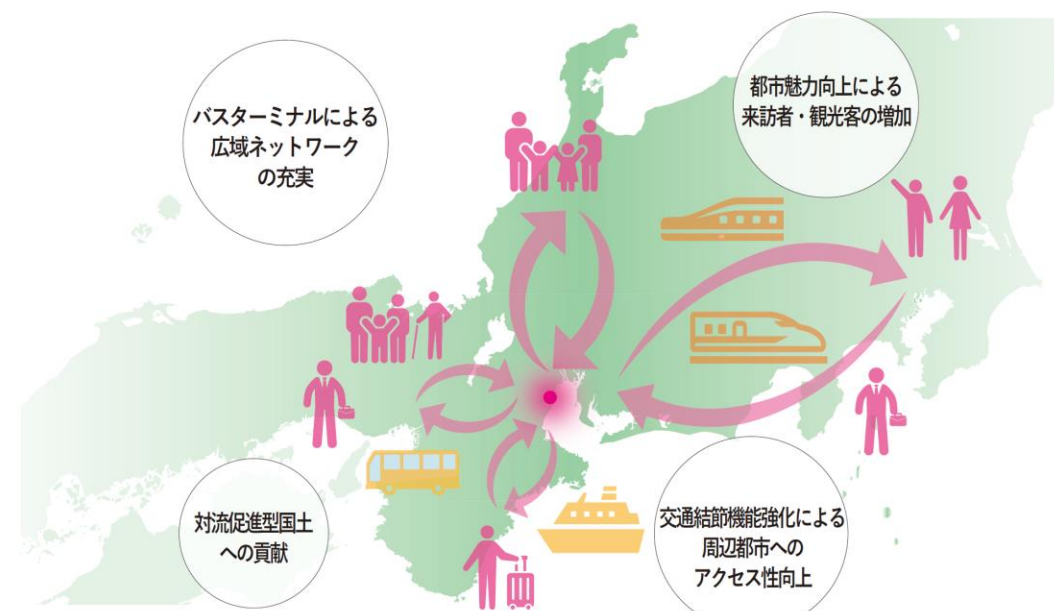
都市の魅力・暮らしの質向上による東海地域をリードする、産業・交流拠点都市の実現



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



出典: 中央通り再編関係者調整会議資料

# 2. 四日市バスターミナルの基本目標

## (1) 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

## 2. 四日市バスターミナルの基本目標

### (1) 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

# 2. 四日市バスターミナルの基本目標

## (2)「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と「四日市バスターミナルの基本目標」との対応

◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応は以下のとおり。

表 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応

| 基本構想の考え方  | 配慮すべき事項   | 四日市バスターミナルの基本目標                  |   | 検討にあたっての課題  | 対応方針  | 近鉄四日市駅周辺に期待される相乗効果  |  |
|---|---|----------------------------------|---|---|---|---|--|
|   |   |                                  | 備考  |   |   |   |  |
| <b>視点①</b><br><b>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」</b> | <b>【①待合・交流空間】</b><br>●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。<br><br>●高質なデザインによるもてなし空間の創出  | ①中心市街地の活性化<br><br>③都市機能施設への回遊性向上 | 駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出<br><br>○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<br>○公共空間の高次利用による賑わいの創出<br><br>○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<br>○「歩く」を支える既存施設との接続性の重視<br>○楽しい・居心地の良い待合空間の実現                                     | ◆ <b>地域の活性化</b><br><br>◆ <b>民間ノウハウを活用した事業スキーム</b>   | ○必要機能の確保<br><br>○都市空間デザインとの調和<br><br>○アクセス機能の確保   | ○必要機能の施設配置・規模を検討<br>○民間事業者との調整<br><br>○地域が誇れるデザイン、利用して心地よい設え<br><br>○横断施設設置を検討  | ◎滞留・回遊性の向上による中心市街地の活性化（集客・売上向上）<br><br>◎シビックプライドの向上、公共交通利用促進 |
|   | <b>【③歩行者動線】</b><br>●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレーター・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。<br><br><b>【④駅周辺】</b><br>●わかりやすい案内表示（サイン計画）により、まちの回遊性を高めます。 | ④バリアフリー環境の整備                     | 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<br><br>○鉄道とバス・タクシー等のシームレスな乗換の実現<br>○誰もが利用しやすいバリアフリーな交通拠点の整備<br><br>○サイン表示等、分かりやすい案内の充実<br>○わかりやすさ、運行効率に配慮したバス停配置<br>○天候等に左右されない快適な待合空間   | ○バス・タクシーと歩行者の動線分離<br>○（2つ島案の場合）島間の横断部の横断方法<br><br>○バスターミナル周辺も含めたユニバーサルデザイン化<br><br>○上屋の設置、緑陰の確保 | ○立体横断施設設置を検討<br><br>○中央通り再編関係者調整会議とも調整を図りながら、バスターミナル及び周辺整備全体のユニバーサルデザイン化を検討<br><br>○バス・タクシー乗降場には上屋設置を基本                           | ◎歩行者の円滑な移動動線確保による利便性向上、高齢者・障害者等の移動機会の増大   |  |
| <b>視点②</b><br><b>まちづくりと連動した交通機能の配置「交通機能強化」</b>      | <b>【⑤バス専用ターミナル】</b><br>●これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。                                      | ②交通結節機能強化                        | バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化<br><br>○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<br>○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<br>○デジタル化によるスマートバスターミナルの構築<br>○ <b>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</b> | ◆ <b>生産性の向上</b><br><br>◆ <b>他の交通、拠点、新技術との連携強化</b>   | ○反時計回り・一方通行運用への対応<br><br>○待機場の確保<br><br>○制度・技術構築<br><br>○右側降車への対応<br>○乗車・障害者等用乗車場の確保<br>○バスバースからの車路横断対応<br>○待機場の確保<br>○待機車列の視認性確保 | ○原案どおり計画別途留意事項を整理<br><br>○中央通り再編と調整を図りながら今後検討<br><br>○オフピーク時を利用したバース空間のシェア運用<br><br>○降車島の設置による左側降車、駅直近のバスターミナル交通島に乗車・障害者等乗降場設置を計画<br><br>○ターミナル内に10台程度の待機場を計画、待機場から乗降場の直接視認性を確保 | ◎交通結節機能の強化による利便性向上、利用者数増大<br><br>◎旅客・物流の効率輸送（バス、タクシー、荷捌き）    |
|   | <b>【⑦タクシー】</b><br>●駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。  |                                  |   |   |   |   |  |
|   |   |                                  |   |   | ○沿道アクセスへの対応<br><br>○荷捌き車両の取扱い<br>○くすのきパーキングの出入口移設等の検討<br>○西町線への車両往來の確保  | ○横断施設設置を検討<br><br>○一般車両区域に確保<br>○今後検討<br><br>○バスターミナル内に進入せず、往來可能となる道路構造を検討  | -  |

※ピンク字：「四日市バスターミナルの基本目標」において、基本構想の考え方に追加した事項

# 2. 四日市バスターミナルの基本目標

## (2)「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と「四日市バスターミナルの基本目標」との対応

◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応は以下のとおり。

表 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の考え方と四日市バスターミナルの基本目標の対応

| 基本構想の考え方  | 配慮すべき事項   | 四日市バスターミナルの基本目標 |                       | 検討にあたっての課題  | 対応方針                        | 近鉄四日市駅周辺に期待される相乗効果   |  |
|---|---|-----------------|-----------------------|---|-----------------------------|--|--|
|   |   |                 | 備考                    |   |                             |  |  |
| <b>視点②</b><br><b>まちづくりと連動した交通機能の配置</b><br><b>「交通機能強化」</b> | <b>【⑥観光バス】</b><br>●旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。   |                 |                       |   |                             | ※観光バス乗降場は、中央通り再編事業にて対応   |  |
|   | <b>【⑧送迎車両】</b><br>●駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置（ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む）します。<br>●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。 |                 |                       |   |                             | ※送迎車両スペースは、中央通り再編事業にて対応  |  |
| <b>視点③</b><br><b>中央通りを活用した空間の魅力向上</b><br><b>「空間の魅力向上」</b> | <b>【⑩並木空間】</b><br>●活用されていない楠の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。   | ⑤都心居住の促進        | 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<br><br>○緑の空間の保全と歩行者優先の回遊・滞留空間の確保<br>○市民活動のフィールドとなる空間の確保<br>（多様な市民活動・魅力的な日常交流のための都市広場）   | ○楠並木の再編を含む、待合・滞留空間の整備イメージ検討 | ○今後検討  | ◎シビックプライドの向上<br>◎滞留・回遊性の向上による中心市街地の活性化（集客・売上向上）<br>◎市民活動の活発化 |
|   | <b>【⑪車道空間】</b><br>●現状の片側3車線を2車線（西浦通り～国道1号）にし、歩行空間等とし利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。                               |                 |                       |   |                             |  |  |
|   | <b>【⑫東海道】</b><br>●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。  | ③都市機能施設への回遊性向上  | 駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出 | ○「歩く」を支える既存施設との接続性の重視   | ○東海道の機能確保                   | ○東海道の位置づけを保存する設えを検討  |  |
| <b>&lt;追加事項&gt;</b>                                       |   |                 | 防災機能の強化               | ○大規模災害の発生に備え、帰宅困難者の受け入れ拠点として活用<br>○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能<br>○災害発生時の効果的な情報提供機能                                    | ◆災害対応の強化<br>◆公益機能の強化        | ○必要機能・施設と合わせて検討  | ◎防災機能の確保   |
|   |   |                 | 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<br>○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<br>○ICTなどを用いた高度なサービスの提供 | ◆他の交通、拠点、新技術との連携強化          | ○各交通モードの速度差への配慮<br><br>○十分な車路幅員の確保、車両・歩行者の交錯箇所の最小化に配慮<br><br>○新モビリティ、MaaS等については四日市市にて検討中 | ◎今後の公共交通利用の利便性向上、利用者数増大                                      |

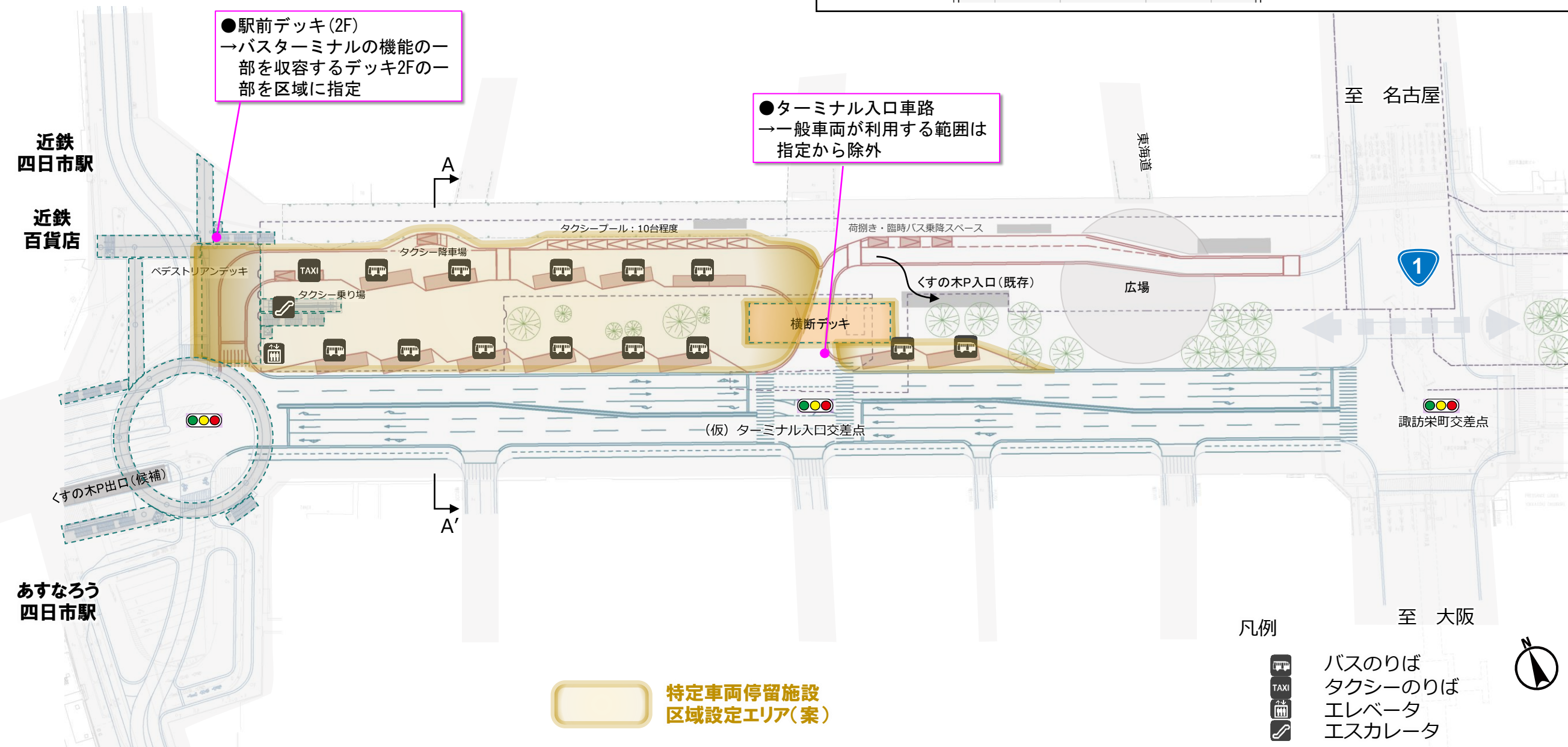
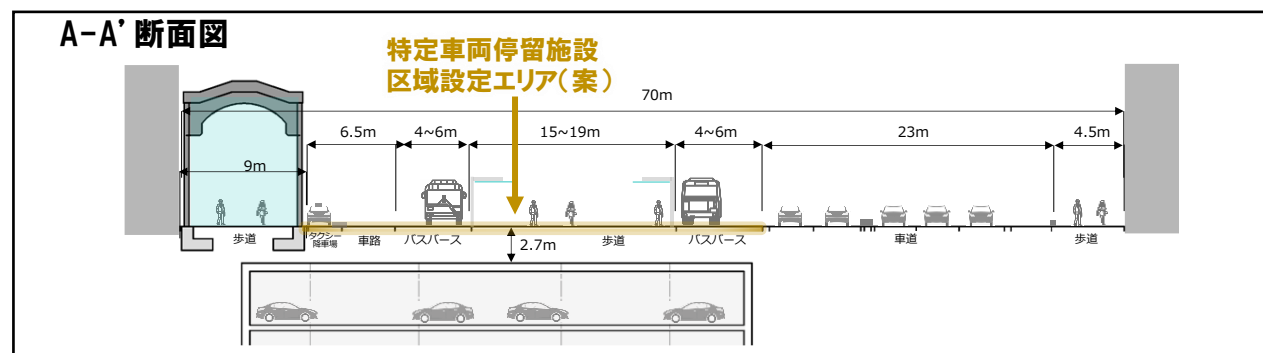
※ピンク字：「四日市バスターミナルの基本目標」において、基本構想の考え方に追加した事項

# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (1) 特定車両停留施設の範囲設定

### 1) 特定車両停留施設の範囲の考え方

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



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

●ターミナル入口車路  
→一般車両が利用する範囲は指定から除外

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

※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. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (2) 四日市バスターミナルの必要機能 ～基本目標を踏まえ必要な交通結節点機能(案)～

### 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

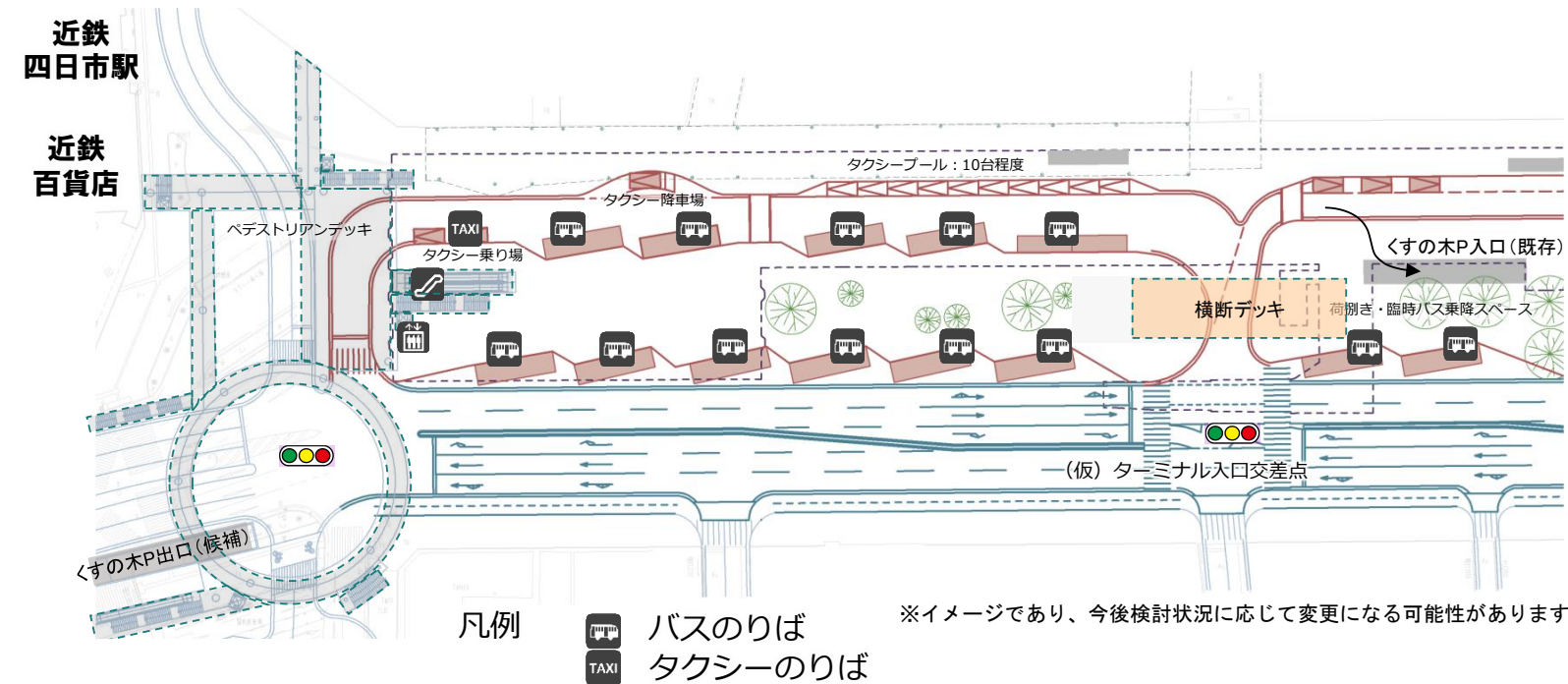
防災機能の強化

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

### バス・タクシーバス

- ◆ バス・タクシーバスを可能な限り集約し、交通結節機能を強化



### 新モビリティ導入検討

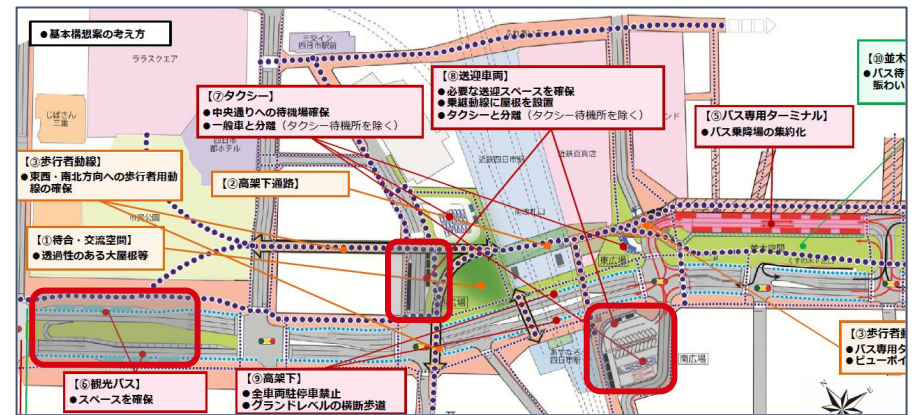
- ◆ 今後、導入が想定される新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転）導入への対応

#### 電動低速バスタイプ



出典：グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集

### 「四日市バスターミナル」区域外で近鉄四日市駅周辺に実装する機能



出典：近鉄四日市駅周辺整備基本構想

### 送迎車両スペース

- ◆ 一般車による送迎用のスペースは、近鉄四日市駅南側駅前広場に設置（予定）



### 観光バス乗降スペース

- ◆ 観光バスの乗降スペースは、中央通りの市民公園前に設置（予定）



# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (2) 四日市バスターミナルの必要機能 ～基本目標を踏まえ必要な交通結節点機能(案)～

### 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

### シームレスな乗換

駅前広場デッキと一体となったバスターミナル



(豊橋駅)

### 待合空間



(モントリオール)

### トイレ

洗面台



男性用トイレ



女性用トイレ



多機能トイレ



(登大路バスターミナル)

### パウダーコーナー



(池袋駅)

### 分かりやすい案内

周辺地域と一体的な案内デザイン



出典: 新宿ターミナル基本ルール (新宿ターミナル協議会) 2016年3月

| 路線    | バス番号       | 到着時刻     | 乗車券 |
|-------|------------|----------|-----|
| 富士五湖線 | 08:25 山中駅発 | 10:58 到着 | 乗車券 |
| 甲府線   | 09:40 新着   | 09:50 到着 | 乗車券 |
| 松本線   | 11:08 新着   | 11:20 到着 | 乗車券 |
| 常陸大宮線 | 11:15 新着   | 11:35 到着 | 乗車券 |
| 常陸大宮線 | 11:11 新着   | 11:15 到着 | 乗車券 |

(新宿バスタ)

### チケット販売所



(天神バスターミナル)

### コインロッカー



(天神バスターミナル)

### 子育て支援施設



(登大路バスターミナル)



# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (2) 四日市バスターミナルの必要機能 ～基本目標を踏まえ必要な都市機能(案)～

### 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

### 待合空間（防災機能空間）



渋谷ヒカリエ（訓練状況）

出典：平成28年度東京都・渋谷区合同帰宅困難者対策訓練について

### 賑わい施設（収益施設）



（天神バスターミナル）

### コワーキングスペース



（池袋駅）

### 情報提供施設



（オアシス21）



（名古屋市中区栄）

### 並木空間の保全、魅力あるスペースの創造



大阪市「グランフロント大阪」

写真出典：日本みち研究所



鳥取市「駅前大平線」



高知市「追手筋」



姫路市「大手前通り」

出典：道路活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改訂版- (国土交通省道路局)平成28年3月



### 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

#### (2) 四日市バスターミナルの必要機能

- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日（近鉄四日市駅乗降客数は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。<br>（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<br>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。<br>（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㎡<br>（最小値（例）：駅売店）<br>（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<br>※要検討<br>※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。

# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (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

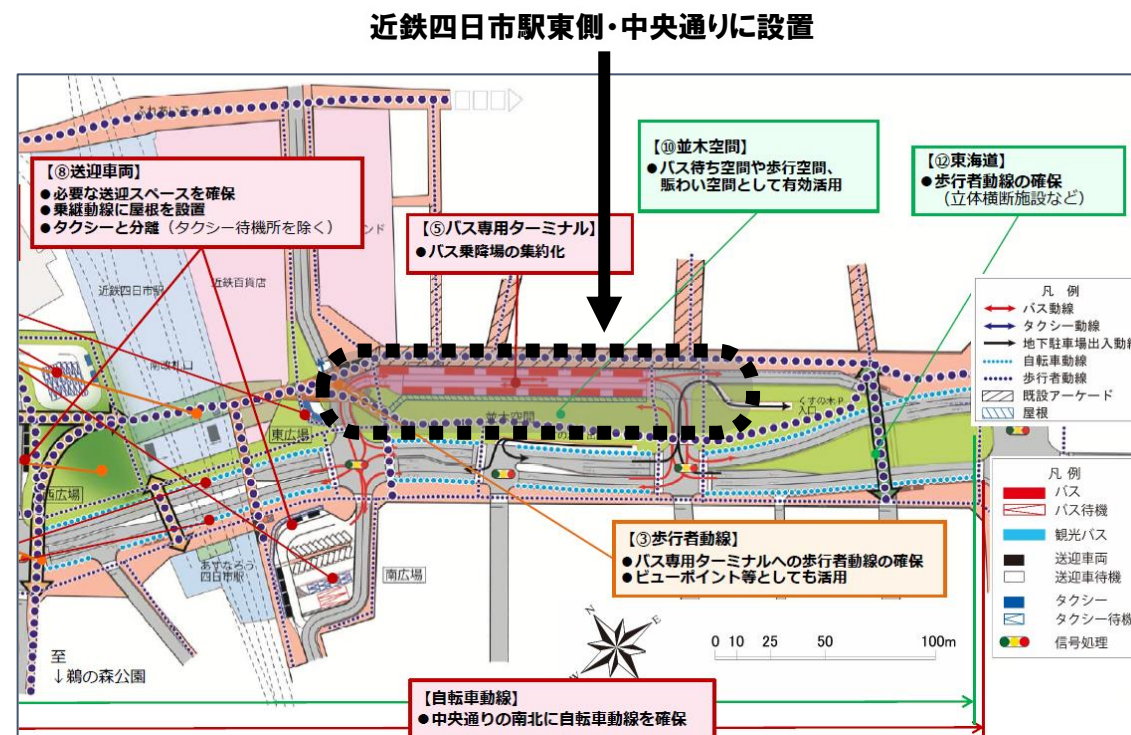
- ◆ バスターミナル区域は道路法の「特定車両停留施設」に指定。

#### 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箇所に集約させ、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



### 「特定車両停留施設」とは？

#### ➡ 民間と連携した新たな交通結節点

- ◆ 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や料金を徴収できることを規定。
- ◆ 道路法の一部を改正する法律案（R2.5.20成立）により、特定車両停留施設の道路の附属物への追加が閣議決定されているため、「特定車両停留施設」の指定を想定した配置検討を行う。

### 「特定車両停留施設」に入構可能な車両

#### ➡ 一般車両の進入が制限される

- ◆ 一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス）
- ◆ 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）

※交通結節点としての整備のため、本施設ではトラックは許可制とする等、入構方法は今後検討する。

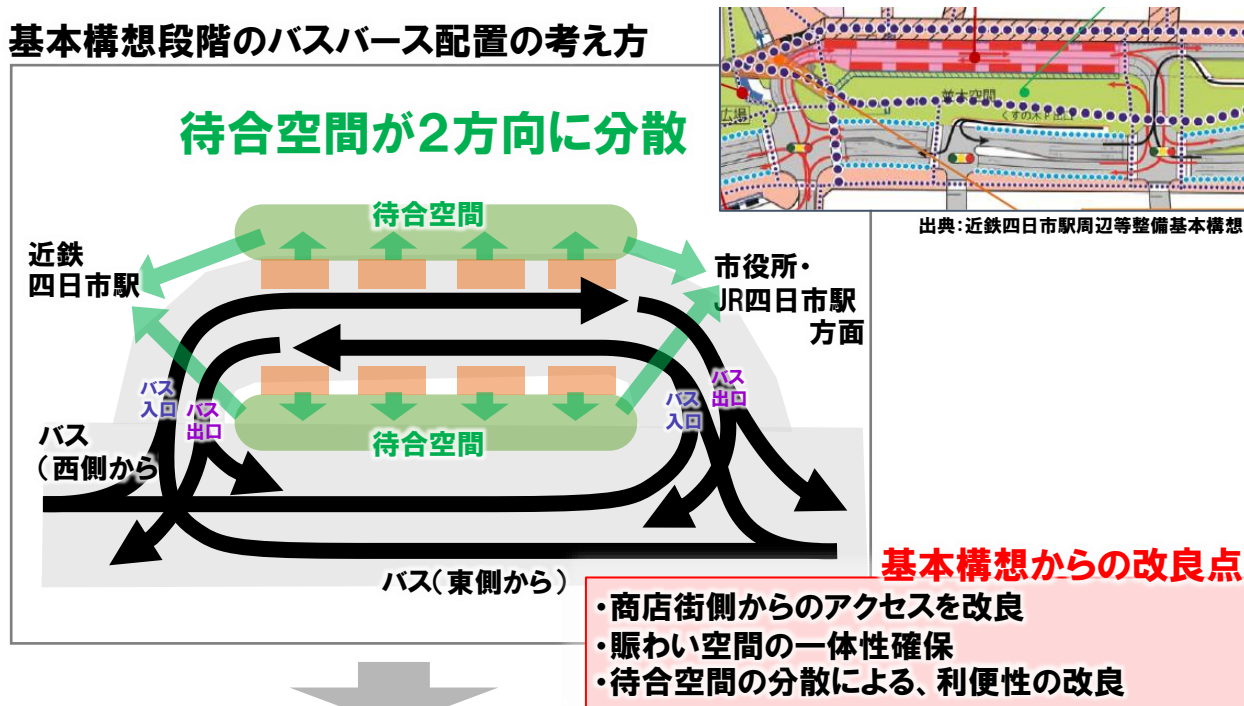
# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (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~

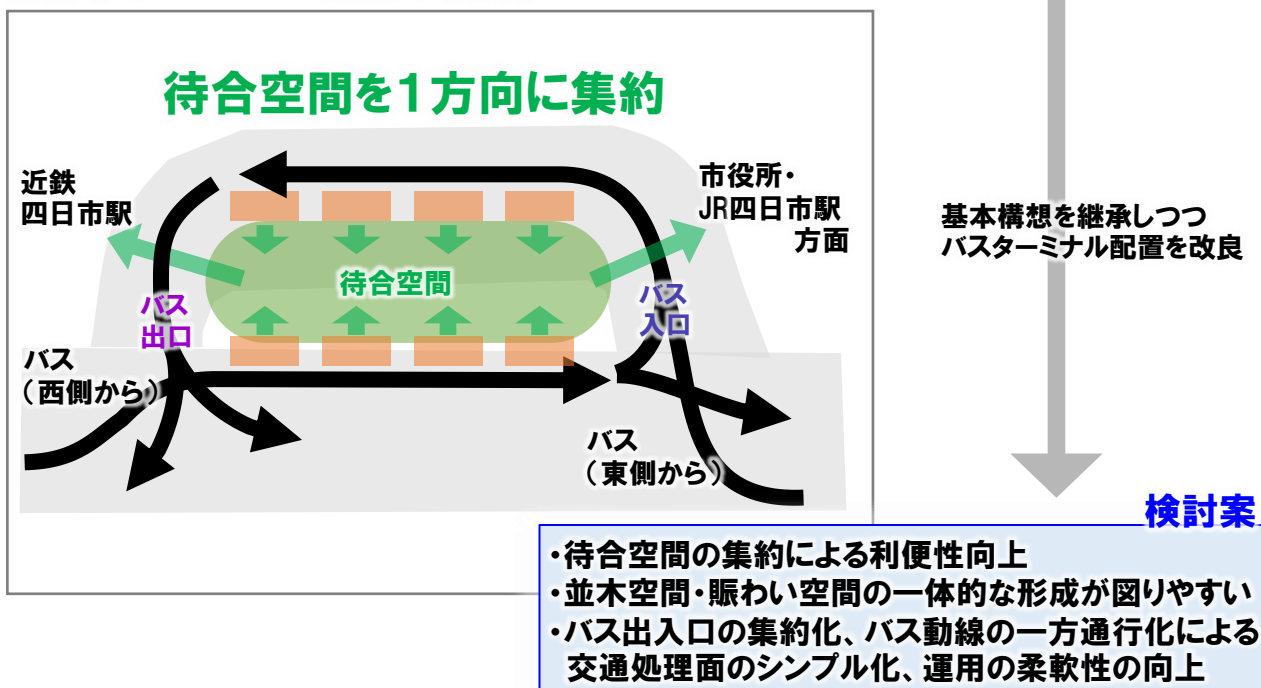
### 3) バスバース配置の考え方

- ◆ 基本構想策定後、検討を重ねた結果、商店街側とのアクセス、賑わいの分断、バス利用者の利便性を考慮し、バスバースの配置の考え方を下記のようにバージョンアップ。

#### 基本構想段階のバスバース配置の考え方



#### 検討中のバスバース配置の考え方



### 4) 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)<br>道路種別 : 第4種第1級<br>設計速度 : 60km/h (規制速度 : 50km/h)<br>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)<br>道路種別 : 第4種第1級<br>設計速度 : 60km/h (規制速度 : 40km/h)<br>車線数 : 4 |
| ターミナル諸元 | バス路線数    | 路線バス : 24路線<br>スクールバス : 3路線<br>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)<br>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)<br>バスサービス時間 : 10分<br>タクシープール : 10台程度                                 |
|         | 車路幅員     | 4.0m<br>(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>   |
|         |          |   |

# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

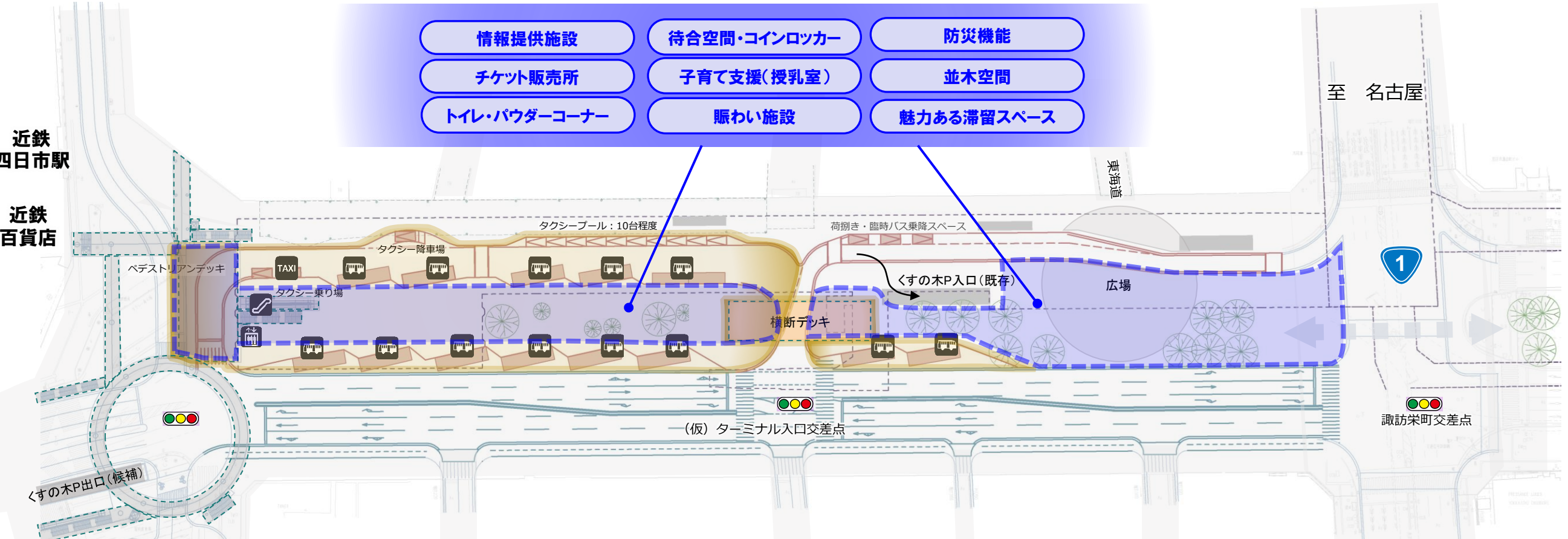
## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 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、バース・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
- エレベーター
- エスカレーター



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

# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 4) ピーク時のバス利用客の待ち行列について

- ◆ 現状のバス待ち状況を調査し、バス待ちスペース。滞留・施設スペースの大きさと、歩行者動線について検討を行った。
- ◆ バス待ちスペース (W=3.75m) と、歩行者動線 (W=4.0m) を確保した上で、滞留・施設スペース (W=3.5m) が確保可能。

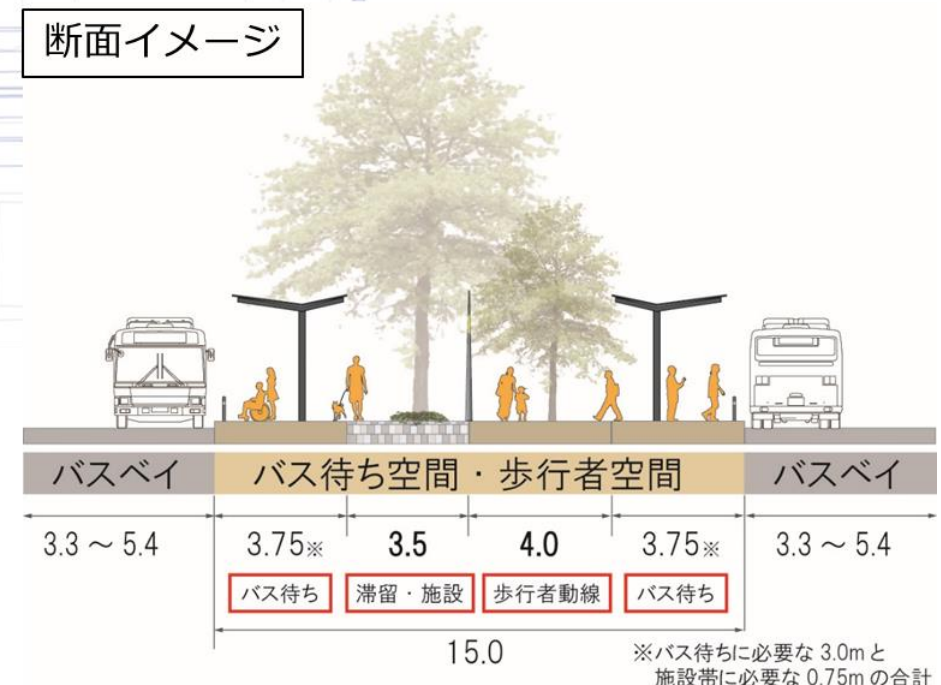
現状のバス待ち状況 (2020年12月4日 (金) 7:20から8:20【晴れ】)

| 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       |    |    |  |
|     | 四高スクール     | 〃              | 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     | 東新町經由 J R 向き | 4        |    |    |  |
|     | 桜花台線       | 桜花台向き          | 25 |    |                                    |          | 東日野四日市港線     | 近四郷由 J R 向き  | 6        |    |    |  |
|     | かわしま線      | 悠彩向き           | 11 |    |                                    |          | 福王山線         | J R 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待つことが想定される |          | 東日野四日市港線     | 東新町經由四日市港向き  | 12       | 15 |    |  |
| 北-降 | 東京高速、他社夜行便 | JAMJAM、WILLER等 | -  |    |                                    | 東日野四日市港線 | J R 經由四日市港向き | 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       |    |    |  |
| 北-降 | 各契約輸送・臨時   | 東エ、弘、老人セキ、アワ等  | -  | 24 |                                    | 小杉線      | 小杉向き         | 17           |          |    |    |  |
| 北-降 | -          | -              | -  | -  |                                    | 南-降      | -            | -            | -        | -  |    |  |

平面イメージ



断面イメージ



### バス待ちに必要なスペース (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 0.75 m を標準とする。
3. 車いすの占有幅は 1.00 m を標準とする。

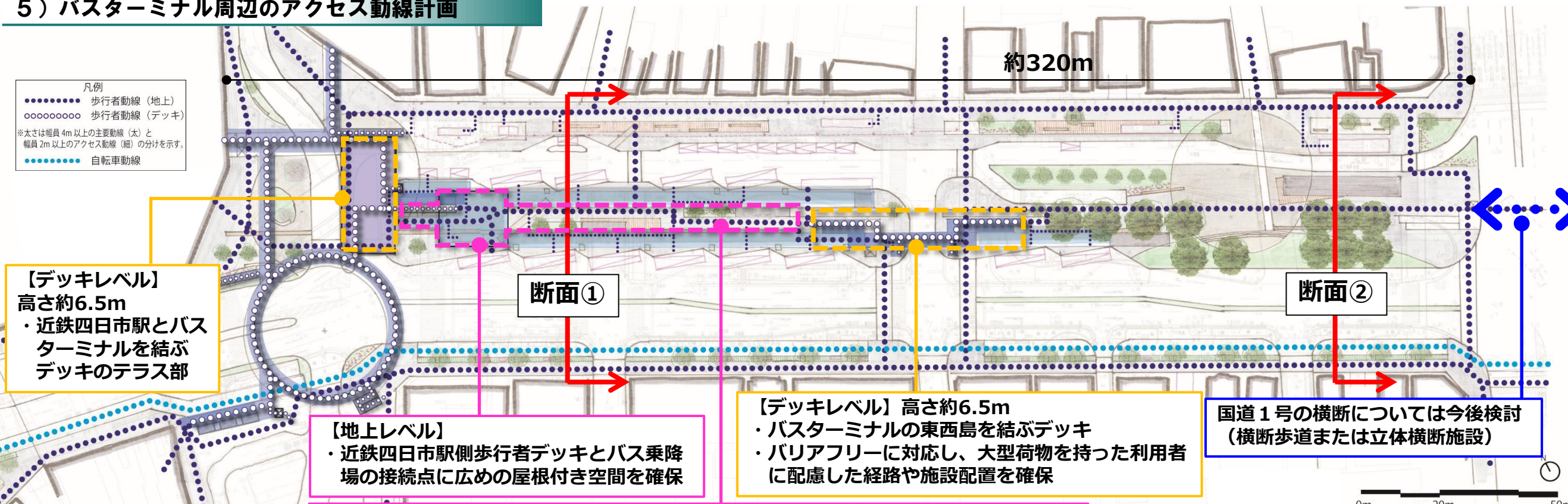
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 5) バスターミナル周辺のアクセス動線計画

- 凡例
- 歩行者動線 (地上)
  - 歩行者動線 (デッキ)
  - ※太さは幅員 4m 以上の主要動線 (太) と幅員 2m 以上のアクセス動線 (細) の分けを示す。
  - 自転車動線



【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の接続点に広めの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

国道1号の横断については今後検討  
(横断歩道または立体横断施設)

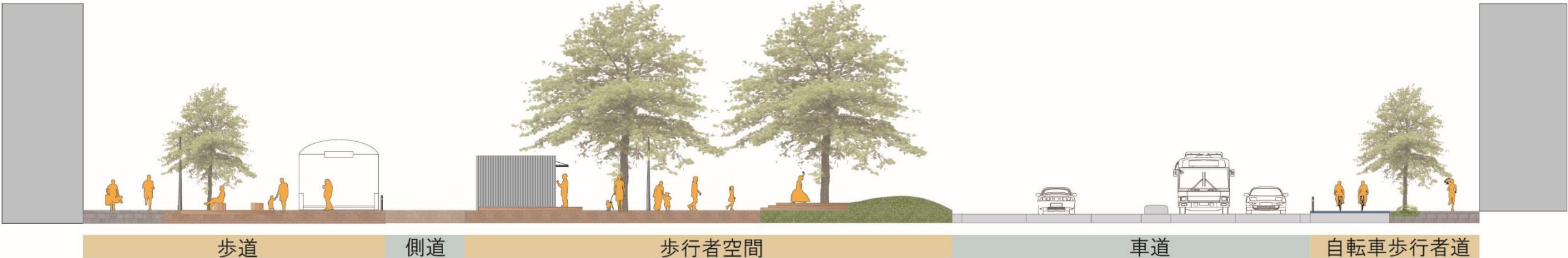


断面①

【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



断面②



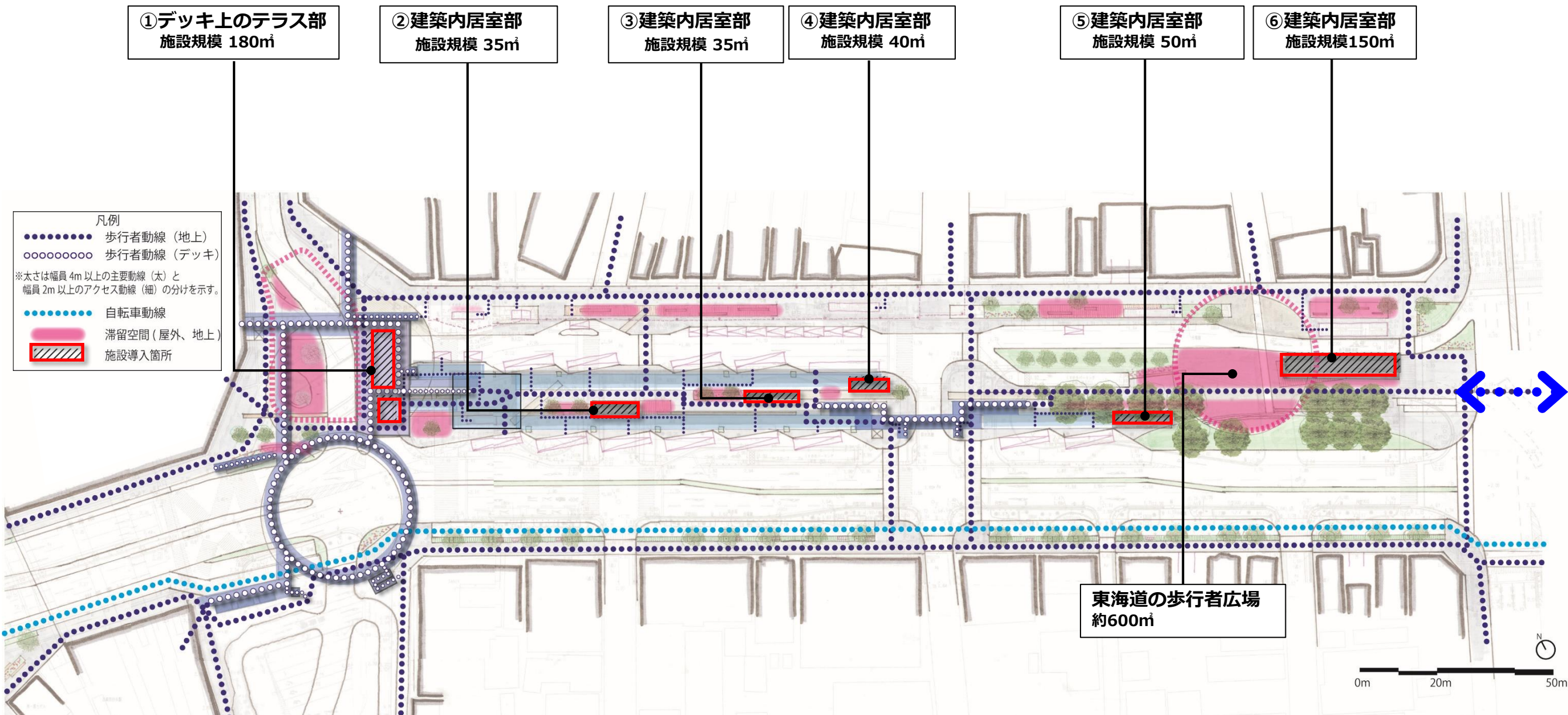
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (3)四日市バスターミナルの施設配置方針

### 6) 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、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

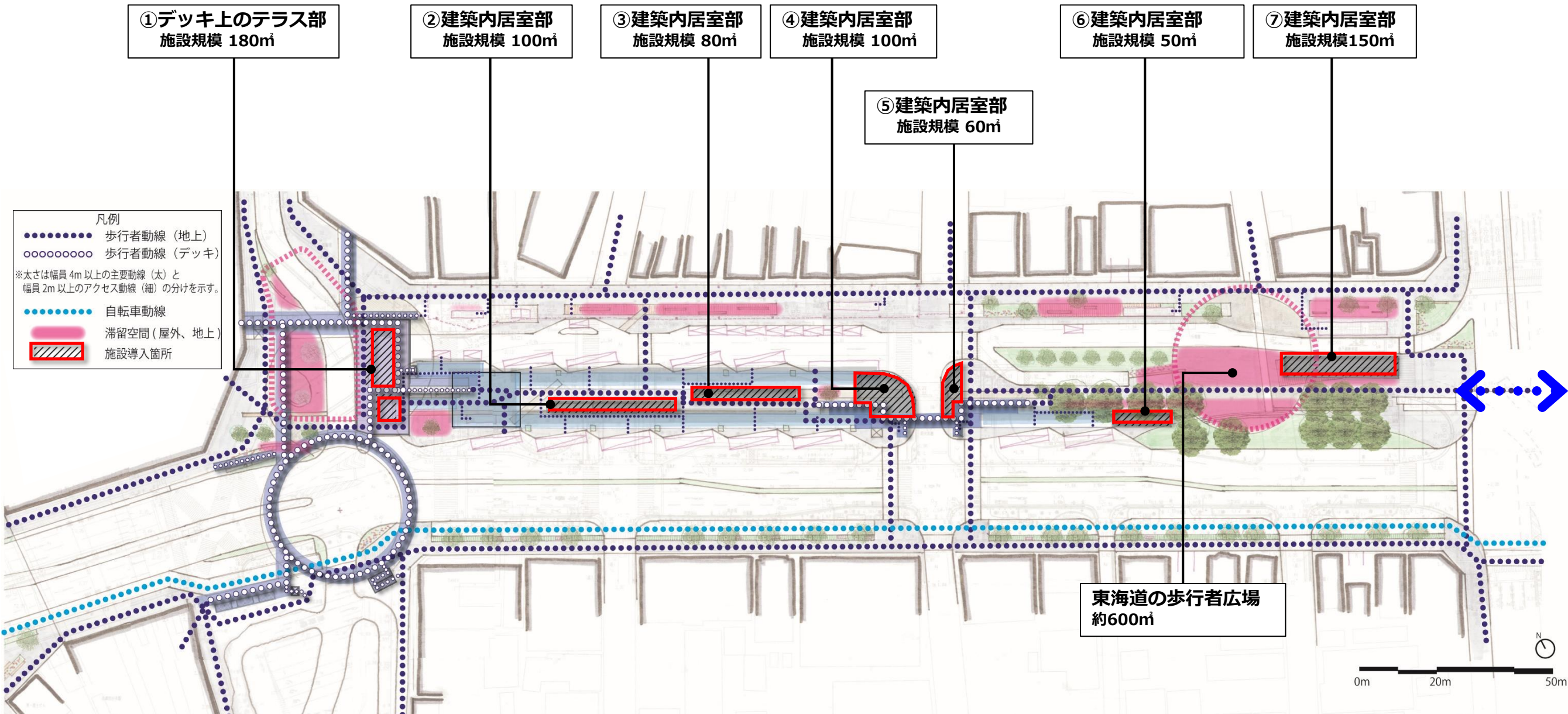


# 3. 四日市バスターミナル整備の考え方

## (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

### 6) 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、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

# 4. 整備効果

## (1) 広域的なネットワークとアクセス性の向上

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

### 広域的な道路・鉄道ネットワーク



# 4. 整備効果

## (2)防災機能の向上

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

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

# 4. 整備効果

## (3) 帰宅困難者の代替輸送の確保

### 1) 「四日市市地域防災計画」における考え方

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

#### <輸送手段の確保>

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

#### <情報等の提供>

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

出典：四日市市地域防災計画(令和2年7月修正)より抜粋

### 2) バスターミナルを帰宅困難者の代替輸送に活用し、安全・安心な空間を創出

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

### 四日市バスターミナルへの導入を検討する防災機能

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

### 導入する防災機能のイメージ

|  |  |
|--|--|
| <p><b>バスによる<br/>帰宅困難者の<br/>輸送</b></p>          |  <p>出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画</p>    |
| <p><b>情報提供施設<br/>(多言語対応、<br/>災害情報等の発信)</b></p> |  <p>名古屋市中区栄<br/>西鉄天神高速バスターミナル</p> |

### 災害時の帰宅困難者およびバスによる鉄道の代替輸送の様子



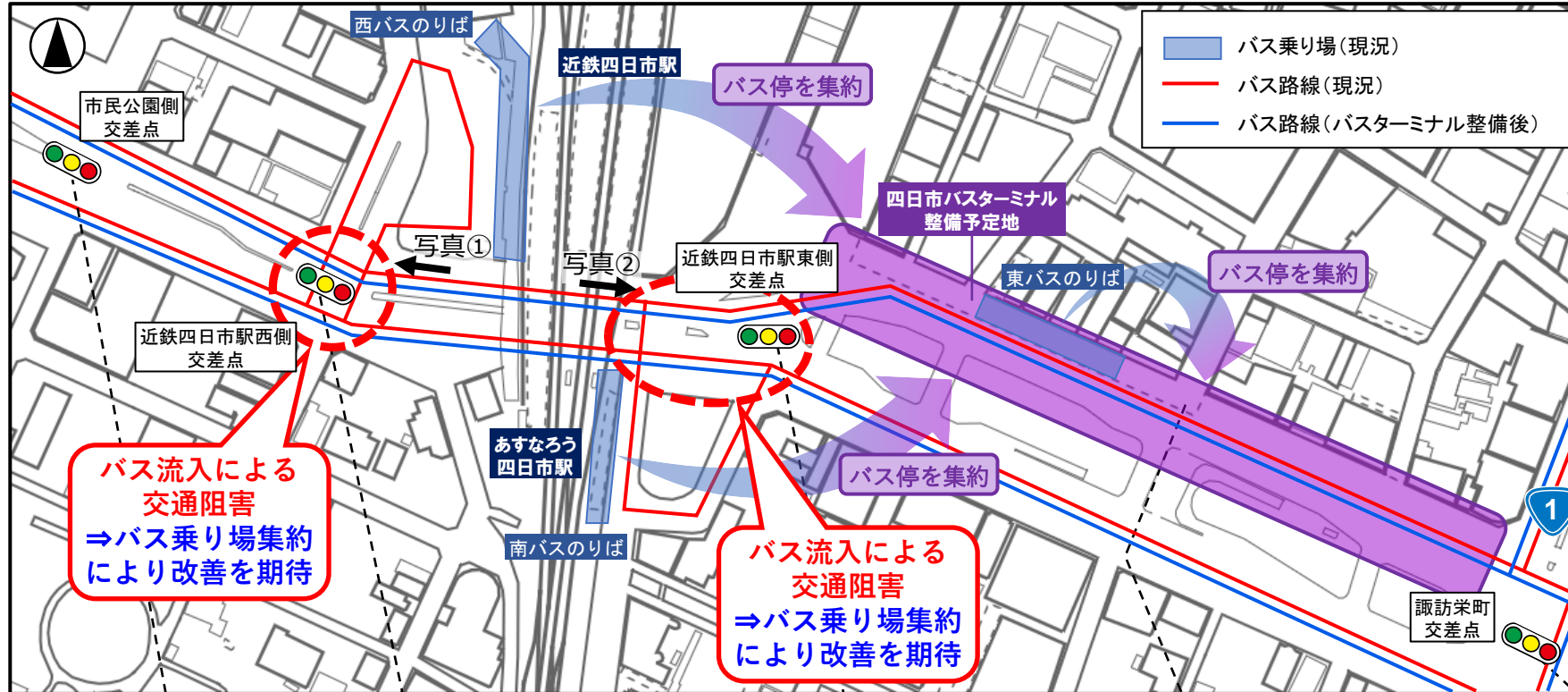
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

# 4. 整備効果

## (4)バス乗り場集約による交通円滑性・安全性の向上

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

### バス乗り場の集約による交通円滑性の向上



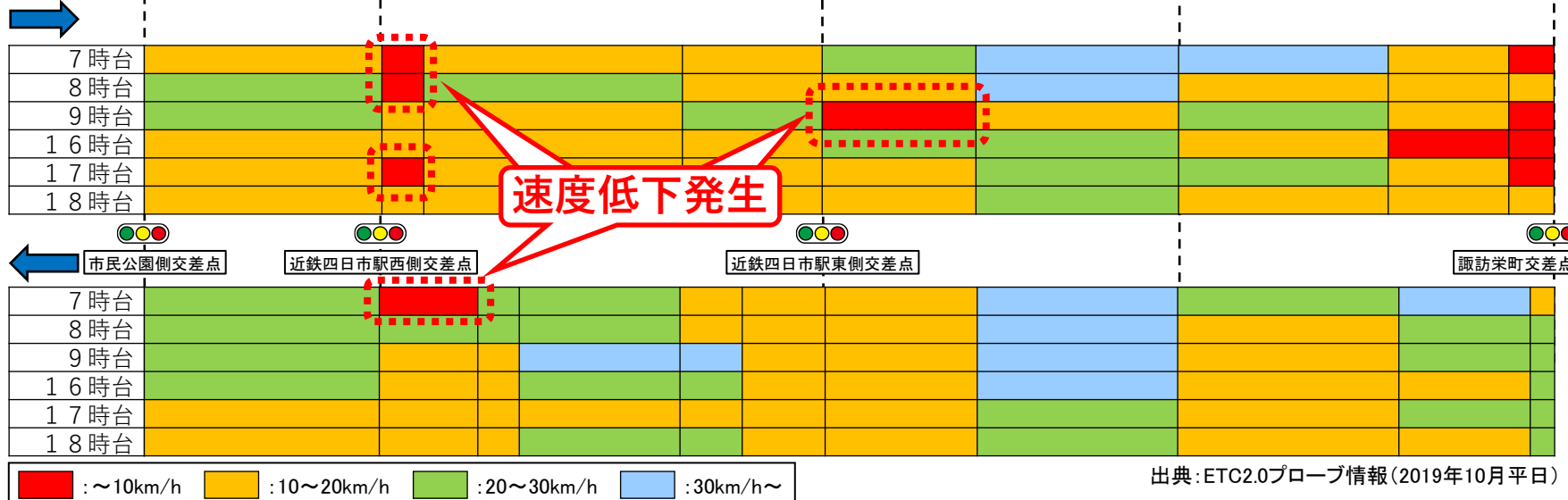
写真① バスや歩行者の混雑が発生



写真② バスと一般車の混在による交通阻害



《現況旅行速度(速度カウンター図※)》



出典:地理院地図(下図)

出典:ETC2.0プローブ情報(2019年10月平日)

※速度カウンター図:縦軸に時間帯、横軸に地点位置を示し、地点ごとの車両の旅行速度を表現した図。

上記カウンター図では、朝ピーク時(7~9時台)と夕ピーク時(16~18時台)の市民公園側交差点~諏訪栄町交差点(国道1号)の旅行速度を示す。

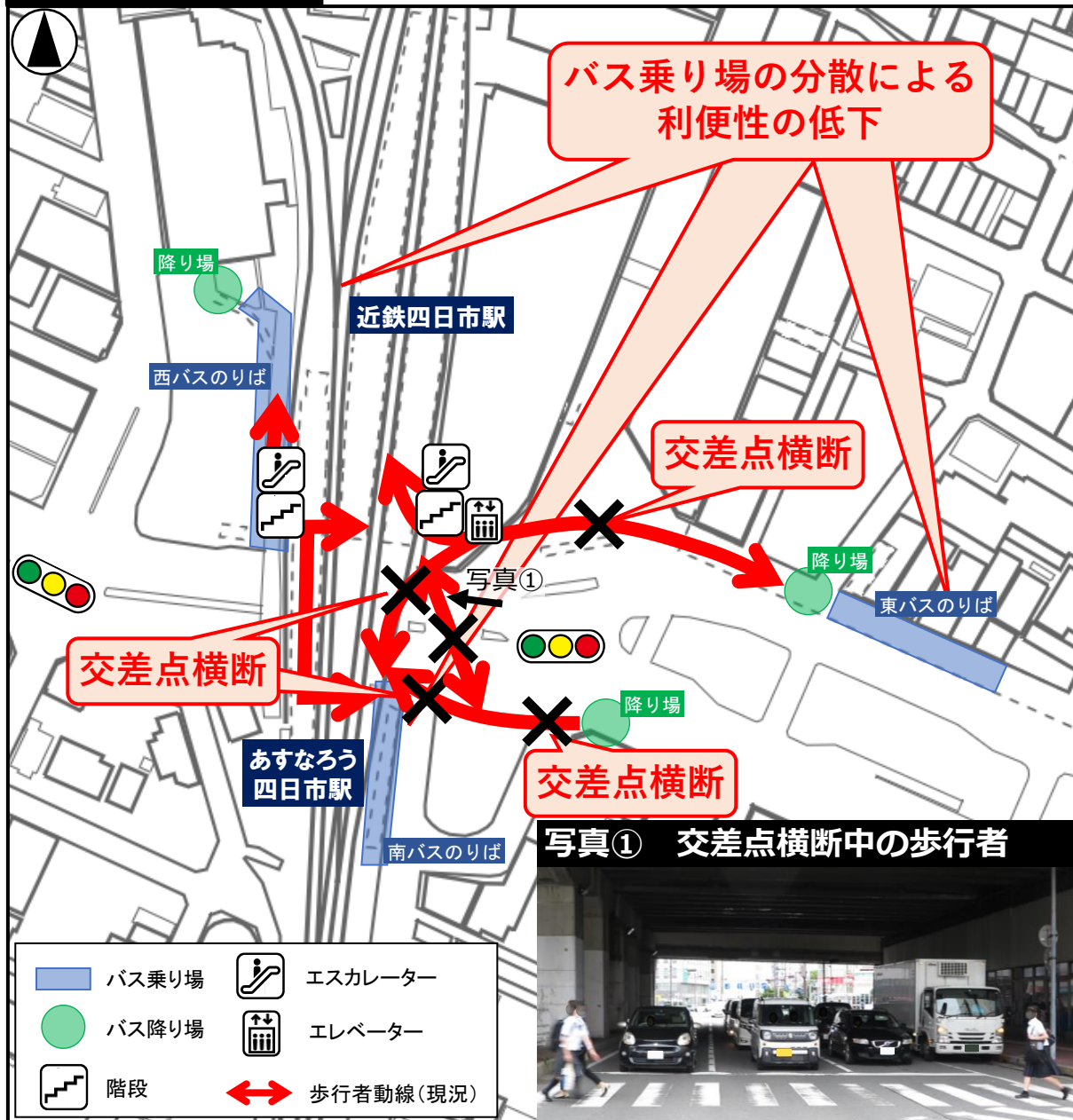
# 4. 整備効果

## (5) 駅直結による安全かつ快適な歩行者動線の確保

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

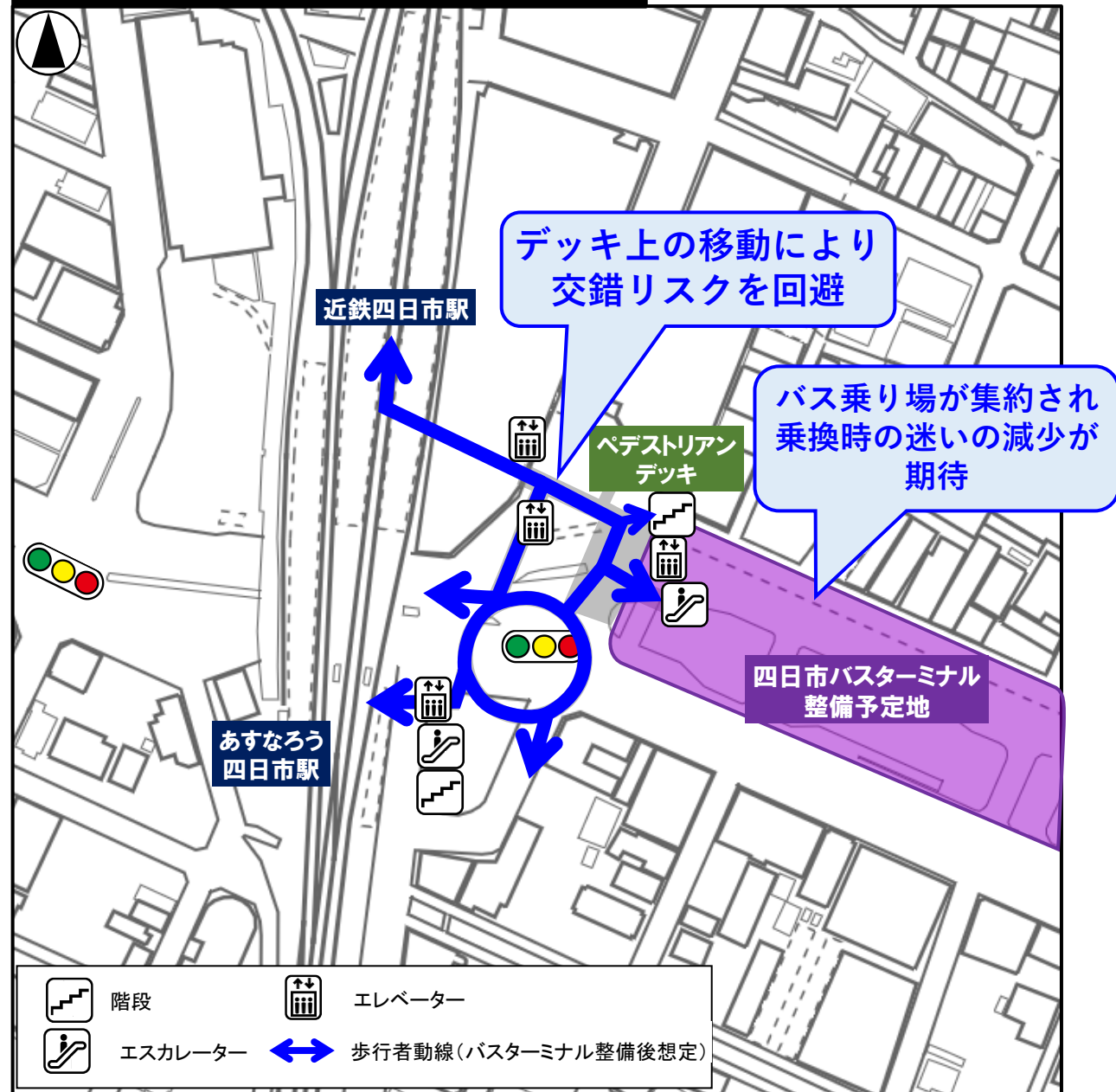
### バスターミナル整備前後のバス乗り場・降り場までの歩行者動線

#### 歩行者動線（現況）



出典：地理院地図（下图）

#### 歩行者動線（バスターミナル整備後想定）



出典：地理院地図（下图）

# 4. 整備効果

## (6) 駅周辺と一体となった賑わい空間の創出への寄与

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

### バスターミナル整備による回遊性の向上

#### <連携する周辺施設等>

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

#### 現況の歩行者回遊イメージ



#### バスターミナル整備後の歩行者回遊イメージ



# 4. 整備効果

## (7)バスターミナル整備による波及効果

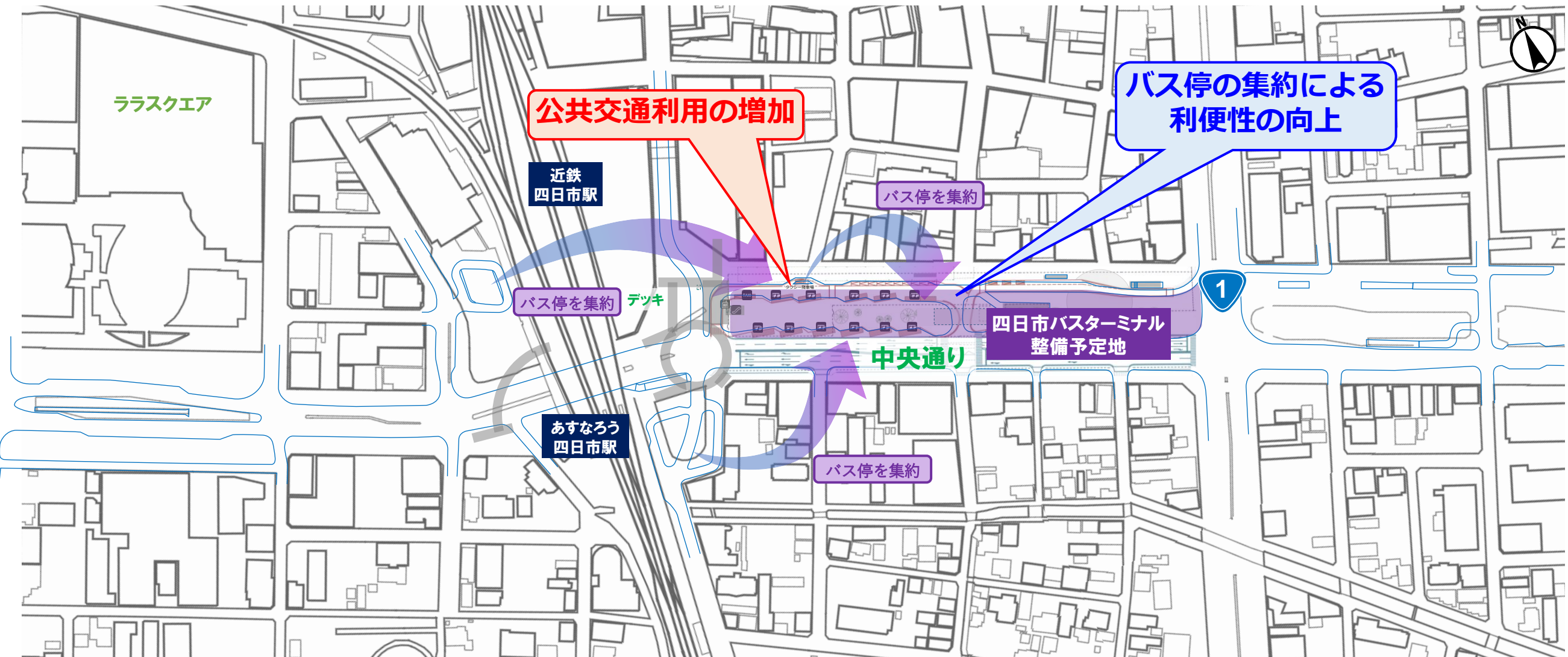
- ◆ バスターミナル整備により、公共交通の利便性が向上し、公共交通利用者の増加が期待される。
- ◆ 一般車両利用が公共交通利用へと転換されることで、交通円滑化・自然環境への負荷の軽減が期待される。

### バスターミナル整備による波及効果

◆公共交通の利便性向上

◆バスを中心とした公共交通利用の増加

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



※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり



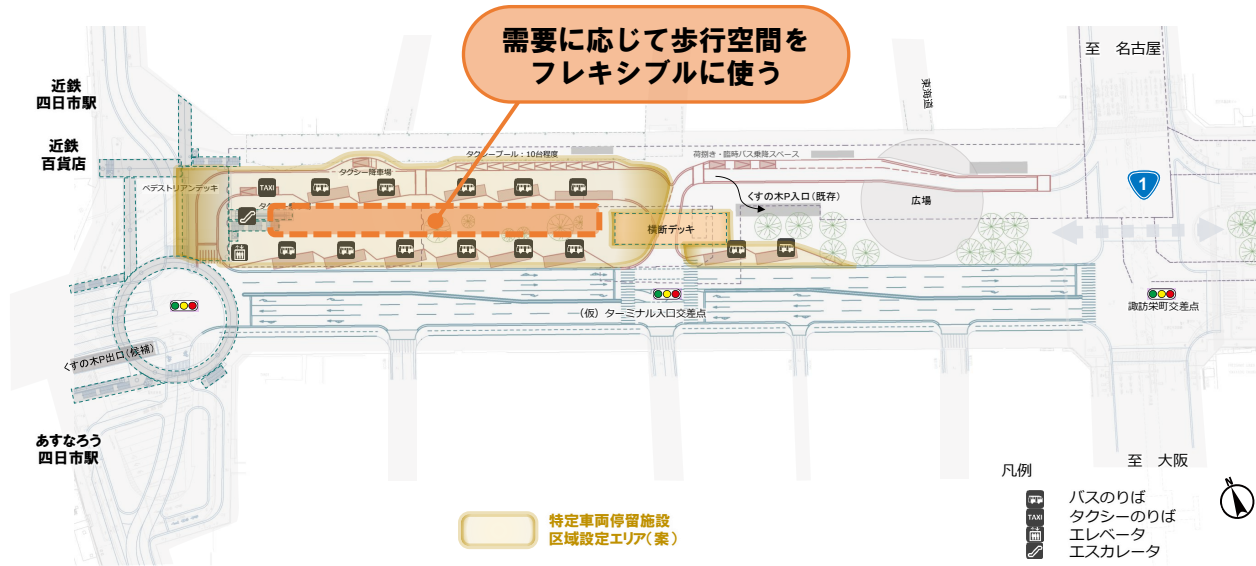
# 5. 将来の姿

## (1) 整備イメージ

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

### 1) 公共空間の高次利用による賑わいの創出（短期）

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

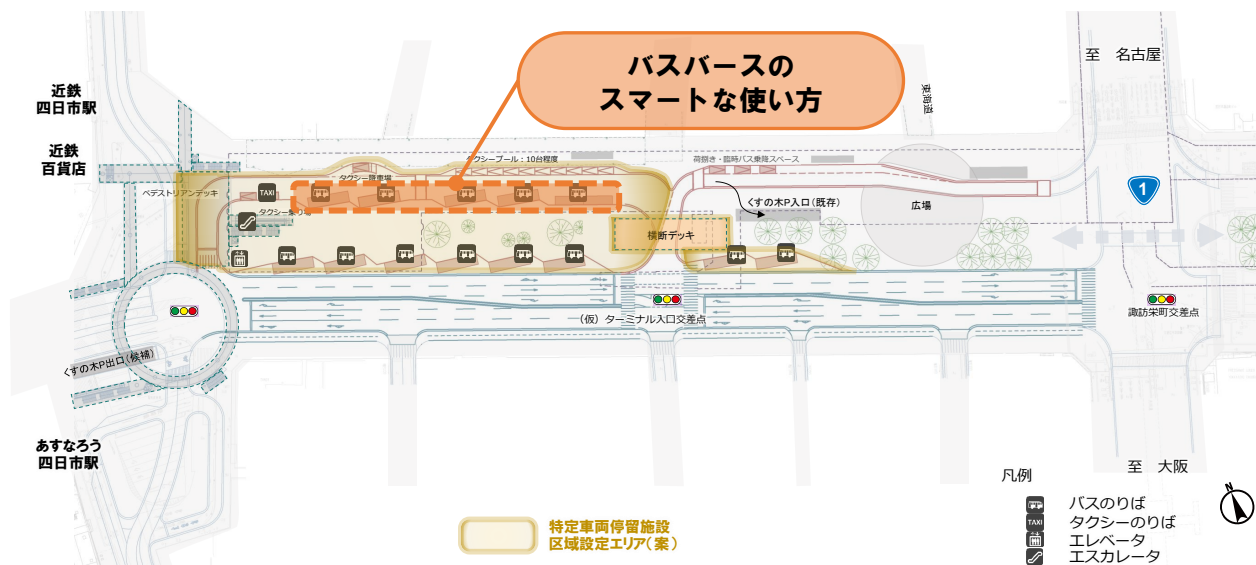


ターミナル内の歩行空間をフレキシブルに使い賑わいを創出するイメージ

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

### 2) バス停のデジタル化によるスマートバスタの構築（中長期）

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



### LED可変路面標示イメージ



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

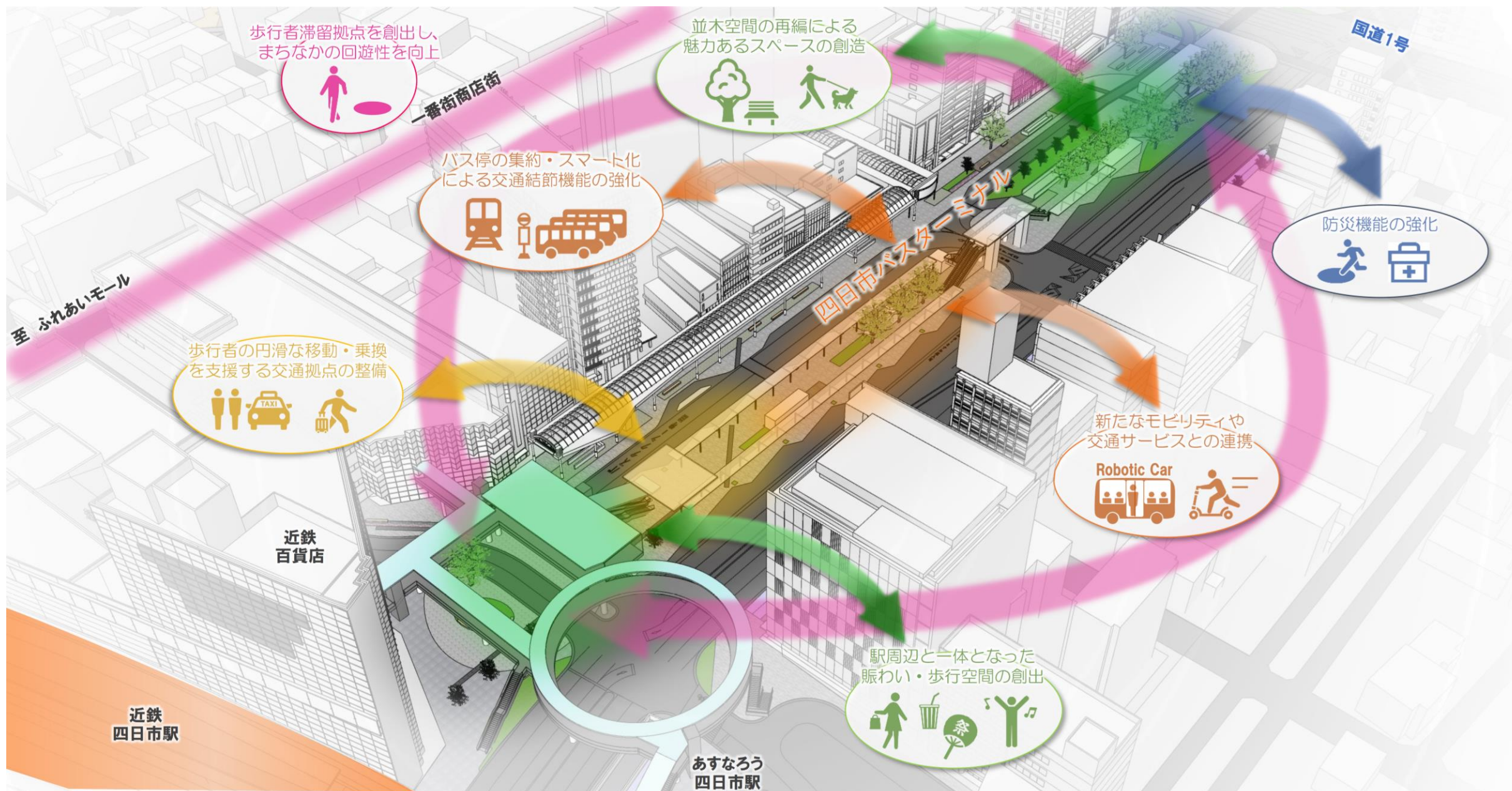


曜日や時間帯に応じてバス停を多目的にシェアリングするイメージ

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

# 5. 将来の姿

## (2)ターミナルレイアウトや導入機能のイメージ



歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備



新たな技術を活用したホスピタリティある交通拠点  
出典：Head of Design and Motion Graphics at Saatchi & Saatchi London

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化



新技術による交通案内

多目的な車両を活用した賑わい創出

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造



地域の魅力をアピールする広場空間  
出典：四日市JAZZフェスティバル

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出



まちに賑わいを創出するウォーカブルな空間  
出典：バスタMARKET 出典：なんばひろば改造計画

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導入への対応

防災機能の強化



帰宅困難者の受け入れ拠点として活用  
出典：平成28年度 東京都・渋谷区 合同帰宅困難者対策訓練について

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

# 5. 将来の姿

## (3)賑わい創出のイメージ

◆ ターミナル内のイメージ (近鉄四日市駅前から国道1号方向を望む)



# 6. 事業区分

## (1) 特定車両停留施設・道路事業者としての事業範囲の設定案

### 1) 特定車両停留施設の指定範囲

#### ①ターミナルエリア

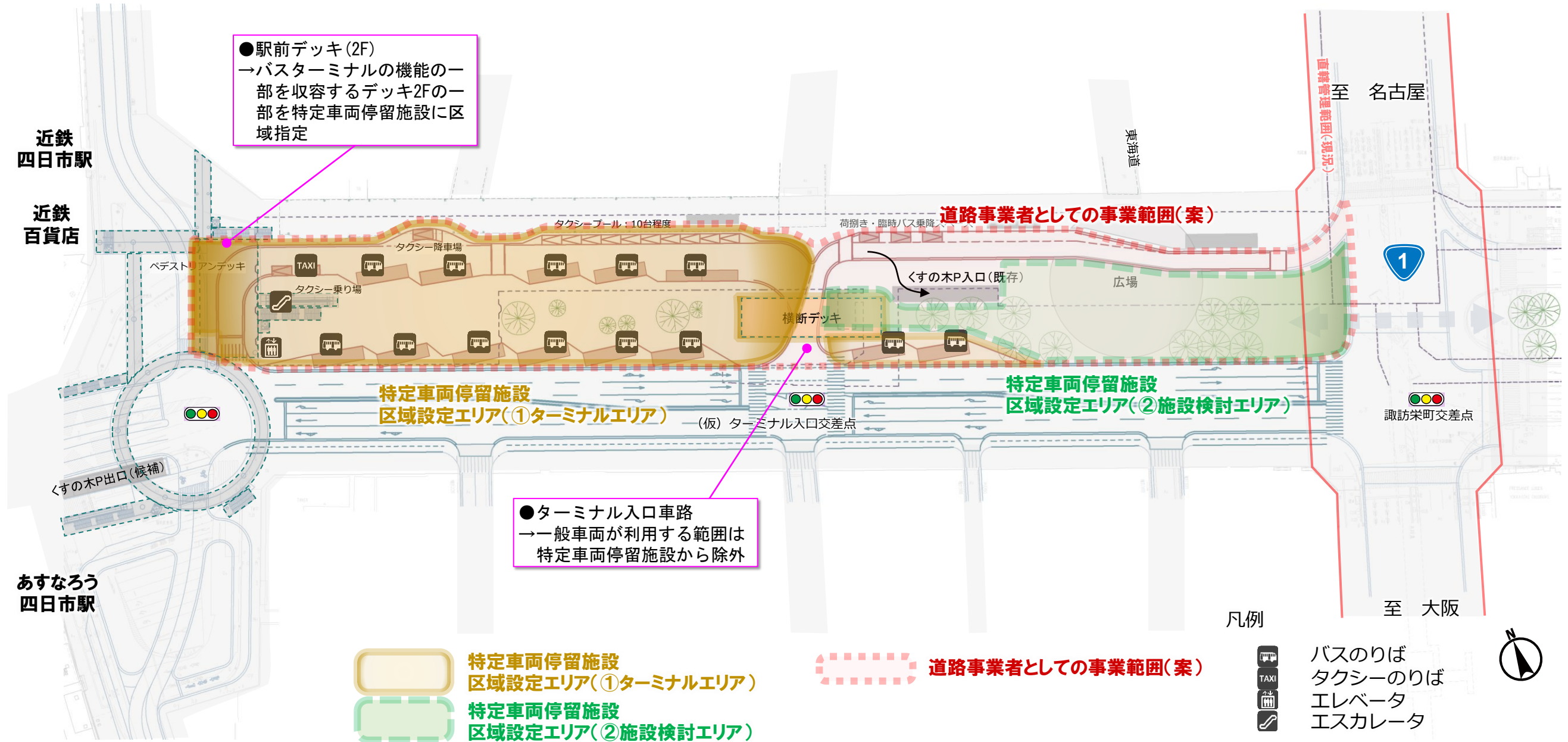
- ◆ ターミナルエリアのみ指定。

#### ②施設検討エリア

- ◆ ターミナルエリア+東島の歩行者空間を含む施設を検討するエリアを指定。

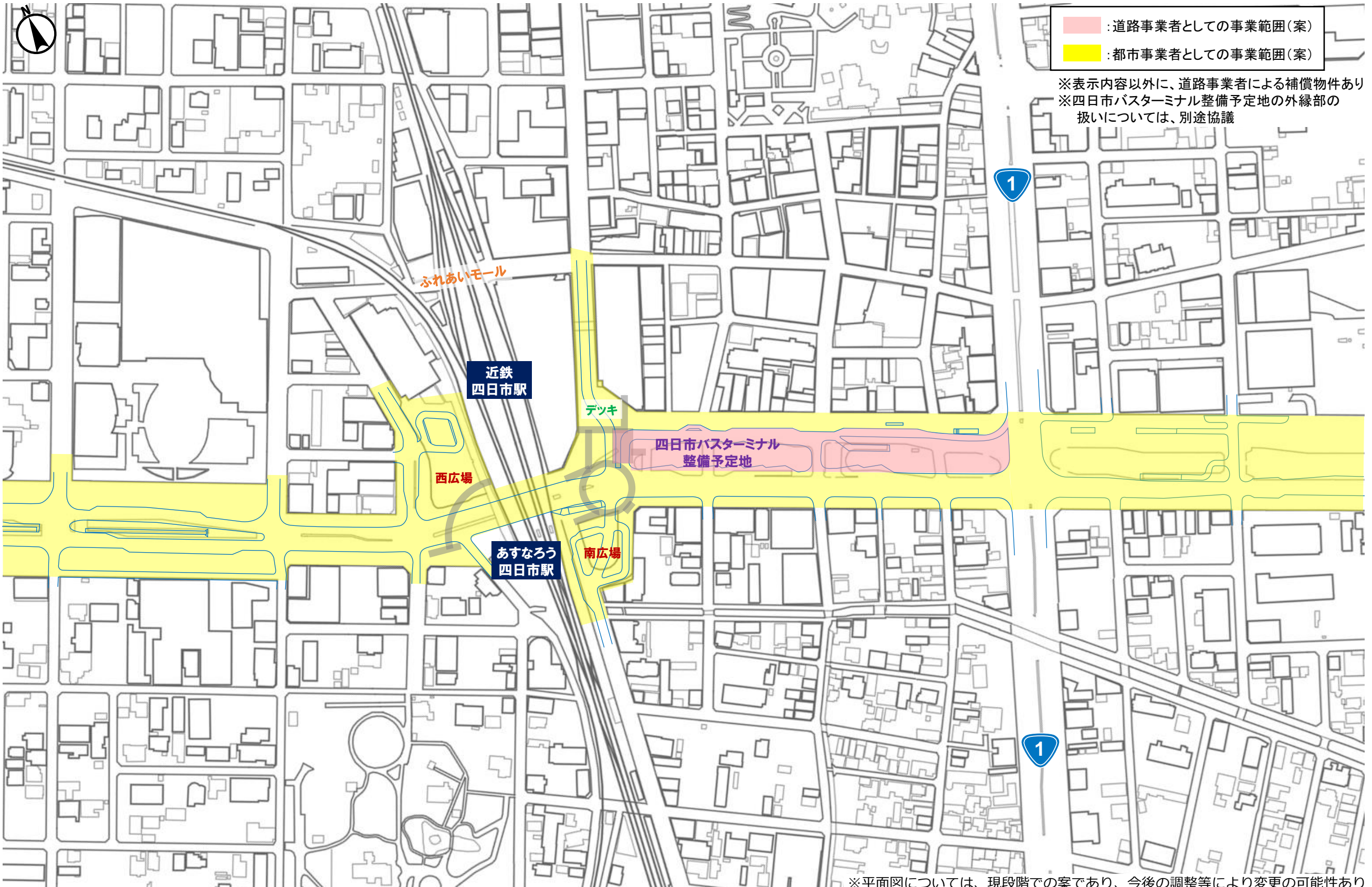
### 2) 道路事業者としての事業範囲(案)

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



# 6. 事業区分

## (2) 道路事業者・都市事業者としての事業範囲の設定案

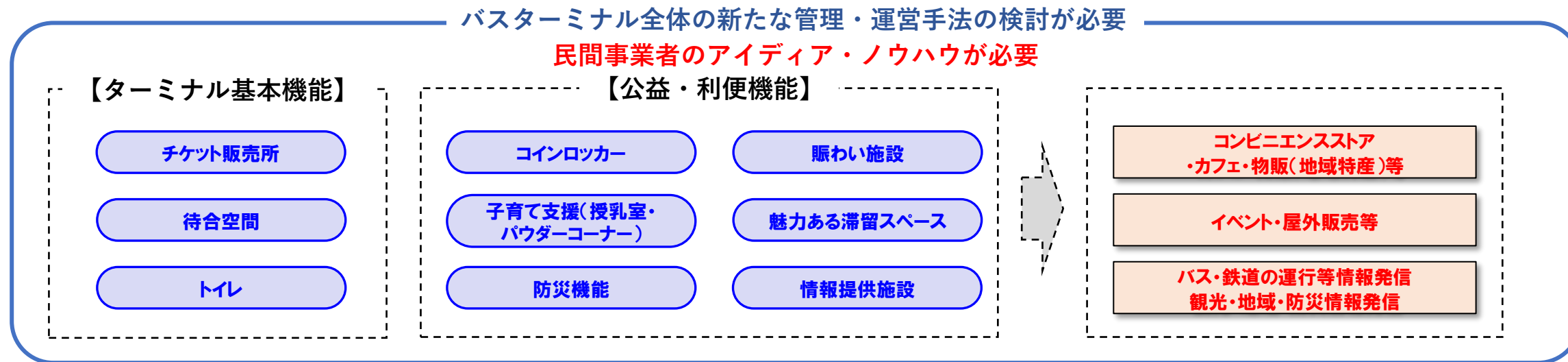


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

# 7. 管理・運営手法の考え方

## (1) 官民連携の必要性

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



- ◆ 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 style="text-align: center;">【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>↓ 占有許可</p> <p>↑ 占有料</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↔ 兼用工作物協定</p> <p>↑ 利用契約</p> <p>↓ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div> | <p style="text-align: center;">【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>← コンセッション契約</p> <p>→ 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> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>↔ テナント契約</p> <p>↑ テナント料</p> <p>↓ 利用契約</p> <p>↑ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div> |
| <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>  |

# 8. これまでのとりまとめ

## (1)これまでの「決定事項」と「その他検討を要する事項」

- ◆ これまでの中央通り再編関係者調整会議、デザインWG、バスターミナル検討部会の検討結果を踏まえたバスターミナルの整備に係る決定事項とその他検討を要する事項を以下に示す。

| 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> | ○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   |
| 緑の配置                       | ○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  | ○施設自体の壁面や屋上緑化等も検討する   |
| バスターミナル内の防災機能              | ○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   | <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         | ○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  |   |
| <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       | ○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  | ○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   |
| 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>  | ○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  |
| その他（バスターミナル外）              |  | ○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   |

## 9. 今後の進め方

- ◆ 関係機関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<br>(2020)            | 中期ステップ          | 長期ステップ |
|------------|----------------------------|-----------------|--------|
| バスターミナル    | <b>整備方針</b><br><b>事業計画</b> | <b>検討・設計・工事</b> |        |
| 近鉄四日市駅周辺整備 |                            | <b>検討・設計・工事</b> |        |
| 関連施設移設等    |                            | <b>検討・設計・工事</b> |        |



# 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

平成 30 年 12 月

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会



# 目 次

|            |                                |    |
|------------|--------------------------------|----|
| 第1章        | はじめに                           | 1  |
| 1.1        | 基本構想の目的                        | 1  |
| 1.2        | 検討の視点                          | 2  |
| 1.3        | 検討範囲                           | 2  |
| 第2章        | 駅周辺の現状と課題                      | 3  |
| 2.1        | 駅周辺の現状                         | 3  |
| 2.2        | 駅前広場等の概要                       | 5  |
| 2.3        | 現状と課題                          | 6  |
| 第3章        | 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性            | 7  |
| 3.1        | 駅周辺整備の基本的な方向性                  | 7  |
| 第4章        | 基本構想                           | 10 |
| 4.1        | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想の検討              | 10 |
| 4.1.1      | 機能配置方針各案の比較・評価                 | 10 |
| 4.1.2      | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想案に対する市民意見募集結果概要 | 11 |
| 4.1.3      | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想                 | 12 |
| 4.2        | JR四日市駅周辺整備基本構想の検討              | 13 |
| 4.2.1      | 機能配置方針案の比較・評価                  | 13 |
| 4.2.2      | JR四日市駅周辺整備基本構想                 | 14 |
| 4.3        | 基本構想に対する指摘事項                   | 15 |
| 4.3.1      | 近鉄四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項         | 15 |
| 4.3.2      | JR四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項         | 16 |
| 第5章        | 基本構想の実現に向けて                    | 17 |
| 5.1        | 中央通りの空間形成                      | 17 |
| 5.2        | 自動運転等への対応                      | 17 |
| 基本構想策定関連資料 |                                | 18 |
|            | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会設置要綱       | 18 |
|            | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 委員名簿      | 20 |
|            | 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の開催経過      | 21 |



## 第1章 はじめに

### 1.1 基本構想の目的

四日市市は、我が国の東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町、港町として栄えてきました。

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ます。

さらに、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパスなどの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、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ます。

こうした中で、近鉄・JR四日市駅周辺を中心市街地は、市内や近隣の市町にとどまらず、ビジネスや観光・アミューズメントを目的に全国から多くの人々が訪れる場所となります。また、歩いて暮らせる都心居住の場としても注目され、近年、中高層マンションの建設が進められており、来訪者や居住者にとって、より美しく、より快適な、もてなしの空間となることが求められています。

四日市市の公共交通網は、名古屋や伊勢、大阪などと結ばれた幹線鉄道網や市内各地域と結ばれたバス網やあすなろう鉄道などが近鉄・JR四日市駅を中心として形成されています。鉄道やバスの乗降客だけでも1日で6万人と多くの人々が両駅を經由して活動しており、駅を中心とした効率的で快適な交通機能の配置が求められています。

また、両駅を含む中心市街地には、70mという広い空間や楠の巨木が並ぶ良好な景観をほこる中央通りが通っており、その東西には伊勢湾から鈴鹿山脈に至る眺望を有しています。駅前空間の再整備にあたっては、これら良好な景観などを活かした魅力的な空間づくりが求められています。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想では、県内最大の人口規模を持つ中部圏域有数の産業都市である四日市市が、さらなる中核的役割を果たし、圏域の活力を牽引し続けていくに相応しい駅前空間の実現に向けて、近鉄四日市駅並びにJR四日市駅の駅前広場等に係る整備の基本的な方向を固めることを目的とします。



## 1.2 検討の視点

基本構想の検討にあたっては、以下の3つの視点を設定し、議論を行った。

### 視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

四日市市への来訪者や中心市街地へ訪れる市民の玄関口として、もてなす駅前空間を創出するとともに、まちなかの様々な施設に回遊しやすい空間づくりを目指して検討を行う。

### 視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

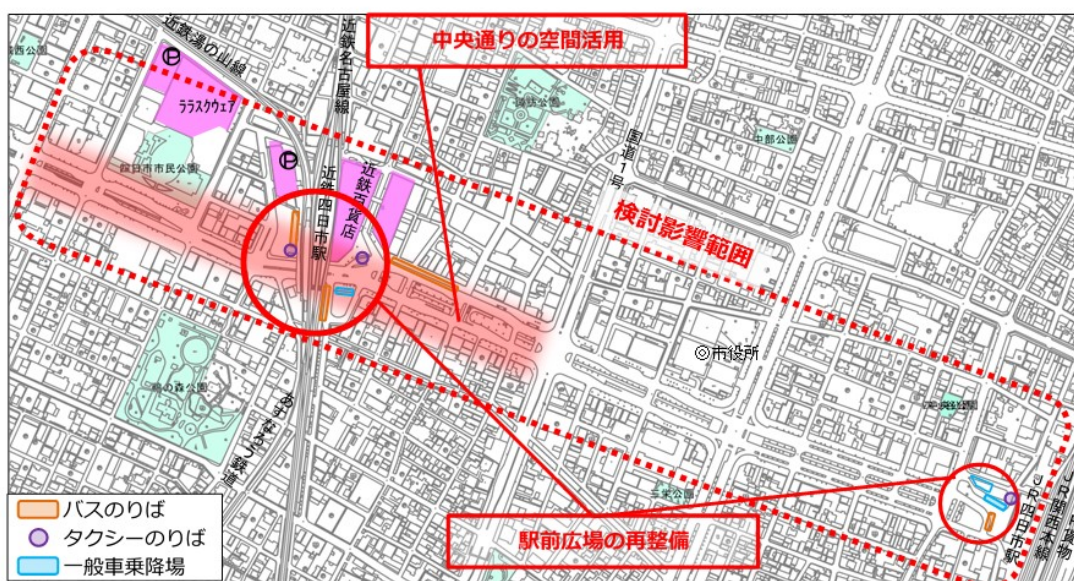
近鉄・JR 四日市駅やその周辺において、公共交通機関などで通勤・通学の乗り継ぎを行うひと、駅からまちへ様々なサービスを受ける、あるいは、楽しむために訪れる様々なひとが、快適に移動できる駅前空間づくりを目指して検討を行う。

### 視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

近鉄・JR 四日市駅と中心市街地を連絡する中央通りにおいて、幅員 70m の広い空間や楠の巨木が並ぶ良好な景観、伊勢湾から鈴鹿山脈に至る眺望を活かしながら、魅力的な空間づくりを目指して検討を行う。

## 1.3 検討範囲

近鉄四日市駅並びにJR四日市駅駅前広場の再整備について、中央通りの空間の活用も視野に、下図の範囲で検討を行った。



図：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討

## 第2章 駅周辺の現状と課題

### 2.1 駅周辺の現状

#### (1) 近鉄四日市駅周辺の現状



図：近鉄四日市駅周辺の現状

(2) JR四日市駅周辺の現状



図：JR 四日市駅周辺の現状



## 2.2 駅前広場等の概要

### (1) 近鉄四日市駅前広場の概要

【西駅前広場】：都市計画決定なし

・面積 4,600 m<sup>2</sup>

【東駅前広場】：S49.11.29 都市計画決定

・面積 1,500 m<sup>2</sup>

【南駅前広場】：S49.11.29 都市計画決定

・面積 2,100 m<sup>2</sup>

◆駅前広場面積合計：約 8,200 m<sup>2</sup>



図：近鉄四日市駅前広場

### (2) JR 四日市駅前広場の概要

【駅前広場】：S49.11.29 都市計画決定

・面積 10,500 m<sup>2</sup>



図：JR 四日市駅前広場

### (3) 中央通り (3.1.1 四日市中央線)

【中央通り】：都市計画決定 道路幅員 約 70m



図：中央通り (3.1.1 四日市中央線)

2.3 現状と課題

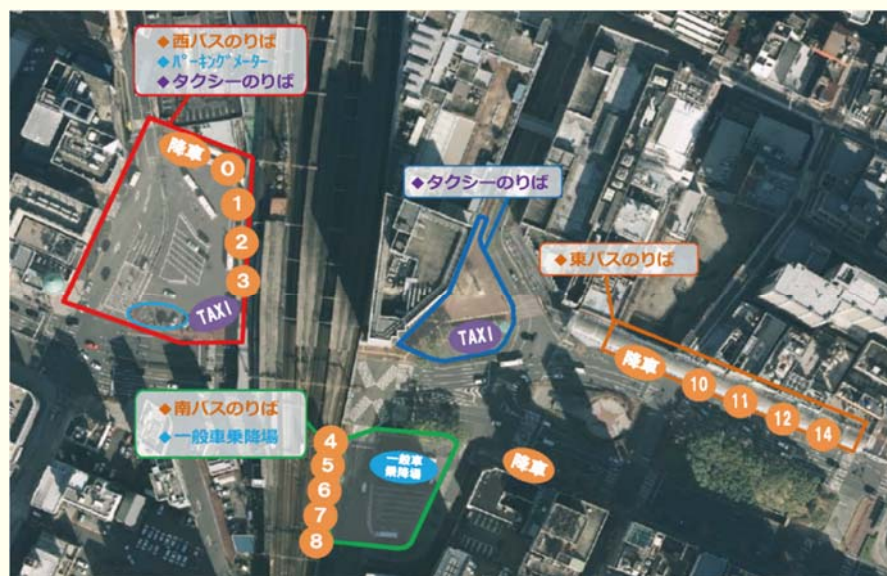
視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【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。
- ◆JR 四日市駅の利用の低下した駅前広場を機能的で美しい空間として、再編する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。



▲【近鉄】分散した駅前広場・交通機能



▲【近鉄】歩行者動線や人が集える空間がない



▲【JR】古く利用の低下した広場や駅舎

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

○近鉄四日市駅

【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。

○JR 四日市駅

【現状】

- ◇駅前広場は、中央通りとの接続が複雑。
- ◇駅前広場は、広い面積を有しているが、パーキングメーターなどの交通機能が有効活用されていない。

【課題】

- ◆駅前広場と中央通りの交差点を安全にわかりやすくする必要があるのではないか。
- ◆駅前広場の広い空間を活かし、集中する近鉄四日市駅の交通機能を補完したり、交通機能空間を待ち合い空間として利用してはどうか。



▲【近鉄】送迎需要が多い高架下



▲【近鉄】西広場における交通モードの混在



▲【JR】複雑な駅前広場出入口



▲【JR】有効活用されていない交通広場

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

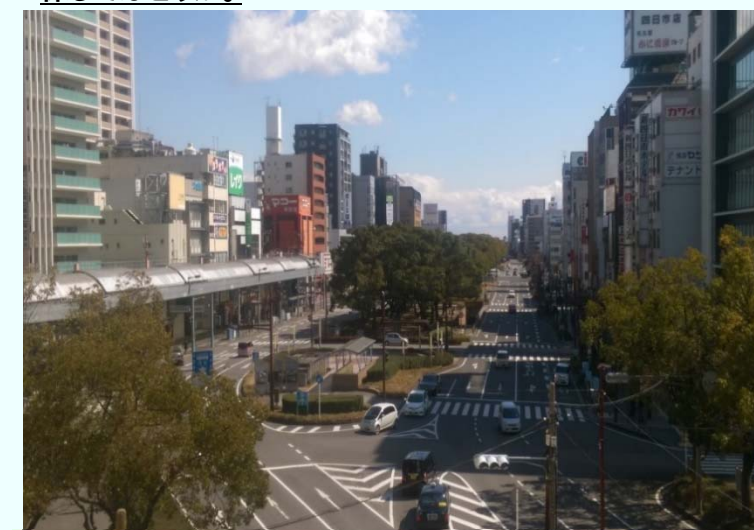
○中央通り(楠並木)

【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。
- ◆四日市に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。



▲近鉄四日市駅から東側の眺望



▲中央通りの楠並木

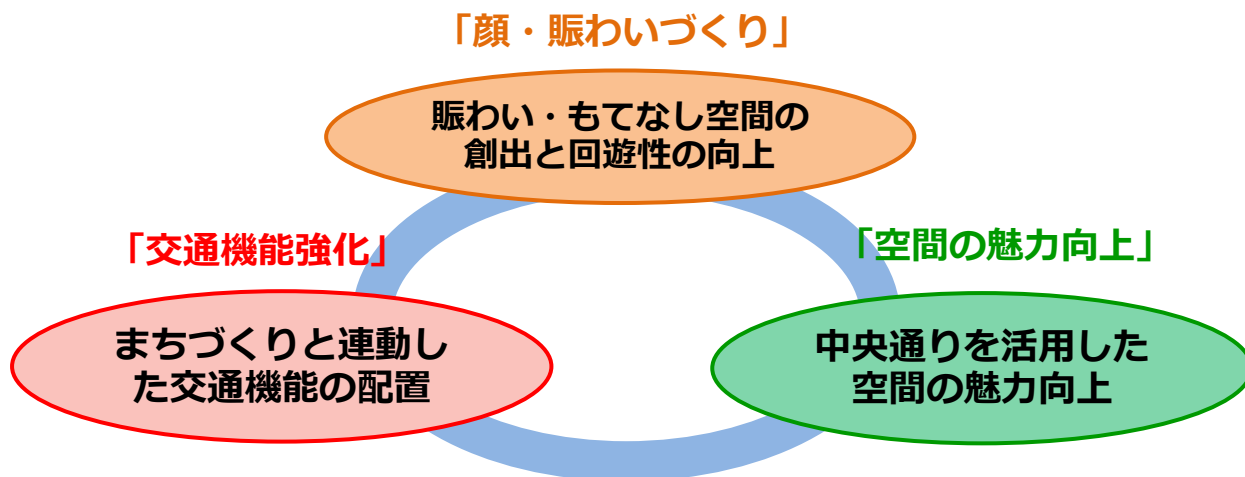
【配慮すべき事項】

- 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

## 第3章 近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

### 3.1 駅周辺整備の基本的な方向性

基本構想では、「賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上」、「まちづくりと連動した交通機能の配置」、「中央通りを活用した空間の魅力向上」の視点毎に基本的な方向性を検討した。



#### 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」

現状、歩行者の主動線となっているふれあいモールの賑わいに加え、西広場・東広場・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・並木空間を創出し、駅周辺全体としての回遊性の向上を目指す。

また、駅前広場については、来訪者にも分かりやすく、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」

近鉄四日市駅前の3つの駅前広場と中央通り空間を活用し、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バリアフリーに対応した環境整備による乗継利便性・快適性の改善・向上を図るとともに、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図る。

また、駅周辺の回遊性の向上や中心市街地の活性化などに寄与するよう、まちづくりと連動した交通機能の配置とする。

#### 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」

現状使われていない楠の並木空間を有効活用し、都心居住者や来訪者が歩いて・憩えるような空間を創出するなど既存ストックを有効に活用した空間の魅力向上を図る。

また、現状の交通量に対して余裕のある高規格な道路空間の再配分を行い、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

(1) 駅周辺整備の基本的な方向性イメージ

**【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。

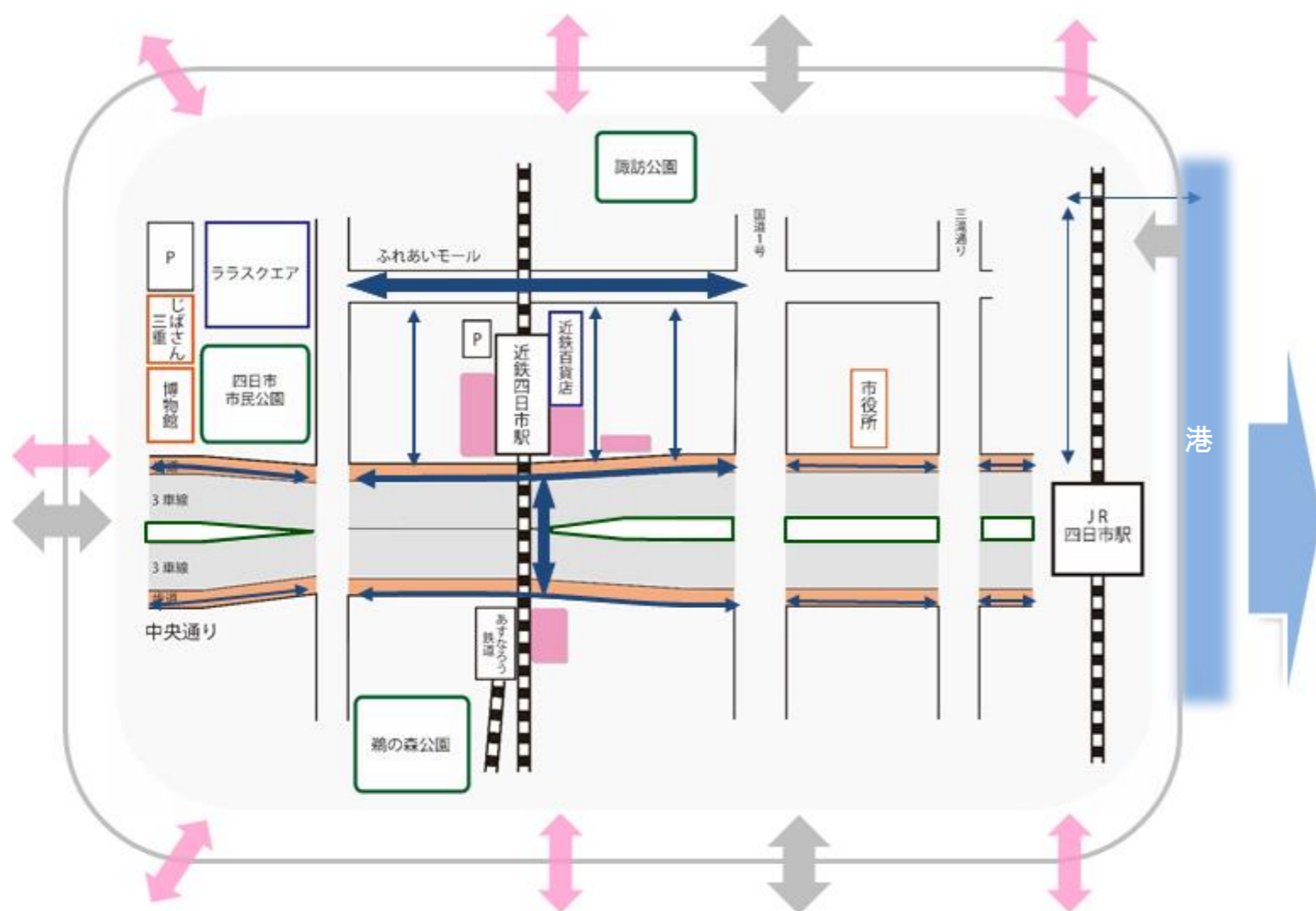
**【視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置】**  
 「交通機能強化」

- 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、まちづくりと連動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」

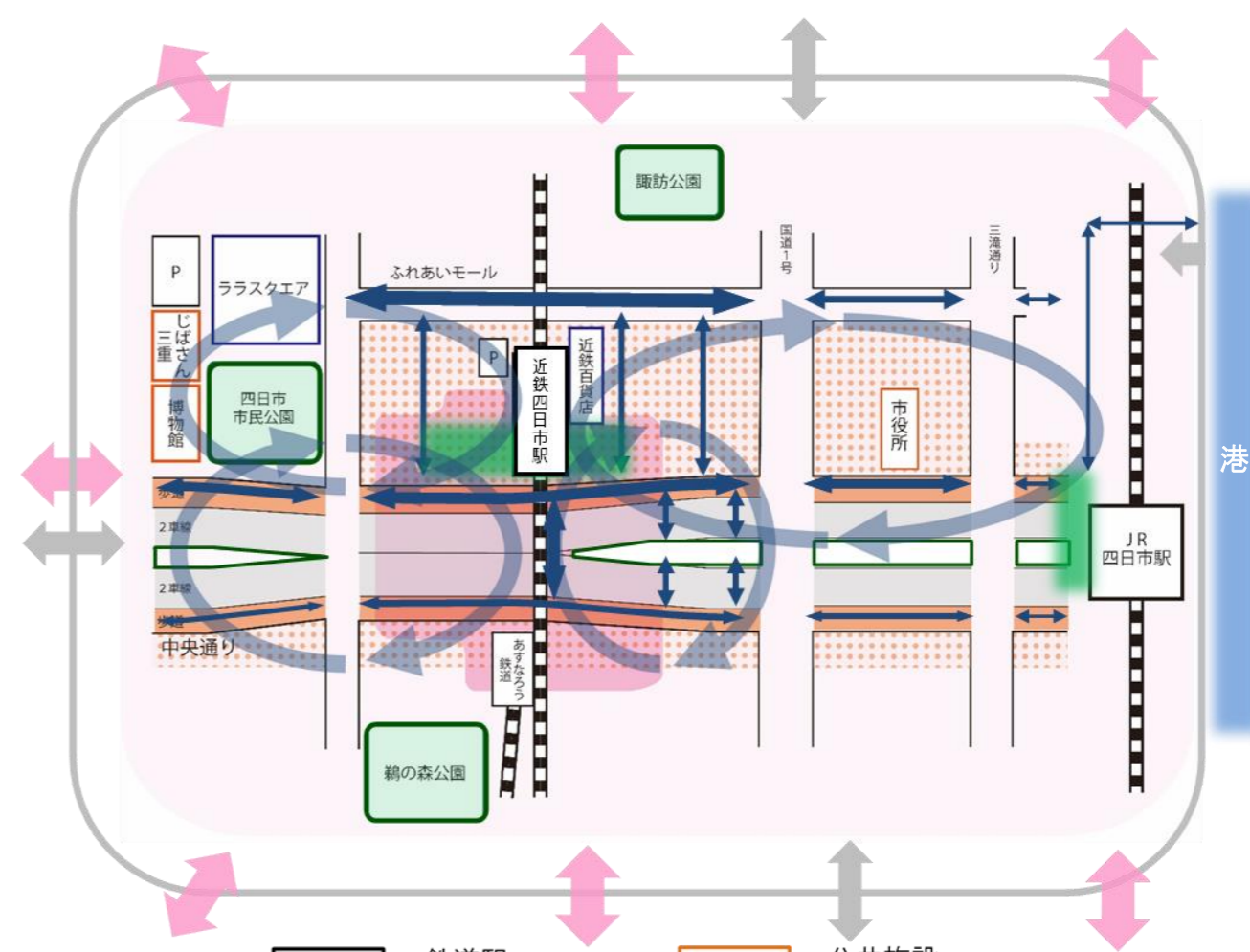
- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

現在の状況(イメージ図)



- |  |      |  |        |
|--|------|--|--------|
|  | 鉄道駅  |  | 公共施設   |
|  | 商業施設 |  | 公園等    |
|  | 交通機能 |  | 歩行者の回遊 |
|  | 公共交通 |  | 一般交通   |

将来の基本的な方向性(イメージ図)



- |  |          |  |         |
|--|----------|--|---------|
|  | 鉄道駅      |  | 公共施設    |
|  | 商業施設     |  | 公園等     |
|  | 交通結節機能強化 |  | 待ち・交流空間 |
|  | 歩行者の回遊   |  | 回遊性の向上  |
|  | 公共交通     |  | 一般交通    |
|  | 土地利用の活性化 |  |         |

(2) 駅周辺の空間のつながり

求められる駅前・並木空間の役割

【視点①】：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

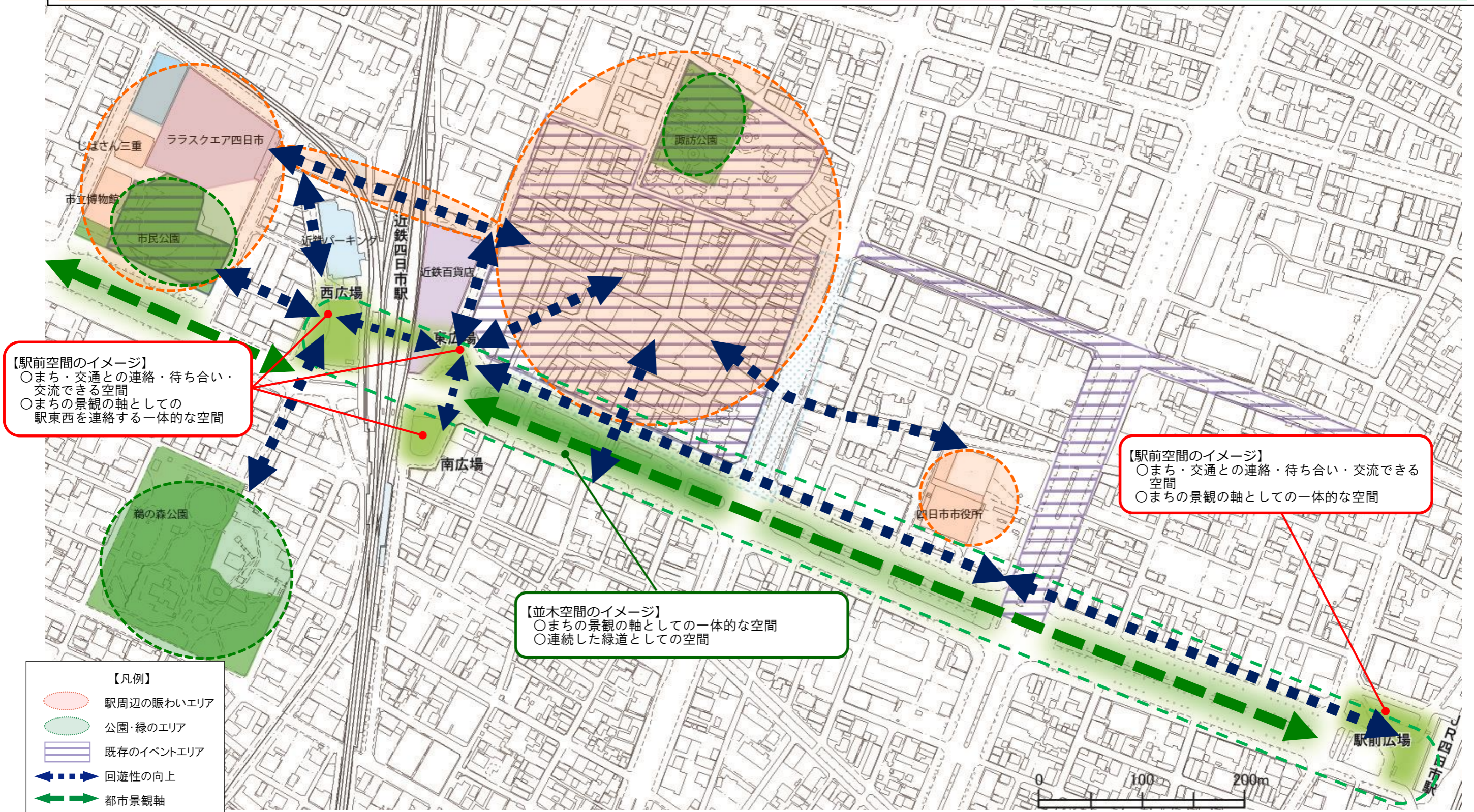
市の顔・玄関口として、駅周辺の「商店街・商業施設等」や「公園・緑地」のエリアなど、まちとの連絡・つながりを高める空間。

【視点②】：まちづくりと連動した交通機能の配置

駅前広場と中央通り空間を活用しながら、機能の集約化や乗継利便性・快適性の向上、交通モードの分離等による交通結節機能の強化を図り、まち・ひとと駅・各交通機関を連絡し、待ち合いなど滞留できる空間。

【視点③】：中央通りを活用した空間の魅力向上

幅員 70mの広い空間や楠が並ぶ良好な景観・眺望を活用しながら、都市の景観形成の軸としての東西一体的な空間・緑のつながりを高める空間。



第4章 基本構想

4.1 近鉄四日市駅周辺整備基本構想の検討

4.1.1 機能配置方針各案の比較・評価

3パターンの機能配置方針案を「視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上」、「視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置」、「視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上」に基づき比較・評価を行い、機能配置方針案 No.2 を最良案として、基本構想の検討を進めることとした。

| 項目                                  |            | 案 No.1                         | 案 No.2  | 案 No.3                               |   |                                     |  |                       |                    |    |     |     |     |     |    |
|-------------------------------------|------------|--------------------------------|---|--------------------------------------|---|-------------------------------------|--|-----------------------|--------------------|----|-----|-----|-----|-----|----|
| コンセプト                               |            | 駅直近及び中央通り並木空間を拡張し、人が集える空間を多く配置 | 駅直近に人が集える空間を配置し、中央通りにバスを集約配置                      | 駅直近にバスを集約しながら交通機能を配置                 |   |                                     |  |                       |                    |    |     |     |     |     |    |
| 機能配置概念図【現況概念図】                      |            |                                |   |                                      |   |                                     |  |                       |                    |    |     |     |     |     |    |
| 交通機能の設定                             |            |                                |   |                                      |   |                                     |  |                       |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     | 西広場        | 東広場                            | 南広場   | 商店街前                                 | 合計  | 西広場                                 | 東広場  | 南広場                   | 商店街                | 合計 | 西広場 | 東広場 | 南広場 | 商店街 | 合計 |
| バス乗降場                               | 5          | -                              | 7   | 5                                    | 17  | -                                   | -  | 6                     | 7                  | 13 | -   | -   | -   | 12  | 12 |
| バス待機場                               | 4          | -                              | 2   | -                                    | 6   | -                                   | -  | 3                     | -                  | 3  | 1   | -   | -   | -   | 1  |
| タクシー乗降場                             | 2          | 2                              | -   | -                                    | 4   | 2                                   | 3  | -                     | -                  | 5  | -   | 3   | -   | -   | 3  |
| タクシー待機場                             | 23         | 10                             | 22  | -                                    | 55  | 12                                  | -  | 24                    | -                  | 36 | -   | -   | 34  | -   | 34 |
| 一般車                                 | 9          | -                              | 6   | -                                    | 15  | 6                                   | -  | 5                     | -                  | 11 | -   | -   | 10  | 14  | 24 |
| その他(観光バス)                           | -          | -                              | -   | -                                    | -   | -                                   | -  | -                     | -                  | 3  | -   | -   | -   | -   | 3  |
| ◎ 著しく改善<br>○ 改善<br>△ 現状<br>× 現状より悪い | 【視点①】      | 駅直近の環境空間                       | ◎   | 西広場に環境空間創出                           | ◎   | 西広場・東広場に環境空間創出                      | ○  | 中央通り上のデッキに環境空間を創出     |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            | 駅西側への回遊性                       | ◎   | 西広場への環境空間創出により新たな回遊を創出               | ◎   | 西広場への環境空間創出により新たな回遊を創出              | ○  | デッキの設置により回遊性の向上       |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            | 駅東側への回遊性                       | ○   | 商店街前のバス機能強化や並木空間を駅直近に配置することにより回遊性の向上 | ◎   | 東広場への環境空間創出及び商店街前バスターミナル設置により回遊性の向上 | ×  | 東バスのりばが無くなることにより回遊が減少 |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            | 四日市の顔としての景観形成                  | ◎   | 景観形成の自由度が高い                          | ◎   | 景観形成の自由度が高い                         | △  | 交通結節機能に特化しており自由度が低い   |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     | 【視点②】      | 乗り継ぎ                           | 鉄道⇄バス   | △                                    | 駅直近の西バスのりばが無くなり、2箇所に分散して配置                          | ○                                   | 駅直近の西バスのりばが無くなるが、商店街前の1箇所に集約とデッキ設置により乗り継ぎ利便性向上 | ◎                     | 駅直近の西広場にバスを集約      |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            |                                | 鉄道⇄タクシー   | ○                                    | 駅の東西に配置(交通モードの分離)                                   | ○                                   | 駅の東西に配置(交通モードの分離)                              | ×                     | 東広場のみに乗降場が減        |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            |                                | 鉄道⇄一般車  | ○                                    | 西広場と南広場内に配置   | ○                                   | 西広場と南広場内に配置                                    | △                     | 駅直近での西⇒東への送迎需要への対応 |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            |                                | バス⇄バス   | ○                                    | 2箇所に集約  | ◎                                   | 1箇所に集約   | ◎                     | 1箇所に集約             |    |     |     |     |     |    |
|                                     | バスのわかりやすさ  | ○                              | 2箇所に集約  | ◎                                    | 1箇所に集約  | ◎                                   | 1箇所に集約   |                       |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     | まちの賑わいへの寄与 | ○                              | 商店街前のバス機能強化や駅直近での環境空間の創出、並木空間と駅との連絡により駅東西での賑わいに寄与 | ◎                                    | 商店街前バスターミナル設置や駅直近での環境空間の創出、並木空間と駅との連絡により駅東西での賑わいに寄与 | △                                   | 西広場にバスを集約し交通結節機能を強化しているが、駅東西のまちの賑わいにはあまり変化が無い  |                       |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     | 【視点③】      | 中央通りの景観形成                      | ○   | 市民広場⇒西広場、並木空間の景観軸が形成されている            | ◎   | 市民広場⇒西広場⇒東広場⇒並木空間の一体的な景観軸が形成されている。  | △  | 現状と変化なし               |                    |    |     |     |     |     |    |
|                                     |            | 並木空間へのアクセス性                    | ○   | 駅からのアクセスが容易                          | ◎   | 駅及び商店街からのアクセスが容易                    | △  | グラウンドレベルでアクセス可能       |                    |    |     |     |     |     |    |

4.1.2 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想案に対する市民意見募集結果概要

○市民意見募集概要

|        |                                  |
|--------|----------------------------------|
| 募集期間   | 平成29年11月1日～平成29年11月30日           |
| 説明会    | 平成29年11月19日                      |
| 意見回収方法 | 直接(市民C含む)、郵送、FAX、メール、意見募集ブース、説明会 |
| 意見提出人数 | 277名                             |

○市民意見募集案内



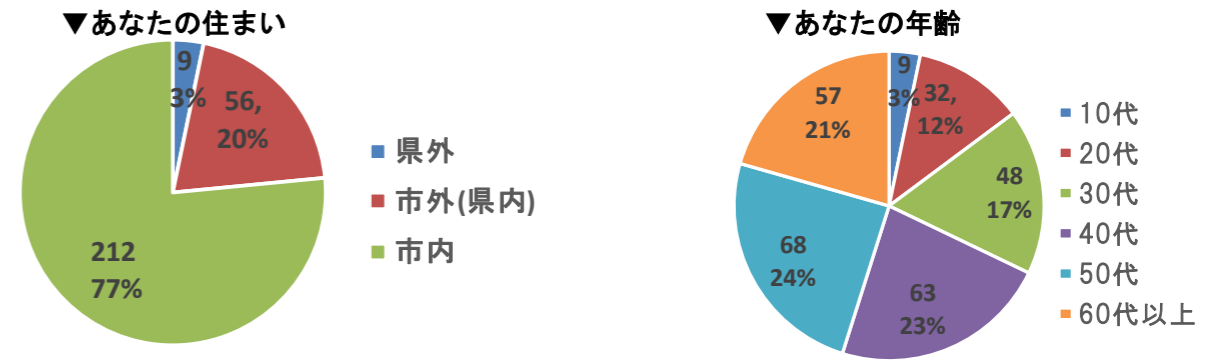
○市民意見募集ブース



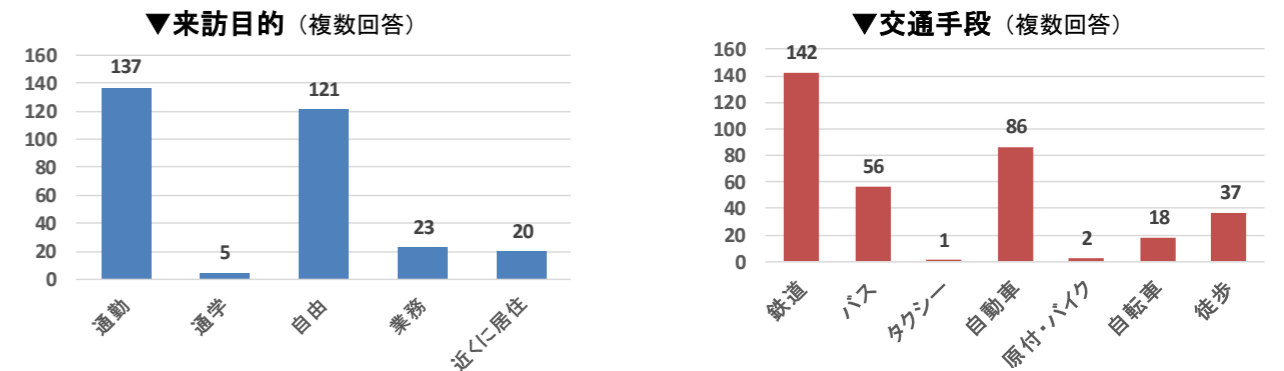
○説明会 講演

講師：名城大学教授 松本幸正（近鉄四日市駅周辺整備基本構想検討委員会委員）

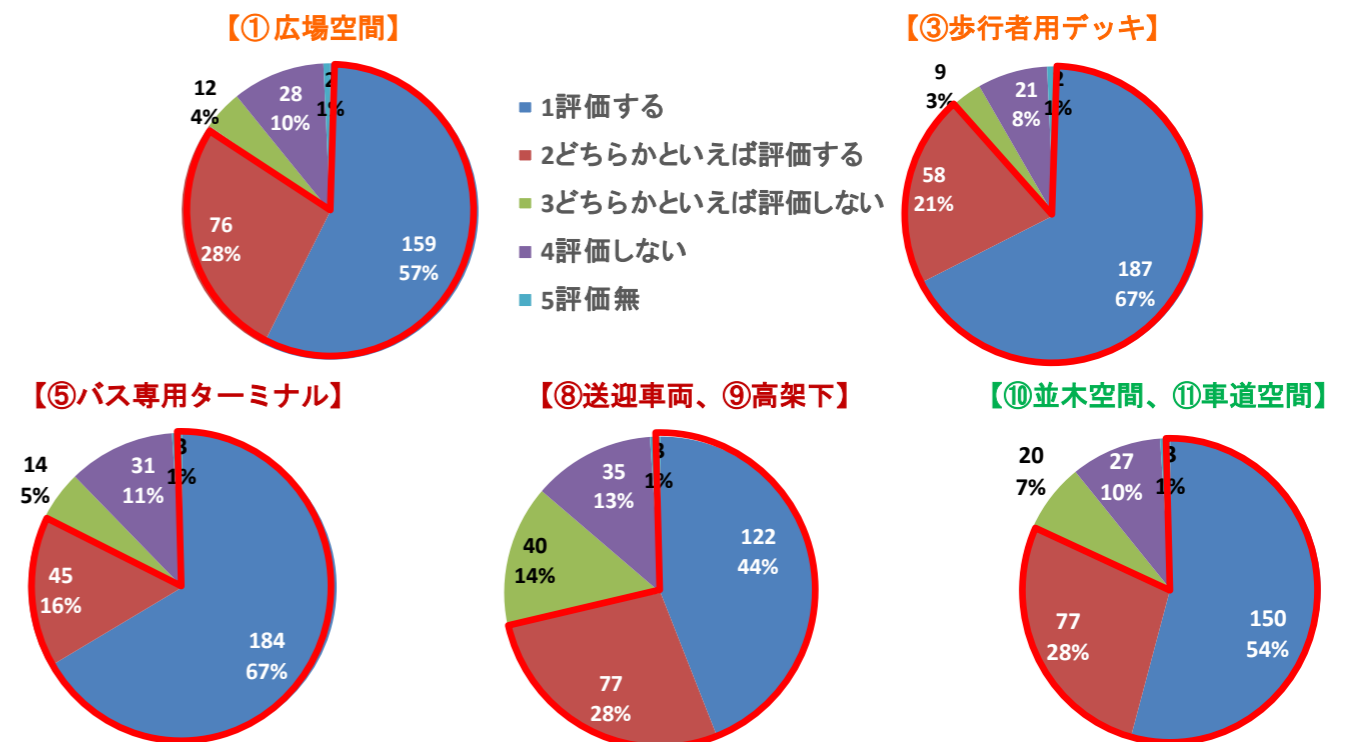
【回答者属性】：市内在住、市外（県内）在住者を主に、幅広い年齢層から回答を得た。



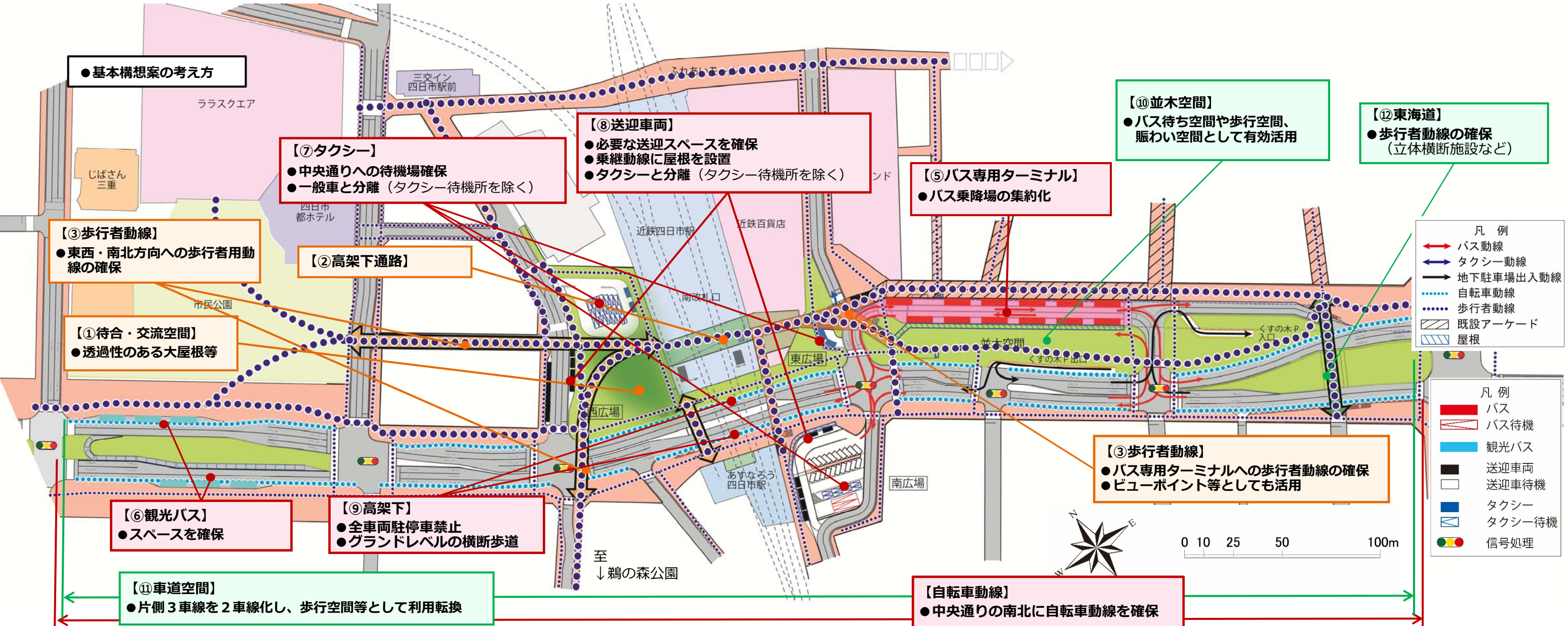
【近鉄駅への来訪目的と交通手段】：通勤・自由目的が多く、鉄道・自動車・バス利用が比較的多い。



【基本構想案に対する評価】：いずれの項目も72%～88%の割合で一定の評価を得ている。



4.1.3 近鉄四日市駅周辺整備基本構想



**視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】**

【①待合・交流空間】  
●歩行者動線や待ち合わせ、憩いの場となる空間を確保し、市の顔・玄関口として賑わいのある駅前広場空間を創出し、駅周辺の回遊性を高めます。  
●大屋根等の天候に左右されない施設を設置し、賑わい機能を高めます。

【②高架下通路】  
●東西の広場空間と一体的に利用することで、東西の回遊性を高めます。

【③歩行者動線】  
●駅からバス専用ターミナル・南広場への多くの乗り継ぎの利用者やまちへ移動する来訪者が、快適に移動できるよう、屋根・エスカレータ・エレベータを備え、バリアフリーに対応し、ビューポイントとしても活用できる歩行者用デッキ等の設置を検討し、歩車分離を行います。  
●市民公園や鶴の森公園方面へも回遊性向上を目的とした歩行者動線を確保します。

【④駅前周辺】  
●わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちの回遊性を高めます。

**視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】**

【⑤バス専用ターミナル】  
●これまで3箇所に分散していたバス乗降場を中央通り北側車道部に集約し、初めて訪れた人にも分かりやすくするとともに、駅東側商店街前・市役所方面及び並木空間への回遊性を高めます。また、駅とバス専用ターミナルを結ぶ歩行者用デッキにより乗継を円滑にするとともに、乗継動線に雨対策の屋根を設置します。

【⑥観光バス】  
●旅行者の需要に対応するため、市民公園前の中央通り南北2箇所に観光バス乗降場を配置します。

【⑦タクシー】  
●駅、街からの乗車需要に対応するため、西広場・東広場の2箇所にタクシー乗降場を配置し、隔地にタクシー待機場を確保します。

【⑧送迎車両】  
●駅東西からの送迎需要に対応するため、西広場・南広場の2箇所に安全に送迎できる乗降場を配置(ハンディキャップスペースや一時的な駐停車スペースを含む)します。  
●送迎車両スペースは南広場と西広場に面する道路の沿道に配置し、タクシー・バスと交錯しないようにします。

【⑨高架下】  
●円滑な道路交通を確保するため、路肩への駐停車を禁止します。  
●周辺交通の妨げにならないように留意し、グランドレベルの横断歩道の設置を検討します。

【自転車動線】  
●中央通りの南北に自転車動線を確保します。

**視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】**

【⑩並木空間】  
●活用されていない橋の並木空間をバス待ち空間や歩行空間、賑わい空間として有効活用するとともに、まちの景観の軸としての一体的な空間を形成します。

【⑪車道空間】  
●現状の片側3車線を2車線(西浦通り～国道1号)にし、歩行空間等として利用転換するとともに、駅東側の車道を南側に集約し、東広場とバス専用ターミナル・並木空間の一体性を高めるとともに、南北の横断を容易にします。

【⑫東海道】  
●デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線を確保し、道路空間の魅力を高めます。



4.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想の検討

4.2.1 機能配置方針案の比較・評価

3 パターンの機能配置方針案を「視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上」、「視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置」、「視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上」に基づき比較・評価を行い、機能配置方針案 No.3 を最良案として、基本構想の検討を進めることとした。

| 項目                                    |       | 案 No.1   | 案 No.2  | 案 No.3   |  |
|---------------------------------------|-------|--|---|--|--|
| コンセプト                                 |       | 駅前交差点の単純化による交通処理の円滑化と駅北側に広場空間を創出   | 中央通り改変、駅前交差点の単純化による交通処理の円滑化と回遊性の高い広場空間を創出   | 駅前交差点の単純化と一体的な広場空間の創出、広場内での交通機能の分離   |  |
| 機能配置概念図【現況概念図】                        |       |  |  |  |  |
| 交通機能の設定                               |       | 交通機能台数   | 交通機能台数  | 交通機能台数   |  |
| バス乗降場                                 |       | 2  | 2   | 2  |  |
| バス待機場                                 |       | 13   | 18  | 13   |  |
| タクシー乗降場                               |       | 2  | 2   | 2  |  |
| タクシー待機場                               |       | 9  | 10  | 9  |  |
| 送迎車両                                  |       | 21   | 8   | 9  |  |
| ◎著しく改善<br>○改善<br>△現状と同じ<br>(現状に対する評価) | 【視点①】 | 駅から中央通りまでの回遊性  | ◎ 信号交差点が単純化され、待ち時間が無くなり回遊性が向上   | ○ 信号交差点が単純化され、待ち時間が無くなり回遊性が向上  | ◎ 信号交差点が単純化され、待ち時間が無くなり回遊性が向上  |
|                                       |       | 広場空間の創出  | ◎ 駅に接した北側にまとまった広場空間を確保  | △ 道路を介して中央のまとまった広場空間を確保  | ○ 駅に接した北側に広場空間を確保  |
|                                       |       | 中央通りとの一体性  | △ 現状と同様   | ◎ 駅前広場北側と中央通りに一体的な広場空間を確保  | ◎ 駅前広場と中央通りに一体的な広場空間と歩行空間を確保   |
|                                       | 【視点②】 | 駅前空間へのアクセス性  | ◎ 信号交差点1箇所に集約され、円滑な交通処理が可能  | ◎ 信号交差点1箇所に集約され、円滑な交通処理が可能   | ◎ 信号交差点1箇所に集約され、円滑な交通処理が可能   |
|                                       |       | 交通動線の分離  | ○ 公共交通と一般車両の動線が共有されている歩行者動線との交錯がない  | ○ 公共交通と一般車両の動線が一部で共有されている歩行者動線との交錯がある  | ◎ 公共交通と一般車両の動線が分離している歩行者動線との交錯がない  |
|                                       |       | 乗り継ぎ   | ○ 駅直近にバス、タクシーの乗降場を配置  | ○ 駅直近にバス、タクシーの乗降場を配置   | ○ 駅直近にバス、タクシーの乗降場を配置   |
|                                       |       | 近鉄四日市駅との連携   | ○ バスプールを多く確保し、近鉄四日市駅間のバスの連絡の強化が期待できる  | ○ バスプールを多く確保し、近鉄四日市駅間のバスの連絡の強化が期待できる   | △ 現状の13台   |
|                                       | 【視点③】 | 並木空間へのアクセス性  | △ 現状と同様   | ○ 駅やまちからのアクセスが容易   | ○ 駅やまちからのアクセスが容易   |
|                                       |       | 中央通りの景観形成  | ○ 駅⇒駅前広場の一体性が向上している   | ◎ 駅⇒駅前広場⇒中央通りの一体的な景観軸が形成されている  | ○ 駅⇒駅前広場の一体性が向上している  |

4.2.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想

**視点①「顔・賑わいづくり」に関わる 【基本的な考え方】**

**【①待合・交流空間】**

- これまで分散していた交通広場を駅南側に配置することで、駅北側に歩行者動線と待合・交流空間を創出します。
- 駅前で定期的に関催される「定期市」など様々なイベントにも活用できる空間を確保します。

**【②駅周辺】**

- わかりやすい案内表示(サイン計画)により、まちや港への回遊性を高めます。

**視点②「交通機能強化」に関わる 【基本的な考え方】**

**【③駅前交差点】**

- 駅前広場への出入口交差点を1箇所に集約し、安全でわかりやすい駅前広場出入口へと改善します。

**【④バス】**

- バス乗降場を駅北側に配置し、バスの待機場は、タクシー、一般車と分離させたいうえで、現状台数を確保します。

**【⑤タクシー】**

- 駅舎側(東側)に乗降場を配置し、広場北側に待機場を配置したいうえで、現状台数を確保します。

**【⑥送迎車両】**

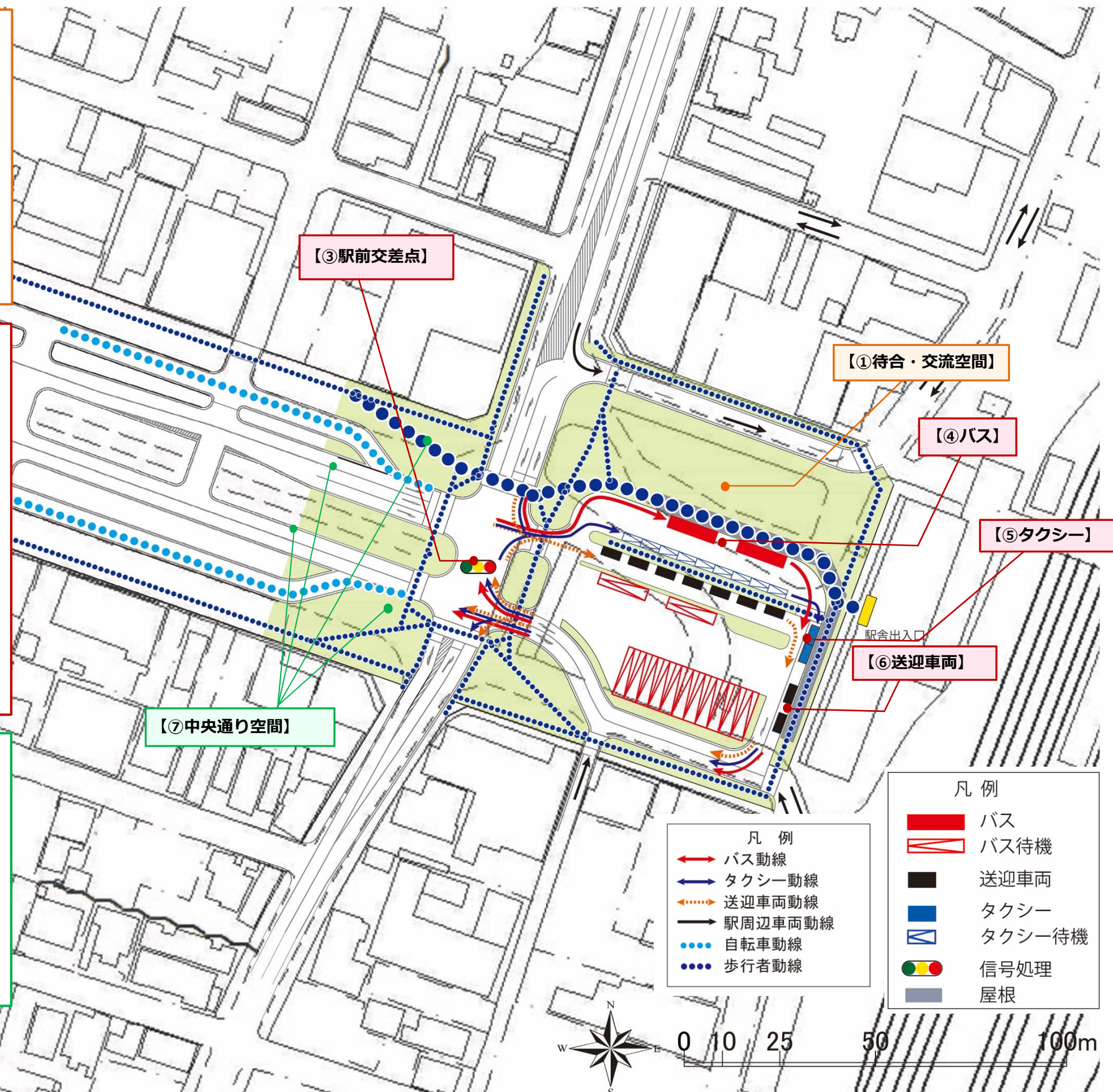
- 送迎車両はバス待機場の北側と広場南東に配置し、バス・タクシーと分離します。

**視点③「空間の魅力向上」に関わる 【基本的な考え方】**

**【⑦中央通り空間】**

- 交差点の集約に合わせ、車線を縮小する必要があることを踏まえ、駅前広場空間との連続性に配慮した歩行者空間を形成します。

〔※近鉄四日市駅から JR 四日市駅の区間については、道路の機能やまち全体の景観形成を含めて、両駅広場の整備に合わせ、必要な整備を検討します。〕



4.3 基本構想に対する指摘事項

4.3.1 近鉄四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項

| 視点・項目 |              | 指摘事項   |
|-------|--------------|--|
| 視点①   | 【①待合・交流空間】   | 待合・交流空間のデザイン等については、賑わいや回遊の創出等に成功している他市事例も参考にしながら、駅利用者や来訪者の待ち合わせ等、交流の場として、また、市の顔・玄関口として、多くの市民が活用できるよう検討を行うこと。   |
|       |              | 施設の立地について、大きな建築物は土地利用や都市景観の面等から困難であるが、待ち合いに資するカフェ等の建築物の立地については、今後、空間活用の中で検討すること。   |
|       |              | シャンデリア広場で開催されているイベントに加え、壮行会等が行えるような空間を検討すること。  |
|       | 【②高架下通路】     | 東西広場と一体的な飲食モールなど、高架下空間の様々な活用を期待する。   |
| 視点①全体 | 【③歩行者動線】     | 設定した歩行者動線においては、回遊性向上に向けた歩行者用デッキ等を検討すること。   |
|       |              | 歩行者用デッキの構造は、エレベータ・エスカレータ・スロープ・屋根の設置を基本とし、使いやすいものを検討すること。また、景観に配慮したデザインやビューポイント・たまり空間等としての活用、バス専用ターミナルやくすの木パーキング等への快適な乗り継ぎ動線の確保等に十分に配慮すること。           |
|       |              | 近鉄百貨店等の施設と歩行者用デッキの接続について、検討すること。   |
| 視点②   | 【⑤バス専用ターミナル】 | 天候に左右されずに人の移動・滞留・活動ができるよう、今後、空間活用の検討と併せて、ランドマークとなるような大屋根等の設置についての検討を行うこと。  |
|       |              | 地域コミュニティの形成や健康なライフスタイルにも配慮した歩きやすい歩行環境を検討すること。  |
|       |              | 歩行者用デッキや屋根などの構造物については、必要性やデザインについて、十分に検討すること。  |
| 視点②   | 【⑦タクシー】      | 乗継動線やバス待ち空間は雨対策のための屋根等の設置を基本として検討すること。   |
|       |              | バス待ち環境(待合室・切符売り場・乗降案内等)の確保手法や路線バスの方面別のバス乗場の配置方法や長距離バス、観光バス等の運用、ターミナル東西の交差点の交通処理、横断箇所の追加検討については、乗降人数やバス待ち状況等も十分に考慮しながらバス事業者、警察と協議し、快適に利用できるよう検討を行うこと。 |
|       | 【⑧送迎車両】      | タクシー待機場から乗降場へのショットガン形式等、具体的な配車方法等は事業者と調整を行い検討すること。   |
|       |              | 送迎スペースや乗継動線上については、雨対策として屋根等の設置を基本として検討すること。  |
|       | 【⑨高架下】       | 限られた駅前広場空間のなかで、できる限り各交通機能の錯綜が発生しないよう、分かりやすい誘導などを検討すること。  |
| 視点②全体 | 【⑩並木空間】      | 必要十分なハンディキャップスペースを確保するとともに、一時的な駐停車スペースの運用について検討を行うこと。  |
|       |              | 物理的に柵を設けるなどの駐停車禁止策と併せて、グランドレベルでの歩行者動線の確保手法について検討を行うこと。   |
| 視点③   | 【⑪車道空間】      | 駅前広場利用車両と近鉄パーキング利用車両を極力分離できるよう、検討を行うこと。  |
|       |              | 送迎車両等がくすの木パーキングを活用しやすくなるよう、駅との動線上への屋根の設置やエレベータ等での連絡等、駅との連携を検討すること。   |
|       | 【⑫東海道】       | 中央通り並木空間は、快適なバス待ち環境、歩行空間、都市の景観軸等として様々な活用ができるようになる。今後の検討の中で、多くの人が行き来できるよう、様々な方の意見を聴くとともに、楠の保全に十分配慮しながら検討を行うこと。  |
| 【その他】 | 【⑪車道空間】      | 円滑な交通処理を行うとともに、まちなか居住者や事業者等にも配慮し、歩道幅や中央分離帯、荷さばきスペースの確保等について検討すること。   |
|       |              | くすの木パーキングとの動線について、基本計画時に詳細検討すること。  |
| 【その他】 | 【⑫東海道】       | 東海道については、その歴史的な重要性も考慮し、デザインにも配慮した歩道橋等による歩行者動線の確保について検討すること。  |
|       |              | 公共トイレや雨よけ、照明等はバスターミナル利用者の利便性も考慮して検討を行うこと。  |
| 【その他】 |              | 駅前広場の整備は都市の魅力向上に必要なものであるが、ただ新しいものを作るのではなく、既存ストックを有効活用する等、コストの削減にも留意して検討を進めること。   |

## 4.3.2 JR 四日市駅周辺整備基本構想に対する指摘事項

| 視点・項目 |            | 指摘事項   |
|-------|------------|--|
| 視点①   | 【①待合・交流空間】 | 駅舎耐震化リニューアル等や周辺の開発と併せた待合・交流空間のデザイン等について、検討すること。  |
|       | 視点①全体      | 駅前広場の整備に合わせ、人を集める取り組みやイベント等の検討が必要。<br>地域コミュニティの形成や健康なライフスタイルにも配慮した歩きやすい歩行環境を検討すること。                    |
| 視点②   | 【③駅前交差点】   | 最適な交通処理ができるよう、交差点形状や信号処理を検討すること。   |
|       | 【④バス】      | インバウンドやリニア需要も見据えた待機場等のスペースを確保すること。   |
|       | 【⑥送迎車両】    | 送迎需要に応じたスペースを確保し、他の交通モードに支障とならないよう検討すること。<br>必要十分なハンディキャップスペースを確保するとともに、短時間の一時的な駐停車スペースの運用について検討を行うこと。 |
|       | 視点②全体      | 駐輪場の配置について検討すること。  |
| 【その他】 |            | 公共トイレや雨よけ、照明等は利用者の利便性を考慮して検討を行うこと。   |
|       |            | JR 四日市駅出入り口からの景観形成やデザインを配慮した検討を行うこと。   |

## 第5章 基本構想の実現に向けて

### 5.1 中央通りの空間形成

近鉄四日市駅から JR 四日市駅の区間については、まち全体の都市景観形成の軸として、一体的な空間形成が図られるよう、駅前広場の整備と合わせて、沿道の土地利用やデザインに配慮して必要な整備を検討されたい。

### 5.2 自動運転等への対応

近い将来、自動運転等が実現することを前提に、自動運転技術の普及や実用化に向けた取り組みを踏まえつつ、近鉄四日市駅から JR 四日市駅間における駅前広場や道路空間の検討を進められたい。



## 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会設置要綱

### (設置)

第1条 近鉄四日市駅駅前広場整備その他関連する周辺等における整備基本構想の策定にあたり、専門的な知見等から幅広く意見聴取を行うことを目的として、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

### (所掌事務)

第2条 委員会は、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」について、様々な観点から検討及び協議し、意見を述べるものとする。

### (組織)

第3条 委員会は、市長が委嘱し、又は任命する委員をもって構成する。

2 委員の任期は、委嘱又は任命の日から平成30年12月31日までとする。

### (委員長)

第4条 委員会に委員長を置き、学識経験者である委員がこれを務める。

2 委員長は、会務を総理する。

3 委員長に事故あるときは、あらかじめ委員長が指名した委員がその職務を代理する。

### (会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集する。

2 会議の議長は、委員長をもって充てる。

3 委員長は、必要があると認めるときには、委員会の会議に委員以外の者の出席を求めて意見を聞くことができる。

### (代理出席)

第6条 委員がやむを得ず出席できない場合であって、市長が必要と認めたときは、委員は代理出席者を会議に出席させることができる。

### (基本構想の策定)

第7条 市は、基本構想の策定にあたり、委員会で聴取した意見を十分に考慮するとともに、基本構想に反映させるよう努めるものとする。

### (検討部会)

第8条 委員会は、必要に応じて検討部会を設置することができる。

### (公開)

第9条 委員会の会議は、原則公開とする。ただし、委員長は、公開することにより公正かつ円滑な会議運営に著しい支障が生ずると認められるなど、特別な理由がある場合には、非公開とすることができる。

### (庶務)

第10条 委員会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

### (補則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成29年3月28日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成30年3月31日限り、その効力を失う。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成30年3月31日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成30年8月31日限り、その効力を失う。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成30年8月31日から施行する。

(有効期限)

2 この要綱は、平成30年12月31日限り、その効力を失う。



# 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会 委員名簿

(委嘱期間：平成 29 年 3 月 28 日から平成 30 年 12 月 31 日)

(敬称略)

| 所 属        | 氏 名                                  | 備 考           |  |
|------------|--------------------------------------|---------------|--|
| 学識者        | 早稲田大学 理工学術院 大学院<br>創造理工学研究科 教授       | 有賀 隆<br>(委員長) |  |
|            | 名城大学理工学部<br>社会基盤デザイン工学科 教授           | 松本 幸正         |  |
|            | 東京大学 大学院<br>工学系研究科 准教授               | 村山 顕人         |  |
| 交通<br>関係者  | 近畿日本鉄道(株)<br>鉄道本部 名古屋統括部 施設部長        | 笹川 耕司         |  |
|            | 四日市あすなろう鉄道(株)<br>代表取締役常務 鉄道営業部長      | 太田 裕治郎        | 平成 29 年 3 月 28 日<br>～平成 30 年 6 月 26 日まで  |
|            | 四日市あすなろう鉄道(株)<br>取締役 鉄道営業部長          | 上田 一也         | 平成 30 年 6 月 26 日<br>～平成 30 年 12 月 31 日まで |
|            | 三重交通(株)<br>四日市営業所長                   | 尾崎 彰          |  |
|            | 三岐鉄道(株)<br>自動車部 取締役 自動車部長            | 高木 修司         |  |
|            | 三重県タクシー協会 会長<br>(三重近鉄タクシー(株)取締役社長)   | 大西 史人         |  |
|            | 三重県四日市南警察署<br>交通官 交通第一課長             | 河合 清宏         | 平成 29 年 3 月 28 日<br>～平成 30 年 3 月 31 日まで  |
|            | 三重県四日市南警察署<br>交通官 交通第一課長             | 植松 重光         | 平成 30 年 3 月 31 日<br>～平成 30 年 12 月 31 日まで |
| 商業<br>事業者  | (株)近鉄百貨店<br>営業統括本部 四日市店長             | 梶間 隆弘         |  |
|            | 四日市商工会議所<br>商工振興部長                   | 秋田 和伸         |  |
|            | 諏訪栄町地区街づくり協議会<br>(四日市一番街商店街振興組合副理事長) | 中村 裕行         |  |
|            | 四日市駅西発展会 会長                          | 堀木 直弘         |  |
| 市民・<br>利用者 | 四日市自治会連合会 理事<br>(浜田地区連合自治会長)         | 山路 和良         |  |
|            | 住友電装(株) 鈴鹿製作所長                       | 久志本 敦史        |  |
|            | すわ公園交流館運営協議会委員                       | 阪 早苗          |  |
|            | 四日市観光協会 事務局長                         | 岡本 登喜子        |  |
| 市          | 副市長                                  | 塚田 博          | 平成 29 年 3 月 28 日<br>～平成 30 年 10 月 5 日まで  |
|            | 副市長                                  | 藤井 信雄         | 平成 30 年 10 月 6 日<br>～平成 30 年 12 月 31 日まで |
| オブザーバー     | 国土交通省 街路交通施設課<br>街路交通施設企画室 企画専門官     | 新屋 千樹         | 平成 29 年 3 月 28 日<br>～平成 29 年 3 月 31 日まで  |
|            | 国土交通省 都市局<br>街路交通施設課 企画専門官           | 中西 賢也         | 平成 29 年 7 月 7 日<br>～平成 30 年 3 月 31 日まで   |
|            | 国土交通省 都市局<br>街路交通施設課街路交通施設企画室 課長補佐   | 川崎 周太郎        | 平成 30 年 7 月 24 日<br>～平成 30 年 12 月 31 日まで |
|            | 国土交通省中部地方整備局<br>建政部 都市調整官            | 菅原 賢          | 平成 29 年 7 月 7 日<br>～平成 30 年 3 月 31 日まで   |
|            | 国土交通省中部地方整備局<br>建政部 都市調整官            | 地下 調          | 平成 30 年 7 月 24 日<br>～平成 30 年 12 月 31 日まで |

(※役職は委嘱期間中のもの)

## 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会の開催経過

| 検討委員会   | 検討内容   |
|---|--|
| 第1回検討委員会<br>平成 29 年 3 月 28 日                                      | <b>現状と課題について</b><br>・現状と課題を整理するとともに、将来のあり方などについて意見交換を行った。  |
| 第2回検討委員会<br>平成 29 年 7 月 10 日                                      | <b>近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性</b><br>・近鉄四日市駅周辺の基本的な方向性(イメージ図)及び3案の機能配置方針案について意見交換を行った。   |
| 第3回検討委員会<br>平成 29 年 8 月 18 日                                      | <b>近鉄四日市駅周辺の機能配置方針について</b><br>・第2回検討委員会の意見を踏まえ、ブラッシュアップした 3 案の機能配置方針案について意見交換を行った。   |
| <b>【市民意見募集(近鉄四日市駅)】</b><br>平成 29 年 11 月 1 日～<br>平成 29 年 11 月 30 日 | <b>近鉄四日市駅周辺整備基本構想案について</b><br>・第3回検討委員会における最も評価の高い案について、駅への送迎車両の配置方法や人が集える広場空間の配置など、検討委員会における様々な意見も併せて、市民意見募集を実施した。  |
| 第4回検討委員会<br>平成 30 年 1 月 23 日                                      | <b>近鉄四日市駅周辺基本構想案について</b><br>・市民意見を踏まえた近鉄四日市駅周辺整備基本構想案について意見交換を行った。<br><b>JR 四日市駅周辺の機能配置方針について</b><br>・2 案の JR 四日市駅の機能配置方針案について意見交換を行った。  |
| 第5回検討委員会<br>平成 30 年 8 月 7 日                                       | <b>JR 四日市駅周辺の機能配置方針について</b><br>・第 4 回検討委員会の意見を踏まえ、新たな機能配置方針案を追加し、意見交換を行った。   |
| <b>【地元説明会(JR 四日市駅)】</b><br>平成 30 年 10 月 17 日                      | <b>JR 四日市駅周辺の機能配置方針について</b><br>・第 5 回検討委員会における最も評価の高い案について、検討委員会における様々な意見も併せて地元に対する説明会を行い、意見交換を行った。  |
| 第6回検討委員会<br>平成 30 年 11 月 19 日                                     | <b>JR 四日市駅周辺の機能配置方針について</b><br>・第 5 回検討委員会における最も評価の高い案をブラッシュアップした機能配置方針案について意見交換を行った。<br><b>近鉄四日市駅周辺等整備基本構想とりまとめ</b><br>・これまでの検討委員会で検討した内容を踏まえ、近鉄四日市駅及び JR 四日市駅の周辺整備基本構想についてとりまとめに向けた意見交換を行った。 |

2. 特定車両停留施設について

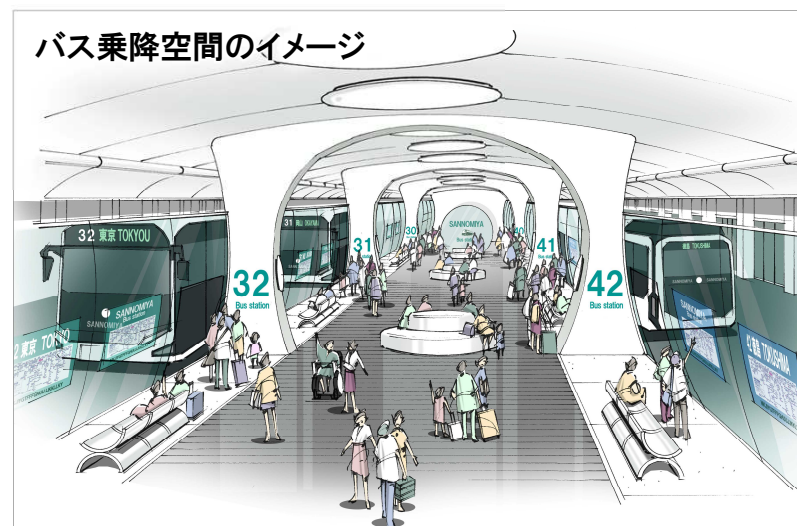
# ① 特定車両停留施設の概要

## 特定車両停留施設

- 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、新たに位置付け

### 事業者専用の道路施設の構築

- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「特定車両停留施設」を、新たに道路附属物として位置付け
  - 施設を利用できる車両の種類を道路管理者が指定する
  - 車両を停留する際にあらかじめ道路管理者が許可する
  - 道路管理者が停留料金を徴収することができる 等



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

### ③ 特定車両停留施設に停留できる車両の種類(指定・公示)

- 特定車両停留施設に停留できる車両(特定車両)は、国土交通省令で規定(§2②(8))
- 道路管理者は、特定車両の中から各特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定し、公示(§48の30)
- 都道府県公安委員会への意見聴取を行う(§95の2)際は、車両の種類を明らかにして実施

#### 自動車運送事業

【道路運送法(昭和26年法律第183号)】

旅客自動車運送事業(§2③) 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業

一般旅客自動車運送事業(§3(1)) 特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業

**一般乗合旅客自動車運送事業**  
(§3(1)イ)

乗合旅客を運送

路線バス

**一般貸切旅客自動車運送事業**  
(§3(1)ロ)

一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11名)以上の自動車を貸し切つて旅客を運送

貸切バス

**一般乗用旅客自動車運送事業**  
(§3(1)ハ)

一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員(11名)未満の自動車を貸し切つて旅客を運送

タクシー

特定旅客自動車運送事業  
(§3(2))

特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業

送迎バス

【貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)】

貨物自動車運送事業(§2①)

**一般貨物自動車運送事業**  
(§2②)

他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。)を使用して貨物を運送する事業であつて、特定貨物自動車運送事業以外のもの

特定貨物自動車運送事業  
(§2③)

特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業

貨物軽自動車運送事業  
(§2④)

他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。)を使用して貨物を運送する事業

上記赤字の車両の中から、特定車両停留施設ごとに指定して公示  
※ 公示する内容：特定車両停留施設の名称、指定をしようとする日

2. 特定車両停留施設について

④ 停留料金の徴収

- 道路管理者は、特定車両を停留させる者から停留料金を徴収することが可能（§48の35①）
- 停留料金の額は、法律で規定される原則によらなければならない（§48の35②）

道路法における規定

（特定車両停留施設の停留料金及び割増金）

第48条の35 道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

停留料金の額の原則

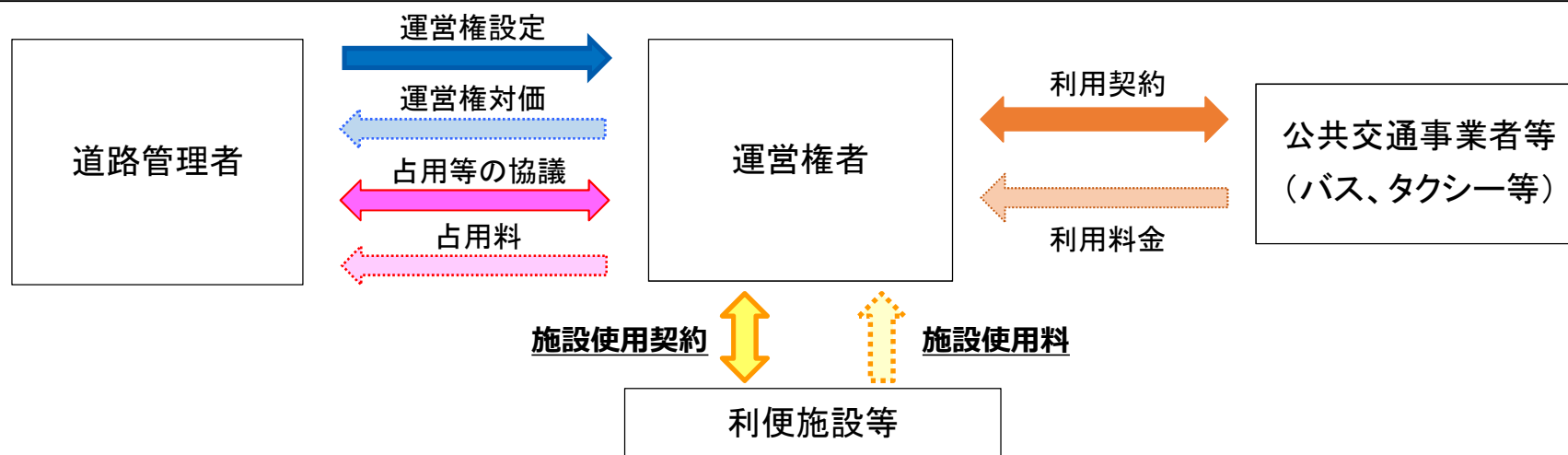
| 基準   | 内容   |
|--|--|
| ①特定車両を停留させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。   | ○特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金又は高額な料金を定めることにより、特定車両停留施設の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならない。 |
| ②特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。  | ○特定車両を停留させる者の負担能力からみて極めて高額な料金を設定し、その利用を事実上不可能とするような料金の額であってはならない。            |
| ③特定車両停留施設を利用することができる特定車両と同一の種類車両を同時に2両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。 | ○周辺の車両を停留させることができる施設の利用料金に比べて著しく低額であることにより、当該施設の業務を圧迫するような停留料金の額であってはならない。   |

※ コンセッションの導入時、運営権者が設定する利用料金にも同じ原則が適用される

2. 特定車両停留施設について

⑦ コンセッション制度

- 特定車両停留施設では「コンセッション（公共施設等運営権）制度」の活用が可能
- 運営権者が利用料金を自らの収入として收受
- 道路法24条の工事、道路占用のうち、省令で定める行為については、運営権者と道路管理者の協議の成立で、承認・許可があったものとみなす



協議の成立で承認・許可があったとみなされる行為

| 法24条の工事  | 道路占用   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 停留場所、乗降場、待合所、荷扱場の増設</li> <li>○ 道路の工事・除草・除雪・維持</li> <li>※ 特定車両停留施設の機能の維持及び向上又は当該施設の利用者の利便の増進に資するものに限る</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 案内の標識</li> <li>○ 食事施設</li> <li>○ 購買施設</li> <li>○ 利用者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設</li> </ul> |



# 【参考】特定車両停留施設の構造及び設備の基準

| 箇所      | 項目          | 基準の内容   |   |   |
|---------|-------------|---|---|---|
|         |             | トラック  | バス  | タクシー  |
| 特定車両用場所 | 構造耐力        | <ul style="list-style-type: none"> <li>■特定車両の荷重・その他の荷重・地震等に対して安全な構造</li> <li>■設計自動車荷重:トラック 245kN</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■特定車両の荷重・その他の荷重・地震等に対して安全な構造</li> <li>■設計自動車荷重:バス 196kN</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■特定車両の荷重・その他の荷重・地震等に対して安全な構造</li> <li>■設計自動車荷重:タクシー 30kN</li> </ul>  |
|         | 特定車両の出口及び入口 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■接続場所</li> <li>・駐停車禁止場所(道路交通法第44条)、橋、幅員が6.5m未満である道路又は縦断勾配10%を超えるものである道路に接しない</li> <li>・道路の曲がり角又は幅員が20m以上の道路との交差点から30m以上離す(停留場所が11以上で幅員20m以上の道路に接する場合)</li> <li>※公安委員会と協議して道路交通の円滑と安全を阻害しないと認める場合については、適用しない</li> <li>■すみ切り:必要に応じてすみ切りを行う</li> <li>■視認性の確保</li> <li>車両が当該出口に接した場合に、車両中心線上1.2m離れた位置の地上1.7mの点で、左右にそれぞれ80°の範囲を確認可能</li> <li>※信号機、反射鏡等の保安設備を設置するときはこの限りでない</li> </ul> |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■接続場所</li> <li>・駐停車禁止場所(道路交通法第44条)、橋、幅員が6m未満である道路又は縦断勾配12%を超えるものである道路に接しない</li> <li>・道路の曲がり角又は幅員が20m以上の道路との交差点から30m以上離す(停留場所が11以上で幅員20m以上の道路に接する場合)</li> <li>※公安委員会と協議して道路交通の円滑と安全を阻害しないと認める場合については、適用しない</li> <li>■すみ切り:必要に応じてすみ切りを行う</li> <li>■視認性の確保</li> <li>車両が当該出口に接した場合に、車両中心線上1.2m離れた位置の地上1.2mの点で、左右にそれぞれ80°の範囲を確認可能</li> <li>※信号機、反射鏡等の保安設備を設置するときはこの限りでない</li> </ul> |
|         | 諸設備の配置      | 誘導車路、操車場所、停留場所、乗降場、待合所、荷扱場その他の設備の配置が利用者の利便を著しく阻害しない   |   |   |
|         | 誘導車路及び操車場所  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■誘導車路</li> <li>・幅員6.5m以上(一方通行の場合、幅員3.5m以上)</li> <li>・有効高4.1m以上</li> <li>・屈曲部:特定車両が円滑に回転できる構造</li> <li>・傾斜部の勾配は10%を超えてはならない</li> <li>※やむを得ない場合、12%以下とすることができる</li> <li>■操車場所</li> <li>・形状・広さ:規模・構造に適応したもの</li> <li>・有効高・傾斜部の勾配:誘導車路と同様</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■誘導車路</li> <li>・幅員5.5m以上(一方通行の場合、幅員3.5m以上)</li> <li>・有効高3m以上</li> <li>・屈曲部:特定車両が円滑に回転できる構造</li> <li>・傾斜部の勾配は12%を超えてはならない</li> <li>■操車場所</li> <li>・形状・広さ:規模・構造に適応したもの</li> <li>・有効高・傾斜部の勾配:誘導車路と同様</li> </ul> |   |
|         | 停留場所        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・長さ12m以上、幅3m以上とし、区画線等で位置を明示</li> <li>・面の勾配1.5%未満</li> <li>・有効高4.1m以上</li> </ul>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・長さ6m以上、幅2.5m以上とし、区画線等で位置を明示</li> <li>・面の勾配1.5%未満</li> <li>・有効高3m以上</li> </ul>   |

## 【参考】特定車両停留施設の構造及び設備の基準

| 箇所      | 項目               | 基準の内容  |  |      |
|---------|------------------|--|--|------|
|         |                  | トラック   | バス   | タクシー |
| 旅客用場所   | 旅客用場所            | /  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客用場所と特定車両用場所は共用しない</li> <li>・旅客通路と特定車両用場所を共用する場合は、警報設備の設置等の措置</li> <li>・旅客用場所（乗降場を除く）、特定車両用場所、特定車両用場所と共用する旅客通路は、それぞれ柵、区画線等により区分</li> </ul>  |      |
|         | 乗降場              |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅80cm以上</li> <li>・接する特定車両用場所の面上10cm以上20cm以下の高さを有するもの、柵等の遮断設備により特定車両用場所と区分</li> </ul>   |      |
|         | 避難設備             |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物部分で、直接地上へ通じる出入口のない階に旅客の集合する設備を設ける場合は、建築基準法施行令に規定する避難階段と同等以上の避難設備を設置</li> </ul>  |      |
| その他     | 排水設備             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・建築物である部分を除き、側溝等の排水設備を設置</li> </ul>                 |  |      |
|         | 換気設備             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・空気中の一酸化炭素の占める割合を0.01%以下に保つことができる換気設備を設置</li> </ul> |  |      |
| 施設特有の機能 | 交通結節機能の高度化のための構造 | /  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道その他の公共交通機関を利用する旅客のための施設（旅客施設）に隣接もしくは近接等する特定車両停留施設は、交通結節機能の高度化を図るため、当該施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するよう旅客用場所を配置すること等、適当な方法により、当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努める</li> </ul> |      |
|         | 災害時対応のための構造及び設備  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害が発生した場合において、当該旅客特定車両停留施設及びその周辺の旅客を一時的に滞在させる構造とするように努める</li> <li>・旅客の移動のための交通手段に関する情報、指定避難所の場所に係る情報等を提供するための設備を設けるように努める</li> </ul>   |      |