

第 3 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10月7日（水）10：00～

場所：四日市商工会議所 3階大会議室

1 議題

（1）検討内容について

- ① 第 2 回検討部会意見への対応
- ② 中央通り再編について
- ③ 四日市バスタの基本目標と必要機能
- ④ 四日市バスタ区域・施設配置案
- ⑤ 今後の進め方について

（2）整備方針について

2 資料

資料 1：事項書

資料 2：名簿

資料 3：席次表

資料 4：第 3 回検討部会資料

資料 5：整備方針案

別紙：規約

第3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10月7日 10:00～
四日市商工会議所3階大会議室

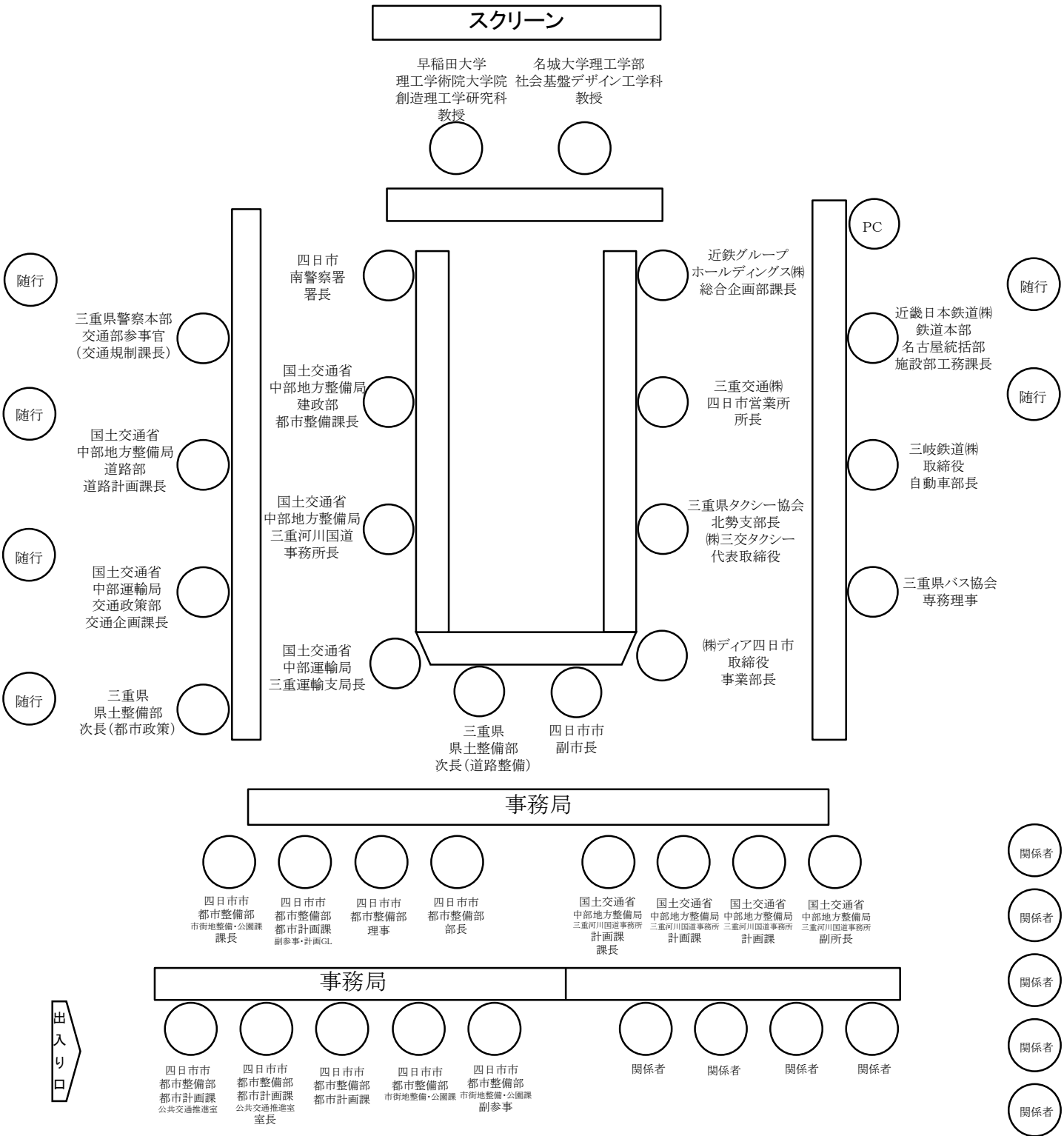
区分	所 属	
1 部会長	有識者 名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	
2	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	
3	交通 関係者 近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長 近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部工務課長 三重交通(株) 四日市営業所 所長 三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長 三重県タクシー協会 北勢支部長 (株)三交タクシー 代表取締役 三重県バス協会 専務理事 (株)ディア四日市 取締役 事業部長	
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10 部会員		行政 四日市南警察署 署長 三重県警察本部 交通部参事官(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

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3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10月7日(水)10:00~

四日市商工会議所 3階 大会議室



近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第3回検討部会資料

令和2年10月7日

1. 第2回検討部会意見への対応

表 第2回検討部会意見への対応(1/6)

見出し	意見			対応		役割分担		備考	
	連番	内容	種別	課題	対応方針	バス 検討部会	中央通り 調整会議		
(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									
基本目標	1	四日市バスタの基本目標の中で、歩行者優先の考え方に触れているのは、基本目標「並木空間を活用した魅力あるスペースの創造」のみ。基本目標「駅周辺と一体となった賑わい空間の創出」などにも、歩行者優先の考え方の重要性を示すべき。	部会意見			○基本目標に「歩行者優先」の考え方を反映 ・「歩行者の円滑な移動を支援する交通拠点の整備」 ・「駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出」など	●	●	
	2	四日市市は、国が進めるウォークアブル推進都市を宣言しており、それを反映した基本目標が必要。	部会意見						
	3	基本構想策定時にはなかったが、立地適正化計画において「近鉄四日市駅周辺等整備事業」が都市機能を誘導する施策として位置づけられているため、高次都市機能の集積等に配慮した基本目標とすべき。	部会意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。		○基本目標「駅周辺と一体となった賑わい空間の創出」の中に、「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」を追記。	●	●	
	4	立地適正化計画が策定されており、中心市街地全体の整備計画と整合を取り、どこをバスタが受持つのかを分かるよう整理してほしい。	部会意見						
	5	バスタ整備にあたり、くすの木が支障となり移植が必要となるのであれば、基本目標は「保全活用」ではなく「再編」といったような言葉が適当ではないか。	部会意見	■指摘のとおり、バスタ区域内では並木空間(くすの木)の「保全」は困難		○基本目標を見直し ・「並木空間の再編による魅力あるスペースの創造」など	●		
	6	都心における緑の確保が非常に重要。都市型農園など、民間による空間の新たな活用が可能になるように、基本目標の間口を広げておくのも良いのではないか。	部会意見			○「基本目標を踏まえ必要な都市機能(案)」に、都心における緑の確保に関する記述を今後追記予定	●		
交通政策	7	基本構想をしっかりと踏まえて、各交通モードの優先順位について、①徒歩、②公共交通、③マイカー利用といった位置付けを、市の方針として明確にすべき。	部会意見			○中央通り再編関係者調整会議として、歩行者・公共交通優先の考え方を確立し市民向けメッセージを示していくことが必要である。それをもとに検討部会でも共通認識いただく。	●	●	
	8	検討を進めるバスタの機能をより高めるために、通過交通の流入対策(トランジットモール化)などについても、併せて検討すべきではないか。	追加意見	■基本構想を踏まえたバスタの機能を高めるためには、都市機能集積により集中する交通の分散が必要		○バスタの滞留・待合空間を確保するため、中央通りは4車線化する。この交通容量低下が、結果的に通過交通の流入抑制につながるかと考える。	●	●	
バリアフリー	9	バスタのバリアフリー化だけでなく、周辺も含めたユニバーサルデザイン化を図ってほしい。	部会意見			○中央通り再編関係者調整会議とも調整を図りながら、バスタ及び周辺整備全体のユニバーサルデザイン化を図る。	●	●	
タクシー	10	路線バス・高速バスの乗降場の集約化は良いが、タクシー乗降場は分散している方が利便性は良いのではないか。	部会意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。		○近鉄四日市駅周辺等整備基本構想を基に駅東側と駅西側それぞれに整備が位置づけられている中で、駅東側については、バスタ区域内への集約を考えている。	●	●	
マイカー	11	公共交通の利用促進とあるが、マイカーとの棲み分けはどのようにするのか。また、そのことについては本検討部会にて議論するのか。	部会意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。		○近鉄四日市駅周辺等整備基本構想を基に、南広場への整備を今後検討。		●	

1. 第2回検討部会意見への対応

表 第2回検討部会意見への対応(2/6)

見出し	意見			対応		役割分担		備考
	連番	内容	種別	課題	対応方針	バスタ検討部会	中央通り調整会議	
新モビリティ	12	将来的な新モビリティの導入への対応とあるが、具体的なイメージは持っているのか。	部会意見		○四日市市において、新モビリティ導入に向けた検討が進められており、導入時期は未定であるが、バスタにおいても新モビリティ・自動運転バス導入に対応できるような施設整備を検討していく。	●	●	その他意見
	13	バスタ検討部会の検討に併せ、新たなモビリティとの連携についてもどのような検討が進められるか、先進事例などを参考に整理できるとよい。	追加意見					
	14	バス、タクシーとグリーンスローモビリティでは、走行速度に差があるため、安全性に留意して、検討を進めるべき。	部会意見			○ターミナル設計にあたり、各モードの速度差に配慮する。	●	
必要機能	15	基本目標(全て)に対し、具体の機能確保策は何か整理しておくべき。	追加意見		○指摘を踏まえ、基本目標と具体の機能確保策の対応を今後作成する。	●		
課題抽出	16	新たにバスタ整備(バス停集約)により、新たな課題の確認と対応策を検討すべき。	追加意見		○指摘を踏まえ、新たな課題の抽出、および対応策の検討を行う。	●		
(4)施設配置の基本方針								
基本方針	17	市が進めるウォークアブルなまちづくりとバスタプロジェクトとの整合を十分に図る必要がある。	部会意見		○設計思想・計画に、「歩行者優先」の考え方を反映する。	●		
	18	バスタで行う事業(盛り込むべき内容)と駅前広場等で行う事業の棲み分けをまず整理し、施設配置の計画を行うべき。	追加意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。	○バスタとそれ以外の範囲で、場所と必要機能の役割分担表を今後作成する。	●	●	
	19	交通結節機能の強化のみに特化することなく、基本構想を踏まえ、賑わい創出と並木空間の活用等の視点も再確認し、周辺機能の役割分担を確認すべき。	追加意見					
20	バスのロータリーが反時計回りなので(浜松等の事例はありますが)、時計回りとの違いに注意して設計等進めていただければと思います。	追加意見	■反時計回りの場合、タクシーが右側乗降 ■一方通行化の場合、バス・タクシーの出入り方向に制限あり					
21	ターミナル内を一方通行化するというアイデアであるが、今後、効率的な運用を図るよう協議していきたい。	部会意見						
ターミナル配置	22	安全面から、バス、タクシーともに、ターミナル内で転回・後退することのないよう、よく検討してほしい。	部会意見		○ターミナル設計にあたり、指摘事項に留意する。	●		
	23	現状はバス乗降場が分散していることにより、バス→電車の利用がスムーズかつ短時間で行える利点があると思います。バスタ整備により、結果的に現状よりも不便になった感を市民やバス利用者に持たれないことも基本目標の一つとしたうえで、施設配置を精査すべきではないかと思われます。	追加意見	■快適な待合空間の整備により、乗継距離が遠くなるバースに対する負担感を軽減する工夫が必要	○ターミナルにおけるバース配置を精査するとともに、案内誘導、待合・滞留空間の確保・整備により、負担感の軽減を検討する。	●		意見は議題(3)に対して

1. 第2回検討部会意見への対応

表 第2回検討部会意見への対応(3/6)

見出し	意見			対応		役割分担		備考
	連番	内容	種別	課題	対応方針	バスタ 検討部会	中央通り 調整会議	
ターミナル配置 バス	24	バスターミナルをできるだけ広く確保する。	追加 意見		○「限られた空間の中で、交通モードの優先順位と機能分担を踏まえた整備について議論していただく。	●		
	25	近鉄四日市駅での現状の利用(乗継)形として、バス→バスは少なく、バス(電車)→電車(バス)が大部分で、特に朝は、バス→電車利用者が短時間に集中するため、利用者の安全や利便性を考慮すると、駅近くにバス数台が停車できる「降車場」を設ける施設配置とすることも検討する必要があるのではないかと思います。	追加 意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。 ■降車場を特定車両停留施設の区域内・外のどちらに設定するか要検討	○バスタ内において降車場の確保を検討	●		
	26	バスは、バスタ構内から並木空間の中を通して、R1交差点に専用現示で直接で出せないのか。	追加 (協議)	■「歩行者優先」「賑わいの創出」の考え方から、R1直近では可能な限り滞留空間を広く確保したい	○可能性について検討する。全体計画の中で広場空間確保の考え方とのバランスを図りながら形状を決定する。	●		
ターミナル配置 タクシー	27	タクシープールは、現状と同じ容量を確保してほしい。	部会 意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。	○タクシープールの確保については、運用方法も含めて今後検討を進める。	●	●	
	28	タクシーが右側での乗降となると、弊害が生じる。	部会 意見					
	29	タクシーが右側での乗降について、新型のジャパンタクシーでも車椅子の乗降は左側だけが可能。よく検討してほしい。	部会 意見	■タクシー車両は基本的に左側乗降対応 ■タクシー乗車のための車路横断は安全性に問題あり	○駅直近に降車場および障害者等用乗場の設置を検討。現計画の右側乗降は、交通島を設置し左側乗車に変更を検討。	●		
	30	待合空間については、タクシー利用者への配慮も必要である。バス待ち空間側から横断利用する形だと事故の懸念がある。	部会 意見					
	31	配車時にタクシーが待機中の列から抜けることができるよう、通路幅の確保が必要。	部会 意見		○ターミナル設計にあたり、指摘事項に留意する。	●		
	32	乗場に停車しているタクシーの台数がわかるよう視認性を確保願いたい。	追加 意見	■待合空間の上屋・建物(収益施設)の配置によっては、タクシープール(待機場)からの視認性が確保困難	○ターミナル設計にあたり、指摘事項に留意する。 ○直接目視だけでなく、遠隔モニターを通した視認性確保策等も検討する。	●	●	
	33	タクシーの乗車場所と降車場所は使われ方が異なるため、別々の場所に配置し、降車場所は駅や近鉄百貨店に近い場所とすべき。	部会 意見	■降車場を特定車両停留施設の区域内・外のどちらに設定するか要検討	○ターミナル設計にあたり、指摘事項に留意する。	●		
	34	バスターミナル内にタクシーの乗降場を設ける場合、無許可のタクシー事業者の降車扱いはどうするか。	追加 意見		○タクシー入構許可の詳細について検討する。	●		
ターミナル配置 待機スペース	35	バス、タクシーの待機スペースの確保が必要。	部会 意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要 ■待機スペースを特定車両停留施設の区域内・外のどちらに設定するか要検討	○近鉄四日市駅周辺等整備基本構想を基に、今後検討を進める。	●	●	
	36		追加 意見					
	37	バス待機スペースは、現状に近い容量の確保をお願いします。	追加 意見					

1. 第2回検討部会意見への対応

表 第2回検討部会意見への対応(4/6)

見出し	意見			対応		役割分担		備考
	連番	内容	種別	課題	対応方針	バスタ検討部会	中央通り調整会議	
ターミナル配置 歩行者動線	38	並木空間において、バス利用者の歩行者動線と、中央通りを行き交う歩行者動線が交錯するため、立体分離する検討も必要ではないか。	部会意見	■バスタの待合空間は、通行・滞留空間を兼ねる思想のため、分離は困難	○待合空間と通行・滞留空間の分離を検討。2つ島は立体横断施設で結ぶ。	●		意見は議題(3)に対して
	39	バス、タクシーと歩行者の動線を分離されたい。	追加意見					
	40	構内の歩行者横断は立体分離したい。できるだけペDESTリアンデッキを伸ばせないか。ターミナルにアクセスする横断歩道は安全性の観点から認めづらい。2つ島をつなぐ横断歩道も厳しい。1つ島がよいのでは。無理なら立体が望ましい。	追加(協議)					
西町線	41	近鉄百貨店東側の西町線について、バスタ整備にあたり閉塞するとのことだが、商店街方面と中央通りを往来するニーズに配慮すべき。	部会意見	■西町線閉塞の場合、西町線から中央通りへは大幅な迂回が発生	○中央通りと西町線を車両の往来を可能とする案について検討する。		●	
待合・滞留空間	42	基本構想において2箇所に分散していたバス待合空間を、1箇所に集約することに賛成。	部会意見		—	●		
	43	バス乗降場を集約する際には、通勤・通学ピーク時のバス待ち行列の現状を踏まえ、必要な待合・滞留空間を確保してほしい。	部会意見		○朝夕のバス待ちが集中する時間帯を考慮したバース配置や、歩行者動線と待合・滞留空間の分離に留意する。	●		発言は議題(3)に対して
	44	写真から(学生等)の利用客が非常に多いと思われるが、バスタの真ん中の待合空間で広さが足りるのでしょうか？何人くらいの待合ができる広さでしょうか？	追加意見	その他意見				
	45	待合・滞留空間の容量確保が難しければ、並木空間など周辺の空間を活用しても良いのではないか。	部会意見	発言は議題(3)に対して				
	46	日差しが強い中待合するのは暑いので日差しを遮るものがあると良いと思います。	追加意見		○バス待ち空間・通行空間には上屋を設置する。 ○緑陰の確保についても検討する。	●		その他意見
賑わい空間	47	賑わい空間を配置する際には、余裕を持った滞留スペースや歩行者動線を周辺に確保することで、魅力あるスペースを創造すべき。	追加意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。	○ターミナル設計にあたり、指摘事項に留意する。	●		
施設配置	48	チケット販売所(券売機)とありますが、有人による発売が必要なため、スペースの確保をお願いします。(P23、24)	追加意見		○ターミナル設計にあたり、指摘事項に留意する。	●		
歩行者動線	49	シームレスな乗換の実現に向けて、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想でも位置付けてある駅とバスターミナルを結ぶ歩行者動線についても、四日市バスター連のものとして機能確保していただきたい。	追加意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。 ■駅東側ペDESTリアンデッキを特定車両停留施設の区域内・外の線引きは要検討	○駅東側ペDESTリアンデッキは、バスタへの歩行者動線を兼ねる形で整備を検討。	●	●	意見は議題(3)に対して
くすの木・並木空間	50	くすの木は戦災復興のシンボリック的存在であるため、再編に当たり具体的なイメージを提示すべき。	部会意見		○くすの木の再編を含む、待合・滞留空間の具体的な整備イメージを今後検討。	●	●	
	51	クスノキの緑、四日市のシンボル空間としてのコンセプトは活かしつつも、この際にしっかりと空間再編を検討できるとよい。	追加意見					

1. 第2回検討部会意見への対応

表 第2回検討部会意見への対応(5/6)

見出し	意見			対応		役割分担		備考	
	連番	内容	種別	課題	対応方針	バスタ検討部会	中央通り調整会議		
荷捌き	52	商店街・商業施設へのトラックによる荷捌きがあるので、これを機に荷捌き所も検討してほしい。	部会意見	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。 ■荷捌き車両を特定車両に含むか否か要検討	○荷捌きスペースの確保については、今後検討を進める。	●	●	発言は議題(3)に対して	
	53	バスタと荷捌き場の分離を検討されたい。	追加意見						
	54	荷捌き場所は、他の場所で用意してはどうか。	追加(協議)						
料金徴収	55	バス・タクシーともに非常に厳しい中経営しているので、高額な乗入れ料は払えないという現状がある。そのあたりも勘案しながら検討を進めてほしい。	部会意見	■利用料徴収については、道路法が改正されて間もないこともあり、現時点では詳細未確定	○今後、特定車両からの料金徴収の考え方について検討。	●			
	56	貸切バス・高速バス等の利用を促進し、使用料の徴収を考えるべきではないか。	追加意見						
	57	乗合バスの使用料は無料にすべきではないか。	追加意見						
コンセッション	58	コンセッション制度について、路線バスの運営に影響を与えない制度で検討をお願いします。(P21)	追加意見	■コンセッション制度の活用については未定	○今後、コンセッション制度の導入可否も含めた検討を実施。	●			
中央通り整備	59	交通の安全と円滑の観点から、中央通りについては片側2車線の確保を遵守されたい。	追加意見					意見は議題(2)に対して	
	60	中央通りが片側1車線では、事故・故障車が発生した場合、機能不全となる。片側2車線の確実な確保が必要である。	追加(協議)		○4車線に対応する断面構成を確保する。当面は4車線運用し、将来交通環境の変化に伴い柔軟な対応が必要。	●	●		
	61	バス専用レーンは、バスタ手前からシフトさせていくにあたり、安全性の担保が困難であるため、導入しない。	追加(協議)	■専用車路(バスレーン)は導入しない。					
	62	自転車走行空間の整備はよいが、整備形態として自転車道はどうか。自転車レーンが望ましいのでは。	追加(協議)		対応①(基本案): 当初計画のとおり、南側に双方向通行の自転車道を整備。 対応②: 中央通りの両側に自転車レーンを整備。 対応③(パブリックレーン): バスタの滞留・待合空間を確保するため、中央通りは4車線化し、上下線ともに第一通行帯はパブリックレーン(バス・タクシー・自転車専用)とする。	●	●		
	63	近鉄四日市駅からデッキを整備するなら、駅前のスクランブル横断歩道も不要ではないか。	追加(協議)		○スクランブル横断歩道の有無について、今後検討・調整する。	●	●		
地下駐車場活用	64	ガード下は、取り締まり切れないので駐停車禁止にしたい。柵を設けるなど構造的に乗り降りしにくくしてほしい。	追加(協議)	■「(仮称)近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」との役割分担を整理することが必要。	○横断防止柵の設置等について検討する。		●		
	65	現在、中央通り地下にある地下駐車場の駅に近い部分を、バスタ整備と合わせて再整備し、何らかの利活用はできないものでしょうか。(例えばタクシー乗降場など)	追加意見		○現状の構造の範囲で可能性について検討する。	●		その他意見	

1. 第2回検討部会意見への対応

表 第2回検討部会意見への対応(6/6)

見出し	意見			対応		役割分担		備考
	連番	内容	種別	課題	対応方針	バスタ 検討部会	中央通り 調整会議	
(5)今後の進め方について								
中央通り 調整会議	66	バスターミナル計画の具体化に伴い、隣接するエリアの整備計画の具体化も必要と思われる。「中央通り調整会議」の開催日程と、「バスタ部会」と「中央通り調整会議」との具体的な情報連携の計画を教えてください。	追加 意見		○定期的に、「調整会議」の開催日程も情報提供する。 ○各会議の議題の連携方針は、次回部会より提示する。	●	●	
会議運営	67	議事概要には、当日の事務局の回答(対応)発言も入れてほしい。	追加 意見		○座席表・出席者名簿には、委員氏名も記載する。	●		
	68	座席表・出席者名簿については、所属・役職名でなく、氏名も記載願いたい。(質問・発言者が分かりやすいように。今後委員変更の場合の記録整理のため。)	追加 意見					
	69	追加意見まで整理し、事務局の回答(対応)案が整理できた段階で(第3回の前に)皆さんにフィードバックして、確認した方が良い。	追加 意見		○部会委員・関係事業者・利害関係者等と調整しながら、検討・会議開催を進める。	●	●	意見は議題(3)に対して
	70	交通事業者の意見をしっかりと把握・反映した上で、検討会を行うべき。	追加 意見					
	71	商店街の荷捌き方法や、中央通りに交差する南北道路の利用方法が、バスタプロジェクト実現後は大きく変わってしまうので、商店街や南北道路の隣接地権者との意見調整を、十分に行う必要があると考えます。特に百貨店東側の通りから中央通りに出られなくなる点は考慮いただきたく存じます。	追加 意見					
	72	バスタプロジェクトありきにはならないように、調整会議との連携および周辺関係者との意見調整を慎重に行っていただきたいと存じます。	追加 意見					
警察協議	73	今後、具体的な設計段階に入ると思われるが、設計する前に、公安委員会、規制に関する部分については担当者レベルでの打合せが必要ですので、作業部会的なものを置いて協議を進めてもらいたい。	追加 意見		○次回会議に向け適宜警察協議(担当者レベル打合せ)を実施する。	●	●	
	74	事前協議(担当者レベル)後に、本会議を開催されたい。	追加 意見					
(6)その他								
議事概要	75	議事概要の(4)施設配置の基本方針の上から二つ目について、『～基本目標は「保全活用」ではなく「再編」といったような言葉が適当でないか。』とした方が発言の趣旨に近いように思われます。	追加 意見		○指摘を踏まえて修正する。	●		
交通安全	76	交通規制に関わることも協議されると思いますが、 ・通路における危険の防止 ・交通の安全と円滑 を優先して考えていきたいと考えます。	追加 意見		○適宜警察協議により調整。	●	●	

2. 中央通り再編について

(1) 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。

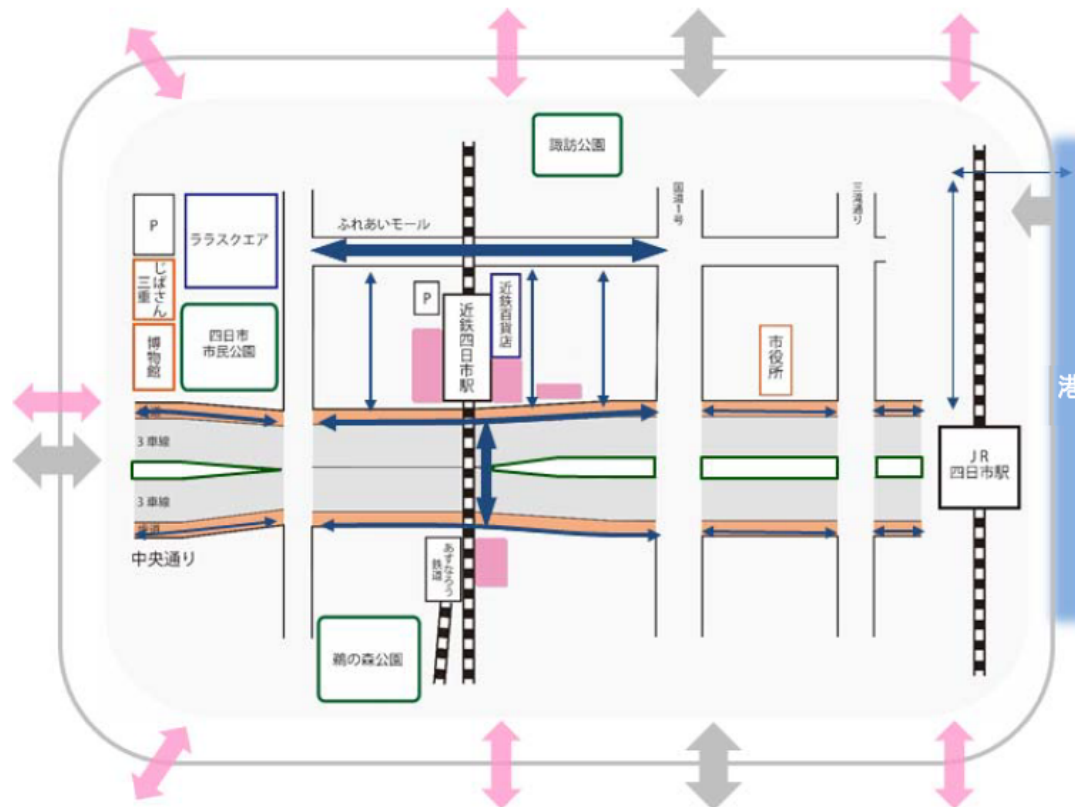
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】
「交通機能強化」

- 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」

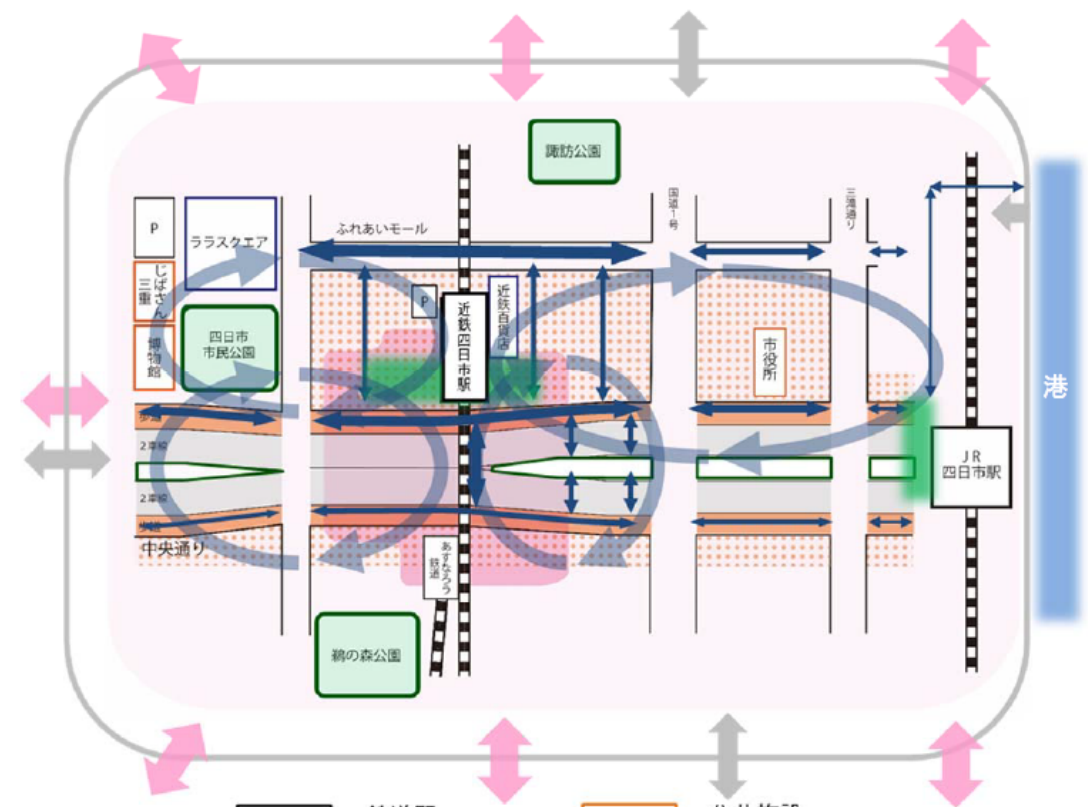
- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

現在の状況(イメージ図)



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

将来の基本的な方向性(イメージ図)



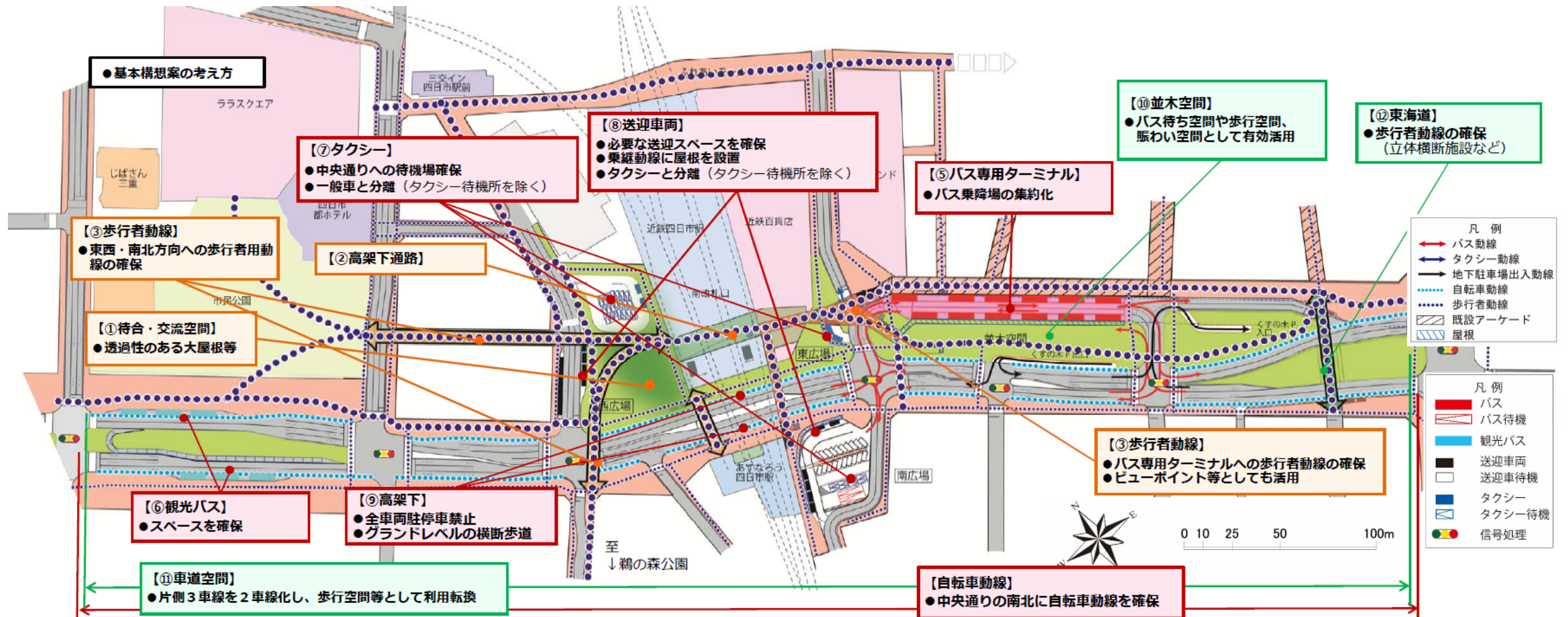
- 鉄道駅
- 商業施設
- 交通結節機能強化
- 歩行者の回遊
- 公共交通
- 土地利用の活性化
- 公共施設
- 公園等
- 待ち・交流空間
- 回遊性の向上
- 一般交通

出典: 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

2. 中央通り再編について

(1) 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。

2. 中央通り再編について

(2)近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の考え方の再整理

		近鉄四日市駅以西	西広場	近鉄四日市駅・近鉄四日市駅高架下	東広場	南広場	バス専用ターミナル【バスタ】	近鉄四日市駅～国道1号	国道1号～JR四日市駅	JR四日市駅
バス	路線バス・高速バス						【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			【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、一般車と分離させようとして、現状台数を確保します。
	観光バス	【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。					バス待機場:2台	バス乗降場:12台		バス乗降場:2台 バス待機場:13台
タクシー			【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。		【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。					【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ようとして、現状台数を確保します。
			タクシー乗降場:2台 タクシー待機場:21台		タクシー乗降場:3台	タクシー待機場:8台				タクシー乗降場:2台 タクシー待機場:9台
自転車		【自転車動線】 ●中央通りの南北に自転車動線を確保します。								
歩行者		【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。 ●市民公園や鞆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。								
				【⑨高架下】 ●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。			【⑤バス専用ターミナル】 ●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。			
マイカー	送迎車両		【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、路肩への駐車車を禁止します。		【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。				【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。
			一般車:10台		一般車:26台		一般車:9台			
通過交通		【①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。								【③駅前交差点】 ●駅前広場への出入り口交差点を1箇所に集約し、安全で分かりやすい駅前広場出入り口へと改善します。
荷捌き車両										
案内・誘導			【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。							【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。
都市機能	待合・交流空間		【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。			【⑤バス専用ターミナル】 ●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。			【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。 ●駅前で定期的開催される「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。
	並木空間							【⑩並木空間】 ●活用されていない補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。	※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。	【⑦中央通り空間】 ●交差点の集約に合わせて、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。

資料:近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)を元に作成

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。

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

四日市バスタの基本目標

路線バスのバス停の集約・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を支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

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。

四日市バスタの基本目標

路線バスのバス停の集約・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

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

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		四日市バスタの基本目標	備考	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	
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。 ● 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 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 ○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 ○ 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	◆ 地域の活性化 ◆ 民間ノウハウを活用した事業スキーム	○必要機能の確保 ○都市空間デザインとの調和 ○アクセス機能の確保	○必要機能の施設配置・規模を検討 ○民間事業者との調整 ○地域が誇れるデザイン、利用して心地よい設え ○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） ◎シビックプライドの向上、公共交通利用促進
	【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。	④バリアフリー環境の整備	歩行者の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	○バス・タクシーと歩行者の動線分離 ○（2つ島案の場合）島間の横断部の横断方法 ○バスタ周辺も含めたユニバーサルデザイン化 ○上屋の設置、緑陰の確保	○立体横断施設設置を検討 ○中央通り再編関係者調整会議とも調整を図りながら、バスタ及び周辺整備全体のユニバーサルデザイン化を検討 ○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	
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	路線バスのバス停の集約・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 ○ デジタル化によるスマートバスタの構築 ○ 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	○反時計回り・一方通行運用への対応 ○待機場の確保 ○制度・技術構築 ○右側乗降への対応 ○降車・障害者等用乗車場の確保 ○バスバースからの車路横断対応 ○待機場の確保 ○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 ○今後検討 ○オフピーク時を利用したバース空間のシェア運用 ○乗車島の設置による左側乗車、駅直近のバスタ交通島に降車・障害者等用乗車場設置を計画 ○今後検討 ○センサー・ビデオによる対応を検討	◎交通結節機能の強化による利便性向上、利用者数増大 ◎旅客・物流の効率輸送（バス、タクシー、荷捌き）
	【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。				○沿道アクセスへの対応 ○荷捌き車両の取扱い ○くすのきパーキングの出入口移設等の検討 ○西町線への車両往來の確保	○今後検討 ○今後検討 ○今後検討 ○バスタ内に進入せず、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

(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		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				
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」	【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。						※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 ○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)	○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 ◎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) ◎市民活動の活発化	
	【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。				○中央通りの容量確保(4車線断面) ○自転車通行空間の確保	○検討中 ○検討中		
	【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・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		
<追加事項>			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	◆災害対応の強化 ◆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 ○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	◆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 ○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 ○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：「四日市バスタの基本目標」において、基本構想の考え方に追加した事項

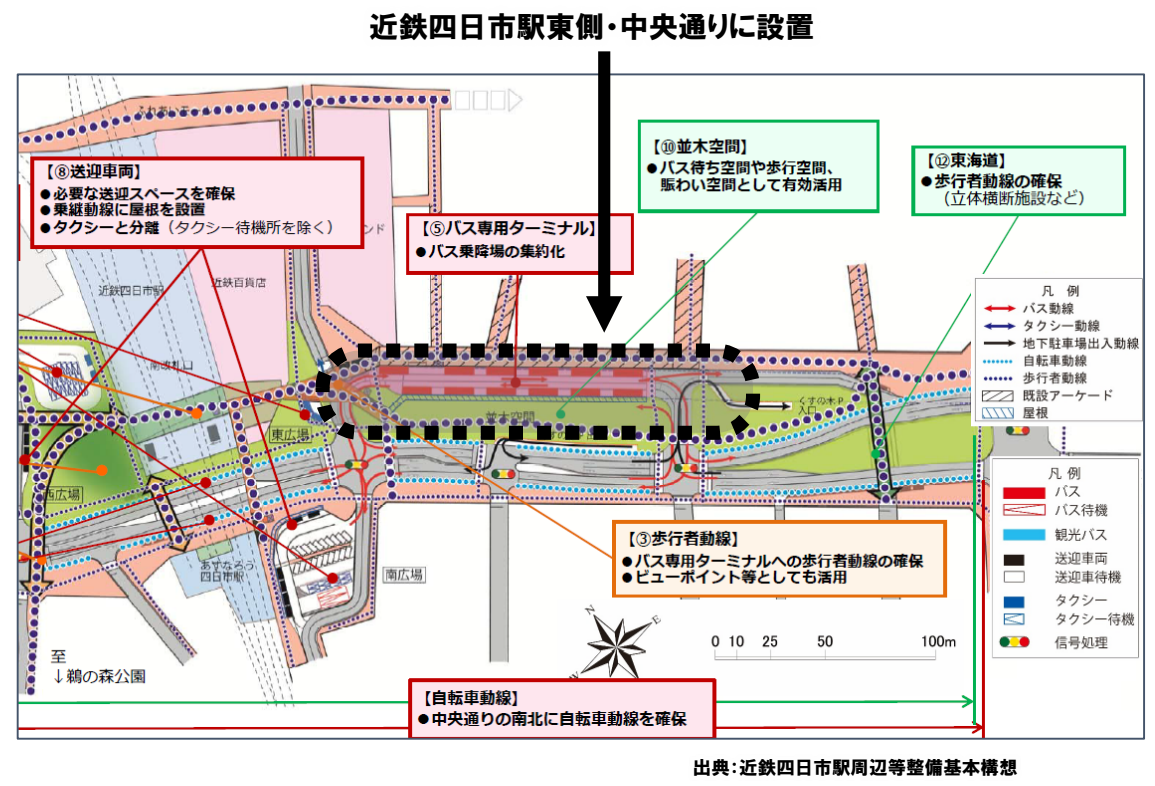
(1)ターミナルの配置方針

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
 - 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、横断歩道を設置



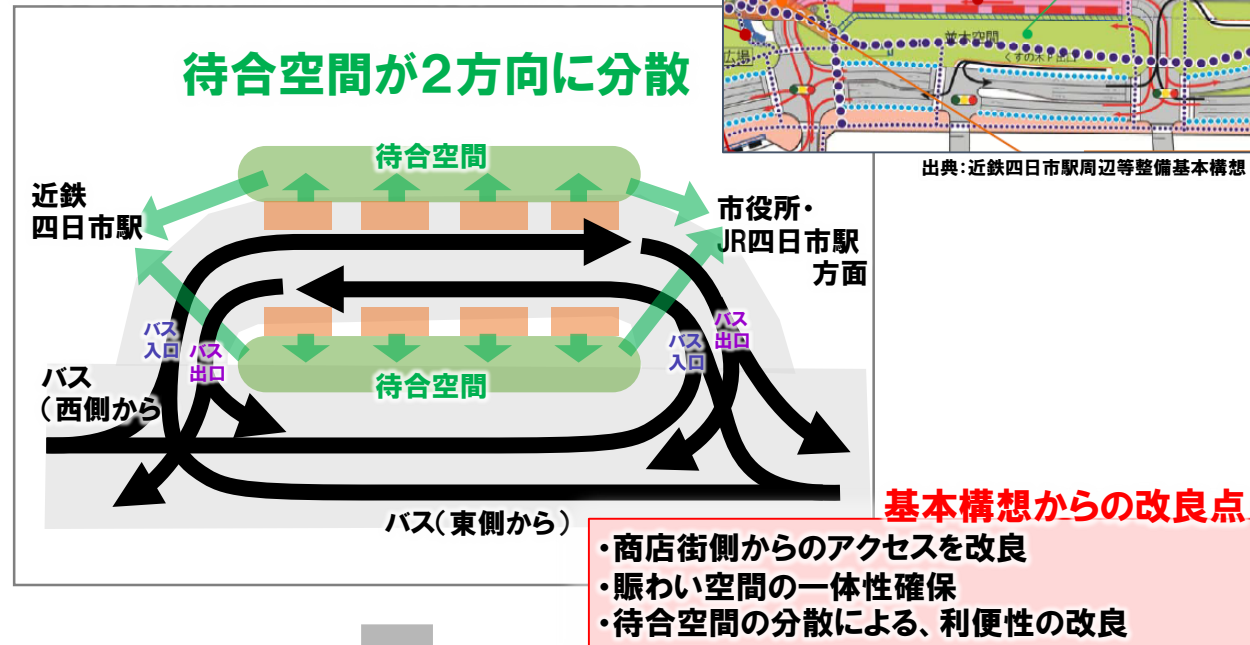
- ◆ 「特定車両停留施設」とは？
 - ➡ 民間と連携した新たな交通結節点
 - 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができることや料金を徴収できることを規定。
 - 道路法の一部を改正する法律案（R2.5.20成立）により、特定車両停留施設の道路の附属物への追加が閣議決定されているため、「特定車両停留施設」の指定を想定した配置検討を行う。
- ◆ 「特定車両停留施設」に入構可能な車両
 - ➡ 一般車両の進入が制限される
 - 一般乗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。

(1)ターミナルの配置方針

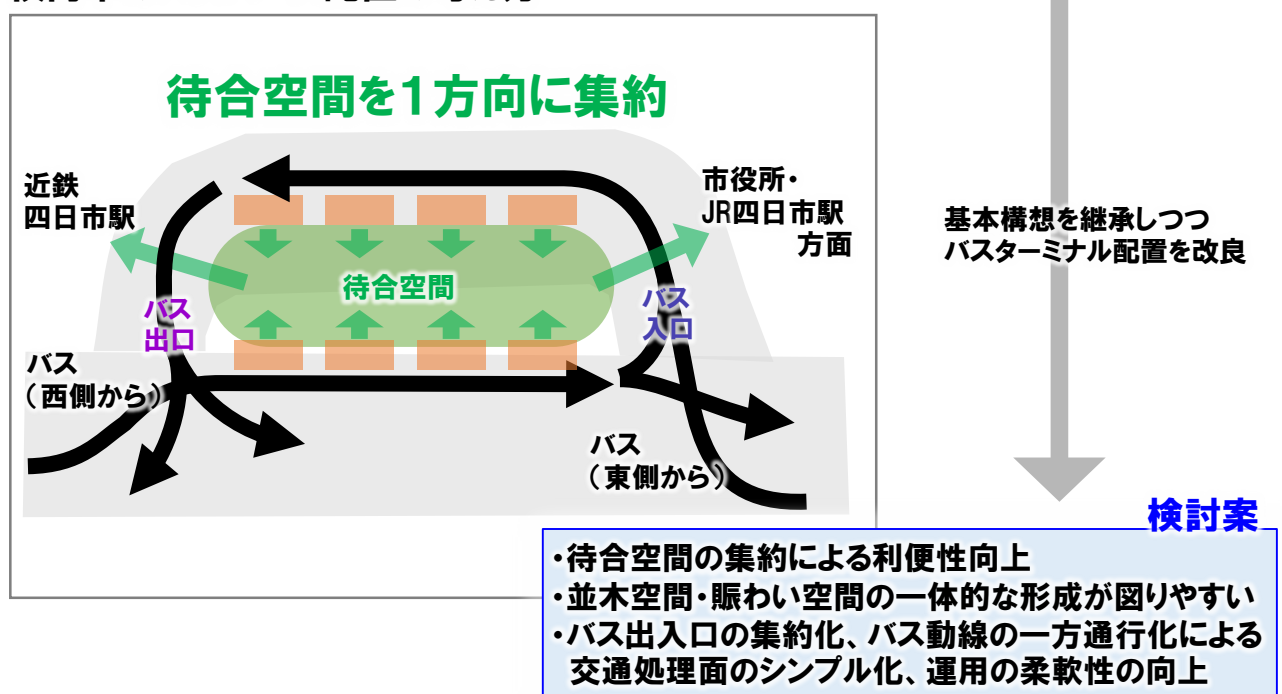
3. バスバース配置の考え方

- 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

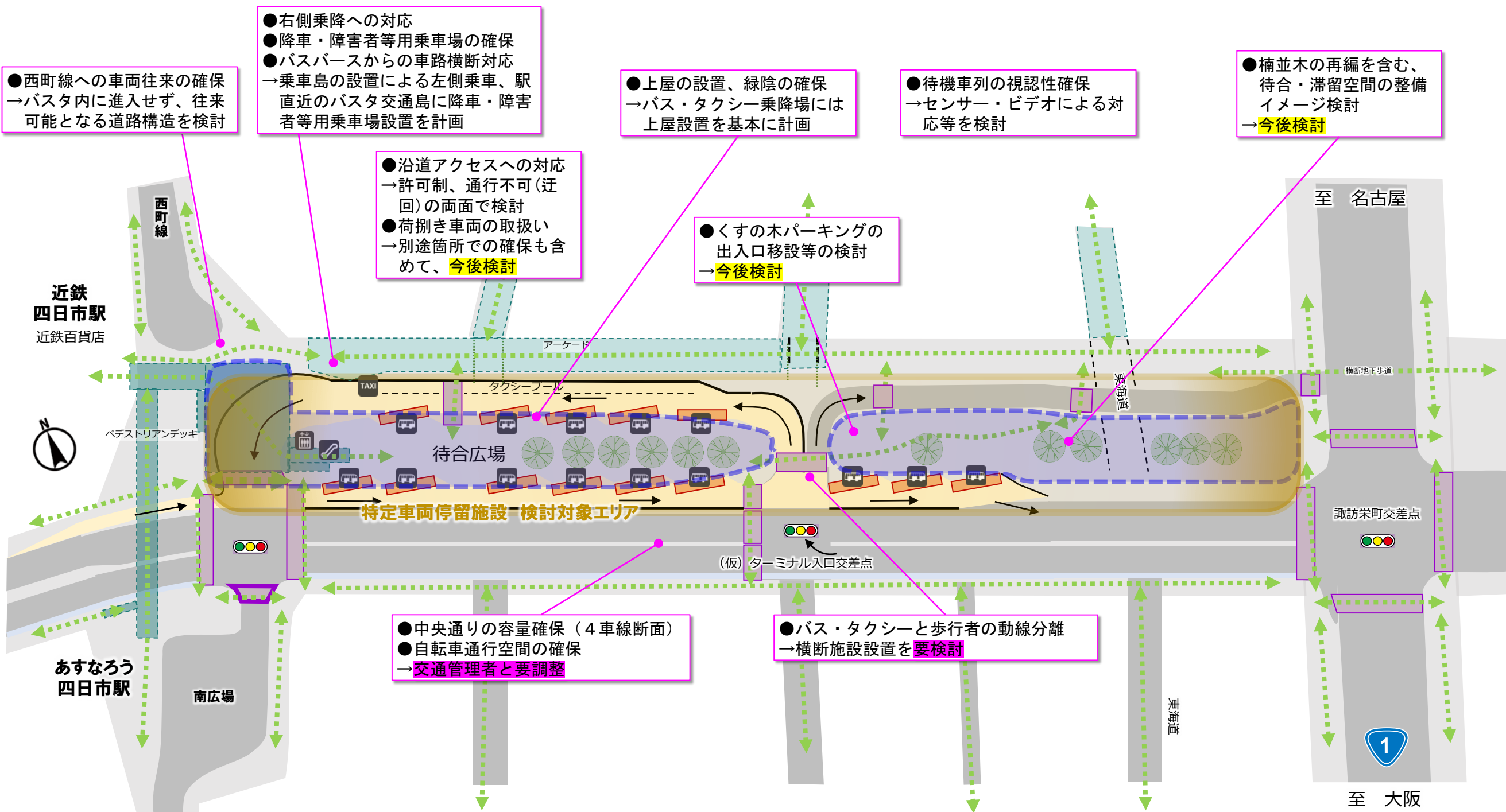
表 ターミナル計画諸元

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)
	バース数	バス : 13バース (必要数11 + 予備2) バスサービス時間 : 10分 タクシープール : 10台程度
	車路幅員	4.0m (バス発着時の車両軌跡により必要な幅員を設定)
	信号制御	あり (入口・出口)
	横断歩道	あり (歩行者動線ネットワークを勘案して配置)
面積	約 7,000m ²	

※機能・施設・規模算定は現段階での検討案

4. 四日市バスタ区域・施設配置案

(3)ターミナル配置に関する第2回検討部会での意見と対応まとめ(第2回検討部会検討案Aをベースに図示)



▼バスタ全体・中央通り再編に係る事項

※下図は第2回検討部会(7/30)時のもの

課題(部会等意見)	対応方針
●ターミナルの反時計回り・一方通行運用への対応	→原案どおり計画。別途留意事項を整理
●バスタ周辺も含めたユニバーサルデザイン化	→中央通り再編関係者調整会議とも調整を図りながら、バスタ及び周辺整備全体のユニバーサルデザイン化を検討

凡例

- 歩行者動線
- バスのりば
- TAXI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(案)
- : 課題(部会等意見)
- : 対応方針

※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

4. 四日市バスタ区域・施設配置(素案)

関係機関調整中

(4)ターミナル配置 (検討案A)

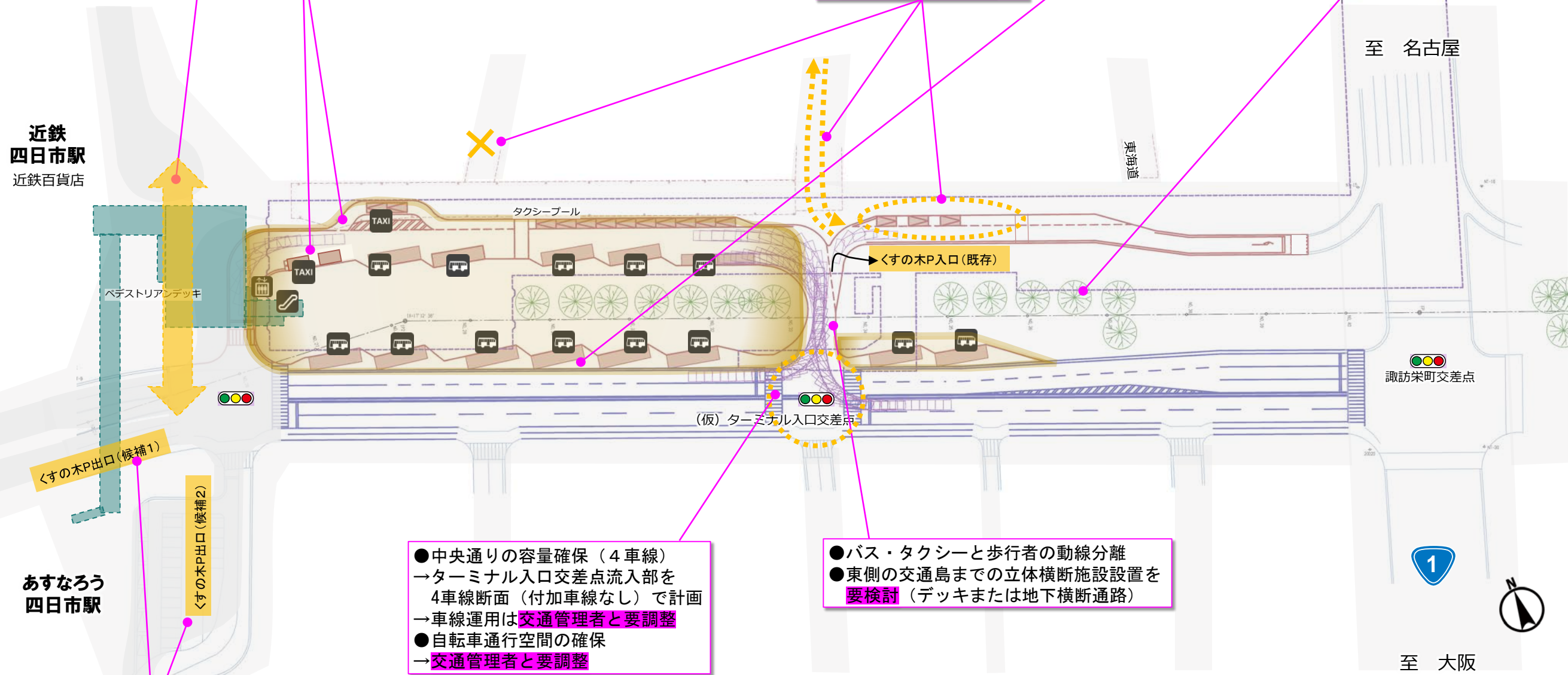
●西町線への車両往來の確保
→バスタ内に進入せず、往來可能となる道路構造を検討
→**今後関係機関と調整**

●右側乗降への対応
●降車・障害者等用乗車場の確保
●バスバースからの車路横断対応
→乗車島の設置による左側乗車、駅直近のバスタ交通島に降車・障害者等用乗車場を設置

●沿道アクセスへの対応
→許可制、通行不可(迂回)の両面で検討
●荷捌き車両の取扱い
→別途箇所での確保
→**現在の素案 今後関係機関と調整**

●くすの木パークの出口移設等の検討
→**今後関係機関と調整**

●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**



●中央通りの容量確保(4車線)
→ターミナル入口交差点流入部を4車線断面(付加車線なし)で計画
→車線運用は**交通管理者と要調整**
●自転車通行空間の確保
→**交通管理者と要調整**

●バス・タクシーと歩行者の動線分離
●東側の交通島までの立体横断施設設置を**要検討**(デッキまたは地下横断通路)

くすの木P出口(候補1)

くすの木P出口(候補2)

●くすの木パークの出口移設等の検討
→**今後関係機関と調整**

凡例

- バスのりば
- タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ

特定車両停留施設 区域設定エリア(素)

● : 課題(部会等意見)
→ : 対応方針

※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

4. 四日市バスタ区域・施設配置(素案)

関係機関調整中

(4)ターミナル配置 (検討案B)

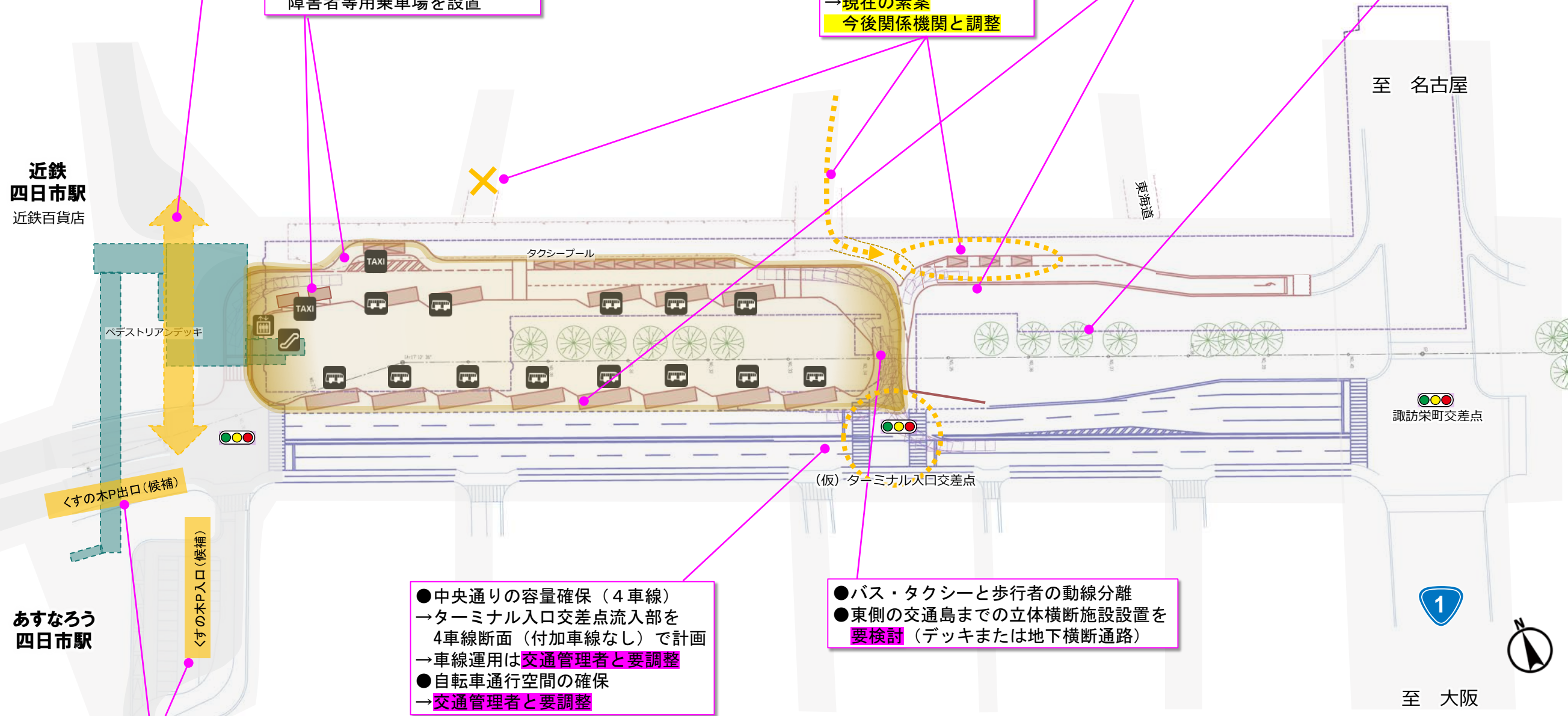
●西町線への車両往來の確保
→バスタ内に進入せず、往來可能となる道路構造を検討
→**今後関係機関と調整**

●右側乗降への対応
●降車・障害者等用乗車場の確保
●バスバースからの車路横断対応
→乗車島の設置による左側乗車、駅直近のバスタ交通島に降車・障害者等用乗車場を設置

●沿道アクセスへの対応
→許可制、通行不可(迂回)の両面で検討
●荷捌き車両の取扱い
→別途箇所での確保
→**現在の素案**
今後関係機関と調整

●くすの木パークングの出入口移設等の検討
→**今後関係機関と調整**

●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**



●中央通りの容量確保(4車線)
→ターミナル入口交差点流入部を4車線断面(付加車線なし)で計画
→車線運用は**交通管理者と要調整**
●自転車通行空間の確保
→**交通管理者と要調整**

●バス・タクシーと歩行者の動線分離
●東側の交通島までの立体横断施設設置を**要検討**(デッキまたは地下横断通路)

●くすの木パークングの出入口移設等の検討
→**今後関係機関と調整**

凡例

- バスのりば
- タクシーのりば
- エレベータ
- エスカレータ

特定車両停留施設区域設定エリア(素)

● : 課題(部会等意見)
→ : 対応方針

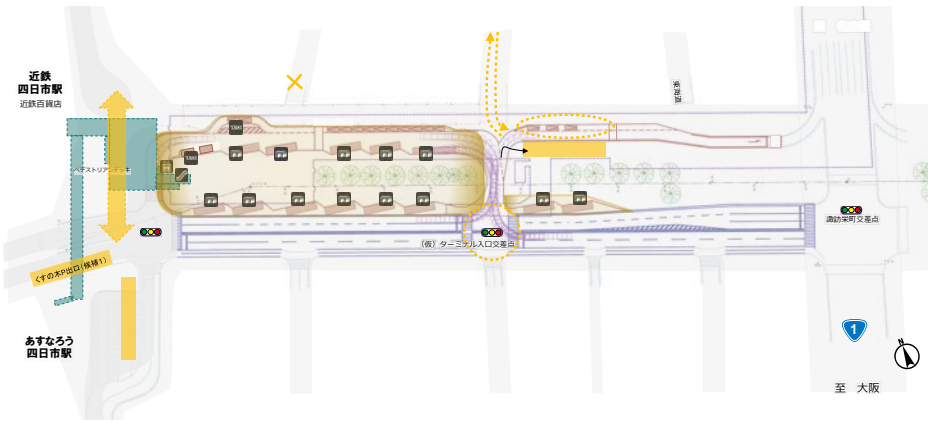
※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

4. 四日市バスタ区域・施設配置(素案)

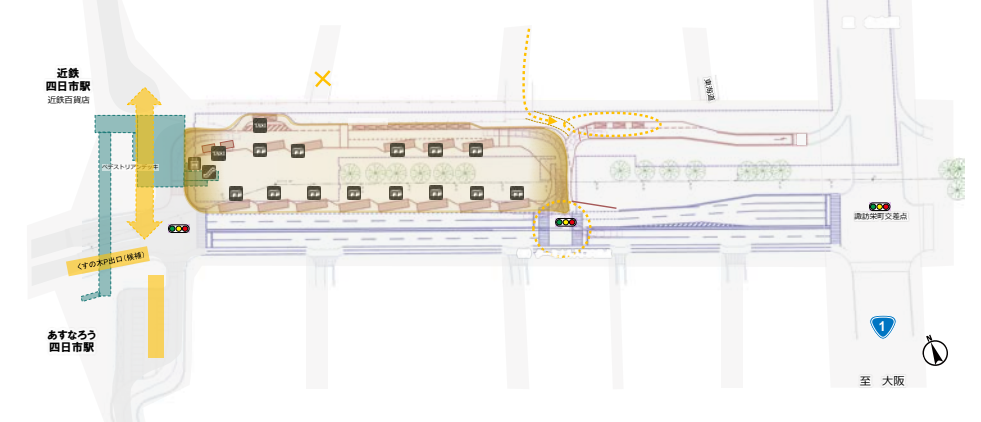
関係機関調整中

(4)ターミナル配置 (検討案の絞り込み)

検討案A (2つ島)



検討案B (1つ島)



比較評価		検討案A (2つ島)		検討案B (1つ島)		
		○	△	△	×	
【視点①】 顔・賑わい づくり	公共空間の高次利用	○	賑わい施設・収益施設の導入空間（東側島）がB案と比較して大きい。	△	賑わい施設・収益施設の導入空間（東側島）がA案と比較して小さい。	
	既存都市施設との接続性	○	(仮)ターミナル入口交差点から商店街に車両進入が可能。	×	バスタ区域から商店街へは車両アクセスが不可。	
	バリアフリー環境の整備	△	近鉄四日市駅とのアクセスは同等だが、交通島間の横断にあたり、バリアフリー化に課題がある。	○	ターミナルが一体であり、A案と比較してバリアフリー化が容易。	
【視点②】 交通機能 強化	乗り継ぎ	鉄道⇔バス	△	東側島のバス停までの距離が、B案と比較して長い。	○	バス停が1箇所に集約されており、乗り継ぎが容易。
		鉄道⇔タクシー	○	A案とB案で差はない。	○	A案とB案で差はない。
		バス⇔バス	△	交通島間の横断が必要。	○	バス停が1箇所に集約されており、乗り継ぎが容易。
	天候に左右されない待合空間	○	待合空間が分散可能であり、スペースが取りやすい。	△	A案と比較して待合空間が小さい。	
	バス停のわかりやすさ	△	交通島が分かれており、B案と比較してわかりやすさに欠ける。	○	バス停が1箇所に集約されており、乗り換えが容易。	
【視点③】 空間の 魅力向上	並木空間・賑わい空間	○	並木空間・賑わい空間（東側島）が、B案と比較して大きい。	△	並木空間・賑わい空間（東側島）が、A案と比較して小さい。	
	並木空間・賑わい空間とターミナル機能の一体性	○	東島の賑わい区間とターミナル機能の一体性がある。	△	東島の並木空間・賑わい空間とターミナル機能は分離される。	
【その他】	国道1号諏訪栄町交差点の円滑性	○	B案と比較して、交通処理上の課題が少ない。	×	滞留長の確保が困難であり、(仮)ターミナル入口交差点、諏訪栄町交差点との一体的な信号現示の検討が必要。	
	地下駐車場設備への影響	○	B案と比較して、地下駐車場設備への影響が少ない。	×	地下駐車場設備への影響が多いためである。	

4. 四日市バスタ区域・施設配置(素案)

(5)ターミナル配置 (バスターミナル内の運用)

1. ターミナル出口の交通処理

ロターミナル出口車路は、1車線でも青信号1回でバス・タクシーの出場需要を処理が可能・・・①

【留意事項】

⇒出口を2車線とする場合、ターミナル内のバスバース・駅前歩道空間の削減が必要となるため、駅前整備全体のバランスを勘案した整備形態の検討が必要

2. バスバース配置

ロ駅寄りの交通島に設置するバスバース数は、北側5台南側6台を想定(バス路線の配置上および運行上、処理可能であることを確認)・・・②

●西町線への車両往來の確保
→バスタ内に進入せず、往來可能となる道路構造を検討
→今後関係機関と調整

近鉄
四日市駅
近鉄百貨店

①:青信号現示1回で処理可能

②:北側5台南側6台で処理可能

くすの木P入口(既存)

(仮)ターミナル入口交差点

至 名古屋

諏訪栄町交差点

くすの木P出口(候補1)

くすの木P出口(候補2)

あすなろう
四日市駅

●くすの木パーキングの
出入口移設等の検討
→今後関係機関と調整

1

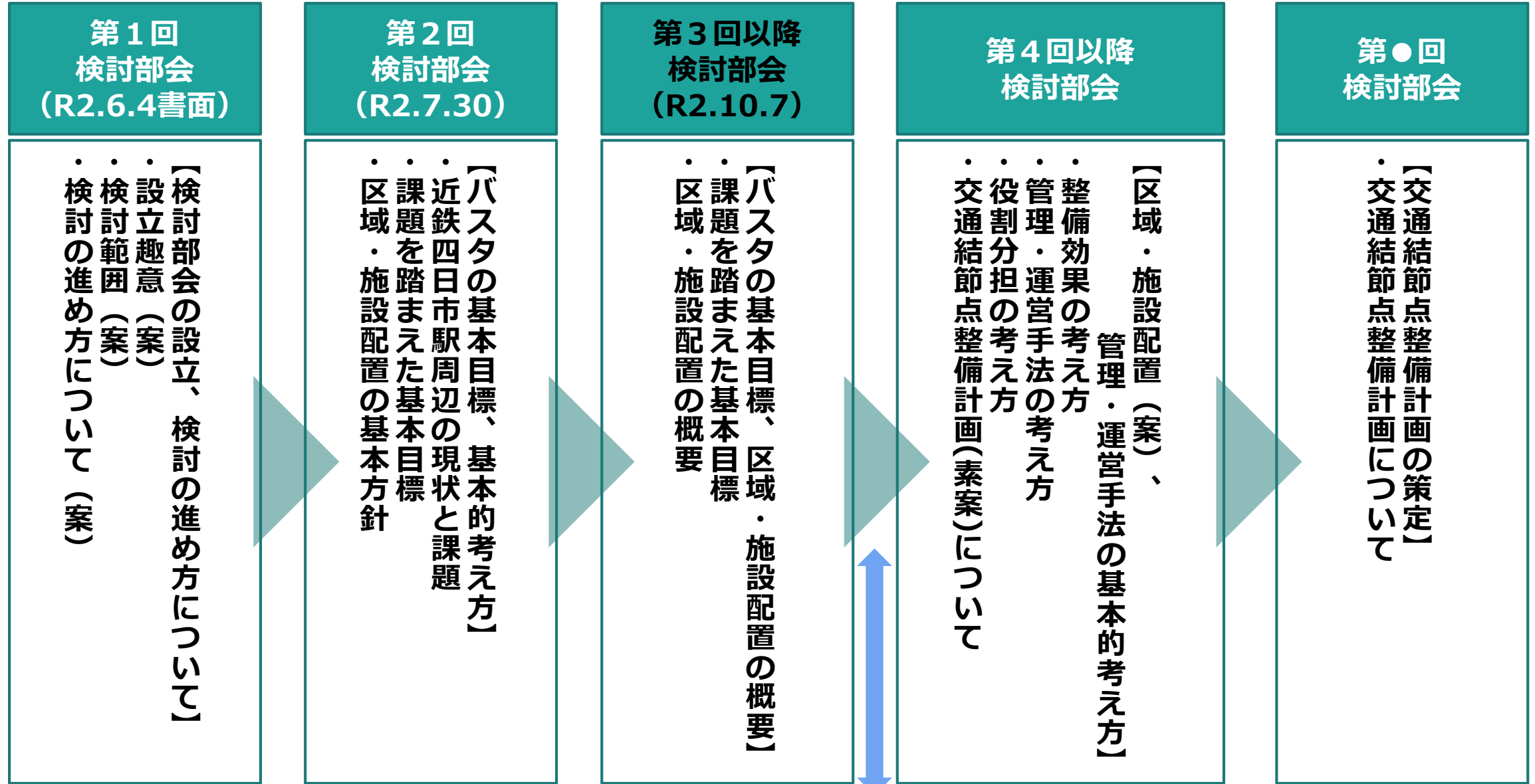
至 大阪



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3回検討部会では、第2回検討部会での議論を踏まえ、バスタの基本目標、区域・施設配置の概要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(案)、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。



第2回中央通り再編関係者調整会議 (R2.10.14)

- ・ 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の報告
- ・ 道路の検討について
- ・ 中央通りのエリアデザインについて
- ・ ワーキンググループの設置について
- ・ 今後の進め方

近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針（案）

国土交通省
四日市市

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。

このたび、国土交通省と四日市市は、関係者による議論を重ね、四日市市の顔としてふさわしい交通結節点整備に向け、以下のとおり「近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針」を取りまとめました。

1. 路線バスのバス停の集約・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

2. 歩行者の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

3. 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）

4. 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

5. 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

6. 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

近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針（案）

地域ポテンシャル

- リニア中央新幹線の開業
- 広域幹線道路網の整備進展
（新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス）



東海環状自動車道東員IC

課題

- 路線バスのりばの分散
- 中心市街地の回遊性不足
- 並木空間の未活用



近鉄四日市駅前(中央通り)の状況

国・市の連携のもと、中央通り・国道1号と一体となった新たなバスターミナルを整備 まちづくりと連携し、モーダルコネクト（交通結節機能）を強化

路線バスのバス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

- 乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- 北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ乗り入れ
- デジタル化によるスマートバスタの構築

歩行者の円滑な移動を支援する交通拠点の整備

- シームレスな乗換の実現
- バリアフリーな交通拠点の整備
- 分かりやすい案内の充実
- 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
- 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



駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

- 玄関口として高質で魅力的な都心空間
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 総合インフォメーション機能の充実
- 空間の高次利用による賑わいの創出

防災機能の強化

- 帰宅困難者の受け入れ拠点として活用
- 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