

第 2 回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会事項書

日時：令和2年7月30日（木）12：30～

場所：四日市商工会議所 3階大会議室

1 議題

- (1) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」
- (2) バスタプロジェクトについて
- (3) 四日市バスタの基本目標と必要機能
- (4) 施設配置の基本方針
- (5) 今後の進め方について

2 資料

資料 1：事項書

資料 2：名簿

資料 3：席次表

資料 4：第 2 回検討部会資料

資料 5：参考資料

別紙：規約

第2回 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会
出席者名簿

資料2

令和2年7月30日 12:30～
四日市商工会議所3階大会議室

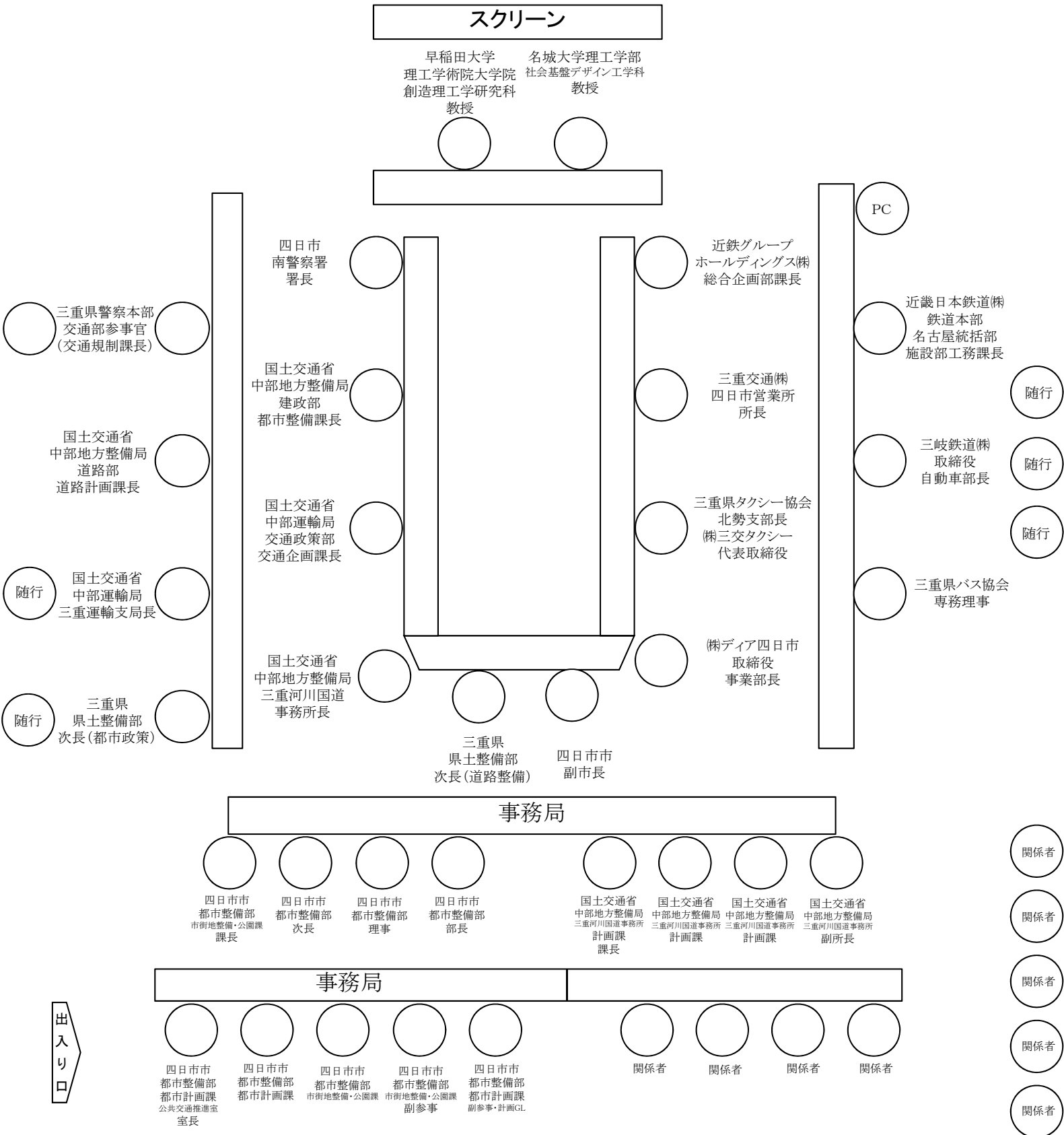
区分	所 属		
1 部会長	有識者	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	
2		早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	
3	交通 関係者	近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長	
4		近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部工務課長	
5		三重交通(株) 四日市営業所 所長	
6		三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長	
7		三重県タクシー協会 北勢支部長 株三交タクシー 代表取締役	
8		三重県バス協会 専務理事	
9		(株)ディア四日市 取締役 事業部長	
10		部会員	四日市南警察署 署長
11			三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)
12	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長		
13	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長		
14	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長		
15	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長		
16	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長		
17	三重県 県土整備部 次長(道路整備)		
18	三重県 県土整備部 次長(都市政策)		
19	四日市市 副市長		

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

第2回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 席次表

令和2年7月30日(木)12:30~

四日市商工会議所 3階 大会議室



本資料は第2回検討部会審議用資料であり、記載にある内容については、今後の進捗により大幅に変更することがあります。

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

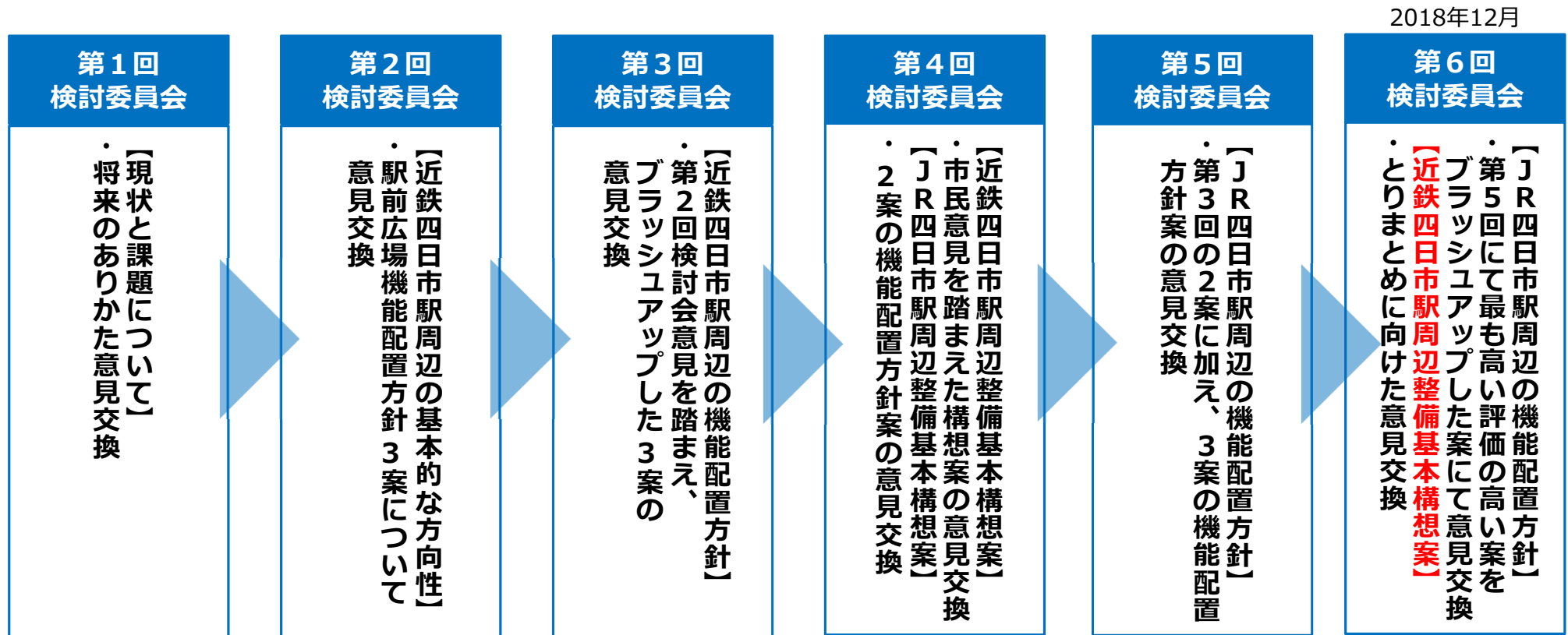
第2回検討部会資料

令和2年7月30日

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(1)これまでの経緯

- ◆ 『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】 松本幸正教授(名城大学) 村山頭人准教授(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)、 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、 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、 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. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(2)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。

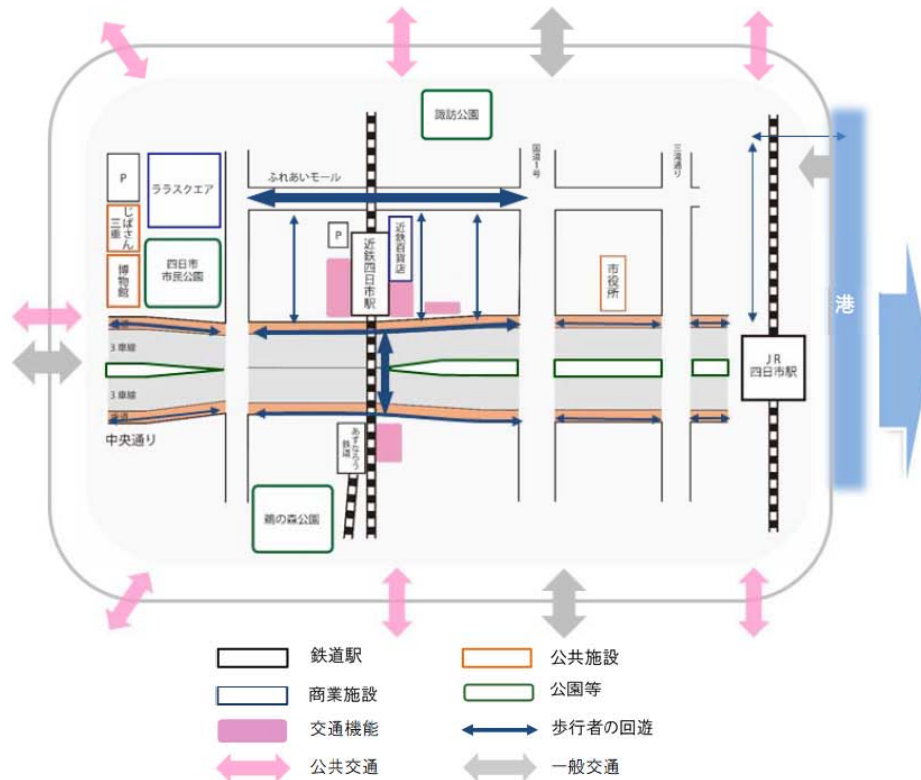
【視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置】
「交通機能強化」

- 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。

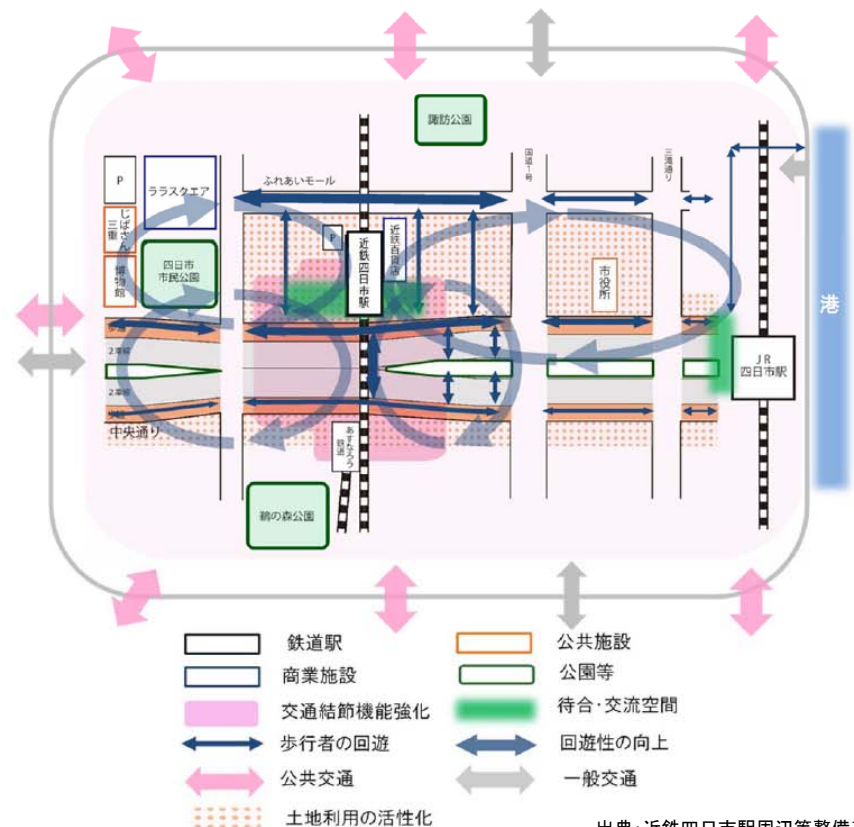
【視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上】
「空間の魅力向上」

- 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)

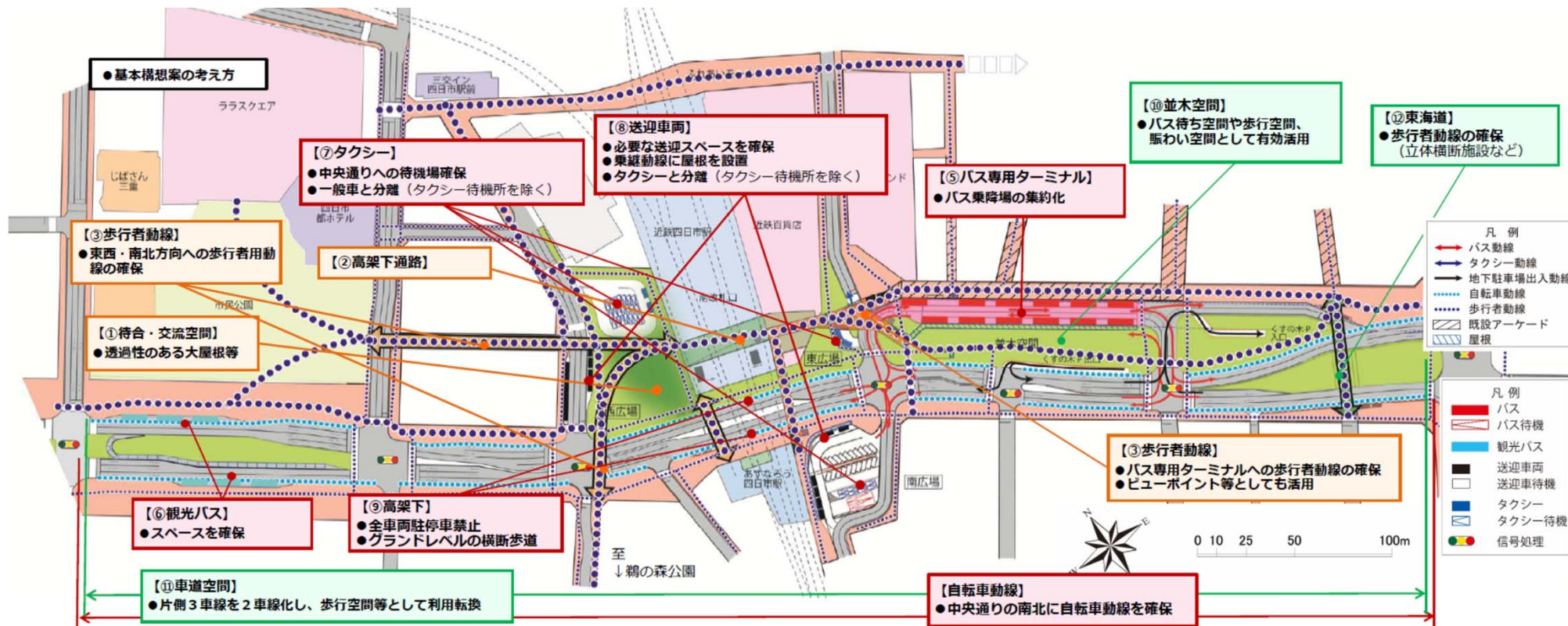


出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(2)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。
- 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】

- 活用されていない植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. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3)近鉄四日市駅周辺における現状

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。

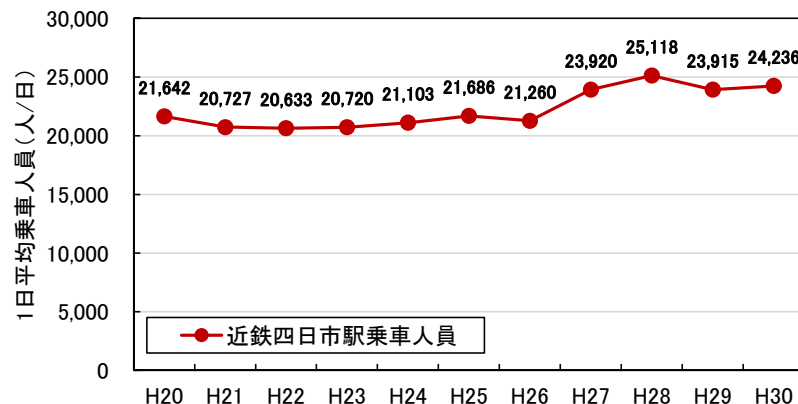


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移

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。

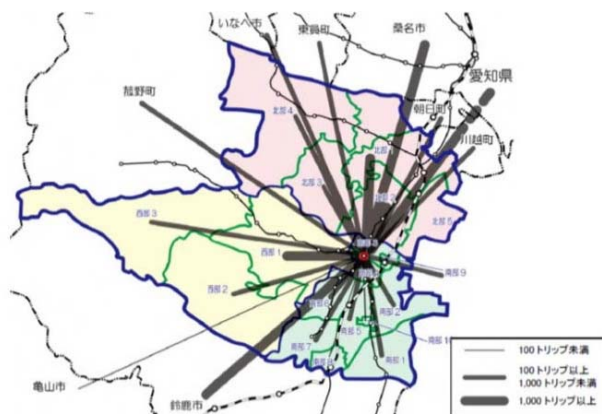


図 近鉄四日市駅利用者の出発地（第5回中京都市圏PT調査）

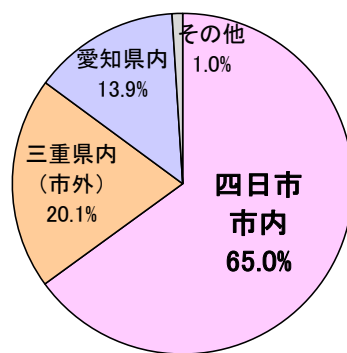


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布（第5回中京都市圏PT調査）

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。

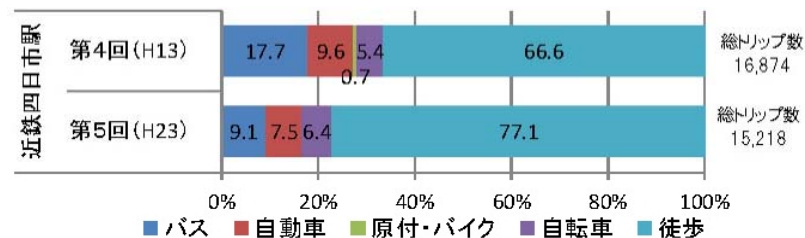


図 近鉄四日市駅の駅端末交通手段構成の推移（中京都市圏PT調査）

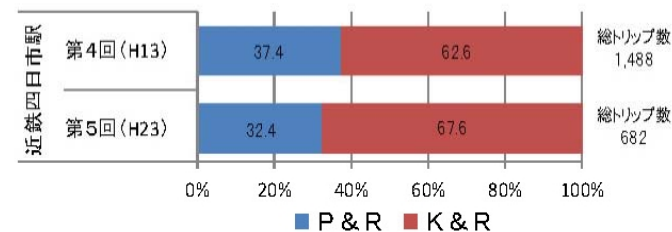


図 近鉄四日市駅の駅端末自動車利用のP&R、K&R割合の推移（中京都市圏PT調査）

出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（H30.12）

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3) 近鉄四日市駅周辺における現状

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。

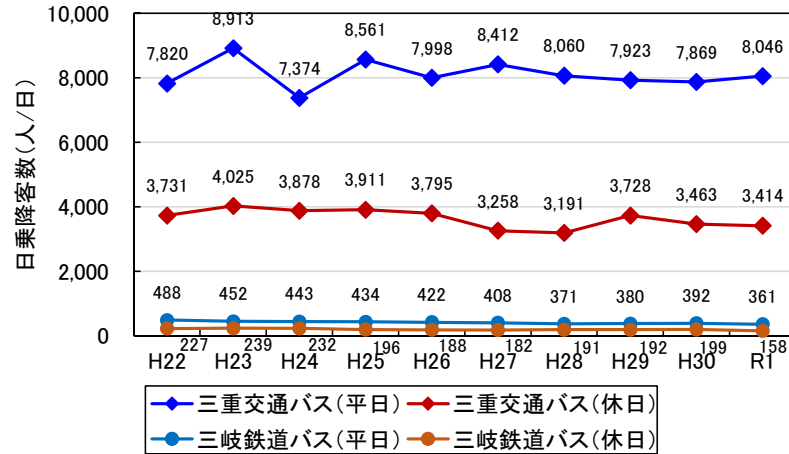


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

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

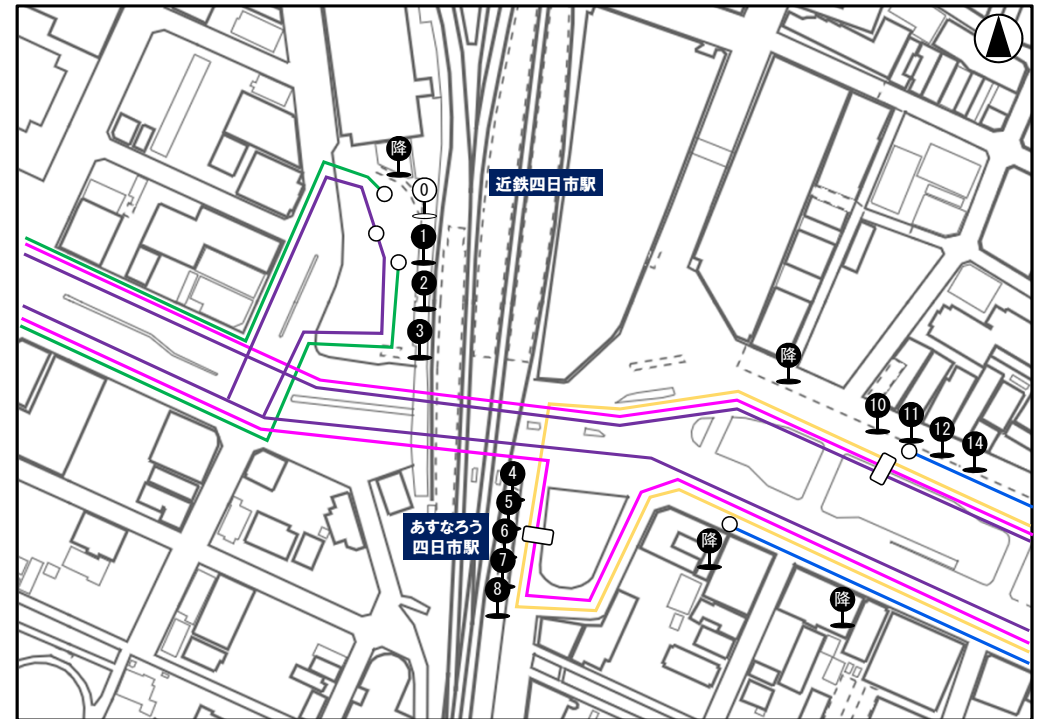
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	合計
		400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	
始発(東行き)	A	0	1	3	12	6	5	2	3	1	4	2	3	5	7	5	3	2	5	8	1	0	78
始発(西行き)	B	0	0	0	4	5	3	3	3	3	4	2	4	3	6	5	5	3	3	1	0	0	57
到着(東から)	C	0	0	3	6	2	4	2	2	2	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	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	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		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

- ◆ 近鉄四日市駅前には、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。



【バス停】



【バス路線】

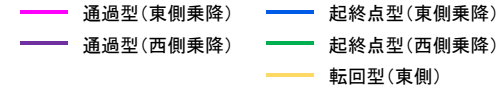


図 近鉄四日市駅周辺のバス停配置

出典: 地理院地図(下図)

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3)近鉄四日市駅周辺における現状

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。

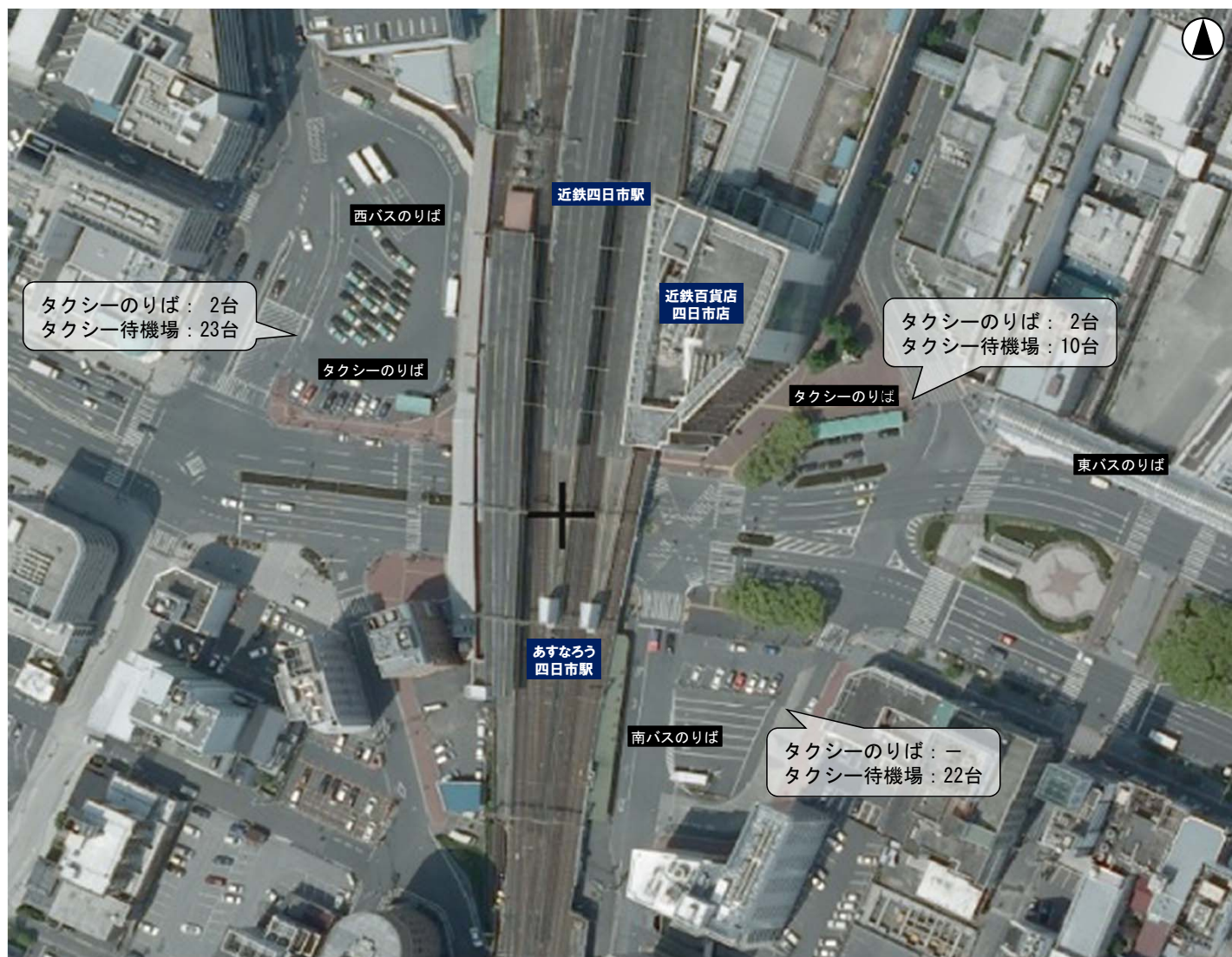


図 近鉄四日市駅のタクシーのりば配置図

出典：地理院地図(航空写真)

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

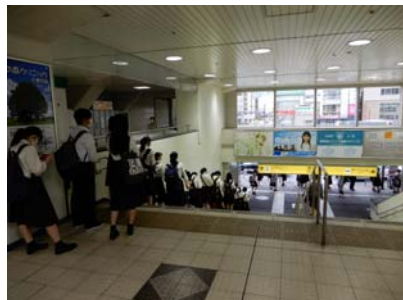
(3) 近鉄四日市駅周辺における現状

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. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3) 近鉄四日市駅周辺における現状

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。

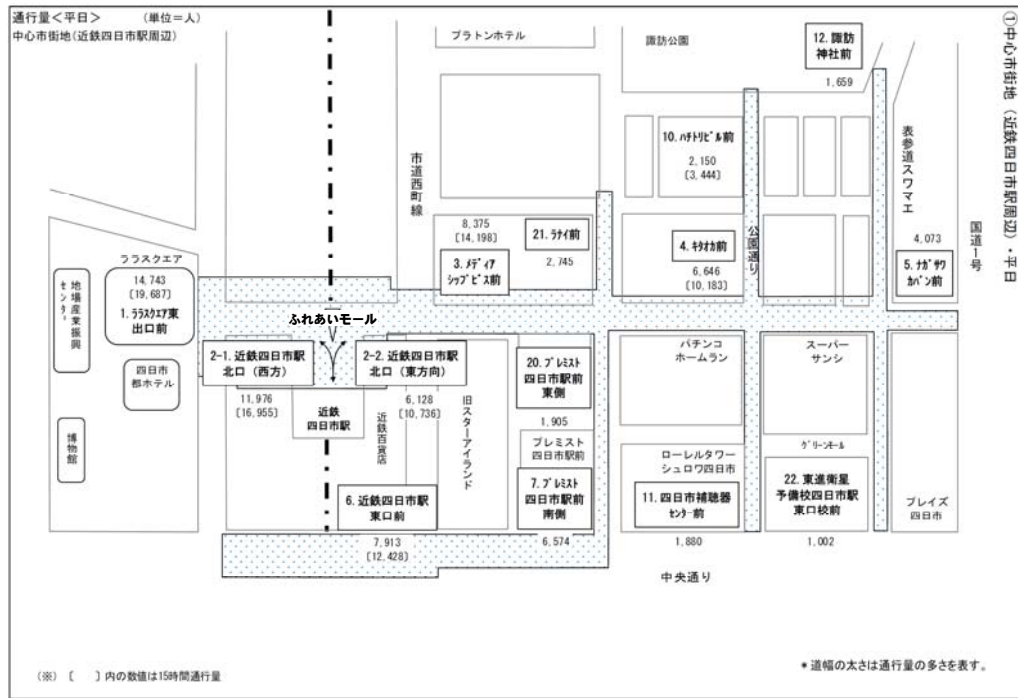


図 近鉄四日市駅周辺の歩行者交通量

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

2. バスタプロジェクトについて

(1) モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

【背景】

- ◆ 地域の公共交通について、平成19年度以降、乗合バスは1万km以上が廃止、鉄道は約200kmが廃止され、今後更なる衰退が危惧。
- ◆ 一方で、リニアや整備新幹線等の高速鉄道の延伸や高速バス利用の増加が進行。
- ◆ 鉄道駅やバス停については、事業者毎にバラバラに設置された結果、乗り継ぎ利便性が低く、特に、バス停については、ユーザー目線から程遠く、あまりにも貧弱な状況。

【バスタプロジェクトの推進】

- ◆ 鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要
- ◆ 民間収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべき

▼バスタ新宿の例



(2) 地域における産学官民の新たな連携へ

【背景】

- ◆ 道路・都市の老朽化に伴う更新にあたっては、時代に即した魅力あふれる都市への再生、観光先進国の実現やリニア開業効果の最大化等の社会的要請への対応が必要
- ◆ 道路整備のストック効果を高めるため、地域や経済界との連携が不可欠となるが、道路の整備段階のみの連携では、効果発現までに手続き等で時間を要するケースも

【官民連携による都市空間の再編】

- ◆ 更新事業等にあわせ、道路・都市空間のリノベーション(機能強化)が一体的に実施できるよう、立体道路制度の拡充等とともに、民間収益をより柔軟に道路事業へ活用できる仕組みを構築する必要
- ◆ 道・駅・街が一体となった効果の高い都市基盤を整備し、民間開発投資の誘発を図るべき

▼民間からの提案を踏まえた官民連携事業(品川駅西口の事例)



2. バスタプロジェクトについて

(3)バスタプロジェクトの全国展開

- ◆ 多様な交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化する集約公共交通ターミナルを全国で戦略的に展開し、民間ノウハウを活用した事業スキームなど整備・運営管理に向けた検討を推進
- ◆ スマートシティやMaaSと連携し、Society5.0の実現に向けた取組みを強化

■「バスタプロジェクト」戦略的展開

バスタ新宿や品川等をはじめとする集約公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」を全国で戦略的に展開

箇所	進捗状況
バスタ新宿	2016年4月開業
品川駅	2019年4月新規事業化
三宮駅	事業計画を検討中
札幌駅	地域で検討中
仙台駅	地域で検討中
大宮駅	地域で検討中
新潟駅	2020年事業計画を策定
呉駅	2020年基本計画を策定
長崎駅	地域で検討中
⋮	⋮ 等

更なる箇所拡大を構想中

地域特性や環境に応じた
機能・規模を検討

- ・利用ニーズ
- ・周辺環境
- ・景観配慮 等

近鉄四日市駅前に
適した機能・規模

■新潟駅(新潟県)

- 駅周辺に路線・高速バス乗降場が分散し、非効率な状態。
- 駅の連続立体事業に伴い、JRと市内路線バス・高速バスの交通結節機能強化を地域において検討中。

至萬代橋 7
● 高速バス
● 路線バス
新潟駅
高架上交差広場の整備 (市内路線バスを集約)
バスタ新潟の整備 (高速バスを集約)

■呉駅(広島県)

- 駅周辺は、一般車の進入ができない駅前広場、バス利用者の利便施設の不足、鉄道駅と港を結ぶ不便な動線等、交通拠点性を活かしてきていない。
- 呉駅を「総合交通拠点駅」として位置付け、次世代モビリティの導入も含めた複数の交通モードが集積する交通結節機能強化を、地域において検討中。

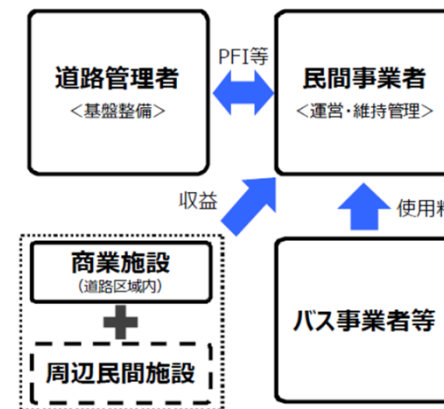
広島県
呉市
バス利用者の利便施設の不足
一般車が進入できない駅前広場
駅への寄付きが困難な駅周辺の道路
既存の徒歩ルート (低層の建物の撤去・築い組み)
フェリー乗降場
フェリー乗降場
フェリー乗降場

■民間の技術やノウハウを最大限に活用

- ・道路法におけるバスやタクシー専用ターミナルの位置付けの明確化
- ・民間ノウハウを活用した、バスタ事業スキームの改善

▼「特定車両停留施設」を新たに道路附属物として位置づけ(道路法等一部改正令和2年5月20日成立)

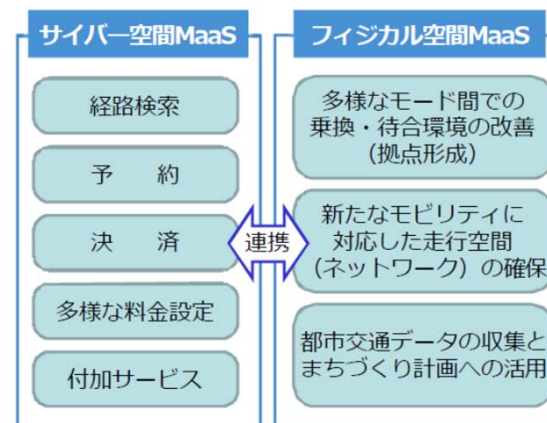
▼民間ノウハウを活用した事業スキームのイメージ



■地域交通サービスの高度化

スマートシティの検討やMaaSの実験と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善などフィジカル空間(現実社会)での地域交通サービスの強化を推進

▼MaaSを推進する上でのまちづくり・インフラ整備における課題



2. バスタプロジェクトについて

(4) バスタプロジェクトの取組み事例

■ 国道15号・品川駅西口駅前広場：2019年4月新規事業化⇒リニア開業時の概成を目標

品川駅周辺地域は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します

◆ 次世代型交通ターミナル ◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



次世代型交通ターミナルのイメージ

◆ 開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル ◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



バスタ新宿



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ

※将来必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

◆ シンボリックなセンターコア ◆

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結びシンボリックな空間を形成



センターコアのイメージ

◆ 人々が集う賑わい広場 ◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



賑わい空間のイメージ

2. バスタプロジェクトについて

(4)バスタプロジェクトの取組み事例

■国道2号・神戸三宮駅前空間：2018年8月「国道2号等 神戸三宮駅前空間の整備方針」公表⇒事業計画の策定に向け、地域において検討中

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”＝未来型駅前空間の創出

4つの基本コンセプト

人の交流の拠点となる象徴的な空間に

交通とモノが行き交う新しい交通結節点に

進取の気風あふれる環境に

神戸が培ってきた経験や知恵を活かした空間に

5つの整備方針

①魅力的な駅前空間の整備及びまちの回遊性向上

②中・長距離バスターミナル整備によるモーダルコネクの強化

③まちの防災拠点

④未来志向の移動支援導入

⑤国道2号周辺の交通円滑化

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

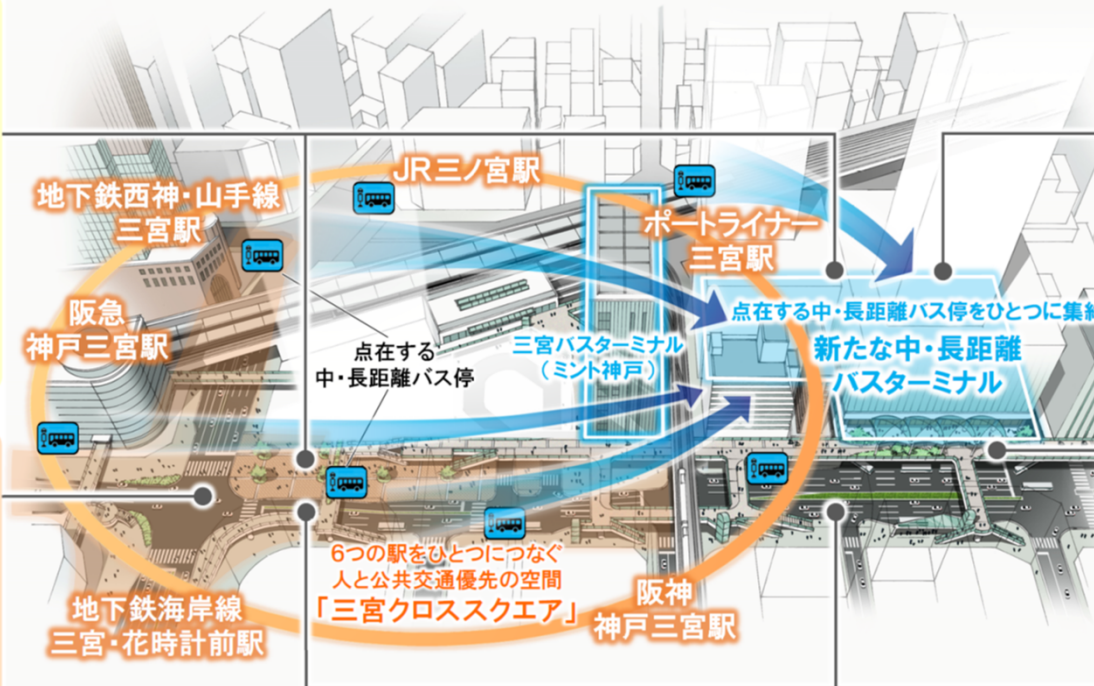
防災都市・神戸の駅前防災拠点

三宮クロススクエアで災害情報や公共交通機関の運行情報等を提供

再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能等を整備

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、「ひと」中心の空間を地上に整備



※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。

集約型公共交通ターミナル

中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

3. 四日市バスタの基本目標と必要機能

(1) 四日市バスタの基本目標

- ◆ 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、四日市バスタの基本目標を設定。

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】
 ◇近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。
 ◇駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。
 ◇駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。

【課題】
 ◆駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西街区や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか。
 ◆信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。
 ◆駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【現状】
 ◇交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。
 ◇バリアフリーに対応する送迎スペースがない。
 ◇中央通りの高架下には送迎車が多い。
 ◇近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。

【課題】
 ◆高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。
 ◆バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか。
 ◆商店街の賑わいへの寄与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。
 ◆各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。
 ◆乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】
 ◇中央通りは楠の並木など良好な景観を有する。
 ◇車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。

【課題】
 ◆広い中央通りをバスのりばや歩行空間などに優先的に利用してはどうか。
 ◆楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか。
 ◆四日市を訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】
 ①中心市街地の活性化 ②交通結節機能強化 ③都市機能施設への回遊性向上 ④バリアフリー環境の整備 ⑤都心居住の促進



バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化
 地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

災害対応の強化
 災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上
 ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減

民間ノウハウを活用した事業スキーム
 民間ノウハウを活用し、ターミナル使用料・商業施設等から得られる収益によるターミナルの管理・運営を実現。

公益機能の強化
 防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化
 他の交通やまちづくりとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携

四日市バスタの基本目標

路線バスターミナルの集約による交通結節機能の強化

円滑な移動を支援する交通拠点の整備

並木空間を活用した魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい空間の創出

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

3. 四日市バスタの基本目標と必要機能

(1) 四日市バスタの基本目標

- ◆ 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、四日市バスタの基本目標を設定。

四日市バスタの基本目標

路線バスターミナルの集約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

円滑な移動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

並木空間を活用した魅力あるスペースの創造

- 四日市市の玄関口としてふさわしい景観の創造
- 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）

駅周辺と一体となった賑わい空間の創出

- 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
- 周辺の既存施設との接続性の重視

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

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

3. 四日市バスタの基本目標と必要機能

(2) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」と「四日市バスタの基本目標」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】	四日市バスタの基本目標		備考
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」	【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。	①中心市街地の活性化 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空間の創出	○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 ○既存施設との接続性の重視	◆地域の活性化 ◆民間ノウハウを活用した事業スキーム
	【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。	④バリアフリー環境の整備	円滑な移動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	
	【④駅周辺】 ●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。			○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	
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」	【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び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	路線バスターミナルの集約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	◆生産性の向上 ◆他の交通、拠点、新技術との連携強化
	【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。				
	【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。				※観光バス乗降場は、中央通り再編事業にて対応
	【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道沿に配置し、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
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」	【⑩並木空間】 ●活用されていない桶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	並木空間を活用した魅力あるスペースの創出	○四日市市の玄関口としてふさわしい景観の創出 ○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）	
	【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。	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空間の創出	○既存施設との接続性の重視	
<追加事項>			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	○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 ○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	◆災害対応の強化 ◆公益機能の強化 ◆他の交通、拠点、新技術との連携強化

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

3. 四日市バスタの基本目標と必要機能

(3)基本目標を踏まえ必要な交通結節点機能(案)

四日市バスタの
基本目標

路線バスターミナルの
集約による交通結節機能の強化

駅周辺と一体となった
賑わい空間の創出

円滑な移動を支援する
交通拠点の整備

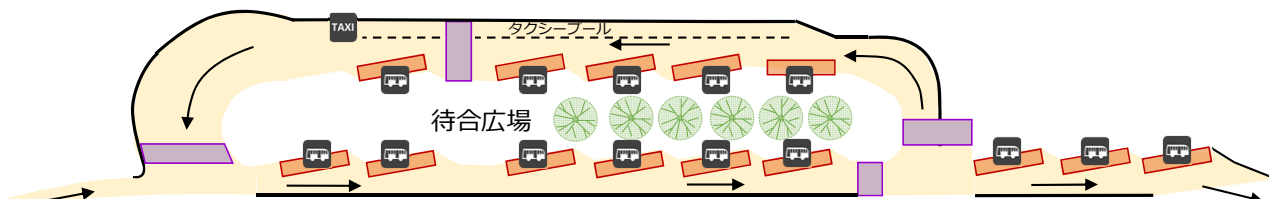
防災機能の強化

並木空間を活用した
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



凡例

- バスのりば
- タクシーのりば

※イメージであり、今後検討状況に応じて変更になる可能性があります

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



16人乗り



10人乗り



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」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. 四日市バスタの基本目標と必要機能

(3)基本目標を踏まえ必要な交通結節点機能(案)

四日市バスタの基本目標



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



(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



(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. 四日市バスタの基本目標と必要機能

(4)基本目標を踏まえ必要な都市機能(案)

四日市バスタの基本目標

路線バスターミナルの集約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空間の創出

円滑な移動を支援する交通拠点の整備

防災機能の強化

並木空間を活用した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「グラフィックフロント大阪」

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

4. 施設配置の基本方針

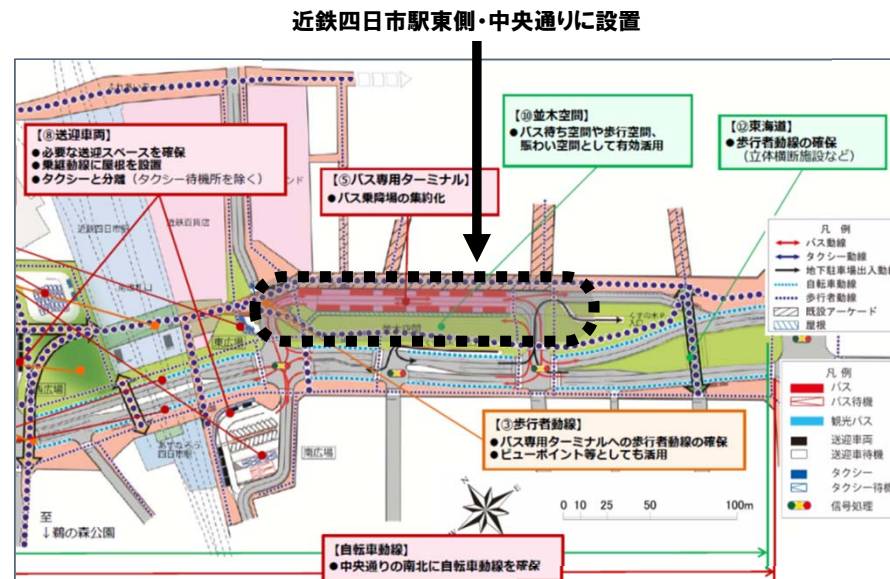
(1)ターミナルの配置方針

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
 - 混雑回避のため、バスの動線は可能な限り専用レーンを設け、一般車両との分離を図る
 - 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、近鉄四日市駅前より専用レーンで進入
- 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、複数箇所に横断歩道を設置



出典：近鉄四日市駅周辺等整備基本構想

◆ 「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。

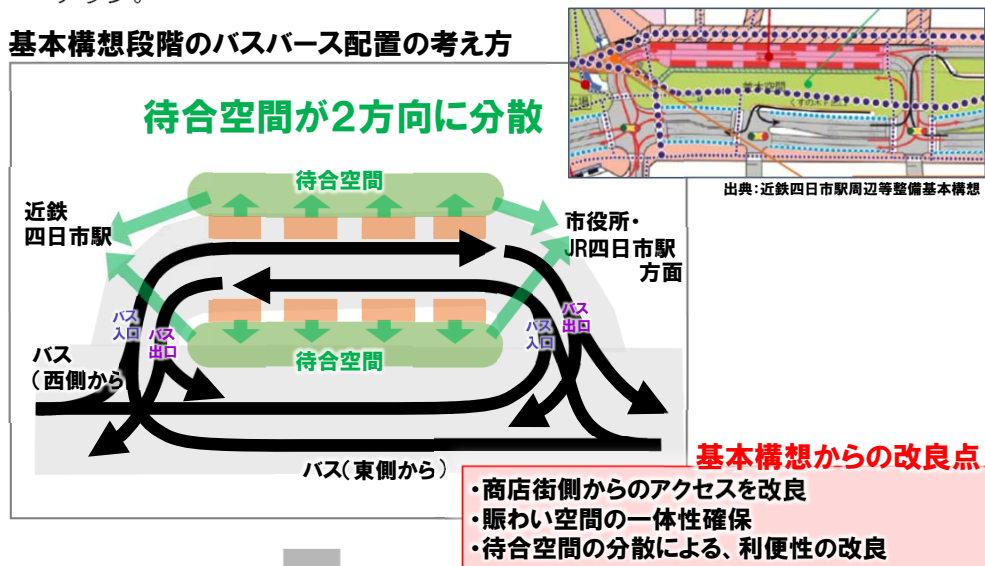
4. 施設配置の基本方針

(1)ターミナルの配置方針

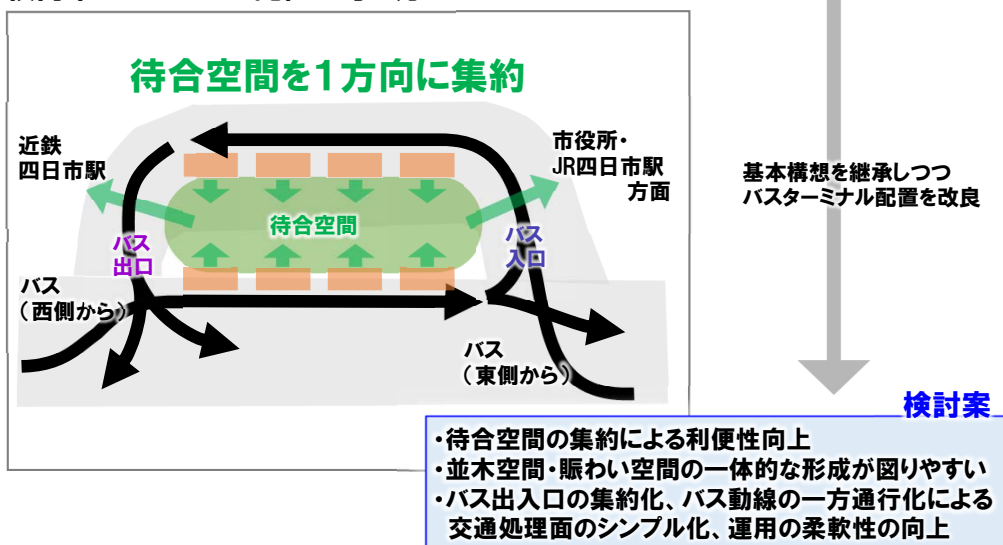
3. バスバース配置の考え方

- 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



(2)ターミナルの計画諸元

1. 計画諸元

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

表 ターミナル計画諸元

箇所	項目	内容
周辺道路諸元	国道1号	交通量：約27,300台/日 (H27センサス) 道路種別：第4種第1級 設計速度：60km/h (規制速度：50km/h) 車線数：6
	中央通り (市道)	交通量：約21,000台/日 (H28交通量調査より推定) 道路種別：第4種第1級 設計速度：60km/h (規制速度：40km/h) 車線数：4
ターミナル諸元	バス路線数	路線バス：24路線 スクールバス：3路線 その他、高速バス、契約バスが発着
	バス便数	路線バス：発車446台/日、到着432台/日 (2020.7時刻表) 高速バス：発車40台/日、到着39台/日 (2019.7時刻表)
ターミナル諸元	バース数	バス：14バース (必要数12 + 予備2) バスサービス時間：10分 タクシープール：10台以上
ターミナル諸元	車路幅員	4.0m (バス発着時の車両軌跡により必要な幅員を設定)
ターミナル諸元	信号制御	あり (入口・出口)
ターミナル諸元	横断歩道	あり (歩行者動線ネットワークを勘案して配置)
ターミナル諸元	面積	約7,000m ²

※機能・施設・規模算定は現段階での検討案

4. 施設配置の基本方針

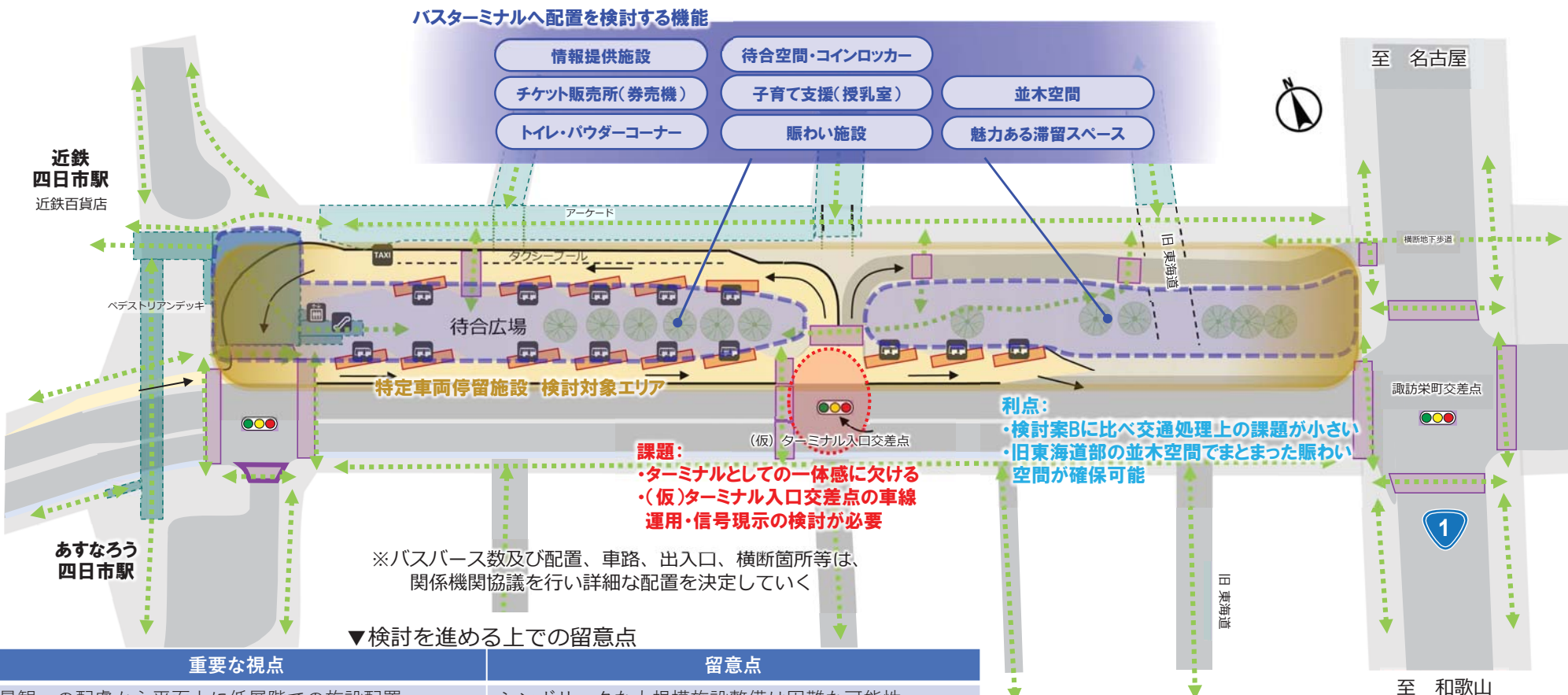
(3)ターミナル内の構成(検討案A)

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（荷捌き車両の扱いは検討中）
- ◆ 既存バス路線の運用状況および事業者との調整より、計画バース数を設定
- ◆ バスの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
- ◆ 地下駐車場の車両出入口、階段、換気口等で支障となる構造物は移設
- ◆ 沿道の既存建物へのアクセス、歩行者の横断箇所は今後調整が必要

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
- ◆ 地下駐車場躯体の位置に配慮した機能配置
- ◆ 旧東海道との交差部には並木と賑わい施設を導入



▼検討を進める上での留意点

重要な視点	留意点
景観への配慮から平面上に低層階での施設配置	シンボリックな大規模施設整備は困難な可能性
基本目標に則り必要な機能を十分に確保	並木空間を活かした余裕のある配置を阻害する可能性（くすのきの保全、回遊性・歩行者優先の滞留空間）
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を優先	賑わい機能の消失につながる可能性（小規模な賑わい機能による魅力の低下）
魅力的な賑わい機能によるターミナルの維持管理・運営に必要な収益性を確保	旧東海道エリアや駅前ベストリアンデッキ上の積極的な活用、複数階建て等の可能性検討

凡例

- 歩行者動線
- 🚏 バスのりば
- TAXI タクシーのりば
- 🚪 エレベータ
- 🚶 エスカレータ
- 📍 特定車両停留施設 検討対象エリア

4. 施設配置の基本方針

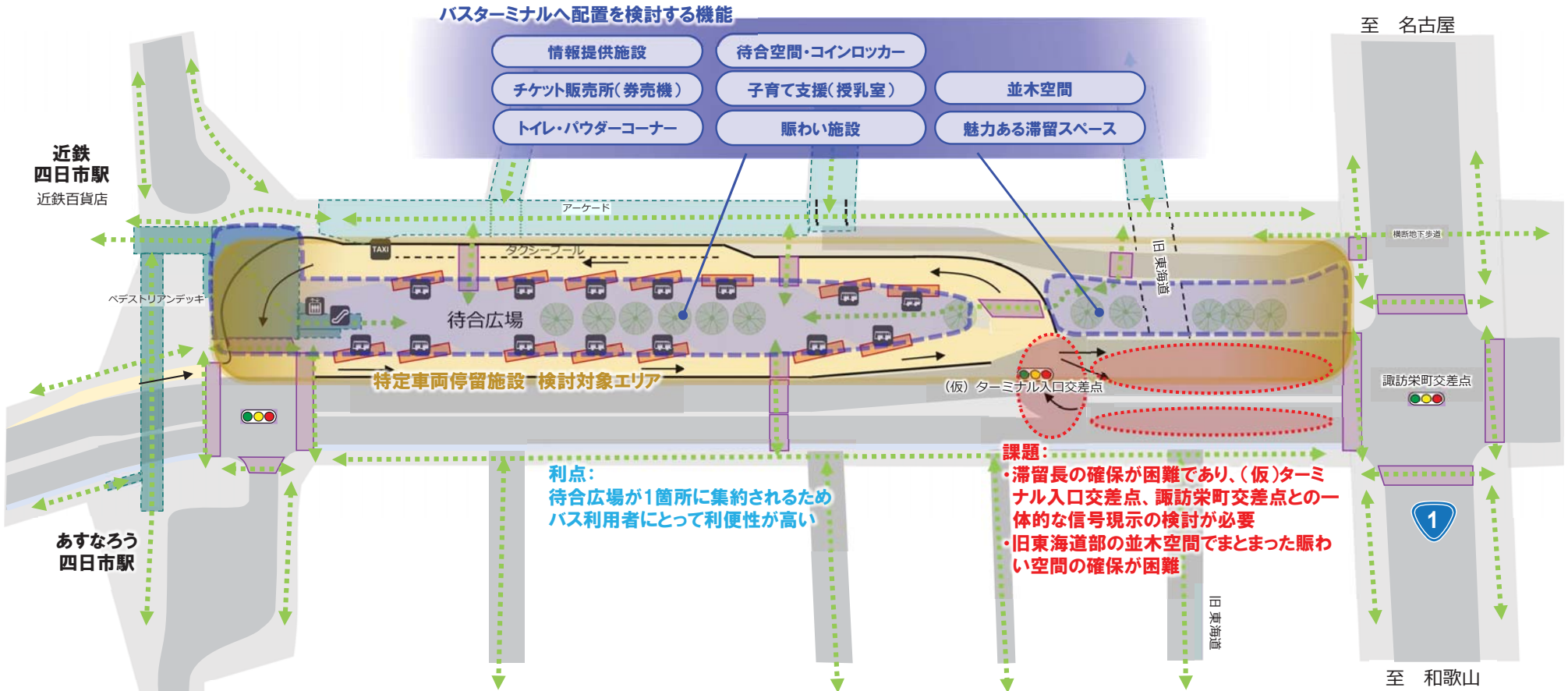
(3)ターミナル内の構成(検討案B)

バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ 待合広場を1面に集約する案
- ◆ 待合広場が1箇所に集約されるためバス利用者にとって利便性が高い
- ◆ 国道1号諏訪栄町交差点～(仮)ターミナル入口交差点間の滞留長の確保が困難であり、交通処理上の課題がある

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
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する
- ◆ 地下駐車場躯体の位置に配慮した機能配置
- ◆ 旧東海道との交差点には並木と賑わい施設を導入



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

凡例

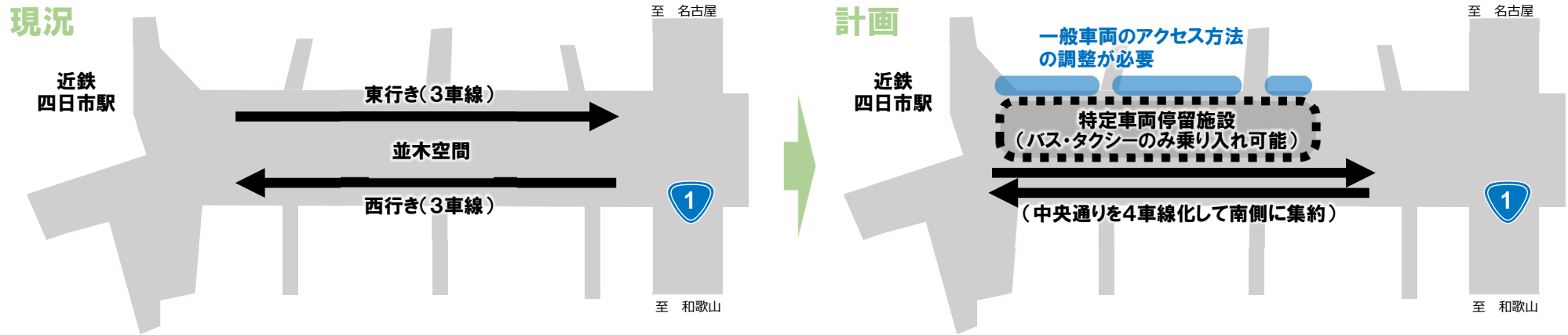
- 歩行者動線
- バス ばス のりば
- TAXI タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ
- 特定車両停留施設 検討対象エリア

4. 施設配置の基本方針

(4)ターミナルの配置に伴う課題

1. ターミナル配置と一般車両通行位置

- ◆ ターミナルの整備（特定車両停留施設への指定）に伴い、一般車両は車道を南側へ集約し通行させる



2. 課題と対応策（案）

- ◆ ターミナルの整備（特定車両停留施設への指定）に伴い、一般車両の沿道アクセス面などの課題が生じる
- ◆ 特定車両停留施設検討対象エリアには地下駐車場が設置されており、地上部に支障となる構造物が多くあるため、留意が必要

課題

<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル（特定車両停留施設）が一般車両通行不可であるため、アクセス不可となる沿道区域ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下駐車場構造物の支障 <ul style="list-style-type: none"> ・車両出入口 ・階段 ・換気口 	<ul style="list-style-type: none"> ・クスノキ並木の支障
--	---	--

対応策

※今後検討を行う

<ul style="list-style-type: none"> ・許可制による通行 	<p>または</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般車両アクセス不可（迂回） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地上のターミナル計画や地下駐車場の構造上問題がない範囲で、車両出入口・階段・換気口を移設 ・地下駐車場内の利用動線、施設配置にも配慮が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・クスノキの移植や他の植栽により、緑の空間の連続性を図る
---	--	---	--

4. 施設配置の基本方針

(5)ターミナル内の建築物の配置方針

1. 建築物の計画方針

- 市街地・既存地下施設の大幅な改変を伴わない建築物
- 低利用な道路区域内の中央分離帯を活用した緑のある新たな都市空間の形成
- 官民連携によるバスターミナル利用者への新たな利便機能の提供

2. 建築物の基本条件

- ① 法的規制
 - 道路内に建築する場合は許可等が必要（建築基準法第44条第1項）
⇒ 当該制限の適用除外を受ける方法の整理が必要
- ② 歩行者動線：近鉄四日市駅
 - 駅への利便性や駅前商業地との利便性を考慮した配置
 - 駅～駅前デッキ～バスタを結ぶ導線の連続性を確保する
- ③ 歩行者動線：周辺歩道
 - 歩行者動線は地上レベルで確保
- ④ 景観配慮
 - 既存の並木空間と調和した規模の建築物の配置
 - 四日市市の玄関口にふさわしい質の高い公共空間の整備
- ⑤ 支障物件への対応
 - 停留所上屋以外の建築物は地下駐車場躯体の位置に配慮した配置
 - ターミナル内に建築物を配置する場合、クスノキの移設検討が必要

3. 課題と対応策（案）

- ◆ 建築物の配置に伴い、法的規制、支障物件への対応等の課題が生じる

課題

- ・ 道路内建築の制限
（建築基準法第44条第1項）

- ・ 地下駐車場構造物上部への積載荷重増
- ・ 新設建築物の基礎構造の制約
- ・ 地下駐車場改築に伴う既存遡及適用の可能性

対応策

※今後検討を行う

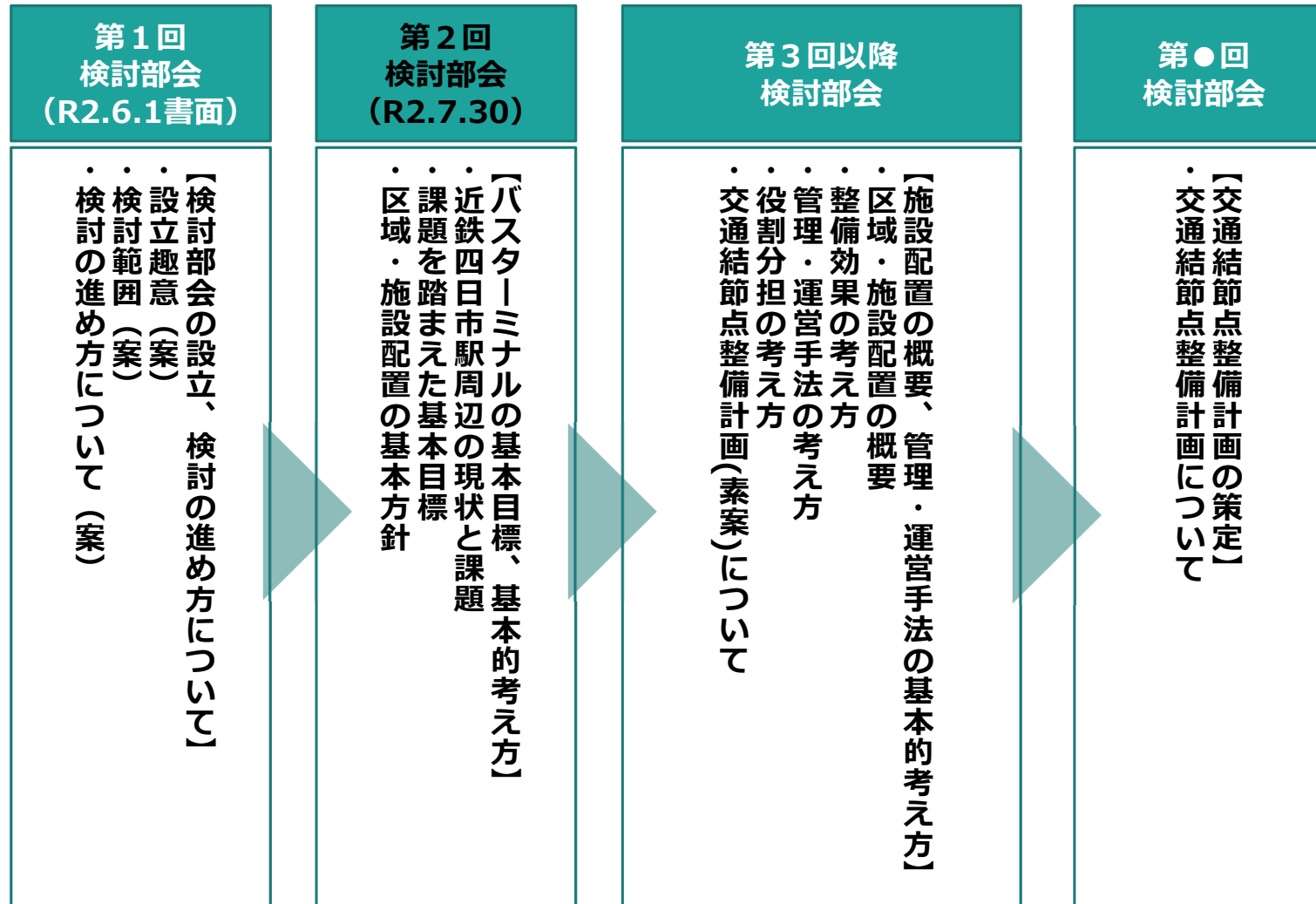
- ・ 「公益上必要な建築物」として許可申請
- ・ 上記が不可の場合、立体道路制度等の活用を検討

- ・ 車両出入口・階段・換気口の移設
- ・ 停留所上屋以外の建築物は地下駐車場躯体の位置に配慮した配置

5. 今後の進め方について

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

- ◆ 検討部会の意見交換を経て計画の具体化を図り、今年度中に「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定。
- ◆ 今回、第2回検討部会では、近鉄四日市駅周辺の現状と課題、課題を踏まえた基本目標、区域・施設配置の基本方針などについて意見交換。
- ◆ 本日の意見を踏まえ次回以降、区域・施設配置の概要、整備効果の考え方、管理・運営手法の考え方などについて議論。



近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第2回検討部会 参考資料

令和2年7月30日

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(1) 検討体制

- ◆ 四日市市において、中央通りや近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場整備、その他関連する周辺における整備・再編に向けて、幅広く意見交換を行う『中央通り再編関係者調整会議』を設置。「四日市バスタ」は、調整会議に設置する『近鉄四日市駅バスターミナル検討部会』において議論。

中央通り再編関係者調整会議

●目的

中央通りや近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場整備その他関連する周辺における整備・再編に向けて、四日市市が策定する「（仮称）近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」及び、国土交通省と四日市市が策定を進める「（仮称）近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」について、有識者、交通関係者、商工関係者、市民および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行うことを目的とする。

●委員

有識者：有賀隆教授（建築・都市デザイン、早稲田大学）
松本幸正教授（交通、名城大学）
村山顕人准教授（都市計画、東京大学）

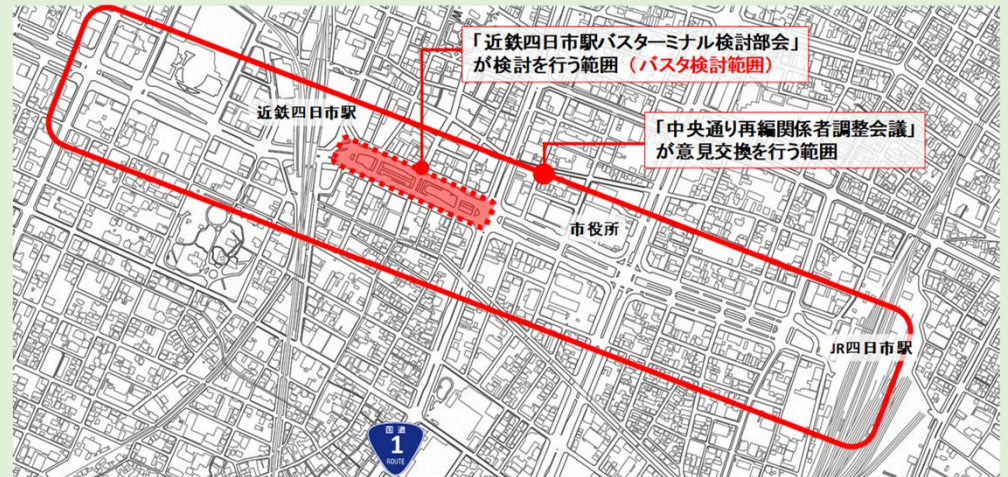
市民：四日市自治会連合会

●関係者

交通関係者、商工関係者、大規模権利者、行政

●事務局

四日市市



近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

●目的

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（2018.12策定）を踏まえ、「（仮称）近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」策定に向け、計画の具体化を図ることを目的とする。

●部会員

有識者：松本幸正教授（交通、名城大学）
有賀隆教授（建築・都市デザイン、早稲田大学）

交通関係者 行政

●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

ワーキンググループ

●目的

会議や部会での意見等について、専門的な調査、検討を行う。

●構成

有識者：今後調整

グループ参加者：案件に応じ招集
（必要に応じ、外部からも招集）

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(2) 関連計画

- ◆ 本検討に関連する四日市市における計画の策定状況は以下のとおり。

「四日市市総合計画2020～2029」
(令和2年4月スタート)

「四日市市都市計画マスタープラン(全体構想)」
(平成23年7月策定、計画期間;20年間)

「四日市市立地適正化計画」
(令和2年3月策定)

交通計画

「四日市市都市総合交通戦略」
(平成23年10月策定)

「四日市市地域公共交通網形成計画」
(平成26年12月策定)

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3) 近鉄四日市駅周辺における現状

1) 近鉄四日市駅周辺の現状

① 近鉄四日市駅周辺の主要な交通ネットワーク

- ◆ 市西部に東名阪自動車道・新名神高速道路が整備。
- ◆ 国際拠点港湾として四日市港を有す。
- ◆ 将来的に、リニア中央新幹線が整備され、関東方面とのアクセスが向上見込み。



図 近鉄四日市駅周辺の主要な交通ネットワーク

出典: 地理院地図

2) 三重県の観光状況

① 県内外国人観光入込客数（宿泊者数）

- ◆ 三重県内の外国人観光入込客数（宿泊者数）は、近年大幅に増加傾向。

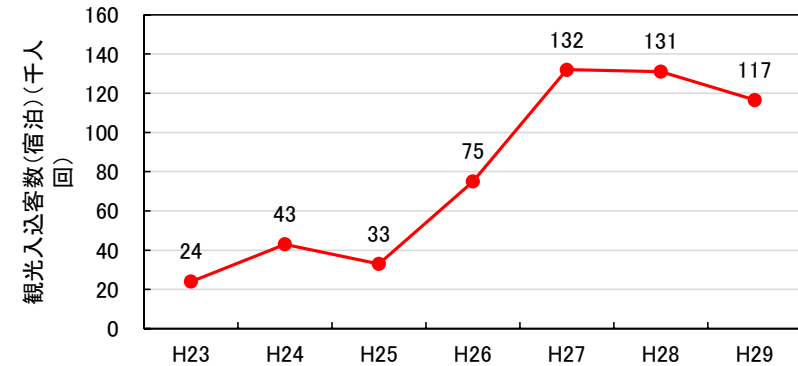


図 三重県内の外国人観光入込客数(宿泊客)

出典: 共通基準による観光入込客統計(観光庁)

② 四日市港へのクルーズ船寄港実績

- ◆ 四日市港へのクルーズ船寄港実績は、近年増加傾向。
- ◆ H30年以降は、国外クルーズ船の寄港も見られる。

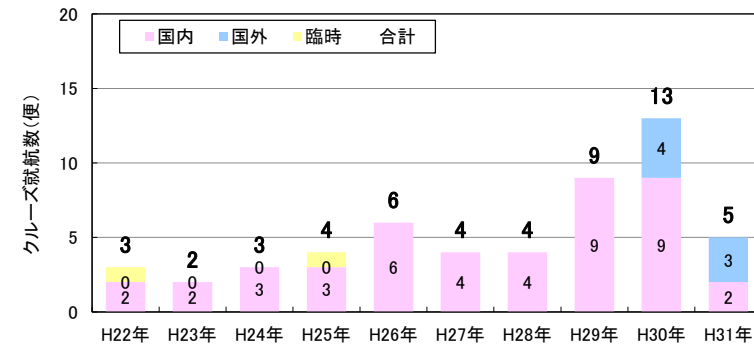


図 四日市港へのクルーズ船寄港実績

出典: 四日市港客誘致協議会HP

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3)近鉄四日市駅周辺における現状

3) 中心市街地の状況

①中心市街地の人口動向と高齢化率

- ◆ 中心市街地の人口は、マンションの立地状況により増減。H22年度からH28年度にかけて減少傾向にあったが、近年は増加傾向。
- ◆ 中心市街地の高齢化率はH17以降横ばいであったが、近年微増傾向。ただし、四日市市全体に比べると高齢化率は低く、増加率も低い。

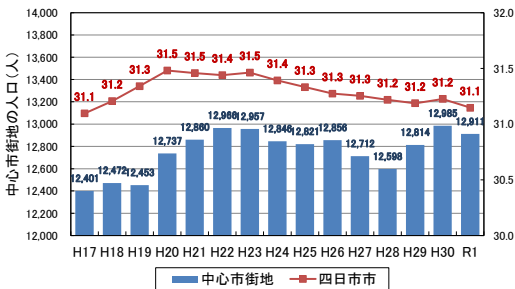


図 中心市街地と四日市市全体の人口動向

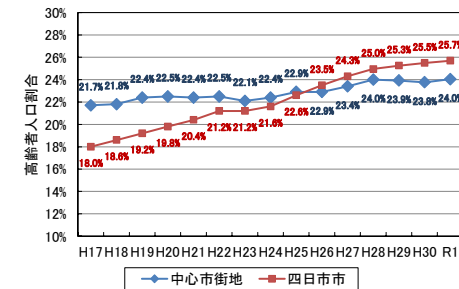
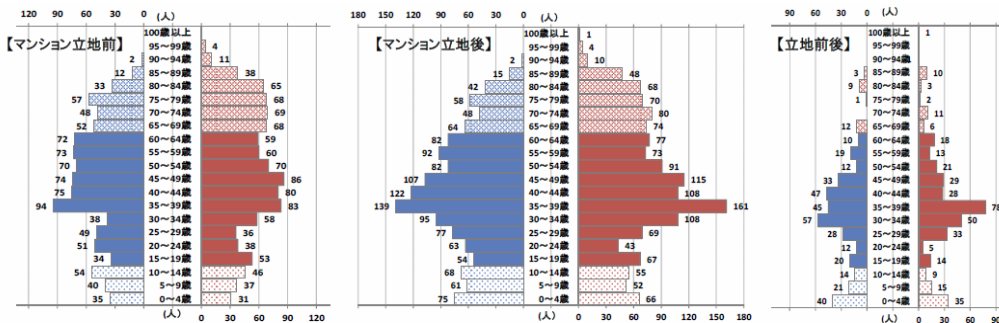


図 中心市街地と四日市市全体の高齢化率推移

出典:住民基本台帳

②マンション立地前後の人口構成

- ◆ 中心市街地では、特に30歳代・40歳代の居住者がマンション新設により増加。このことにより、高齢化率の増加が抑えられていると想定。



※マンションが比較的多く増加した5地区の人口を抽出
 【抽出地区】:諏訪栄町 幸町 三栄町
 【抽出年度】:H19(前)~H20(後) H20(前)~H21(後) H25(前)~H26(後) H24(前)~H25(後) H17(前)~H18(後)

図 マンション立地前後における5歳階級別人口構成(住民基本台帳)

出典:近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

③施設利用状況

- ◆ 近鉄四日市駅周辺には、商業系施設などが多く各種都市機能が集積。
- ◆ 四日市市の商業・行政等の中心であり、アクセス性や交流・回遊のしやすさを確保していくことが必要。

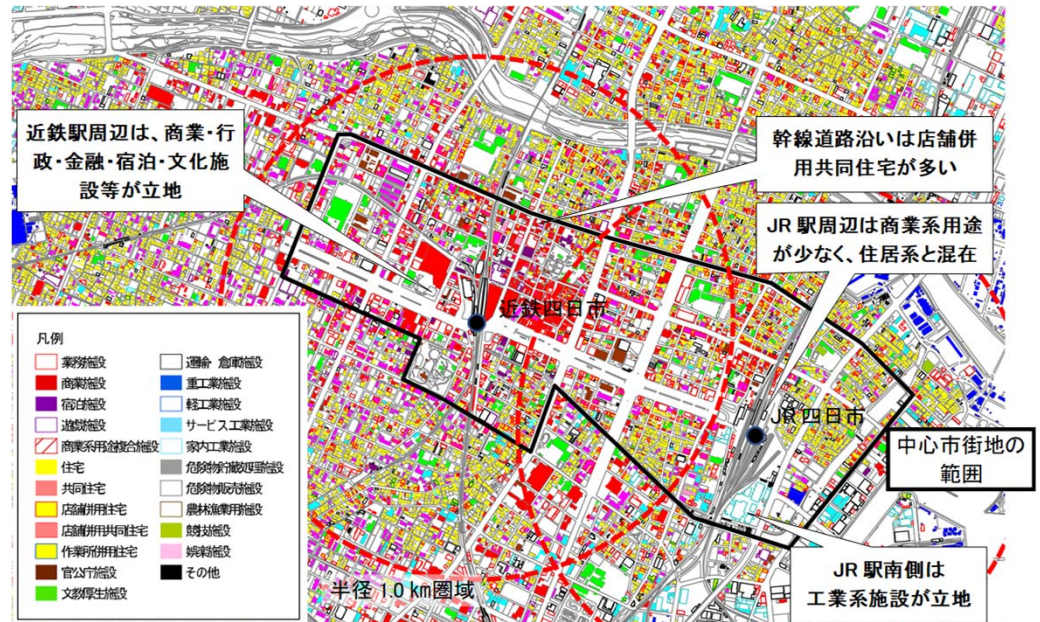


図 近鉄四日市駅周辺の建物用途現況図

出典:H29都市計画基礎調査

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3)近鉄四日市駅周辺における現状

4) 公共交通の状況

①移動経路のバリアフリー化状況（近鉄四日市駅～駅前広場）

- ◆ 近鉄四日市駅南改札口から東側バスのりば・南側バスのりばへは、エレベーター・エスカレーター（上り）が設置済み。
- ◆ 近鉄四日市駅南改札口から西側バスのりばへは、エスカレーター（上り）が設置済み。
- ◆ 近鉄四日市駅構内はバリアフリー化済みであり、近鉄四日市駅～バスタの歩行者動線についてもバリアフリーに配慮した整備が必要。

▼西出口のエスカレーター(上り)



▼東出口のエレベーター(2F)



▼東出口のエスカレーター(上り)



▼東出口のエレベーター(1F)

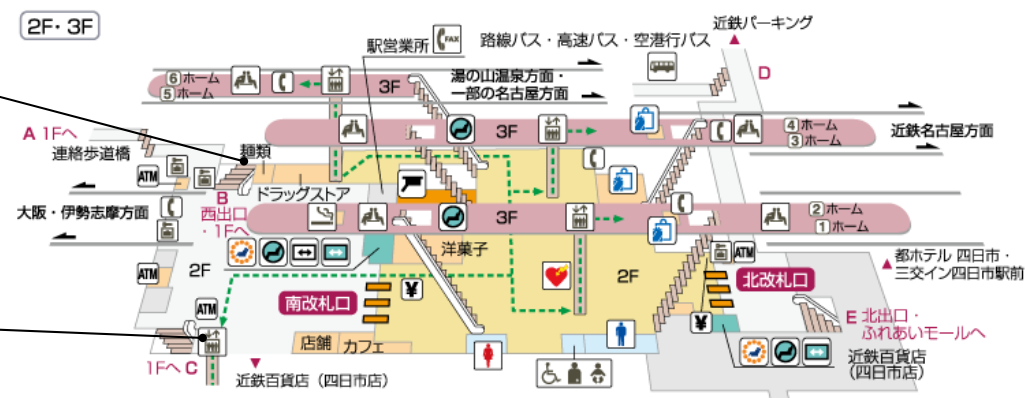


図 近鉄四日市駅の構内図

出典:近畿日本鉄道HP

1. 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」の振り返りと「近鉄四日市駅周辺の現状」

(3) 近鉄四日市駅周辺における現状

5) 近鉄四日市駅周辺の自転車の通行状況

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の自転車交通量は、中央通り、ふれあいモールともに約1,000台/12h。
- ◆ 自転車による回遊行動も多数存在すると考えられ、中央通りについては自転車通行空間の確保が必要。(ふれあいモールは自動車交通を排除済み)

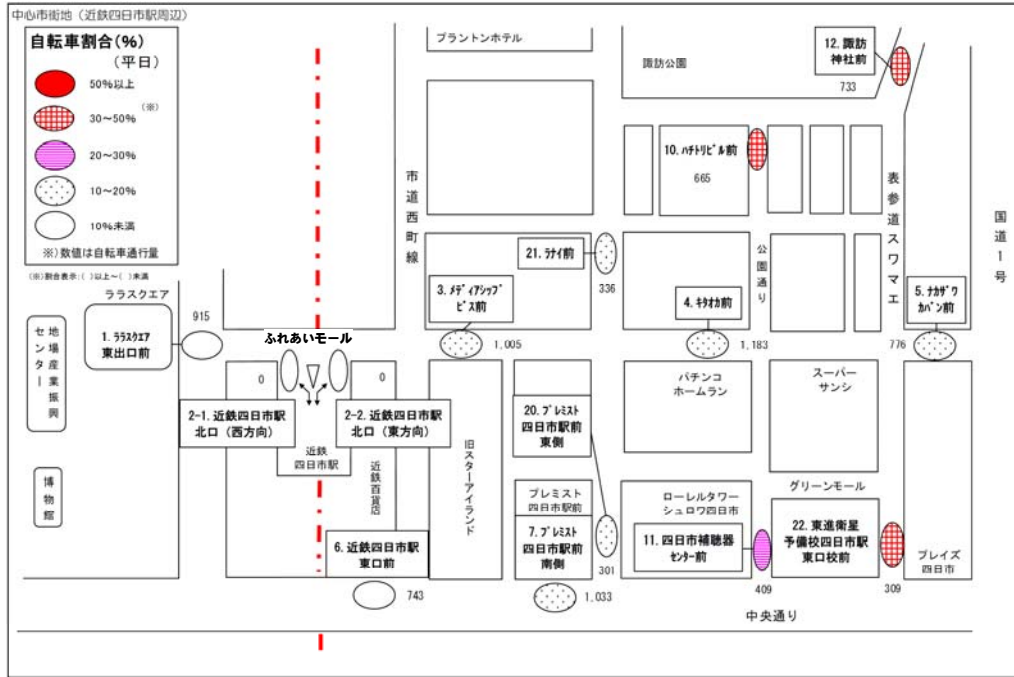


図 近鉄四日市駅周辺の自転車交通量

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

6) 近鉄四日市駅周辺駐車場の状況

① 中央通り高架下停車状況 (観測日: H26.10.9(木))

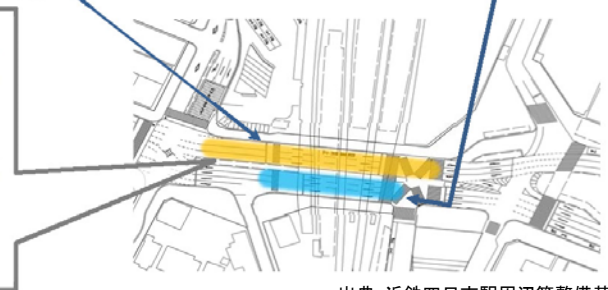
- ◆ 中央通りの高架下では、朝夕に多くの送迎需要が存在。
- ◆ タピーク時に中央通りの通行障害を発生させるため、高架下駐停車の排除が必要。



図 中央通り高架下駐停車状況 (H26.10.9観測)

▲: 北側車線では朝7時台に約150台の路上駐停車
 瞬間最大滞留台数13台(19時頃)

▲: 南側車線では概ね20台/時以下の路上駐停車



出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (H30.12)

② 駐車場の状況

- ◆ くすのきパークINGの利用は近年回復傾向。
- ◆ 四日市バスタの整備にあたり、くすのきパークING出入りへの配慮が必要。

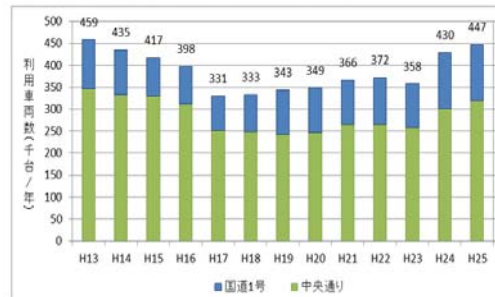


図 くすの木パークINGの利用車両数の推移



図 くすの木パークINGの利用状況

出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想 (H30.12)