

事務連絡
令和4年2月15日

委員(関係者)各位

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7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の書面会議の開催について(通知)

第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会を書面にて開催します。

つきましては、同封いたしました下記の資料をご確認いただき、回答様式にてFAX若しくはメールにて、令和4年2月18日(金)17時までにご提出くださいますよう、お願い申し上げます。

記

1 議題

- (1) 規約の改正について
- (2) 中央通り再編関係者調整会議等の報告
- (3) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画(素案)」とりまとめに伴うバスタ検討部会の検討資料の更新(案)について
- (4) 次年度以降の調整会議との連携方法(案)について
- (5) 将来イメージの確認について

2 送付資料

- 資料1: 事項書
- 資料2: 規約
- 資料3: 中央通り再編関係者調整会議等の報告
- 資料4: 「バスタ検討部会」資料更新の新旧対応表
- 資料5: 近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画(更新案)
- 資料6: 第7回検討部会資料(防災機能の示し方の更新案)
- 資料7: デザインコントロールに関する基本計画の記載(案)
- 資料8: 次年度以降の市事業とバスタ事業の連携方法(案)
- 資料9: 将来イメージアングル(案)
- 資料10: 回答様式

【問い合わせ・送付先】

国土交通省三重河川国道事務所計画課 大川
TEL 059-229-2220 FAX 059-229-2238
E-mail ookawa-t85aa@mlit.go.jp

第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の書面会議の流れ

今回の書面会議におきまして、ご確認いただきたい内容の流れは下記となっております。

対応する資料をご確認いただきまして、各事項につきまして了承及び承諾をいただけますようよろしくお願いいたします。

ご回答は、回答様式にお願いいたします。

議題（１）【了承案件】

- ・規約の改正について（資料２）
→了承のお願い：委員の役職名の変更について

議題（２）【報告案件】

- ・中央通り再編関係者調整会議等の報告について（資料３）
→承諾のお願い：中央通り再編関係者調整会議の開催概要、第7回中央通り再編関係者調整会議までの協議内容と意見（バスタ関連）について

議題（３）【了承案件】

- ・「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の更新（案）について（資料５）
→了承のお願い：自転車動線の最新計画を反映した下図の差し替えについて
- ・防災機能のエリア分けの示し方(第6回検討部会資料)の更新（案）について（資料６）
→了承のお願い：防災機能のエリア分けの示し方の差し替えについて

議題（４）【報告案件】

- ・デザインコントロールに関する基本計画への記載（案）について（資料７）
→承諾のお願い：景観形成戦略の一部としてデザインルールに関する追記を行うことについて
- ・次年度以降の市事業とバスタ事業の連携方法（案）について（資料８）
→承諾のお願い：中央通り再編関係者調整会議の目的にバスターミナル検討部会やデザインWGとの連携方法に関する追記、デザインWGにデザインコントロールに関する追記を行うことについて

議題（５）【報告案件】

- ・将来イメージアングル（案）の「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴うの掲載について（資料９）
→承諾のお願い：バスタ周辺の将来イメージについて、決定したものではなくあくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」に掲載することについて

第7回 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 名簿

区分	所 属		氏 名
1	部会長	名城大学工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	マツモト ユキマサ 松本 幸正
2	有識者	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授	アリガ 隆 有賀 隆
3		近鉄グループホールディングス(株) 事業戦略部課長	ハヤシ 龍人 林 龍人
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	トコグサ マサキ 東口 真也
5		三重交通(株) 四日市営業所 所長	チバ 範和 仲 範和
6		三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長	タケギ 修司 髙木 修司
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	ナカジマ 嘉浩 中島 嘉浩
8		三重県バス協会 専務理事	アサキ 周二 青木 周二
9		(株)ディア四日市 取締役 事業部長	ナカモリ 美治 中森 美治
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)		タケハシ 康二 髙橋 康二
12	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長		タケダ 正昭 武田 正昭
13	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長		オオニシ 膏平 大西 膏平
14	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長		スガ 良一 菅 良一
15	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長		イシイ 信 石井 信
16	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長		シロキ 広治 白木 広治
17	三重県 県土整備部 次長(道路整備)		タニ 泰弘 関 泰弘
18	三重県 県土整備部 次長(都市政策)		フルサワ 悠士 古澤 悠士
19	四日市市 副市長		タニシ 英次 館 英次

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

第 7 回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会事項書

日時：書面開催

1 議題

- (1) 規約の改正について【資料 2】
- (2) 中央通り再編関係者調整会議等の報告【資料 3】
 - ① 中央通り再編関係者調整会議の開催概要
 - ② 第 7 回中央通り再編関係者調整会議までの協議内容と意見（バスタ関連）
- (3) 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴うバスタ検討部会の検討資料の更新（案）について【資料 4】
 - ① 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の更新（案）【資料 5】
（※自転車動線の最新計画を反映した下図の差し替え）
 - ② 防災機能のエリア分けの示し方（第 6 回検討部会資料）の更新（案）【資料 6】
- (4) 次年度以降の調整会議との連携方法（案）について
 - ① デザインコントロールに関する基本計画への記載（案）について【資料 7】
 - ② 次年度以降の市事業とバスタ事業の連携方法（案）について【資料 8】
- (5) 将来イメージの確認について
 - ① 将来イメージアングル（案）の「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴うの掲載の確認【資料 9】

2 資料

- 資料 1：事項書
- 資料 2：規約
- 資料 3：中央通り再編関係者調整会議等の報告
- 資料 4：「バスタ検討部会」資料更新の新旧対応表
- 資料 5：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画 更新版（案）
- 資料 6：第 7 回検討部会資料（防災機能の示し方の更新案）
- 資料 7：デザインコントロールに関する基本計画への記載（案）
- 資料 8：次年度以降の市事業とバスタ事業の連携方法（案）
- 資料 9：将来イメージアングル（案）
- 資料 10：回答様式

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約

(名称)

第1条 本会は、「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」(以下、「部会」という。)と称する。

(目的)

第2条 部会は、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(2018.12策定)をふまえ、「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の策定を行い、バスターミナルの施設及び運営について検討することを目的とする。

(審議事項)

第3条 部会は、第2条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行う。

- (1) 整備計画に係る検討
- (2) その他、第2条の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 部会は、第2条の目的を達成するため、有識者、交通関係者、各行政機関をもって組織し、構成は別紙のとおりとする。

- 2 有識者、交通関係者、各行政機関の追加・変更は、部会の承認を得るものとする。
- 3 任期は、第2条の目的を達成するまでとする。
- 4 交通関係者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により部会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。

(部会長)

第5条 部会に部会長を置き、有識者である委員がこれを務める。

- 2 部会長に事故等があるときは、あらかじめ部会長が指名する委員がその職務を代理する。
- 3 部会長は、必要があると認めたとき、部会に構成員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(部会の運営)

第6条 部会は、第3条に規定する事項を審議するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 部会は、運営にあたり必要な資料等を委員に求めることができる。
- 3 部会における検討結果については、「中央通り再編関係者調整会議」に報告する。

(守秘義務)

第7条 各委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(部会の公開について)

第8条 この部会の審議は非公開で行うものとする。なお、部会資料及び議事要旨については、後日公開するものとする。

(規約の変更)

第9条 本規約の改正等は、出席委員の過半数以上の賛同をもって行うことができるものとする。

(事務局)

第10条 部会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2 事務局は、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所計画課、四日市市都市整備部都市計画課及び市街地整備・公園課に置くものとする。

(補足)

第11条 本規約に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会においてその都度審議して定めるものとする。

附 則

本規約は、令和2年6月4日より適用する。

(令和3年1月26日、一部規約改正)

(令和4年2月14日、一部規約改正)

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会
名簿（案）

別紙

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

※高速バス事業者は適宜招集

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

中央通り再編関係者調整会議等の報告

令和4年2月

1. 中央通り再編関係者調整会議の開催概要

第6回中央通り再編関係者調整会議

- ◆ 日時 令和3年10月17日（日） 14:00～
- ◆ 内容
 1. これまでの検討状況
 2. 中央通りのエリアデザイン等の更新案
 3. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画の目次（案）
 4. 今後の進め方

第7回中央通り再編関係者調整会議

- ◆ 日時 令和4年1月6日（木） 14:00～
- ◆ 内容
 1. これまでの検討状況
 2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）の協議
 - ・基本計画（素案）の目次
 - ・基本計画（素案）の内容について
 - ・基本計画（素案）における「バスターミナルの整備に係る事項」の取り扱いについて
 3. 先行整備区間の検討状況の報告
 4. 利活用計画の検討状況の報告
 5. 今後の進め方

下記の日程でデザインWGを4回開催し、検討内容を中央通り再編関係者調整会議に反映

- ◆ 第9回デザインWG：令和3年9月23日（木）
- ◆ 第10回デザインWG：令和3年10月6日（木）
- ◆ 第11回デザインWG：令和3年12月6日（月）
- ◆ 第12回デザインWG：令和3年12月15日（水）

2. 第7回中央通り再編関係者調整会議までの協議内容と意見(バスタ関連)

基本計画とりまとめに伴うバスタ検討部会への確認事項

・第1回～第7回の中央通り再編関係者調整会議において出された意見、これまでの検討経緯、現在の検討状況を踏まえて、基本計画とりまとめにあたり、下記事項についてバスタ検討部会にご確認いただきたい。

①自転車動線について（※自転車動線の最新計画を反映した下図に差し替え）

> 検討経緯

- ・自転車動線については、中間とりまとめ時点では、「その他検討を要する事項」として整理されており、中間とりまとめ以降、各関係機関、自転車専門家学識との調整を行いながら中央通り全体の方針検討を進めてきた。
- ・適宜、調整会議に諮りながら検討を進め、第7回調整会議にて方針が決定した。

> 確認事項内容

- ・そのため、自転車動線の考え方が中間とりまとめ時から変更となったことに伴い、令和3年3月時点のバスタ検討部会にてとりまとめた「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の内容を更新する必要性が生じてきている。
- ・令和4年3月にとりまとめ予定の「**基本計画**」に、「**近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画**」の内容を更新して掲載することについて、バスタ部会にご了承いただきたい。

②防災機能について

> 検討経緯

- ・第6回バスタ検討部会において防災機能導入の方針が示された。その後、調整会議においても、バスタ検討部会の検討内容に極力合わせながら、中央通り全体の防災機能検討の具体化を行った。
- ・その結果、中央通り全体とバスタエリアの考え方を整合させるため、「第6回バスタ検討部会検討資料」に記載されている一部エリア分けの示し方を変更する必要性が生じている。

> 確認事項内容

- ・そのため、「**第6回バスタ検討部会検討資料**」の一部を修正し、基本計画へ掲載していくことについてバスタ部会にご了承いただきたい。

2. 第7回中央通り再編関係者調整会議までの協議内容と意見(バスタ関連)

基本計画とりまとめに伴うバスタ検討部会への確認事項

・第1回～第7回の中央通り再編関係者調整会議において出された意見、これまでの検討経緯、現在の検討状況を踏まえて、基本計画とりまとめにあたり、下記事項についてバスタ検討部会にご確認いただきたい。

③デザイン調整(デザインコントロール)について

> 検討経緯

・中央通り全体のデザイン方針については、「共通のデザイン方針」に「景観の連続性へ配慮した設え」や「くすのき並木を活かした連続した緑の配置」が記載されている。これについては、基本計画に記載していく予定となっており、バスタエリアの今後の検討においても、これらの方針に沿う整備が求められることとなる。

・また、調整会議の意見としても「バス待ち空間と緑のバランスが重要」「中央通り全体の色調・材質の統一感を検討してほしい」という意見が出されている。

> 確認事項内容

・今後、上記を踏まえたうえで、バスタエリアの検討の具体化に伴い、中央通り全体の魅力向上に寄与するデザインについて、デザイン調整を行っていく必要があることから、基本計画においてデザイン調整の方法について記載する必要性が生じている。

・そのため、**デザイン調整方法の内容を追記した基本計画資料について、バスタ検討部会にご承諾いただきたい。**

④次年度以降の検討体制について

> 検討経緯

・第7回調整会議において、次年度以降の進め方についてご意見をいただいております、次年度以降の連携方法について、基本計画に掲載する必要性が生じている。

> 確認事項内容

・上記を踏まえ、**関係者調整を行った次年度以降の検討体制について基本計画に掲載していきたい**。そのため、その内容について**バスタ検討部会にご承諾いただきたい**。

⑤その他

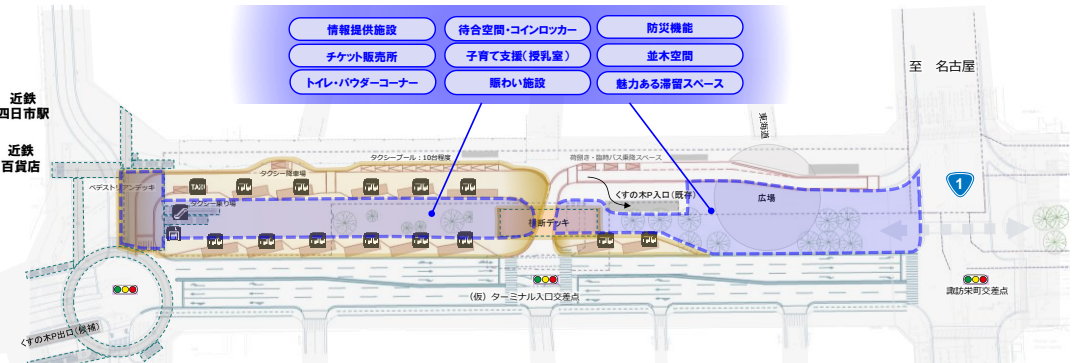
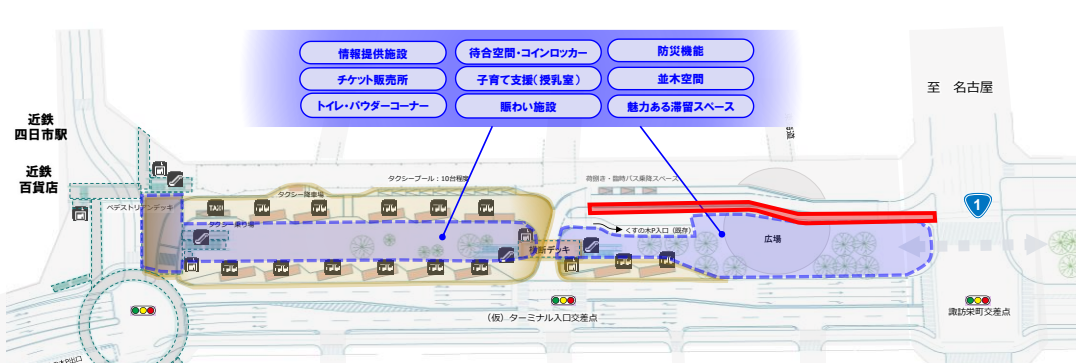
> 確認事項内容

・**基本計画に将来イメージを掲載する予定としており、そのアングルについてご承諾いただきたい**。

「バスタ検討部会」資料更新の新旧対応表

◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴って、必要な「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の更新箇所を示す。

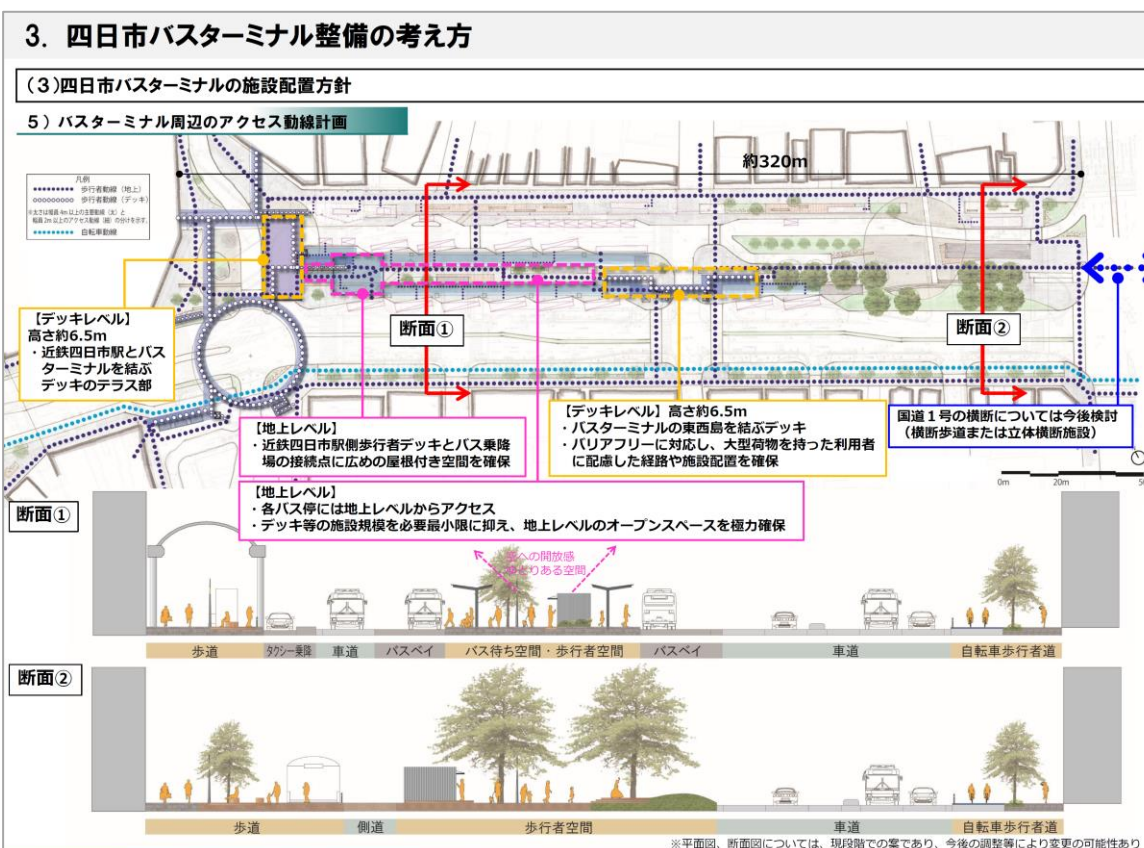
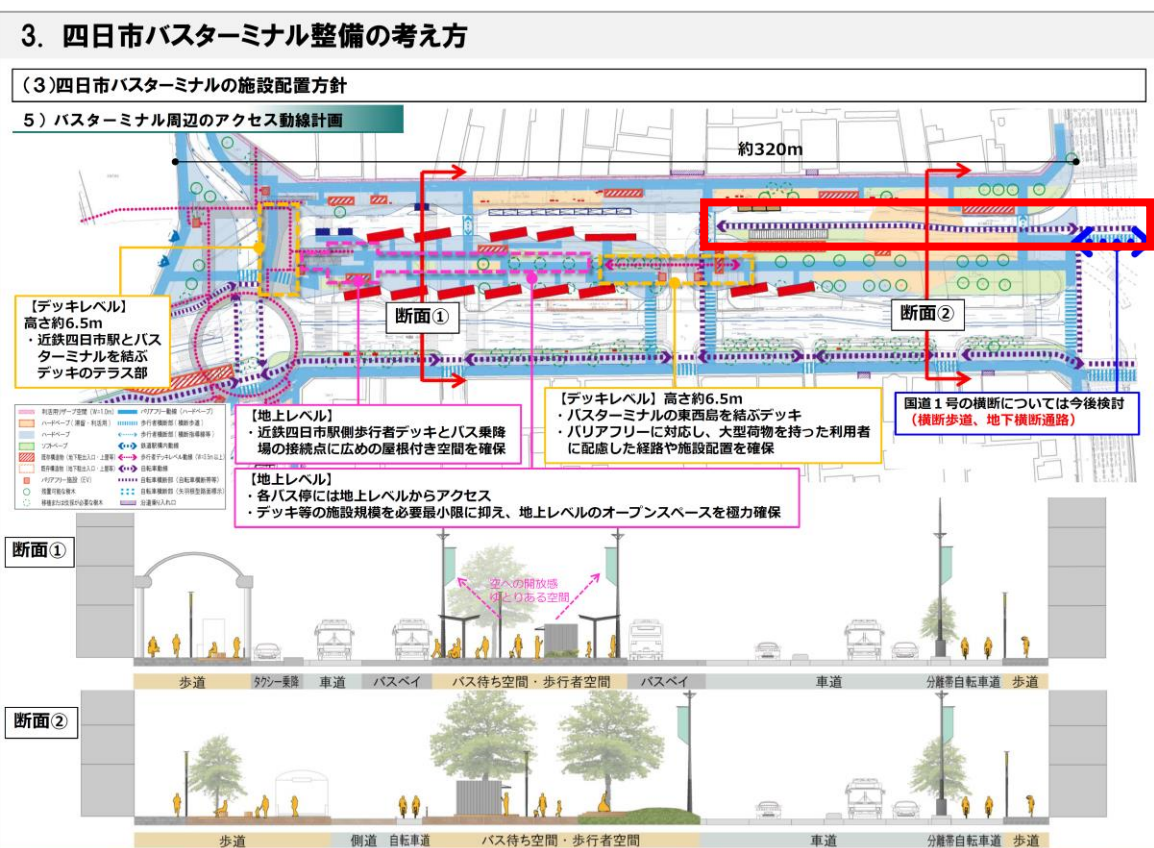
表 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」新旧対応表

内容	該当箇所																				
<p>自転車動線検討の進展に伴う下図の更新。</p>	<p>P 23 1) 特定車両停留施設の範囲の考え方</p>																				
<p>【旧】 バスターミナル東島北側の自転車走行空間なし。</p>	<p>【新】 バスターミナル東島北側に自転車走行空間を追加。</p>																				
<p>3. 四日市バスターミナル整備の考え方</p> <p>(3)四日市バスターミナルの施設配置方針</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>1) バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 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、バス・待合広場を配置。 </div> <div style="width: 48%;"> <p>2) 各機能の配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 ◆ 東海道との交差点には並木と賑わい施設を導入。 </div> </div>  <p>3) 検討を進める上での視点</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th colspan="2">重要な視点</th> </tr> <tr> <td>景観への配慮から平面上に低層階での施設配置</td> <td></td> </tr> <tr> <td>基本目標に則り必要な機能を十分に確保</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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</td> <td></td> </tr> </table> <p>※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</p>	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		<p>3. 四日市バスターミナル整備の考え方</p> <p>(3)四日市バスターミナルの施設配置方針</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>1) バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 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、バス・待合広場を配置。 </div> <div style="width: 48%;"> <p>2) 各機能の配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 ◆ 東海道との交差点には並木と賑わい施設を導入。 </div> </div>  <p>3) 検討を進める上での視点</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th colspan="2">重要な視点</th> </tr> <tr> <td>景観への配慮から平面上に低層階での施設配置</td> <td></td> </tr> <tr> <td>基本目標に則り必要な機能を十分に確保</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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</td> <td></td> </tr> </table> <p>※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</p>	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	
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																					
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																					
	<p>P 24 (2) 四日市バスターミナルの必要機能</p> <p>P 30 (3) 四日市バスターミナルの施設配置方針</p> <p>P 31 4) ピーク時のバス利用客の待ち行列について</p> <p>P 32 5) バスターミナル周辺のアクセス動線計画</p> <p>P 33 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」</p> <p>P 34 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」</p> <p>P 42 1) 公共空間の高次利用による賑わいの創出（短期） 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）</p> <p>P 45 (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</p>																				

「バスタ検討部会」資料更新の新旧対応表

◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴って、必要な「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の更新箇所を示す。

表 「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」新旧対応表

内容	該当箇所	
<p>自転車動線検討の進展に伴う動線計画の更新。</p>		
<p>【旧】 バスターミナル東島北側の自転車動線なし。</p>  <p>3. 四日市バスターミナル整備の考え方</p> <p>(3)四日市バスターミナルの施設配置方針</p> <p>5) バスターミナル周辺のアクセス動線計画</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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、大型荷物をを持った利用者に配慮した経路や施設配置を確保</p> <p>【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</p> <p>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）</p> <p>※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</p> <p>32</p>	<p>【新】 バスターミナル東島北側に自転車動線を確保。</p>  <p>3. 四日市バスターミナル整備の考え方</p> <p>(3)四日市バスターミナルの施設配置方針</p> <p>5) バスターミナル周辺のアクセス動線計画</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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、大型荷物をを持った利用者に配慮した経路や施設配置を確保</p> <p>【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</p> <p>国道1号の横断については今後検討（横断歩道、地下横断通路）</p> <p>※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</p> <p>32</p>	<p>P 32 5) バスターミナル周辺のアクセス動線計画</p>

「バスタ検討部会」資料更新の新旧対応表

- ◆ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴う、防災機能のエリア分けの示し方（第6回検討部会資料）について更新箇所を示す。

表 防災機能のエリア分けの示し方（第6回検討部会資料）新旧対応表

内容	該当箇所																																																																																																																	
<p>バスターミナルの防災機能について、第7回中央通り再編関係者調整会議で検討されたエリアごとの災害対応方針整理の示し方と整合を図るため、エリア分けを更新。</p>																																																																																																																		
<p style="text-align: center;">【旧】</p> <p>近鉄四日市駅バスターミナルにおいて災害対応を想定するエリアを「平地部」と「デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側2回相当）」の2つのエリアで定義。</p>	<p style="text-align: center;">【新】</p> <p>災害対応を想定するエリアを実態に合わせ「デッキテラス部（近鉄四日市駅側 2階相当）」、「ターミナル部」、「東海道歩行者広場」の3つに細分化。</p>																																																																																																																	
<p>3. ターミナル機能</p> <p>(4)防災機能</p> <p>1) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災時の対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆四日市市では、被災時に多くの避難者が想定され、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定。 ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、屋外の施設であるとともに、公共交通機関の運行を担う場所であるため、施設特性上、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。 ◆今後、近鉄四日市駅バスターミナルを指定緊急避難場所として位置付けるかについて、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。 <p><指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の危険を回避するため、一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指定緊急避難場所</td> <td>・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ</td> </tr> <tr> <td>緊急避難所（その他の避難場所）</td> <td>・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定</td> </tr> </tbody> </table> <p><避難所等：日単位での受け入れを想定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住居を失った人等の避難生活の場であるとともに避難生活の支援拠点となる施設 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指定避難所</td> <td>・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの</td> </tr> <tr> <td>福祉避難所（2次避難所）</td> <td>・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆近鉄四日市駅バスターミナルが、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討。 <p>①洪水・津波・内水氾濫・高潮：浸水想定等から施設用地内での滞在は困難。近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への避難誘導</p> <p>②地震・大規模な火災：指定緊急避難場所と同等の施設として活用（以降、一時緊急避難場所）</p> <p>③土砂災害：バス等の運行を維持しつつ、災害等の情報を提供（近鉄四日市駅バスターミナルは、上記災害の対象エリア外）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">対応</th> <th rowspan="2">災害種別</th> <th colspan="2">四日市市 指定緊急避難場所指定基準</th> <th colspan="2">近鉄四日市駅バスターミナル</th> </tr> <tr> <th>指定基準</th> <th>平地部</th> <th>デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側 2階相当）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td>洪水</td> <td>洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物</td> <td>×</td> <td>△（浸水深2m未満想定）</td> </tr> <tr> <td>津波</td> <td>3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>内水氾濫</td> <td>内水氾濫想定区域において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">②</td> <td>高潮</td> <td>富洲原、高田、羽津、橋北、塩浜、橋地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>地震</td> <td>耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース</td> <td>○（浸水想定区域に該当）</td> <td>○（浸水想定区域に該当、最大浸水深3m以上と想定）</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">③</td> <td>大規模な火災</td> <td>火災発生区域外のオープンスペース</td> <td>○（オープンスペース）</td> <td>○（オープンスペース）</td> </tr> <tr> <td>土砂災害</td> <td>土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物</td> <td>○（区域外）</td> <td>○（区域外）</td> </tr> </tbody> </table> <p>●地域の居住最大級の浸水や他地域での大規模な高潮等に対する内水による浸水想定される区域であり、最大2mの浸水を予測</p> <p>●大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測（南海トラフの浸水想定される区域であり、0.3m未満の浸水を予測）</p> <p>●地域の居住最大級の浸水や他地域での大規模な高潮等に対する内水による浸水想定される区域であり、最大2mの浸水を予測</p> <p>●大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測（南海トラフの浸水想定される区域であり、0.3m未満の浸水を予測）</p>	種別	概要	指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ	緊急避難所（その他の避難場所）	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定	種別	概要	指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの	福祉避難所（2次避難所）	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象	対応	災害種別	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル		指定基準	平地部	デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側 2階相当）	①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	×	△（浸水深2m未満想定）	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×	内水氾濫	内水氾濫想定区域において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	×	×	②	高潮	富洲原、高田、羽津、橋北、塩浜、橋地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（浸水想定区域に該当）	○（浸水想定区域に該当、最大浸水深3m以上と想定）	③	大規模な火災	火災発生区域外のオープンスペース	○（オープンスペース）	○（オープンスペース）	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（区域外）	○（区域外）	<p>3. ターミナル機能</p> <p>(4)防災機能</p> <p>1) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災時の対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆四日市市では、被災時に多くの避難者が想定され、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定。 ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、屋外の施設であるとともに、公共交通機関の運行を担う場所であるため、施設特性上、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。 ◆今後、近鉄四日市駅バスターミナルを指定緊急避難場所として位置付けるかについて、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。 <p><指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の危険を回避するため、一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指定緊急避難場所</td> <td>・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ</td> </tr> <tr> <td>緊急避難所（その他の避難場所）</td> <td>・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定</td> </tr> </tbody> </table> <p><避難所等：日単位での受け入れを想定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住居を失った人等の避難生活の場であるとともに避難生活の支援拠点となる施設 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指定避難所</td> <td>・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの</td> </tr> <tr> <td>福祉避難所（2次避難所）</td> <td>・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆近鉄四日市駅バスターミナルが、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討。 <p>①洪水・津波・内水氾濫・高潮：浸水想定等から施設用地内での滞在は困難。近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への避難誘導</p> <p>②地震・大規模な火災：指定緊急避難場所と同等の施設として活用（以降、一時緊急避難場所）</p> <p>③土砂災害：バス等の運行を維持しつつ、災害等の情報を提供（近鉄四日市駅バスターミナルは、上記災害の対象エリア外）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">対応</th> <th rowspan="2">災害種別</th> <th colspan="2">四日市市 指定緊急避難場所指定基準</th> <th colspan="3">近鉄四日市駅バスターミナル</th> </tr> <tr> <th>指定基準</th> <th>デッキテラス部（近鉄四日市駅側 2階相当）</th> <th>ターミナル部</th> <th>東海道歩行者広場</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">①</td> <td>洪水</td> <td>洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物</td> <td>○（避難経路等）</td> <td>×（浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当）</td> <td>×（浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当）</td> </tr> <tr> <td>津波</td> <td>3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物</td> <td>○（避難経路等）</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>内水氾濫</td> <td>内水氾濫想定区域において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物</td> <td>○（避難経路等）</td> <td>×（公共交通の運行や避難経路の障害）</td> <td>×（浸水想定区域に該当）</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">②</td> <td>高潮</td> <td>富洲原、高田、羽津、橋北、塩浜、橋地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物</td> <td>○（避難経路等）</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>地震</td> <td>耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース</td> <td>○（オープンスペース）</td> <td>×（公共交通の運行や避難経路の障害）</td> <td>○（帰宅困難者一時滞在等）</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">③</td> <td>大規模な火災</td> <td>火災発生区域外のオープンスペース</td> <td>○（オープンスペース）</td> <td>×（公共交通の運行や避難経路の障害）</td> <td>○（帰宅困難者一時滞在等）</td> </tr> <tr> <td>土砂災害</td> <td>土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物</td> <td>○（情報提供）</td> <td>○（情報提供）</td> <td>○（情報提供）</td> </tr> </tbody> </table> <p>●地域の居住最大級の浸水や他地域での大規模な高潮等に対する内水による浸水想定される区域であり、最大2mの浸水を予測</p> <p>●大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測（南海トラフの浸水想定される区域であり、0.3m未満の浸水を予測）</p> <p>●地域の居住最大級の浸水や他地域での大規模な高潮等に対する内水による浸水想定される区域であり、最大2mの浸水を予測</p> <p>●大規模地震の発生に伴う津波により、最大1mの浸水を予測（南海トラフの浸水想定される区域であり、0.3m未満の浸水を予測）</p>	種別	概要	指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ	緊急避難所（その他の避難場所）	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定	種別	概要	指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの	福祉避難所（2次避難所）	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象	対応	災害種別	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル			指定基準	デッキテラス部（近鉄四日市駅側 2階相当）	ターミナル部	東海道歩行者広場	①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	○（避難経路等）	×（浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当）	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○（避難経路等）	×	×	内水氾濫	内水氾濫想定区域において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や避難経路の障害）	×（浸水想定区域に該当）	②	高潮	富洲原、高田、羽津、橋北、塩浜、橋地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○（避難経路等）	×	×	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（オープンスペース）	×（公共交通の運行や避難経路の障害）	○（帰宅困難者一時滞在等）	③	大規模な火災	火災発生区域外のオープンスペース	○（オープンスペース）	×（公共交通の運行や避難経路の障害）	○（帰宅困難者一時滞在等）	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（情報提供）	○（情報提供）	○（情報提供）
種別	概要																																																																																																																	
指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ																																																																																																																	
緊急避難所（その他の避難場所）	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定																																																																																																																	
種別	概要																																																																																																																	
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの																																																																																																																	
福祉避難所（2次避難所）	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象																																																																																																																	
対応	災害種別	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル																																																																																																														
		指定基準	平地部	デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側 2階相当）																																																																																																														
①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	×	△（浸水深2m未満想定）																																																																																																														
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×																																																																																																														
	内水氾濫	内水氾濫想定区域において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	×	×																																																																																																														
②	高潮	富洲原、高田、羽津、橋北、塩浜、橋地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×																																																																																																														
	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（浸水想定区域に該当）	○（浸水想定区域に該当、最大浸水深3m以上と想定）																																																																																																														
③	大規模な火災	火災発生区域外のオープンスペース	○（オープンスペース）	○（オープンスペース）																																																																																																														
	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（区域外）	○（区域外）																																																																																																														
種別	概要																																																																																																																	
指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ																																																																																																																	
緊急避難所（その他の避難場所）	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定																																																																																																																	
種別	概要																																																																																																																	
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの																																																																																																																	
福祉避難所（2次避難所）	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象																																																																																																																	
対応	災害種別	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル																																																																																																														
		指定基準	デッキテラス部（近鉄四日市駅側 2階相当）	ターミナル部	東海道歩行者広場																																																																																																													
①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	○（避難経路等）	×（浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当）	×（浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当）																																																																																																													
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○（避難経路等）	×	×																																																																																																													
	内水氾濫	内水氾濫想定区域において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	○（避難経路等）	×（公共交通の運行や避難経路の障害）	×（浸水想定区域に該当）																																																																																																													
②	高潮	富洲原、高田、羽津、橋北、塩浜、橋地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○（避難経路等）	×	×																																																																																																													
	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（オープンスペース）	×（公共交通の運行や避難経路の障害）	○（帰宅困難者一時滞在等）																																																																																																													
③	大規模な火災	火災発生区域外のオープンスペース	○（オープンスペース）	×（公共交通の運行や避難経路の障害）	○（帰宅困難者一時滞在等）																																																																																																													
	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（情報提供）	○（情報提供）	○（情報提供）																																																																																																													

P 20
2) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理

近鉄四日市駅周辺における 交通結節点整備計画

更新版(案)

令和4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 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 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 「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・ 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

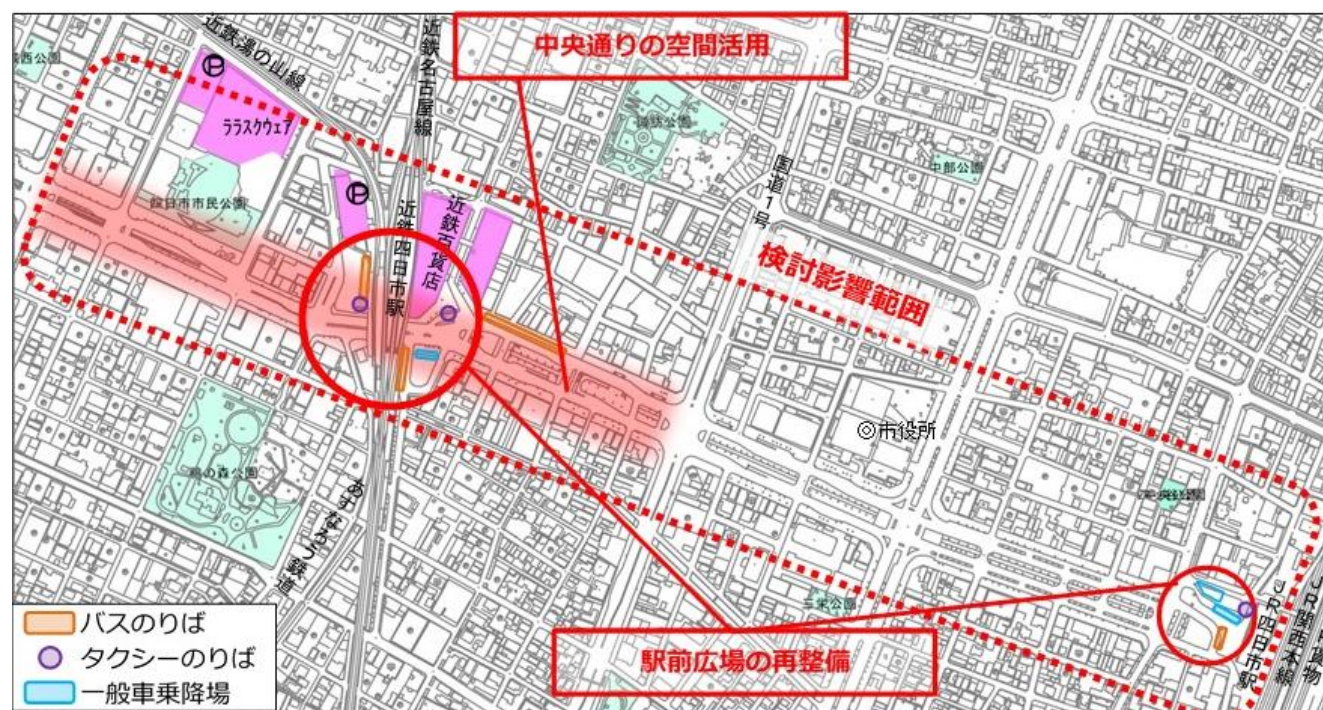


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

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】 松本幸正教授(名城大学) 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)、 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)

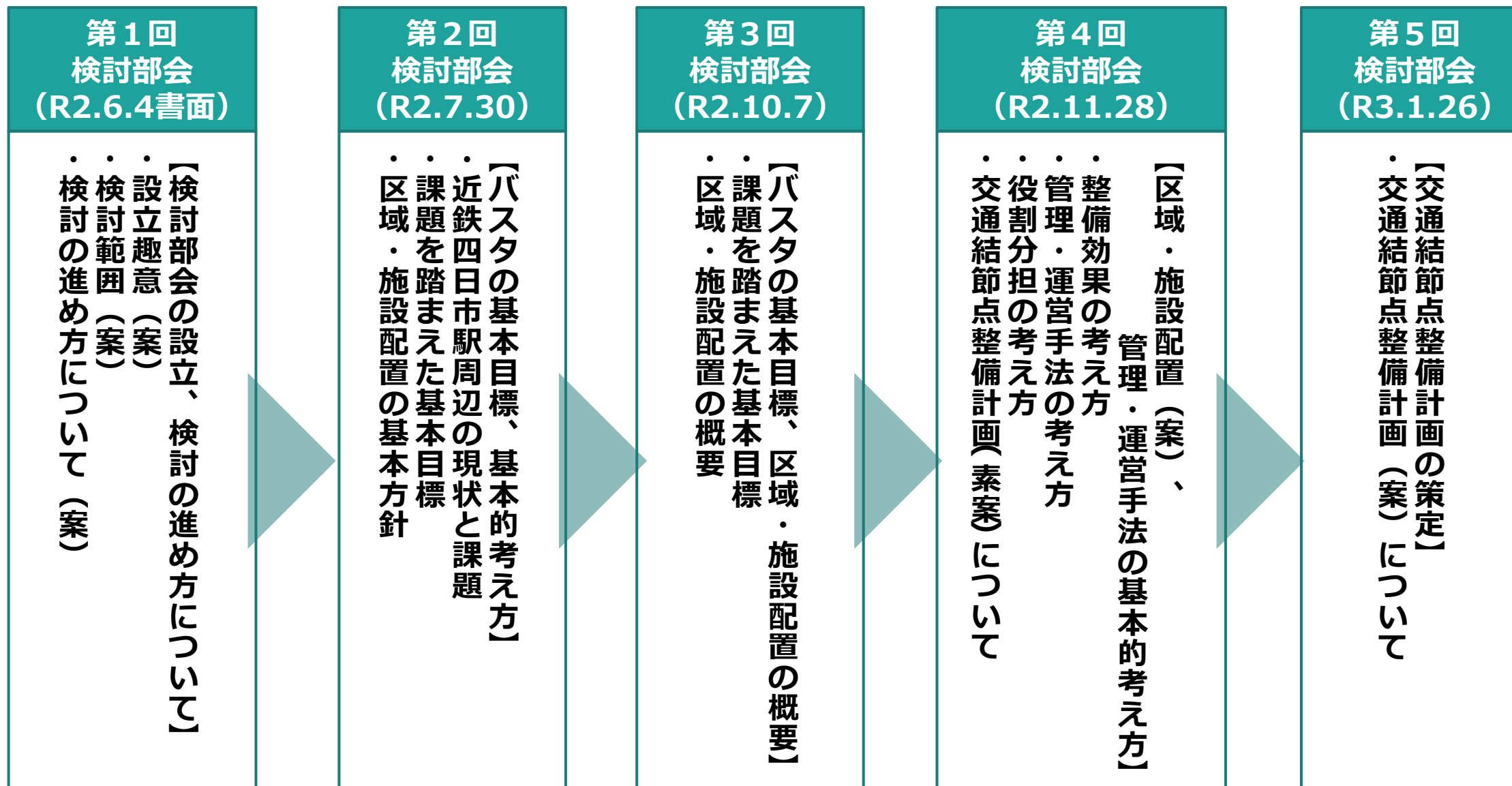
市民意見募集(近鉄四日市駅)
回答者; 277名

地元説明会(JR四日市駅)

1. 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。

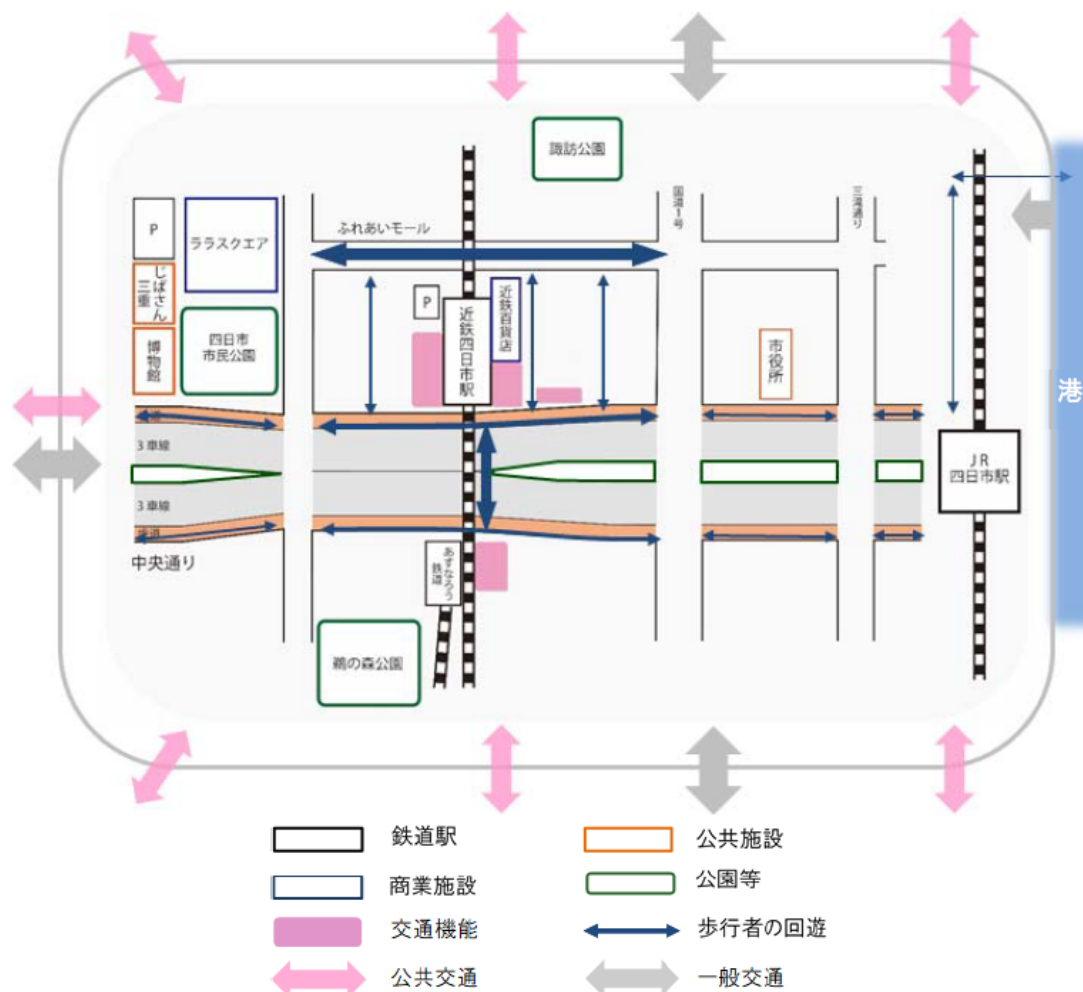
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】
「交通機能強化」

- 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」

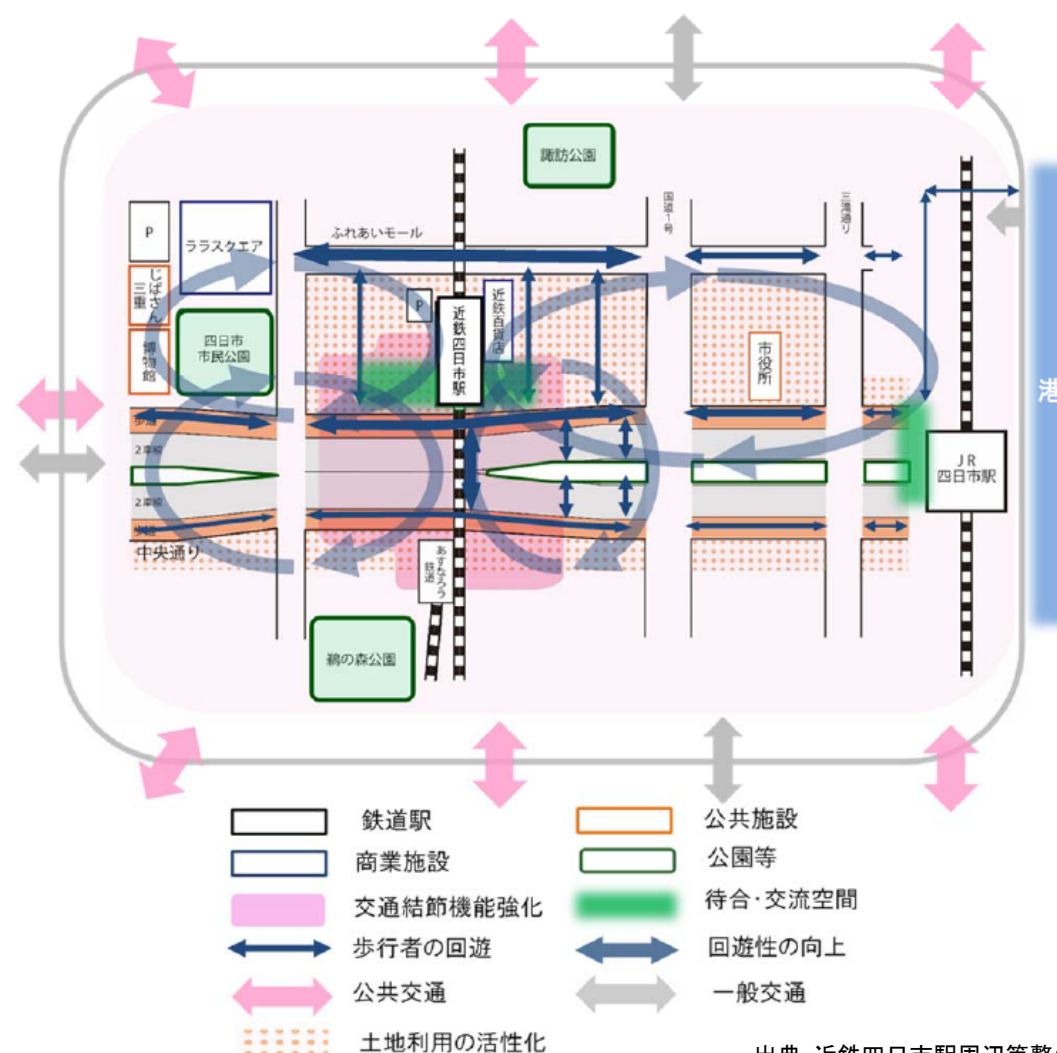
- 橋の並木空間を活用し、魅力向上を図る。
- 車道空間を利用転換しながら、駅の東西あるいは、中央通りの南北の回遊性向上を図る。

現在の状況(イメージ図)



- | | |
|------|--------|
| 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)



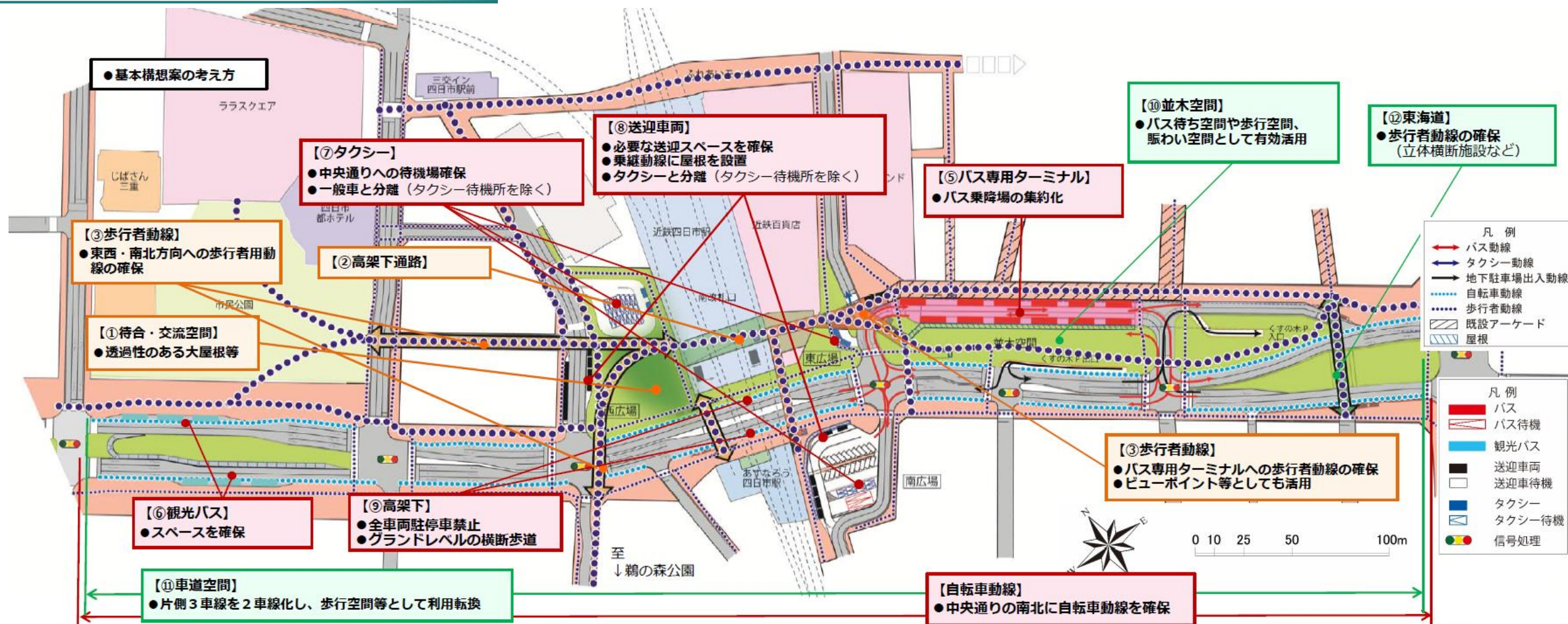
- | | |
|----------|---------|
| 鉄道駅 | 公共施設 |
| 商業施設 | 公園等 |
| 交通結節機能強化 | 待ち・交流空間 |
| 歩行者の回遊 | 回遊性の向上 |
| 公共交通 | 一般交通 |
| 土地利用の活性化 | |

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。

1. 事業の背景

(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題



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

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。

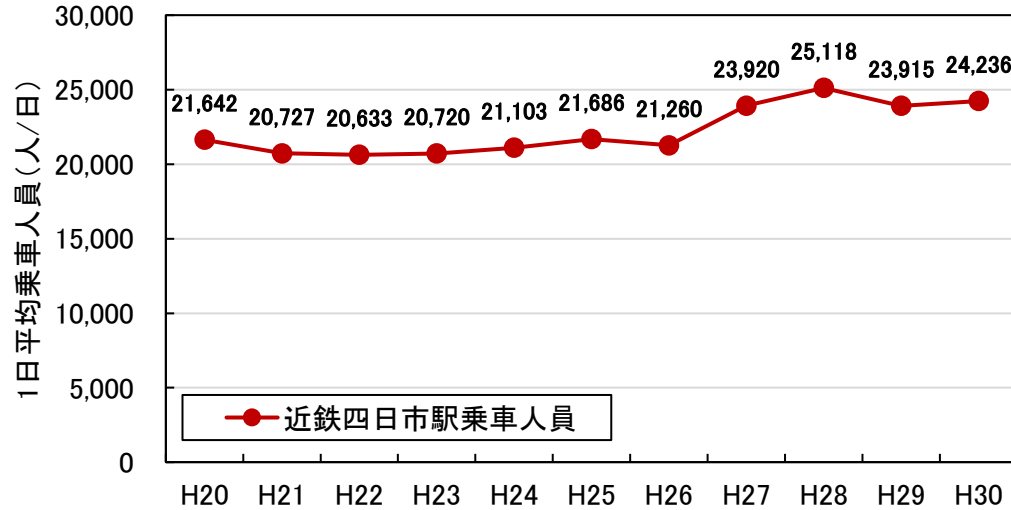


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移

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)

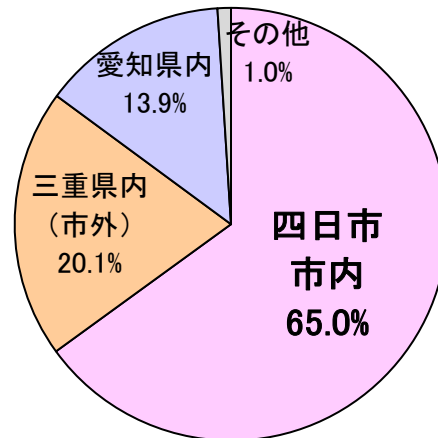


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布 (第5回中京都市圏PT調査)

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。

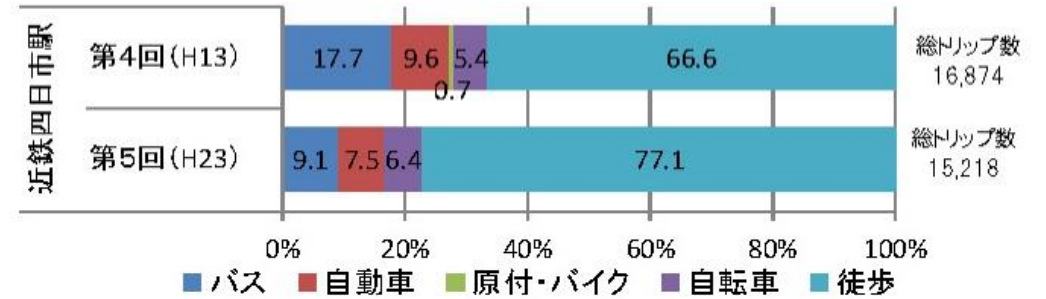


図 近鉄四日市駅の駅端末交通手段構成の推移(中京都市圏PT調査)

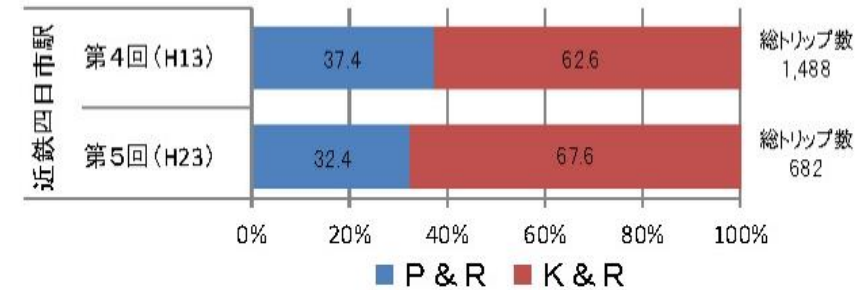


図 近鉄四日市駅の駅端末自動車利用のP&R、K&R割合の推移(中京都市圏PT調査)

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。

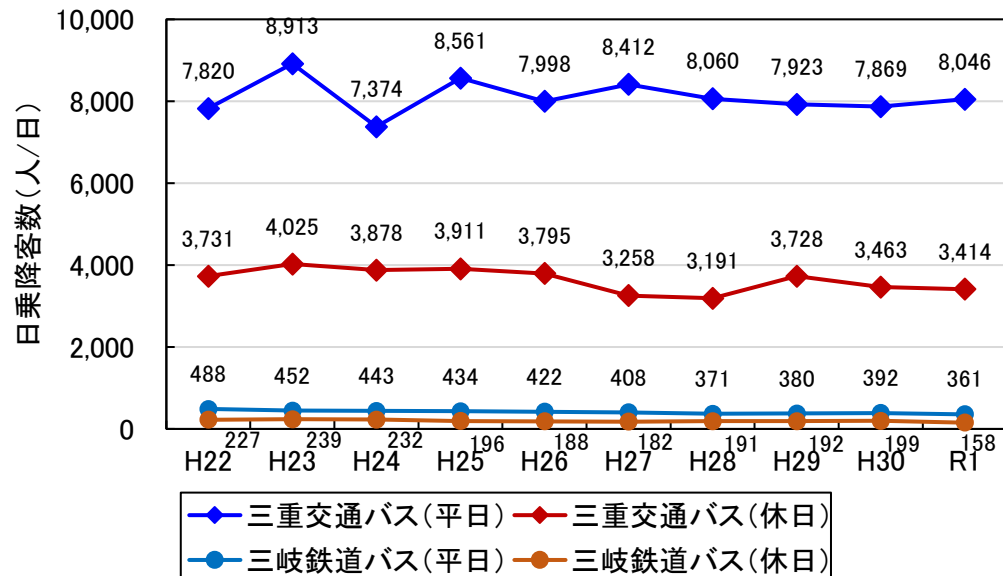


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

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		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、Willa(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。

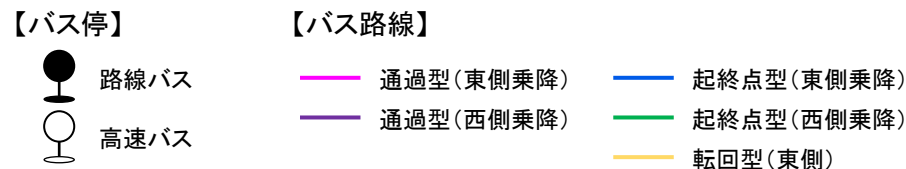
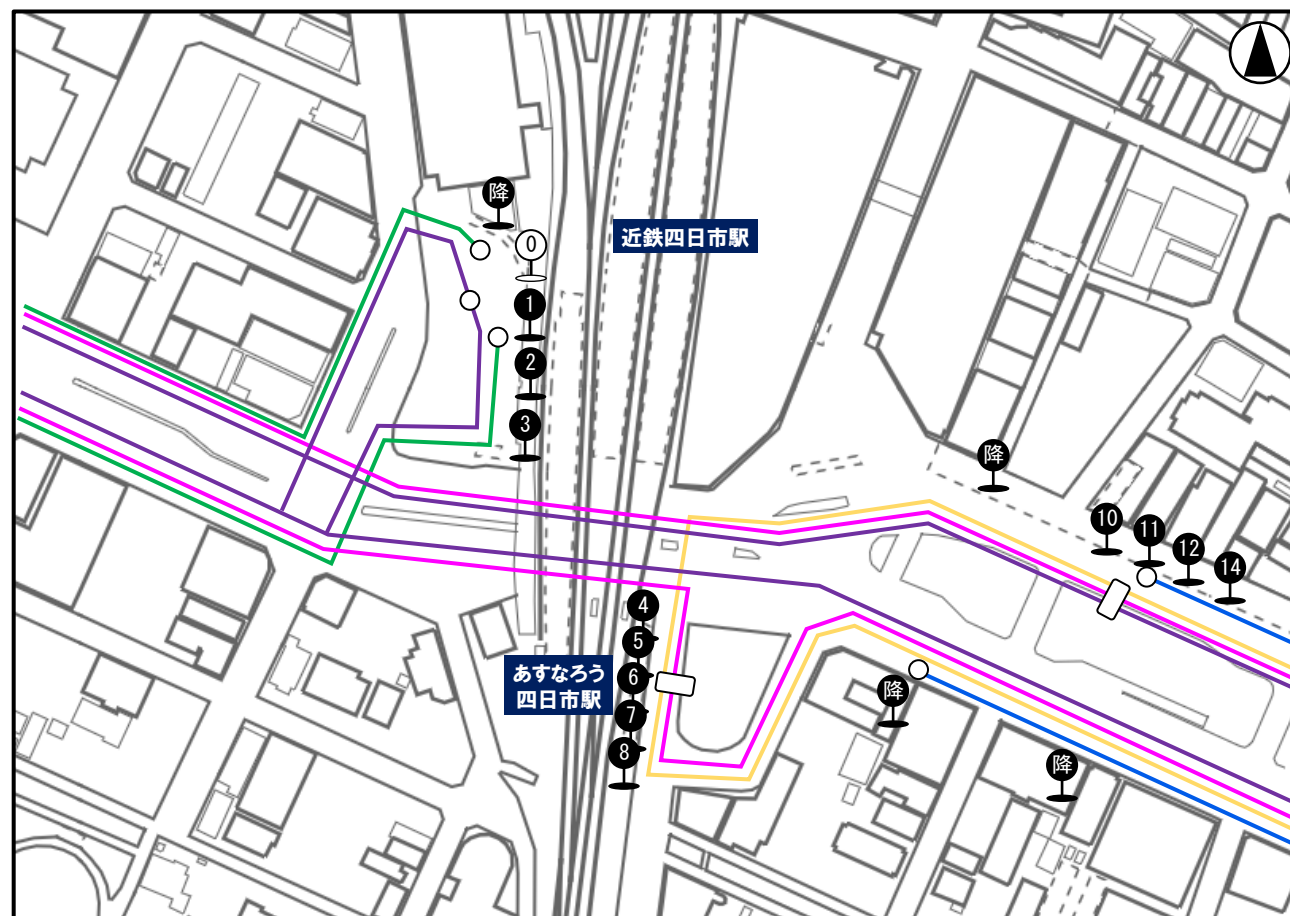


図 近鉄四日市駅周辺のバス停配置

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。

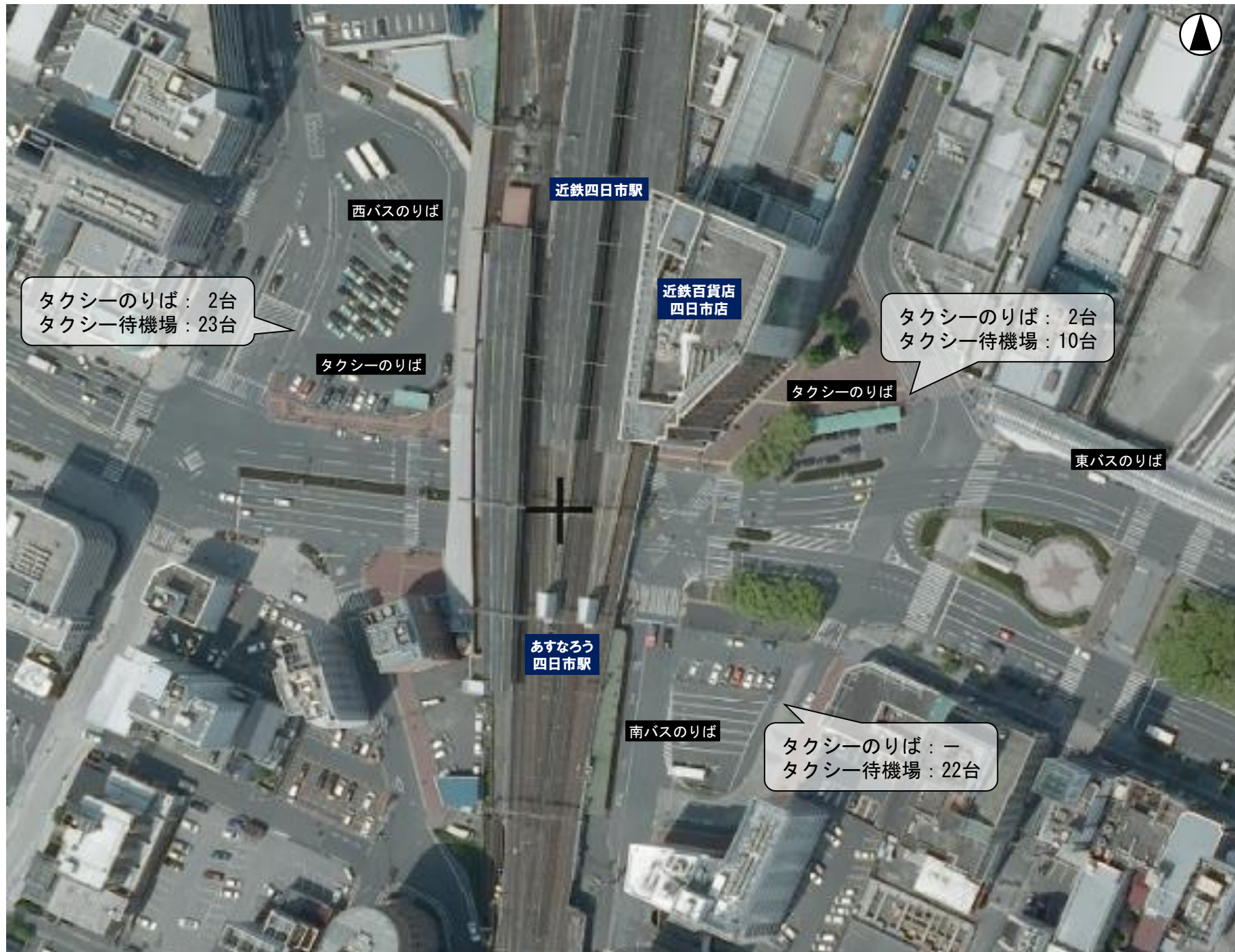


図 近鉄四日市駅のタクシーのりば配置図

出典: 地理院地図(航空写真)

1. 事業の背景

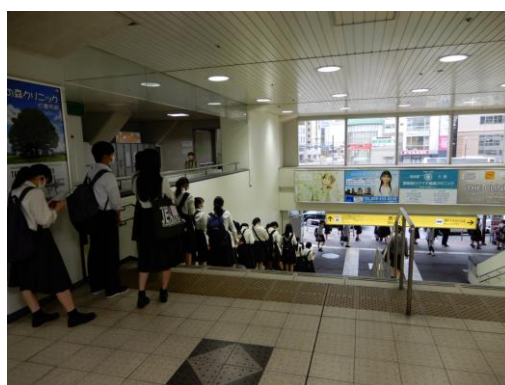
(2) 近鉄四日市駅周辺における現状と課題

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

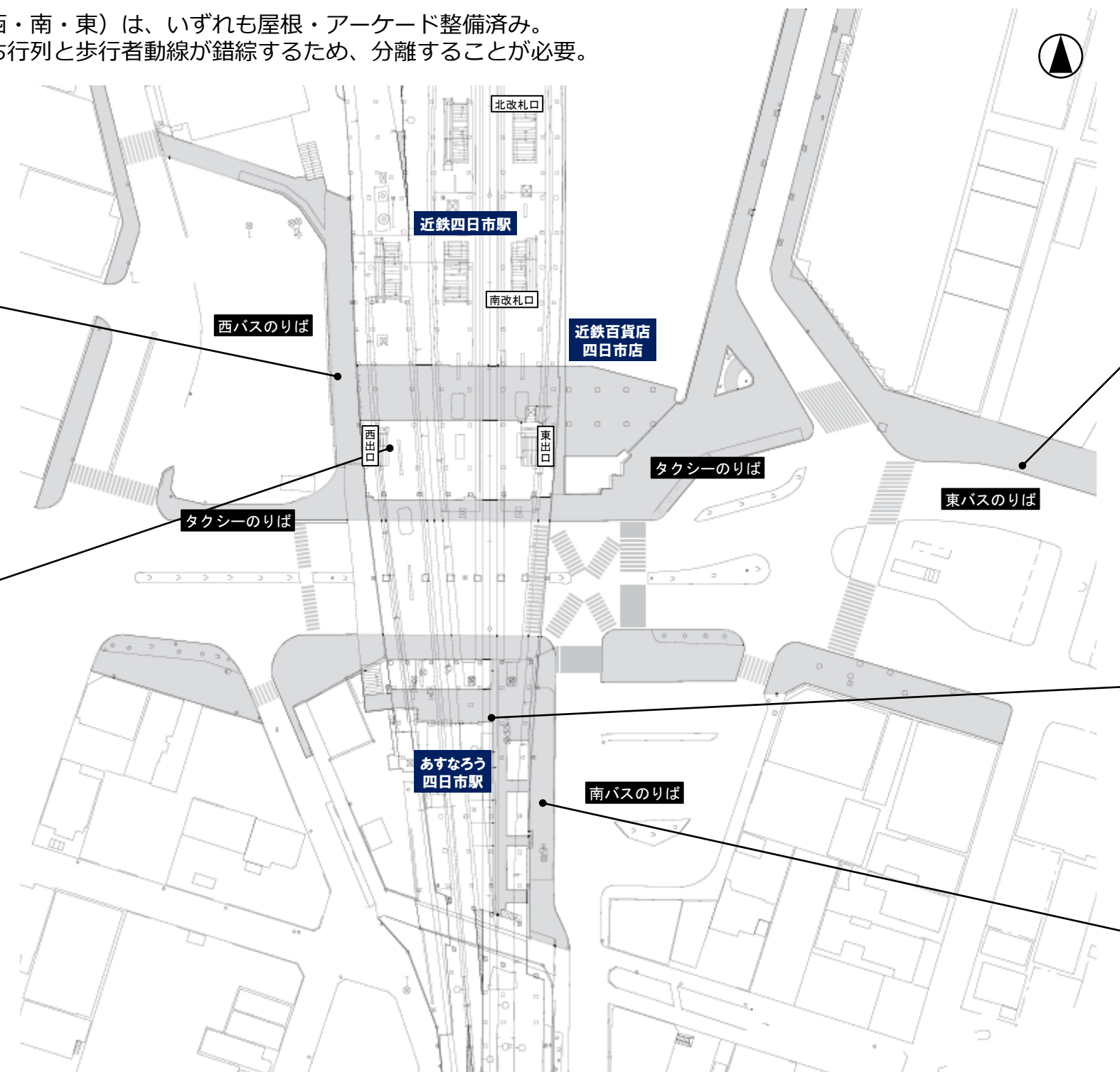


図 近鉄四日市駅周辺のバスのりば配置図

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。

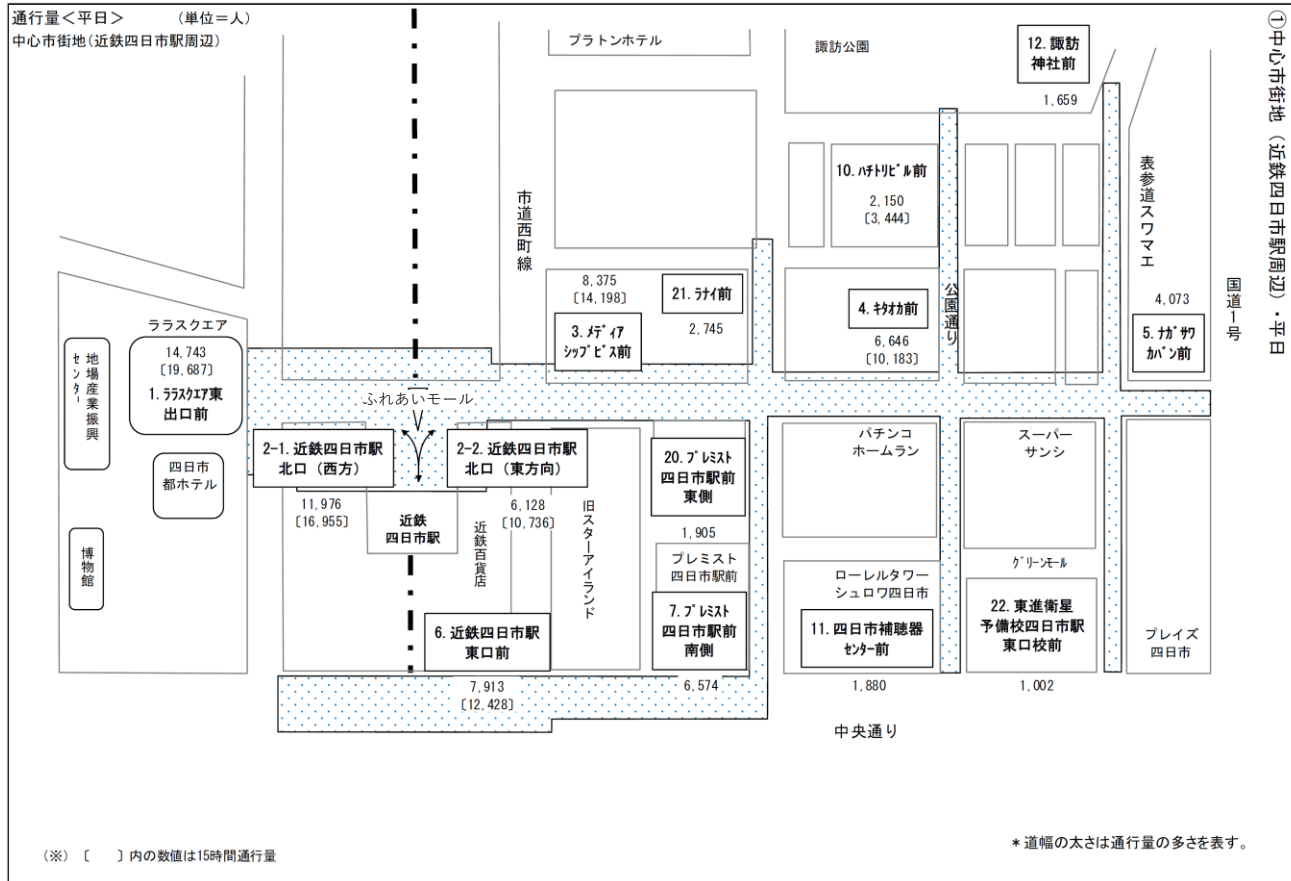


図 近鉄四日市駅周辺の歩行者交通量

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



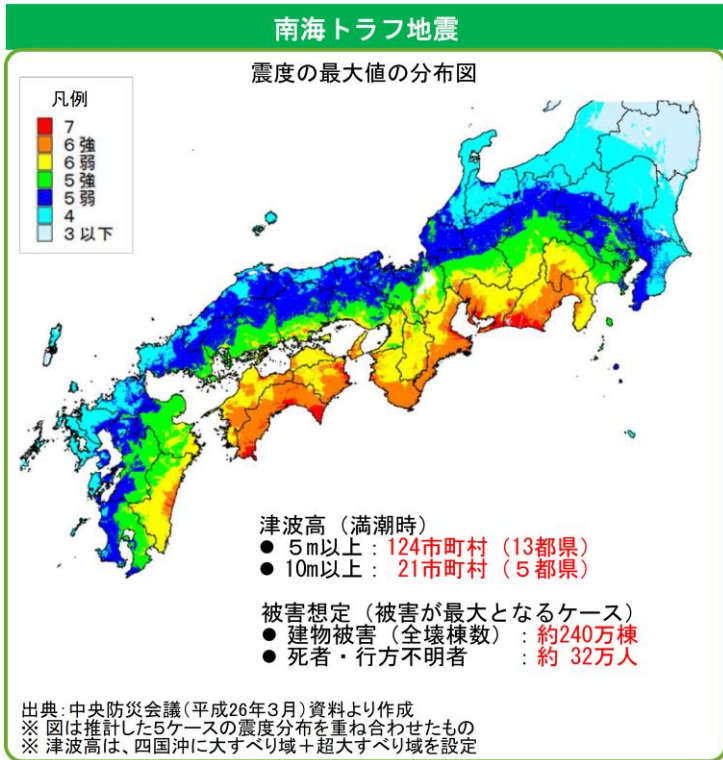
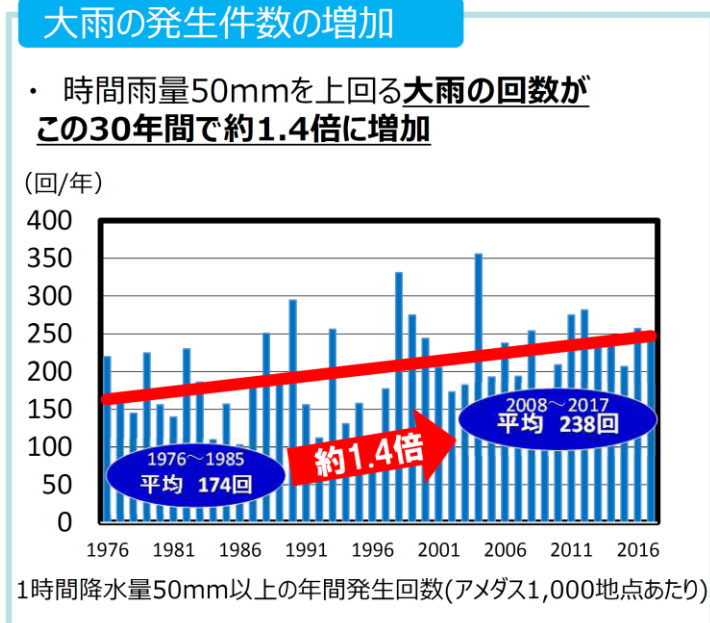
図 中央通りの現状

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ことが必要。



出典: 社会資本整備審議会住宅地分科会

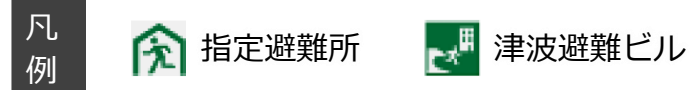
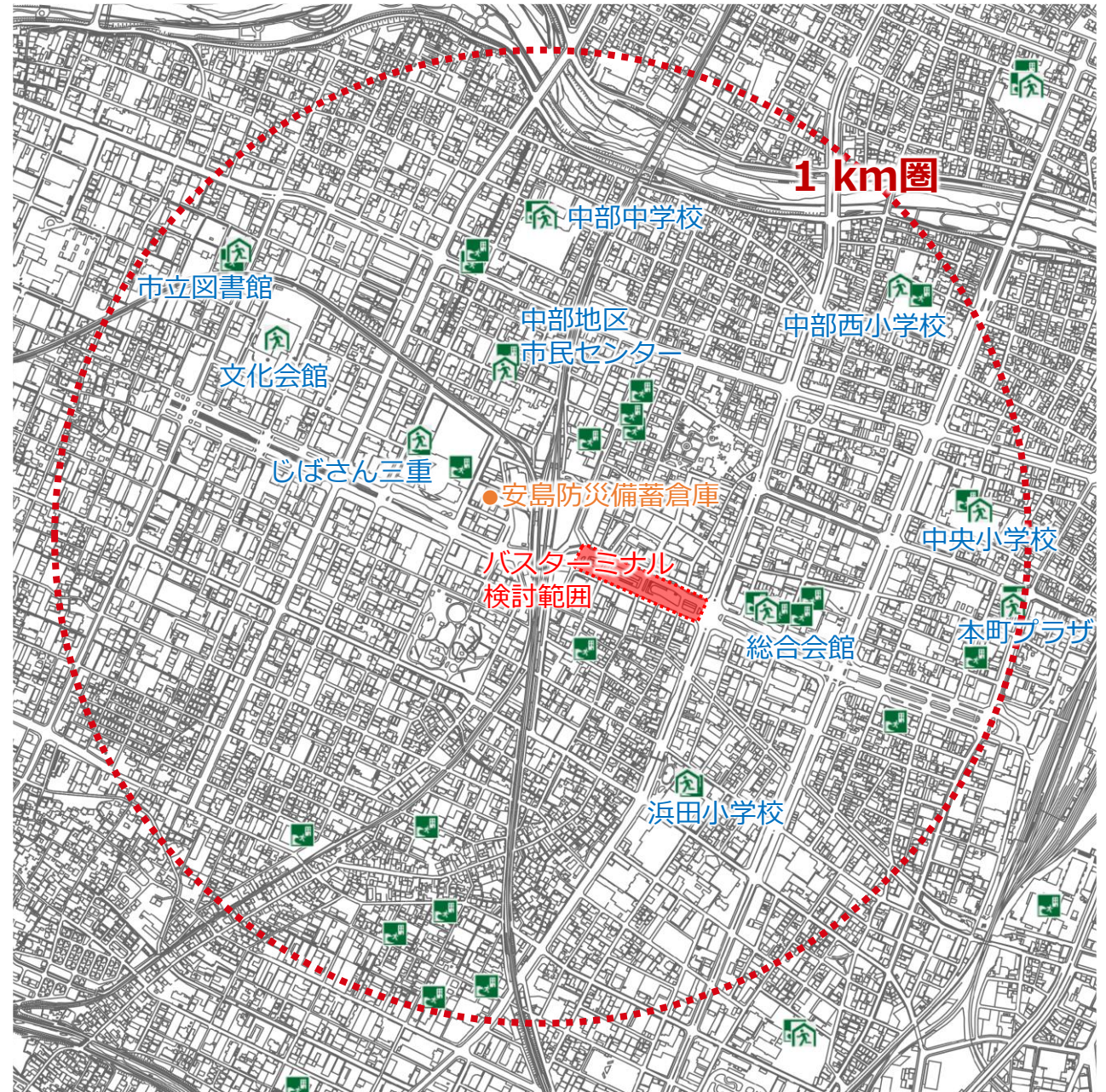


図 近鉄四日市駅周辺の指定避難所・津波避難ビル

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。

「デザインコンセプト」

山を望み港を感じる「ニワミチよっかいち」 -ともに育み、出会いにあふれ、歩きたくなる中央通り-

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、環境先進技術、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、賑わいを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
- ・クスノキ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。

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

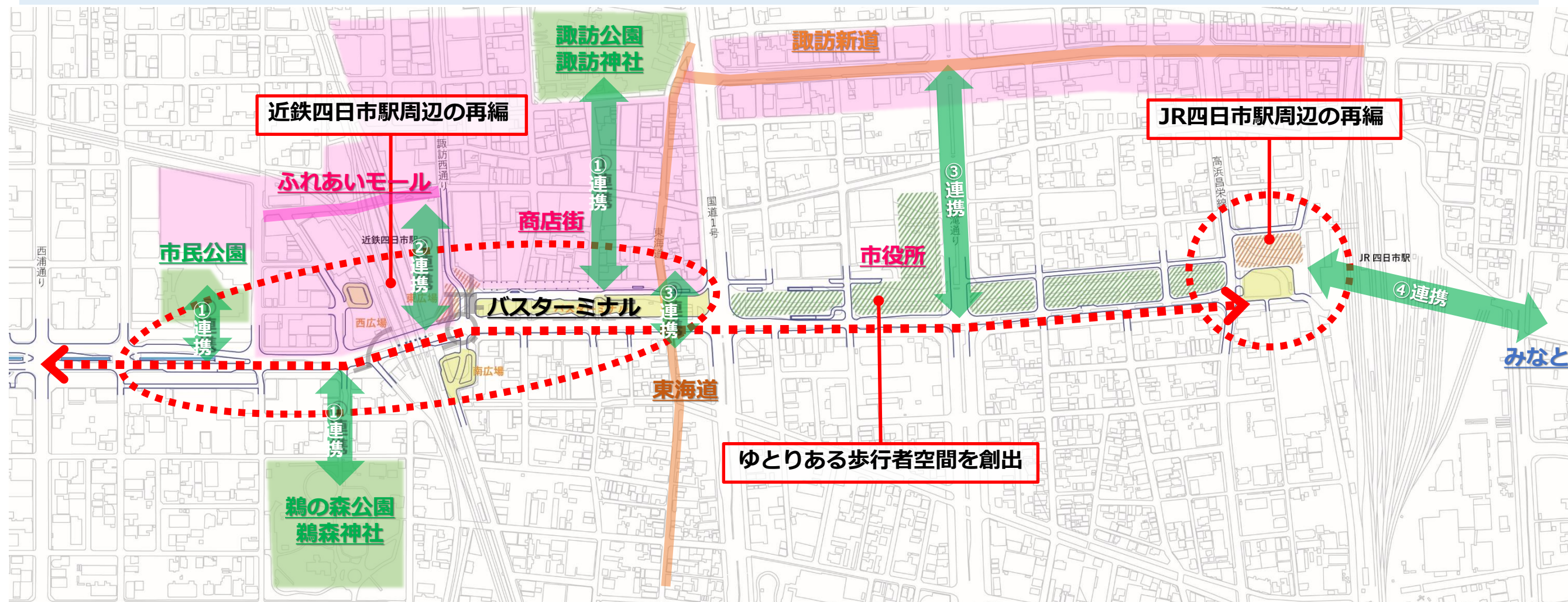
<前提条件>

- ・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。

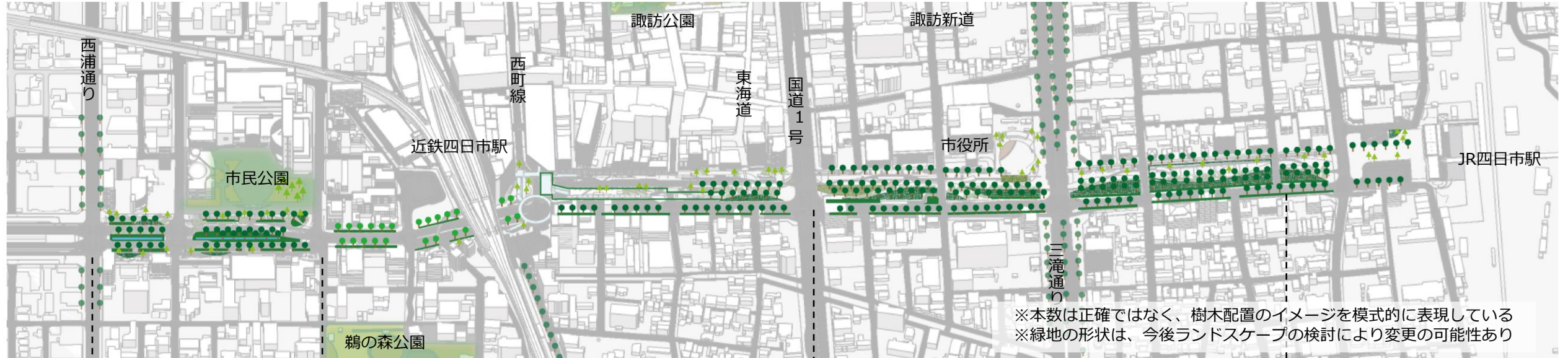
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

1. 事業の背景

(5)各エリアにおける空間テーマと導入機能

1) 空間テーマと導入機能方針

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議における各エリアの空間テーマと導入機能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。



各エリアにおける空間テーマ	四日市の豊かな自然と出会う憩いの空間	新しい技術に出会う 緑豊かな四日市の顔となるターミナル空間	四日市の人や文化、歴史に出会う交流空間	みなとの雰囲気に出会うターミナル空間
目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鈴鹿山脈へのビュースポット ・ 地場産業を発信する茶畑 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 居心地の良いバス待ち待合滞留機能 ・ 四日市の顔・玄関口にふさわしい賑わい交流機能 ; まちなかへの来訪者や居住者のためのカフェ、レストラン、物販等 ・ 回遊性を向上させる観光・まちなか案内等の情報発信機能 ・ 多様な使い方を受け入れる広場機能（東海道の歴史を感じる広場） ・ 鶴の森公園方面とつながる歩行者デッキ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民の生活・文化を豊かにする賑わい交流広場機能 ; 祭り、大型イベントを実施できるハードペープ中心のイベント広場 ; スケボー等のアーバンスポーツや、ボルダリングを楽しむことができる広場 ; 都市で働き暮らす人のランチ利用や、子供の遊び場として利用可能な広場 ; 子供の遊び場・教育の場としても使うことができる広場 ; 市民農園、食べられる植物を主体に植えられたエディブルガーデンなど、市民自ら育む広場 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ みなととのつながりを感じる市民活動を展開できる交流広場 ・ みなとへの歩行者アクセス機能
【エリア共通機能】 ・ 緑と触れ合える居心地の良い高質な休息機能 / ・ 自転車アクセス機能（連続的な自転車道）				
各エリアにおける導入機能 目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスアクセス機能 ; 観光バスによる広域連携 および路線バスの停留所設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ デジタル化による利便性の高い交通結節機能（バスタ等） ・ 交通利便性を高める情報発信機能 ・ 乗り換え利便性を向上する歩行者デッキ ; 駅・バスタ・まちをつなぐデッキ、駅と駅をつなぐ四日市の顔となる円形デッキ、バスタをつなぐデッキ ・ まちの活動を支える荷捌き機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスアクセス機能 ; 路線バスの停留所設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンパクトな乗り換え利便性の高い交通結節機能 ; 駅・バス・タクシー・一般車等の乗り換え利便性が高い交通結節機能 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> 【エリア共通機能】 ・ 次世代モビリティ機能（導入可能な空間の確保） / ・ スマートシティ機能（センシング機能・5G等の情報基盤施設） ・ 先進技術を取り入れた多様な機能（グリーンインフラ、環境先進技術、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休息・滞留機能 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・ スマートバスタ 			

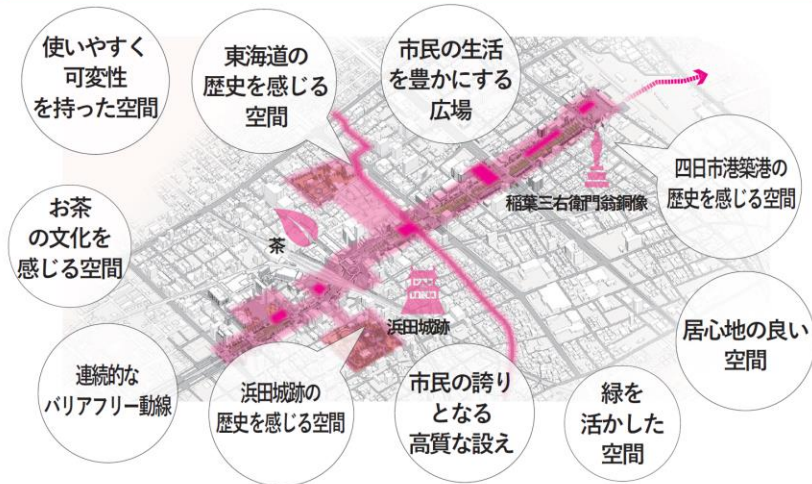
1. 事業の背景

(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

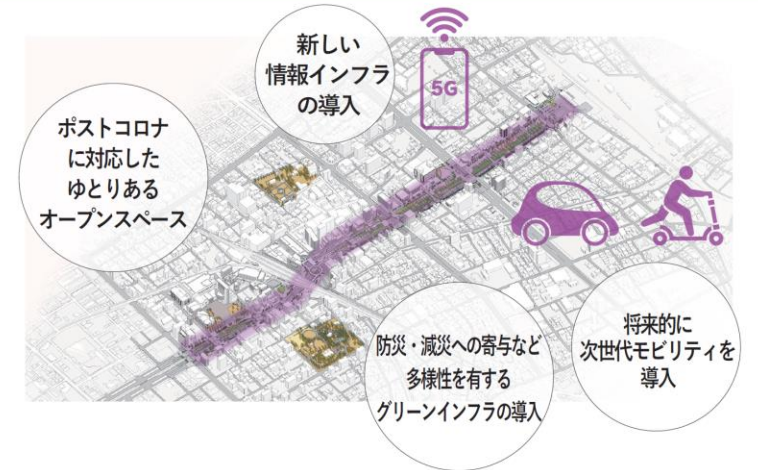
居心地が良く歩きたくなる空間づくり



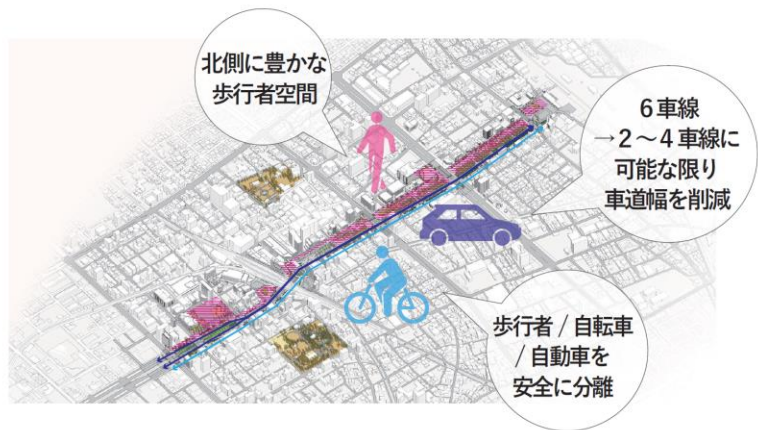
市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり



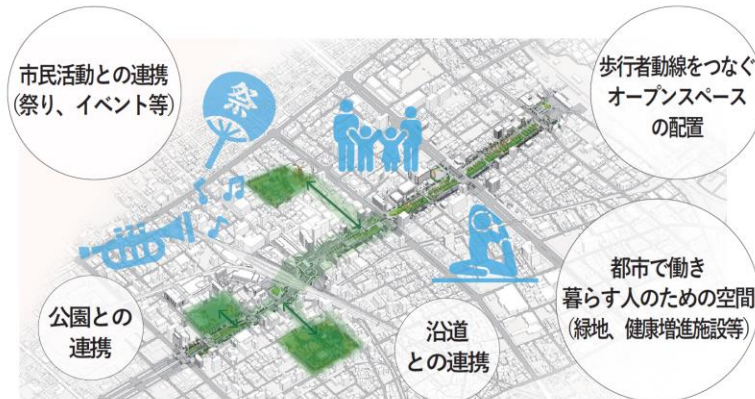
最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり



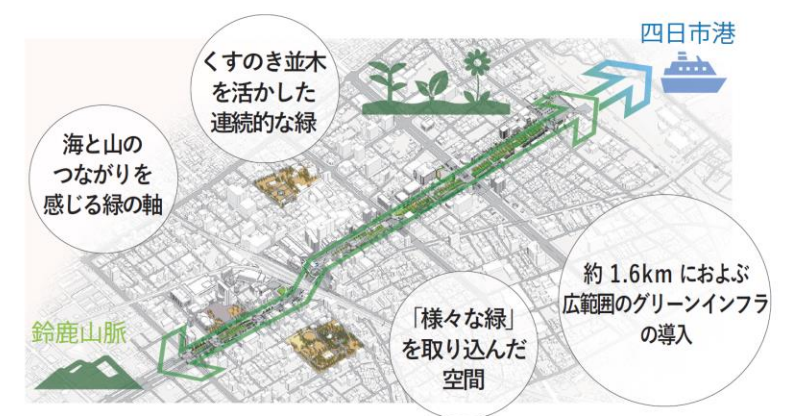
歩行者を中心とした交通施設の配置



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



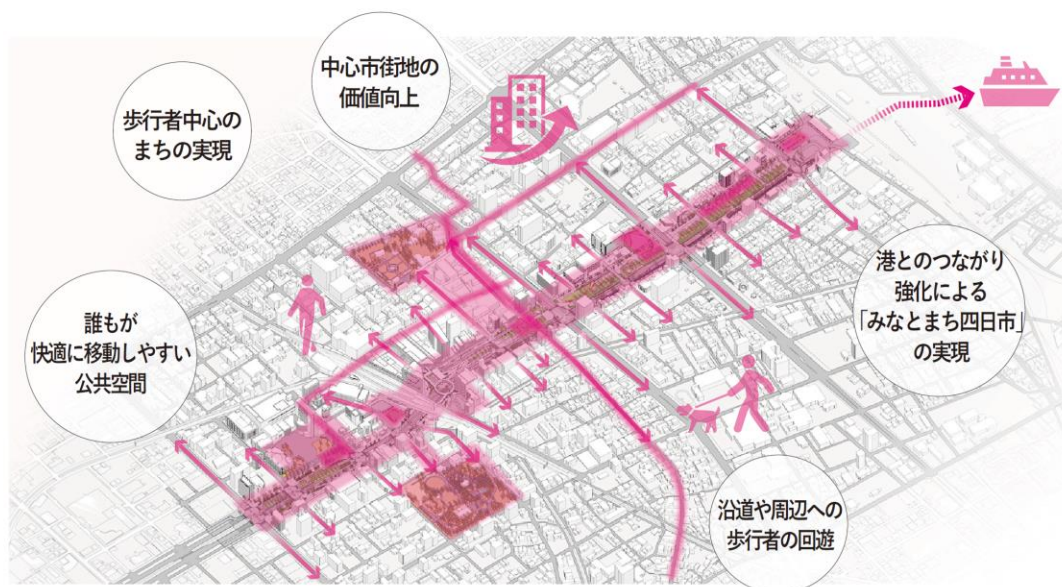
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

1. 事業の背景

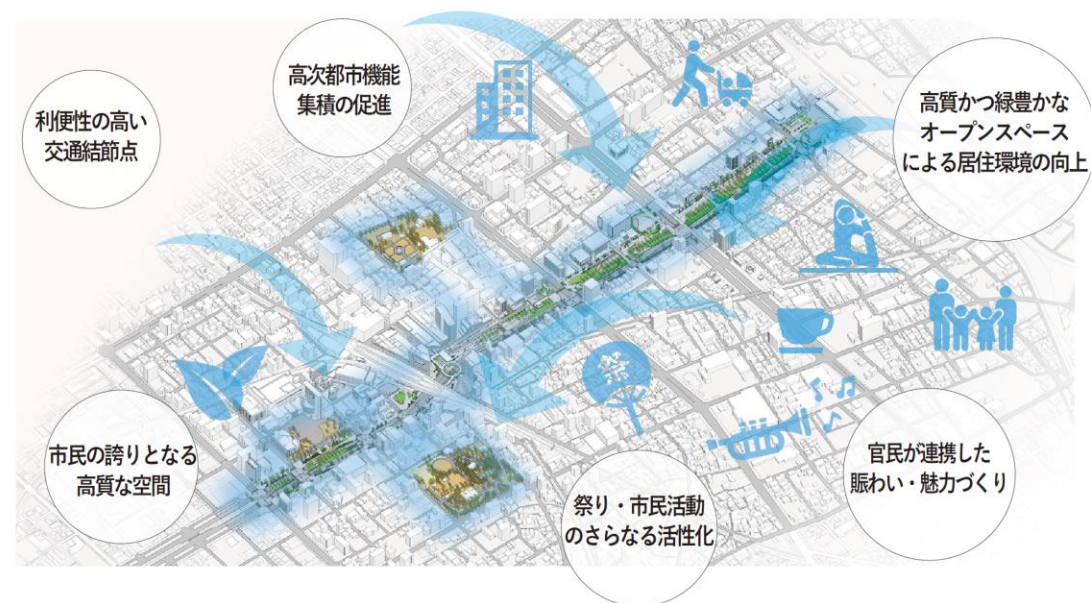
(5)中央通り各エリアのデザイン方針

3) 目指す効果

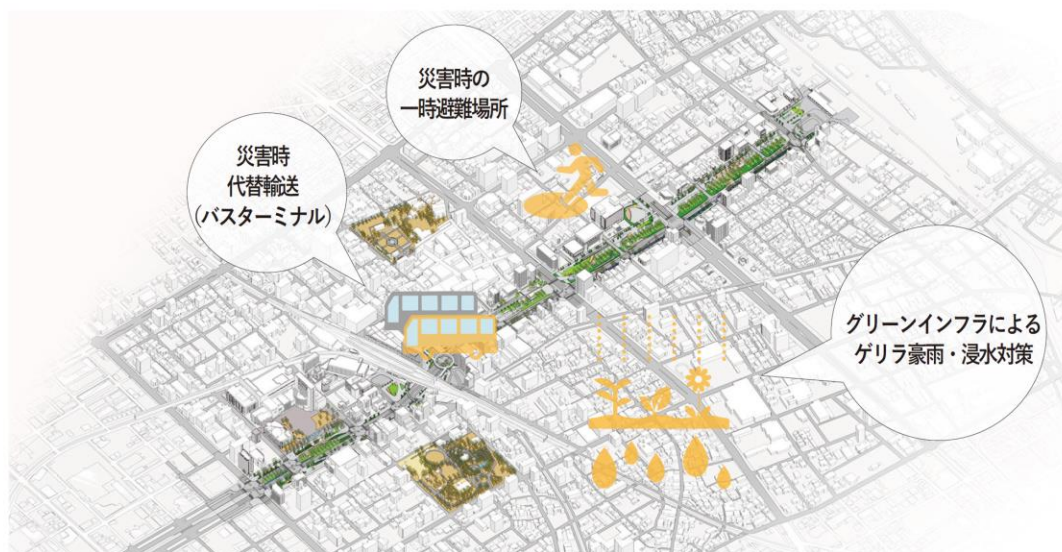
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



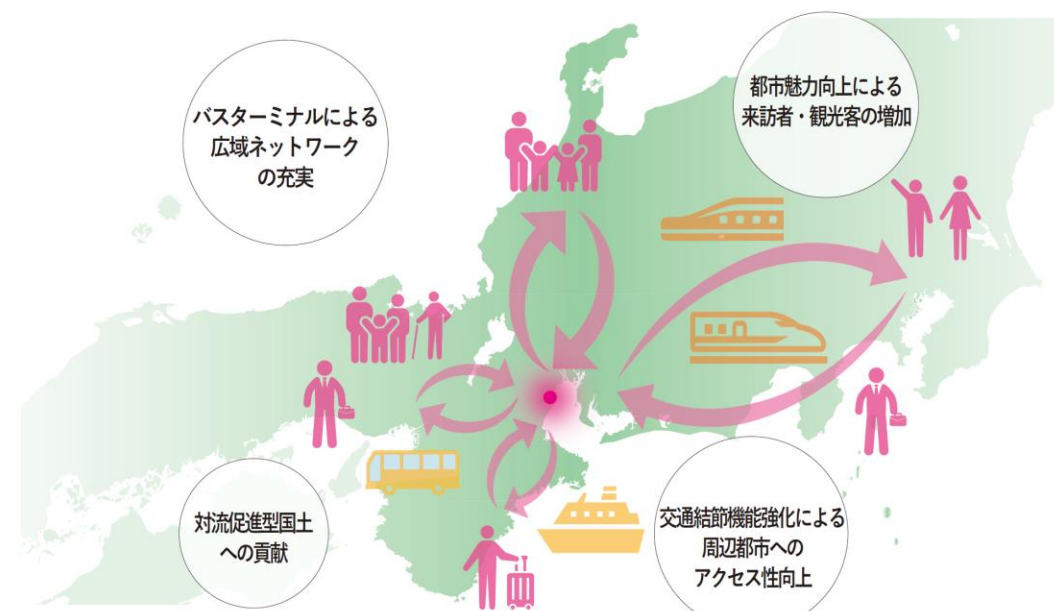
都市の魅力・暮らしの質向上による東海地域をリードする、産業・交流拠点都市の実現



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。

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

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		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・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		○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 ○バスターミナル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 ○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	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ーミナルの構築 ○ 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 ○右側降車への対応 ○乗車・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 ○中央通り再編と調整を図りながら今後検討 ○オフピーク時を利用したバース空間のシェア運用 ○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 ○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 ◎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	○横断施設設置を検討 ○一般車両区域に確保 ○今後検討 ○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				
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。						
	【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 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、帰宅困難者の受け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	◆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
				○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

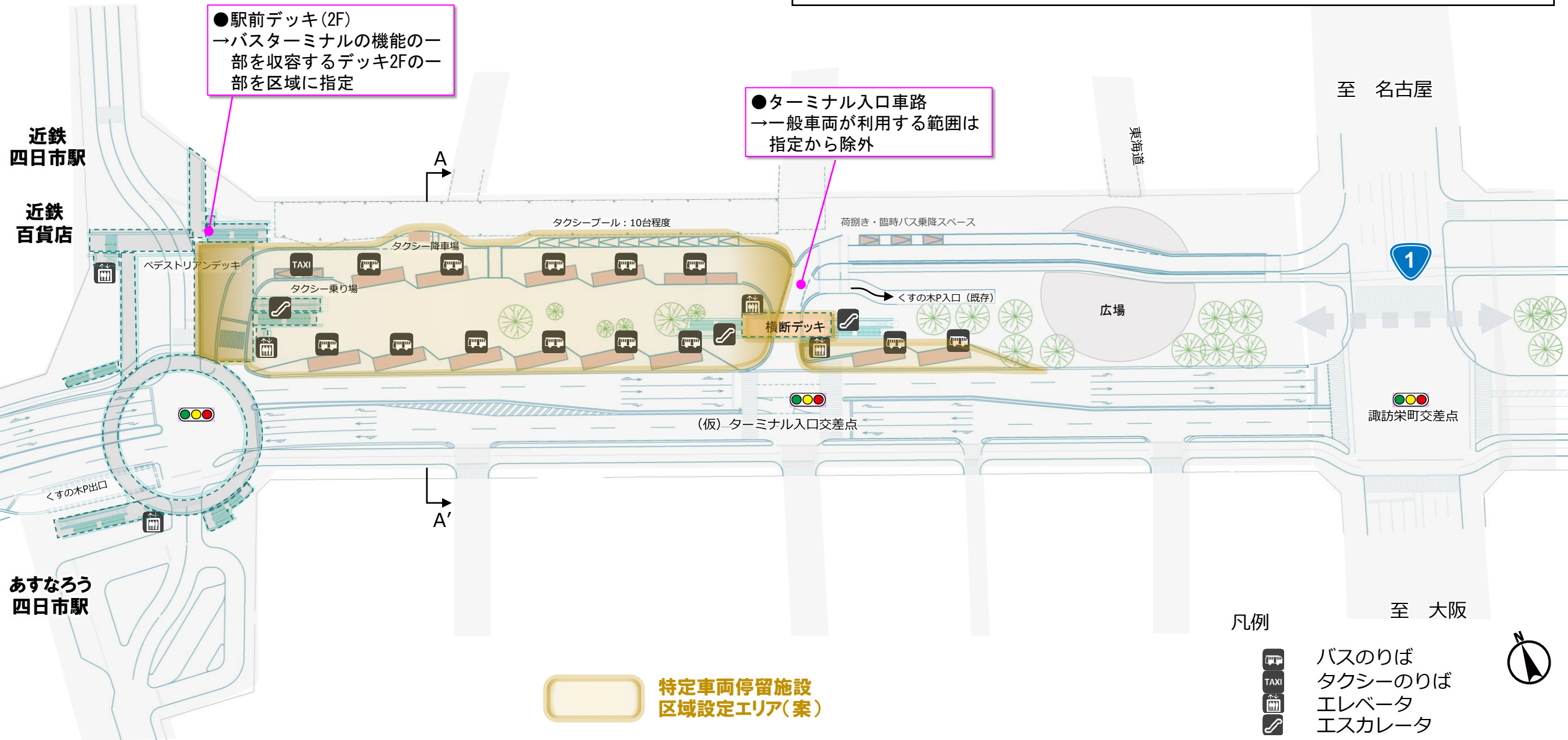
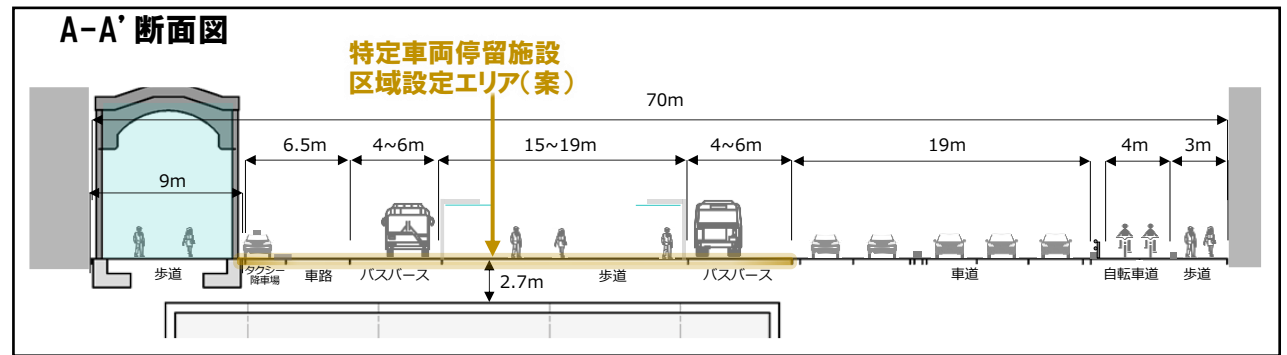
※ピンク字：「四日市バスターミナルの基本目標」において、基本構想の考え方に追加した事項

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

特定車両停留施設
区域設定エリア(案)

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

※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

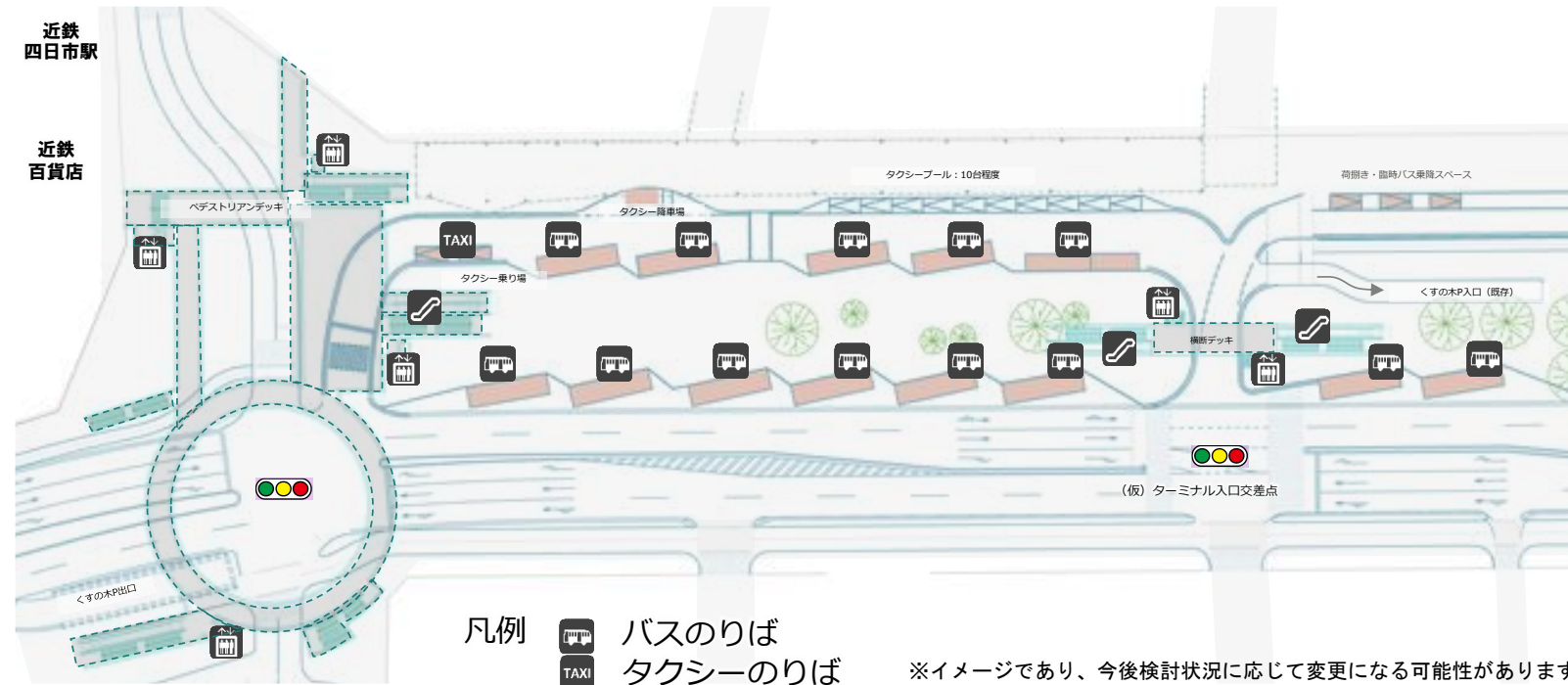
防災機能の強化

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・タクシーバース

◆ バス・タクシーバー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

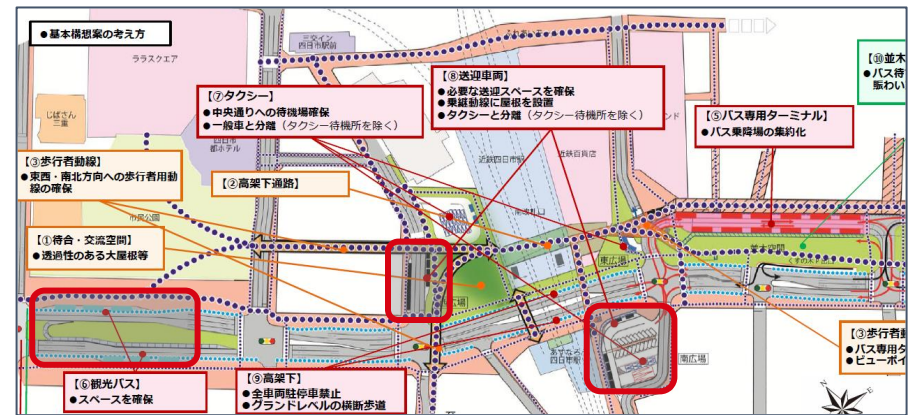
◆ 今後、導入が想定される新モビリティ（グリーンスローモビリティ、自動運転）導入への対応

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

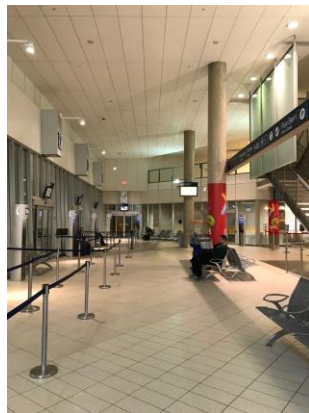
シームレスな乗換

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



(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	バス種別	時刻	到着	備考
富士五湖線	08:25 山中駅発	11:44		
	10:25 新宿着	11:44	10:58到着	富士
	11:25 新宿着	11:44		富士
甲府線	09:30 甲府発			
	09:40 新宿着		09:50到着	富士
	09:55 甲府発			
松本線	11:05 松本発			
	11:08 新宿着		11:20到着	富士
	11:38 松本発			
ゆきづり(本厚木線)	10:30 本厚木発			
	11:32 新宿着		11:35到着	富士
	11:55 本厚木発			
常陸 大宮・常陸 太田線	09:00 常陸大宮発			
	11:11 新宿着		11:15到着	富士
	09:00 常陸太田発			

(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）



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



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。 （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 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。 （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㎡ （最小値（例）：駅売店） （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 ※要検討 ※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

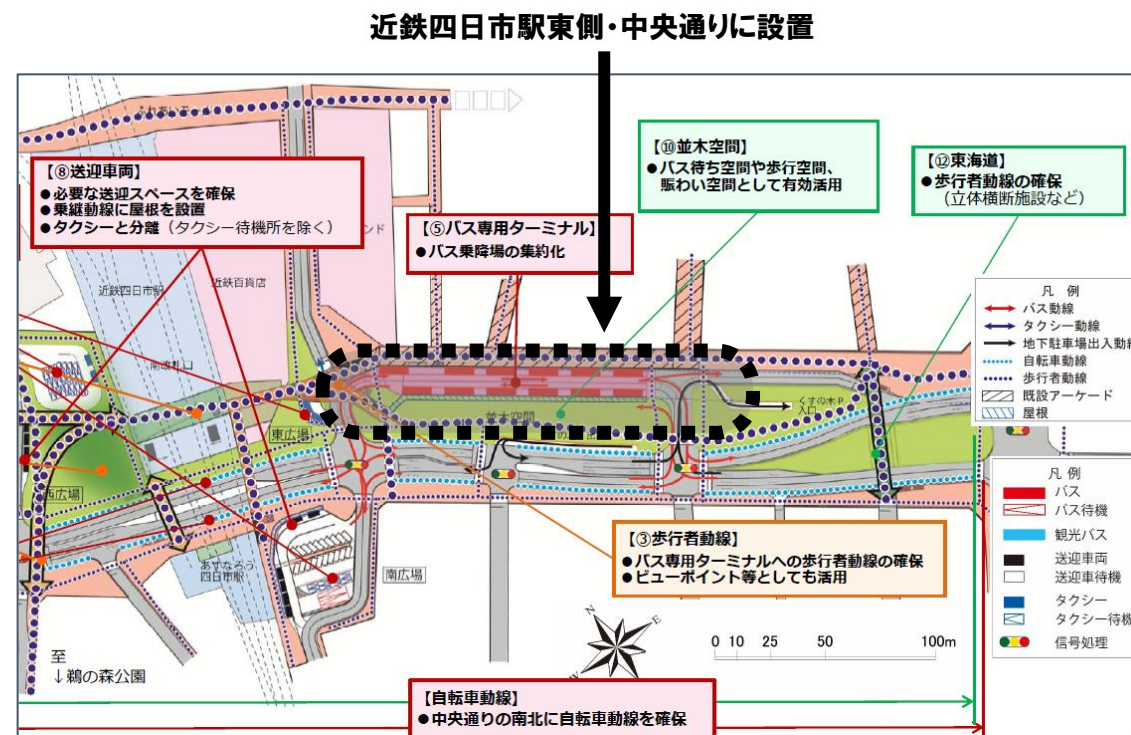
- ◆ バスターミナル区域は道路法の「特定車両停留施設」に指定。

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箇所を集約させ、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。

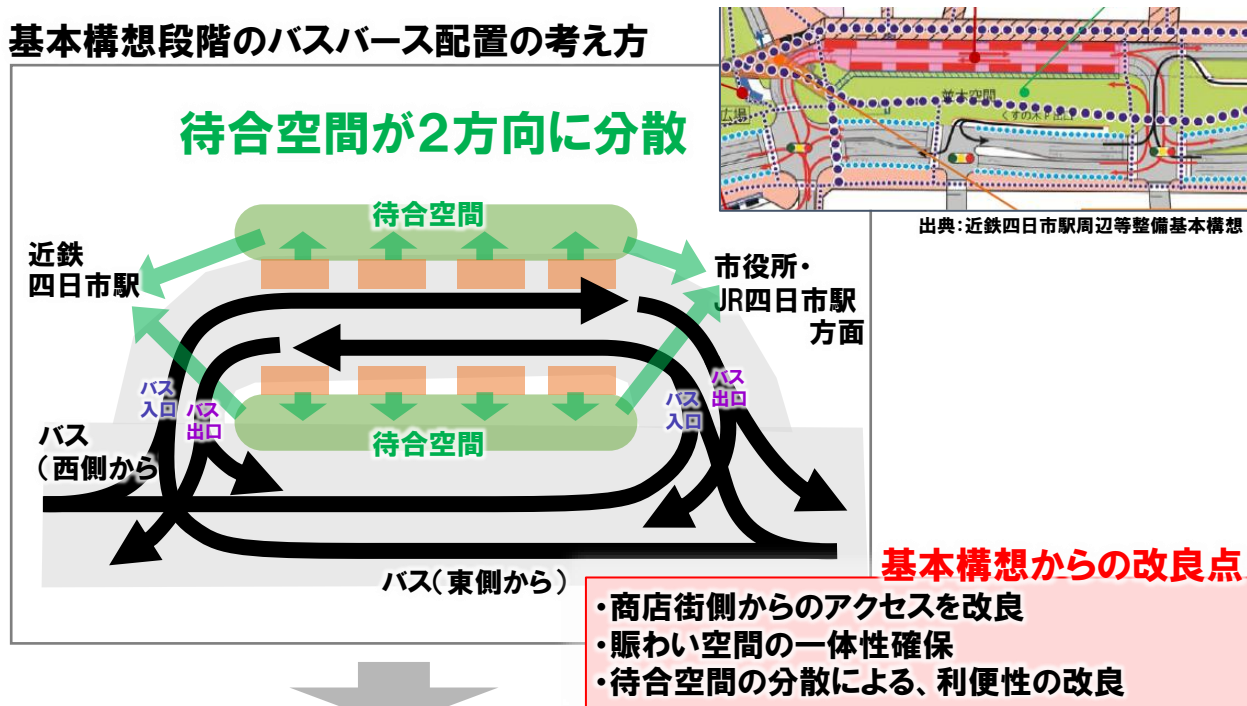
3. 四日市バスターミナル整備の考え方

(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~

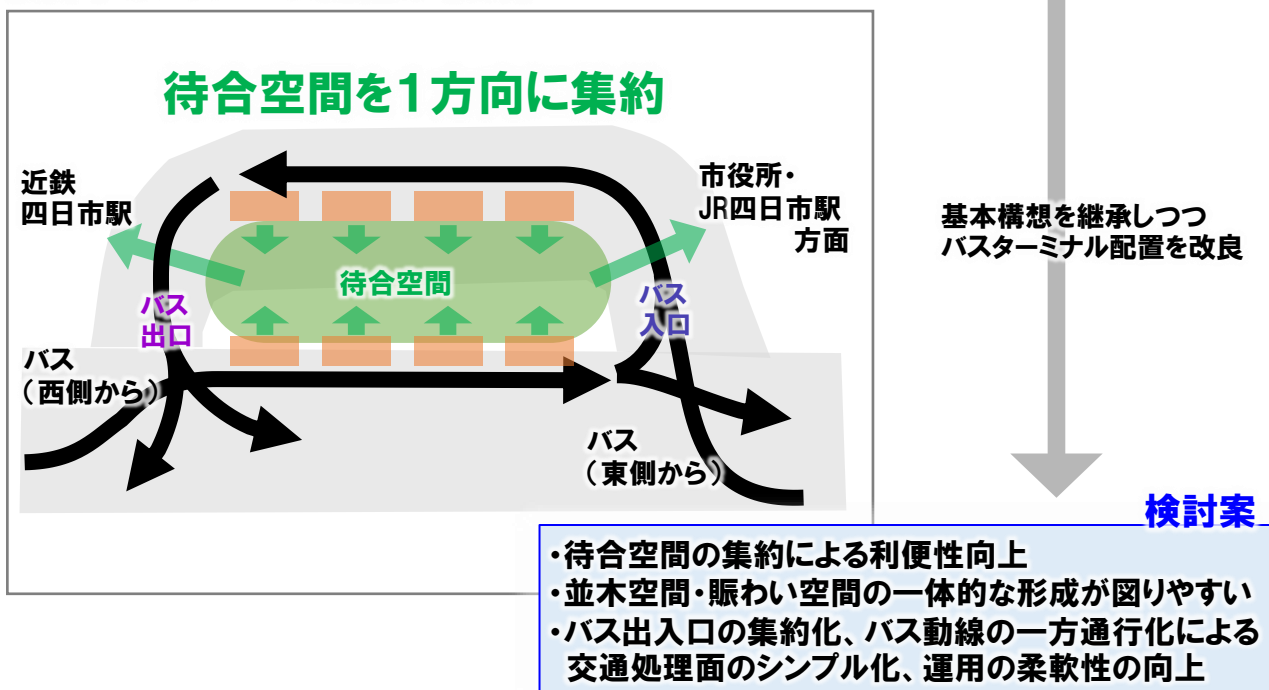
3) バスバース配置の考え方

- ◆ 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) 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

3. 四日市バスターミナル整備の考え方

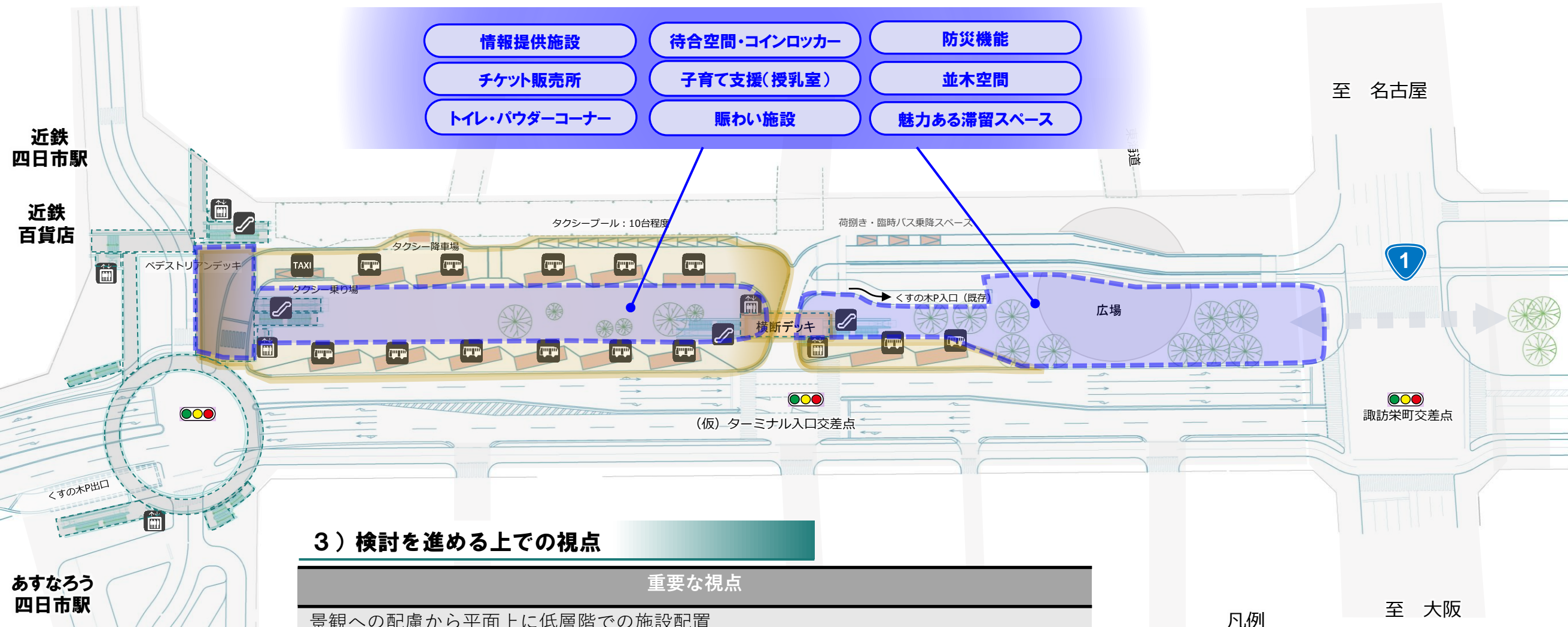
(3) 四日市バスターミナルの施設配置方針

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

- バス乗り場
- TAXI 乗り場
- 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(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

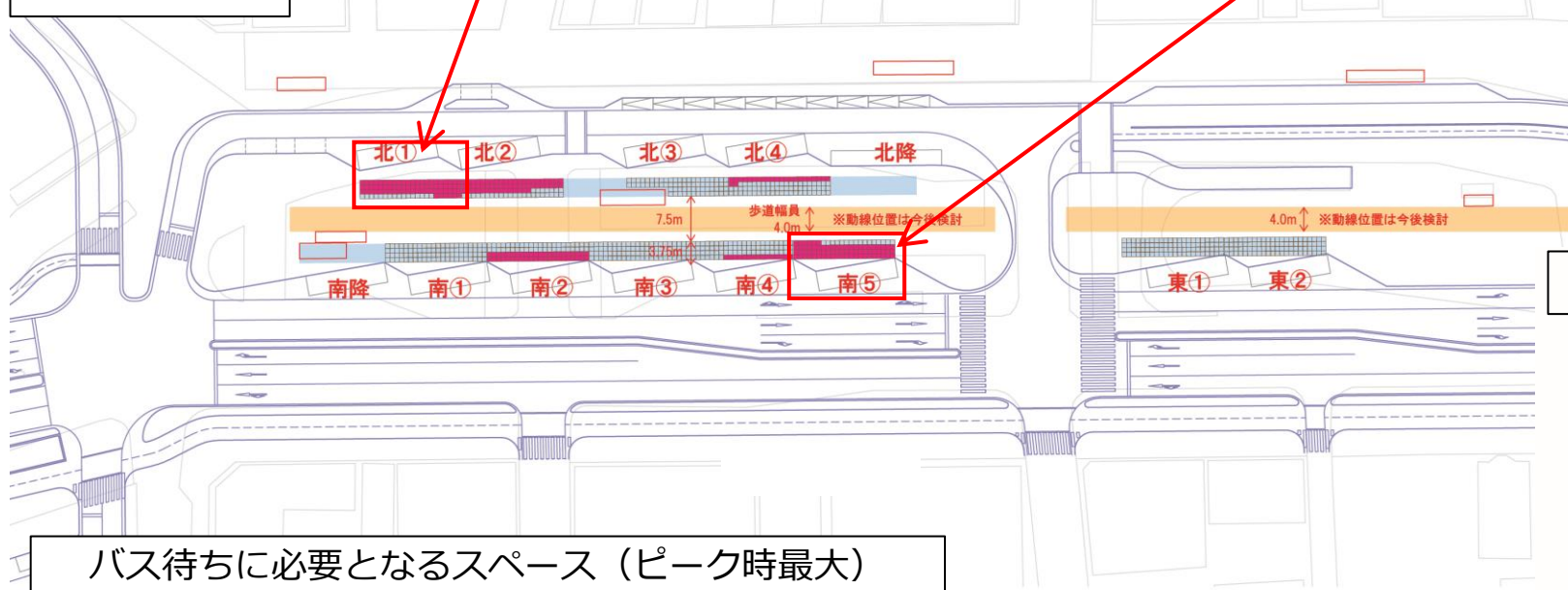
4) ピーク時のバス利用客の待ち行列について

- ◆ 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。

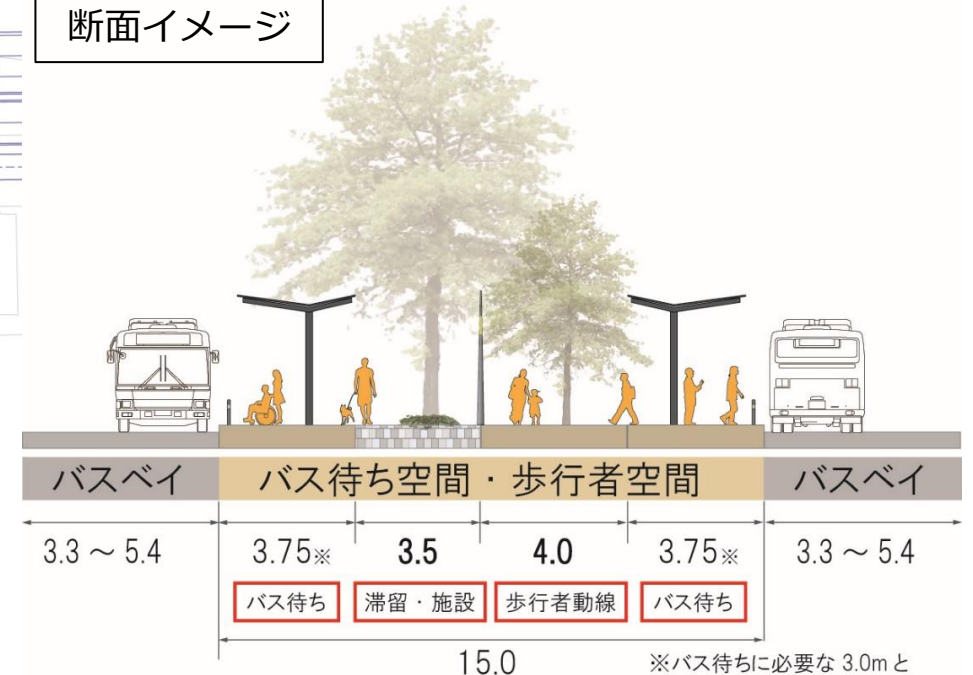
現状のバス待ち状況 (2020年12月4日 (金) 7:20から8:20【晴れ】)

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			
	四南スクール	〃	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				南②	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②	水沢線	笹川向き	2			
	美里あがたヶ丘線	あがた向き	20			南②	泊山医療センター線	医療向き	7			
	メリススクール	〃	3	59		南③	四郷スクール	水沢向き	2	44		
北③	三岐鉄道	山之一色向き	25			南③	東日野四日市港線	東新町経由JR向き	4			
	桜花台線	桜花台向き	25			南③	東日野四日市港線	近四郷経由JR向き	6			
	かわしま線	悠彩向き	11			南③	福王山線	JR四日市向き	10			
北④	東日野四日市港線	ガーデン・市立向き	23			南④	水沢線	〃	25			
	羽津山線	市立向き	1			南④	三岐鉄道	〃	23			
	各高速路線	空港、大阪、京都向き	3		※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	南④	東日野四日市港線	東新町経由四日市港向き	12	15		
北④	東京高速、他社夜行便	JAMJAM、WILLER等	-			南④	東日野四日市港線	JR経由四日市港向き	2			
	四日市競輪	四日市ドーム行き	-			南⑤	羽津山線	羽津山向き	44	72		
	各契約輸送・臨時	東エ、弘、老人セナ、77等	-	24		南⑤	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)

0.75x22=16.5M
(バス停留所前滞留空間)

0.75x4=3M
(シェルター幅員)

■ 最大待ち人数 (1マス : 0.75x0.75m)

■ 施設配置できない範囲

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

- 歩行者の占有幅は0.75mを標準とする。
- 車いすの占有幅は1.00mを標準とする。

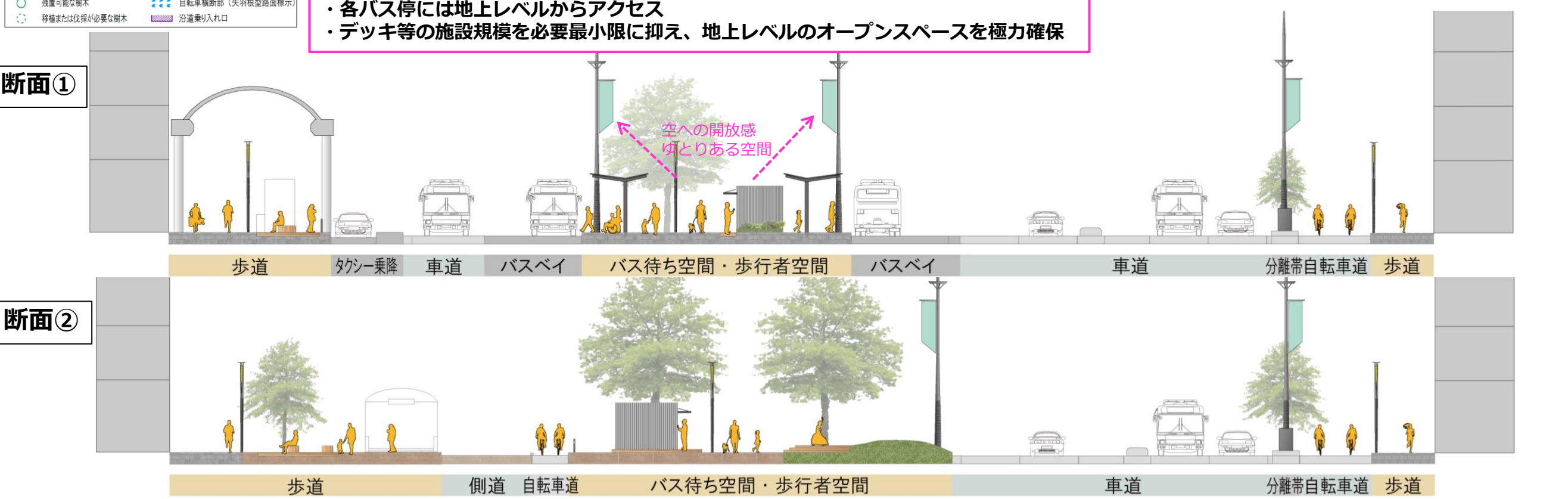
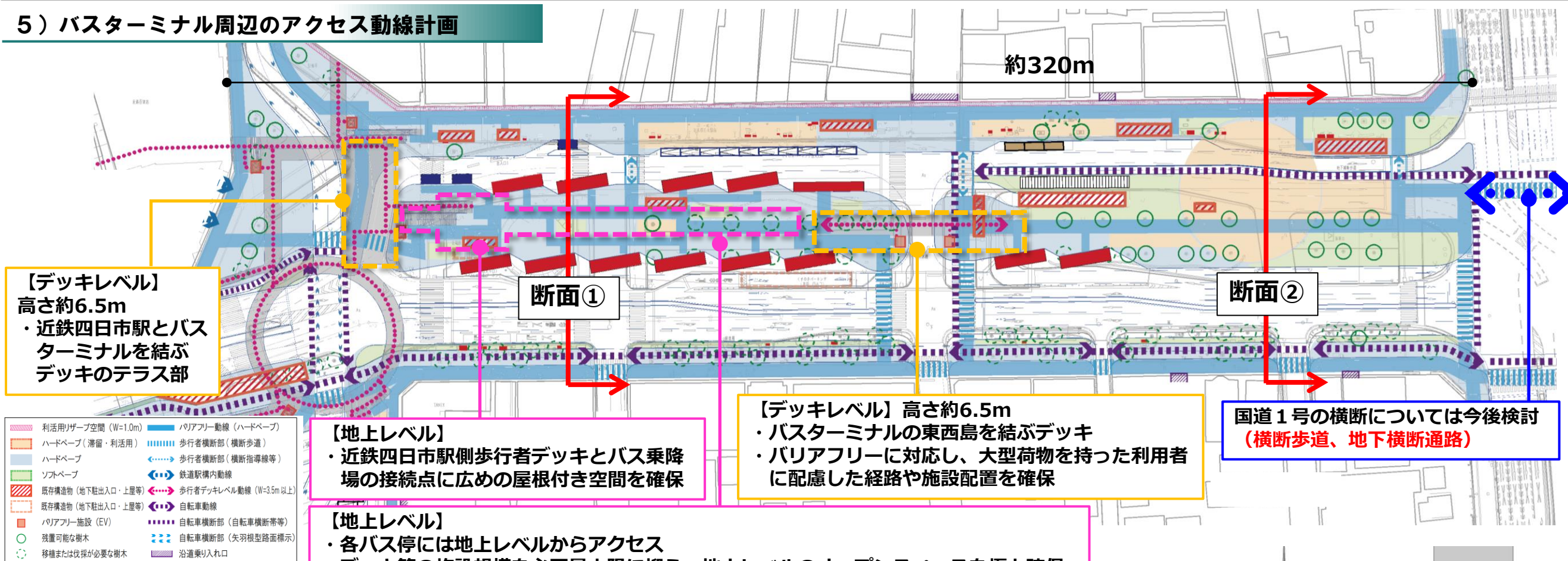
※バス待ちに必要な3.0mと施設帯に必要な0.75mの合計

※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



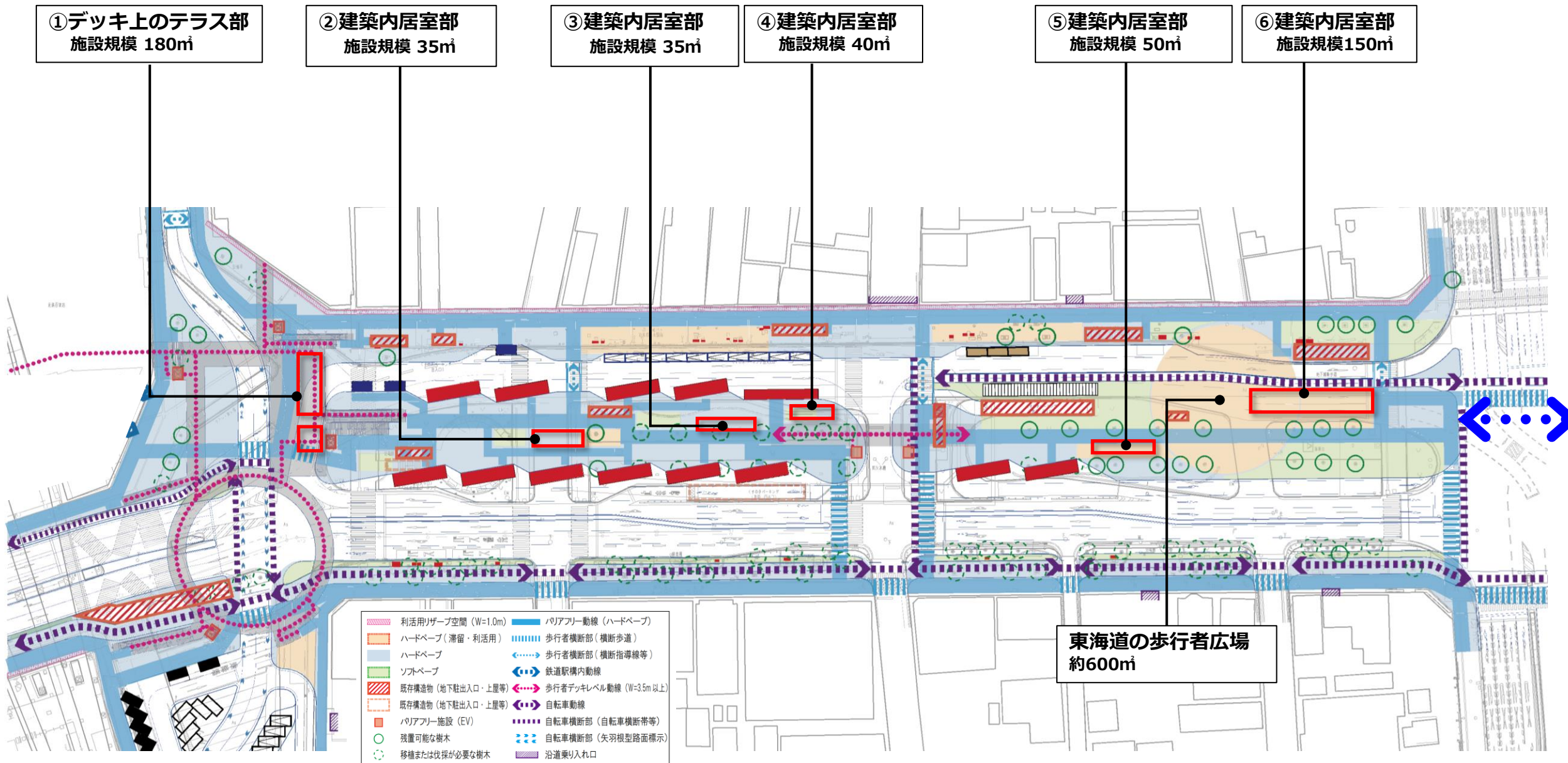
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

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。



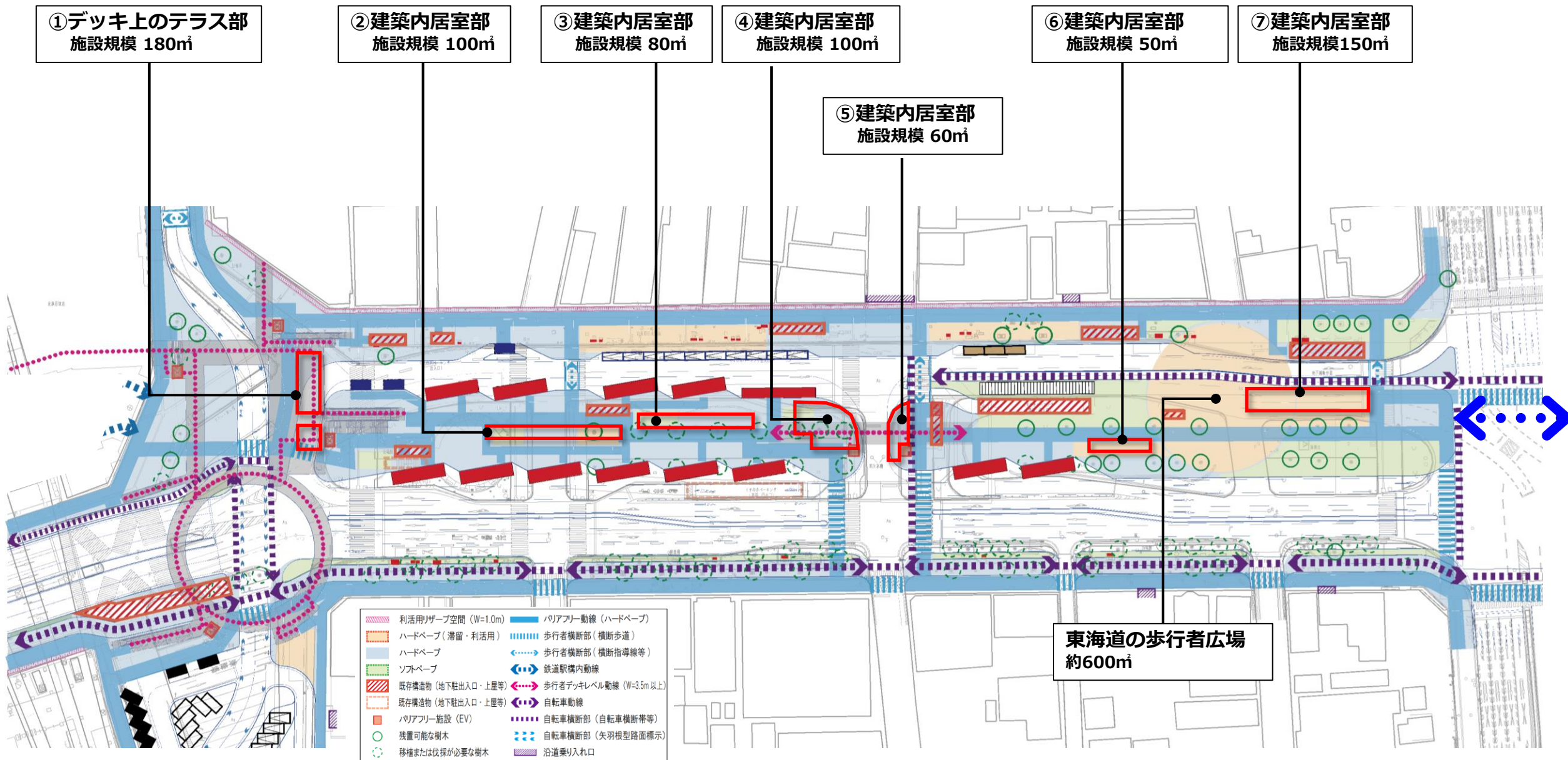
※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

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
情報提供施設	<p>災害情報、 交通機関運行情報、 周辺防災施設情報の提供 (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、駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保</p>
退避経路	<p>一時退避場所、周辺防災施設への移動 (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駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災施設と連携した防災機能を確保</p>
一時退避場所	<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>
備蓄倉庫	<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>
マンホールトイレ	<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>
非常用発電機・エネルギー供給施設	<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しないよう配慮します。

<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 ・ 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>バスによる 帰宅困難者の 輸送</p>	 <p>出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画</p>
<p>情報提供施設 (多言語対応、 災害情報等の発信)</p>	 <p>名古屋市中区栄 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



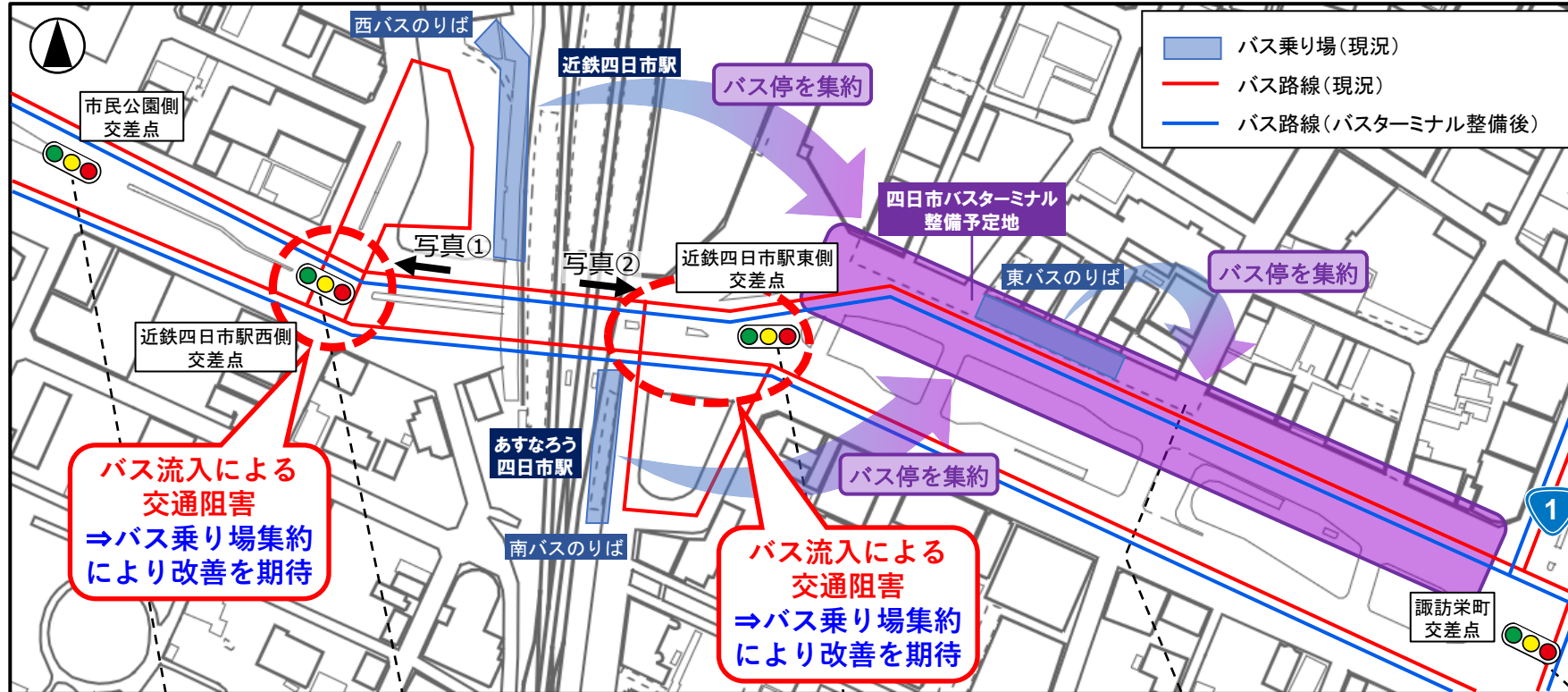
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

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



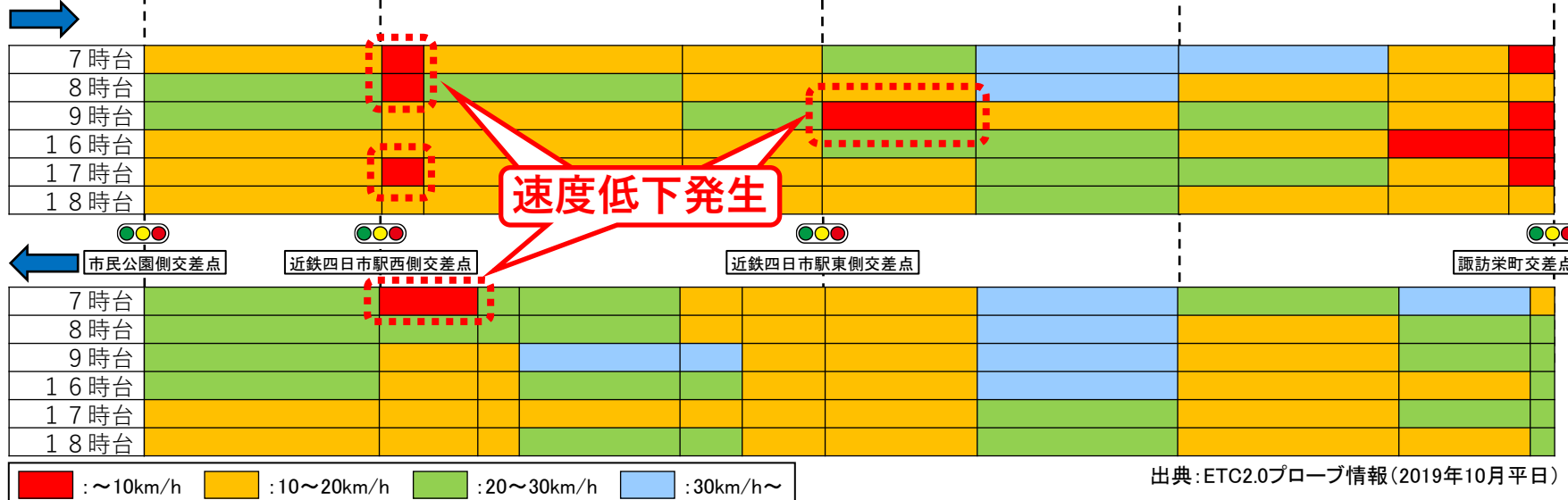
写真① バスや歩行者の混雑が発生



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。

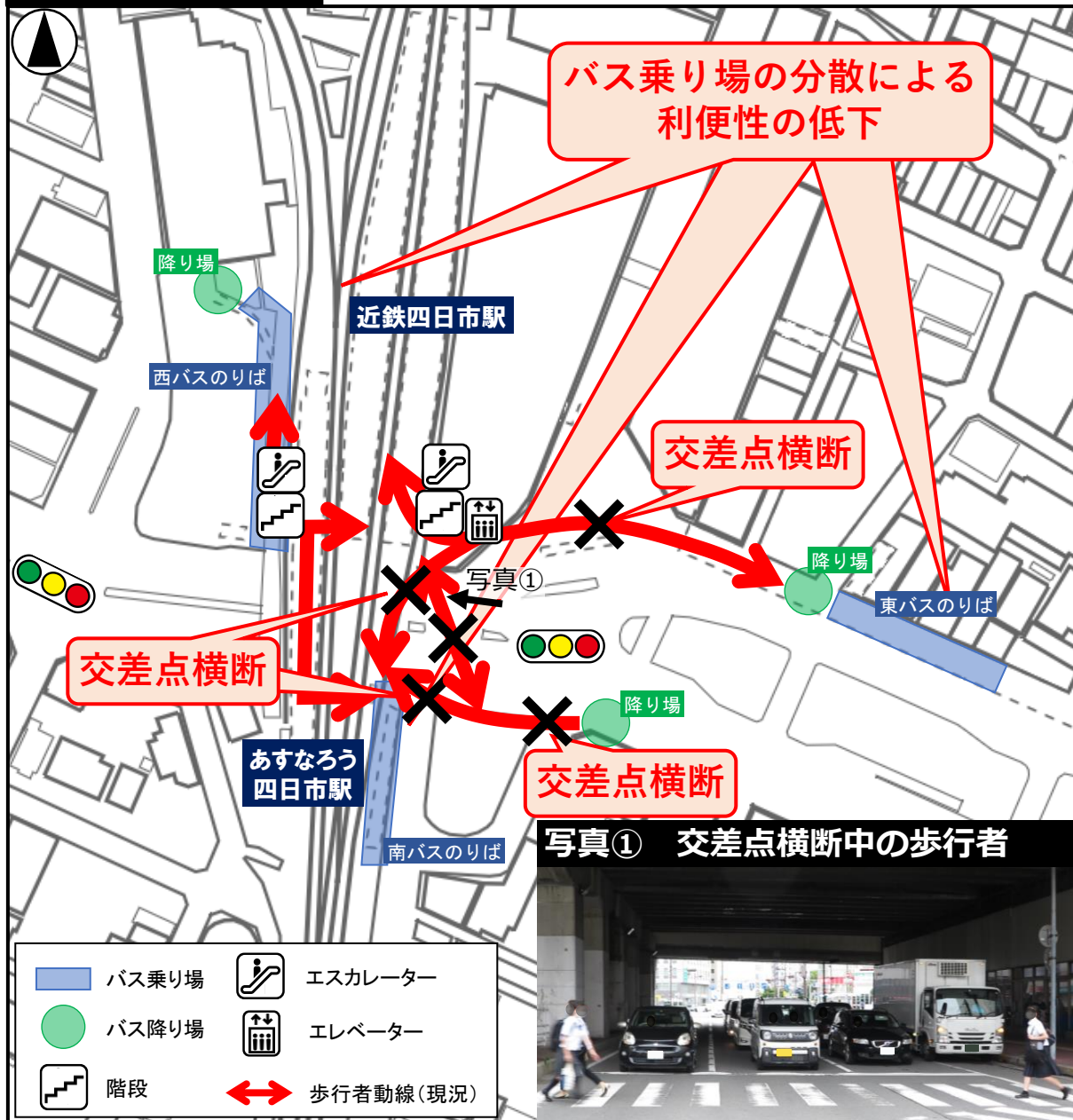
4. 整備効果

(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。

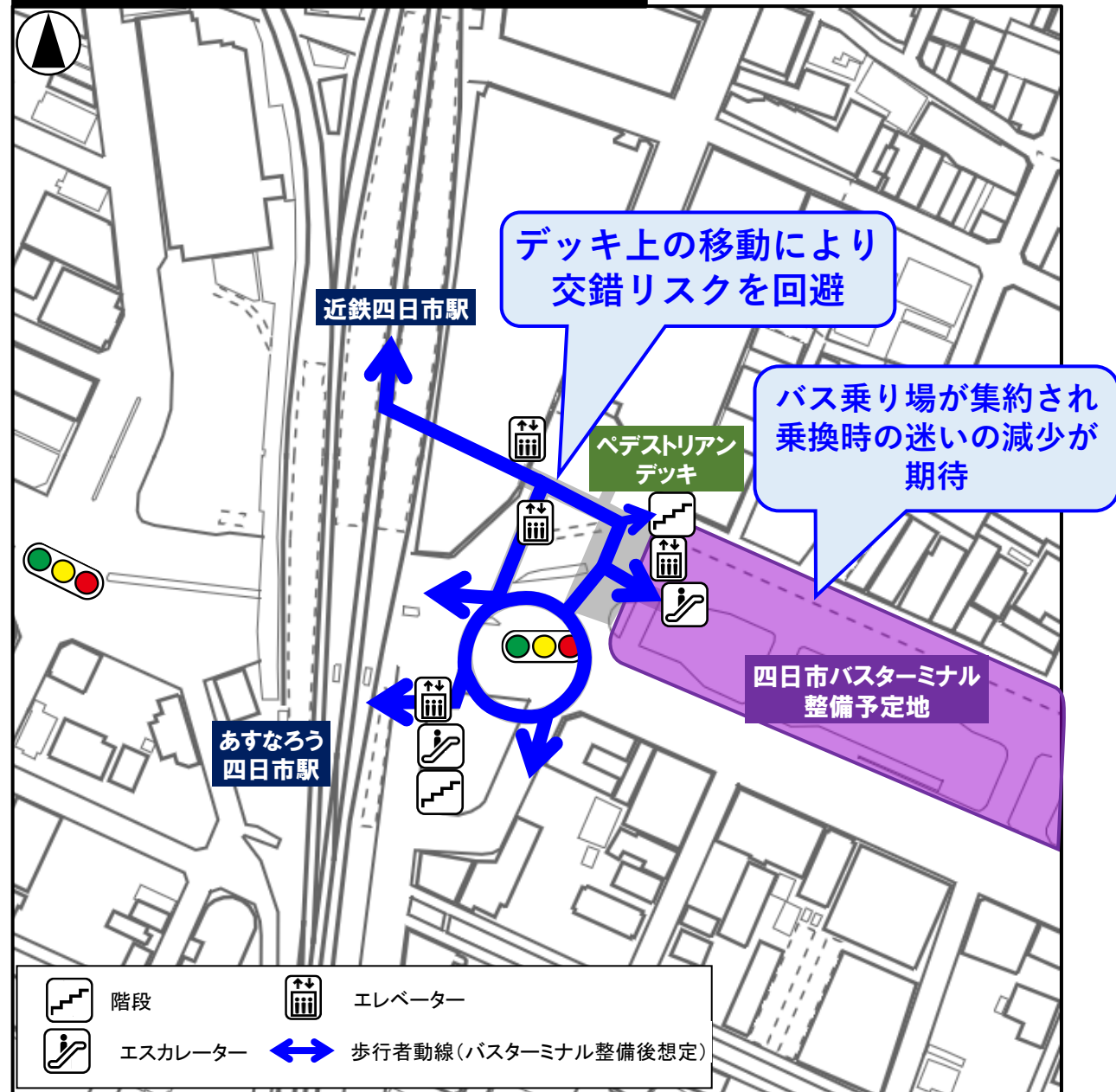
バスターミナル整備前後のバス乗り場・降り場までの歩行者動線

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

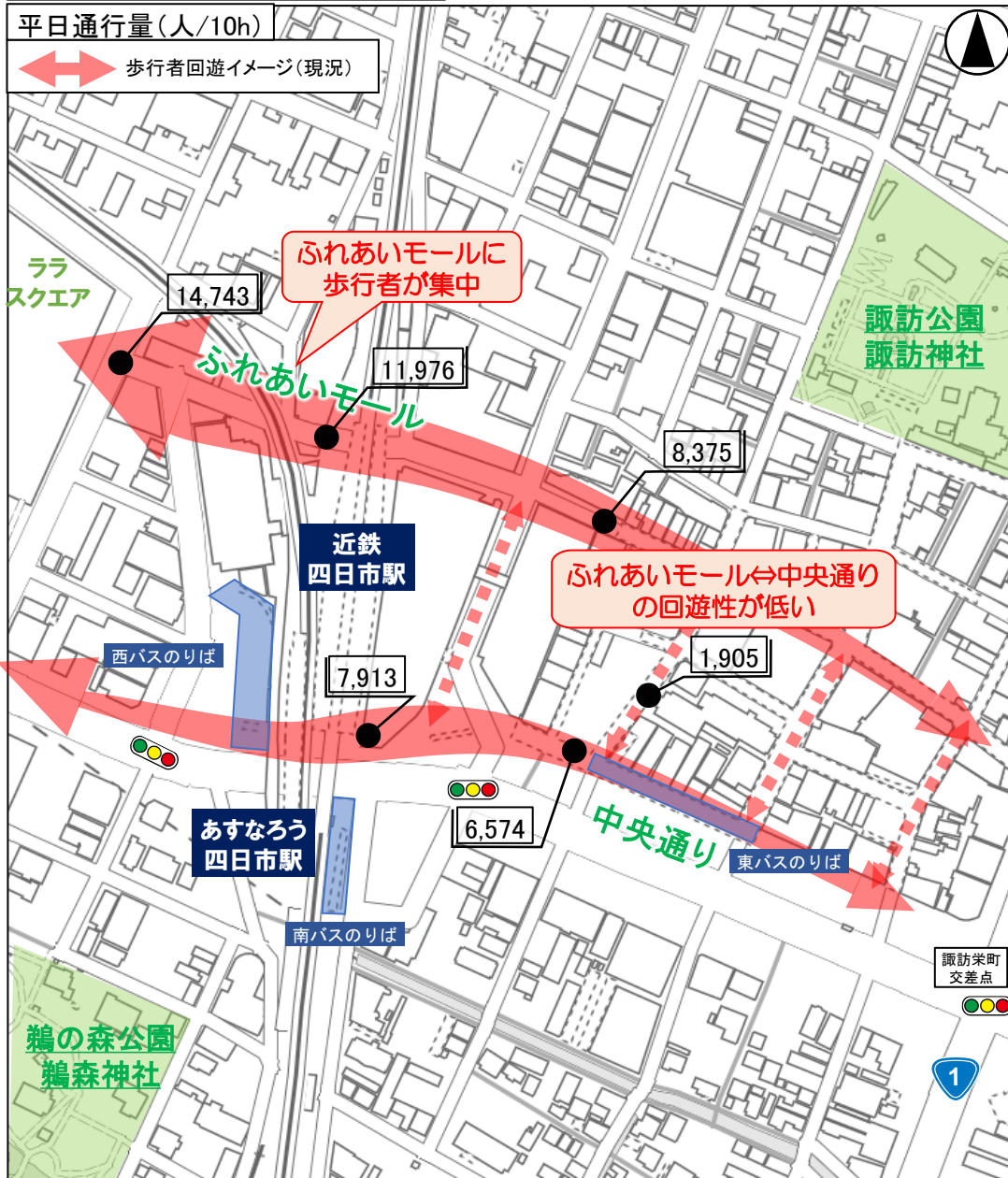
- ◆ 現在、ふれあいモールの歩行者交通量が多く、中央通り利用者よりも多い一方、ふれあいモール⇄中央通りの南北の移動が少なく、駅周辺全体としての回遊性が低い。
- ◆ バスターミナル整備により、交通結節機能の強化や人流が変化し、ふれあいモール⇄中央通りなど、駅周辺全体としての回遊性が向上する。
- ◆ また、商業・都市機能といった多様な機能を有する周辺施設等と連携し、バスターミナルと一体となった賑わい空間の創出への寄与が期待される。

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



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

出典: 地理院地図(下図)

バスターミナル整備後の歩行者回遊イメージ



出典: 地理院地図(下図)

4. 整備効果

(7)バスターミナル整備による波及効果

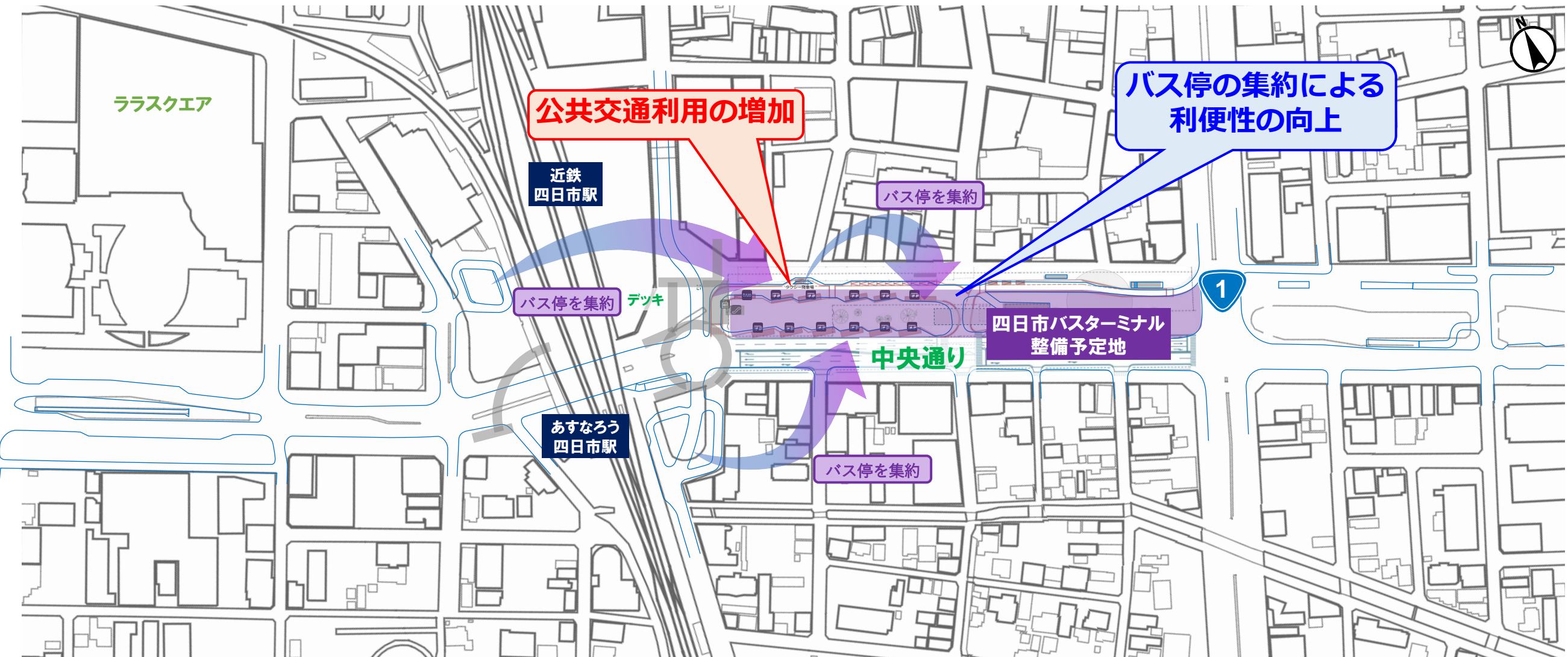
- ◆ バスターミナル整備により、公共交通の利便性が向上し、公共交通利用者の増加が期待される。
- ◆ 一般車両利用が公共交通利用へと転換されることで、交通円滑化・自然環境への負荷の軽減が期待される。

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

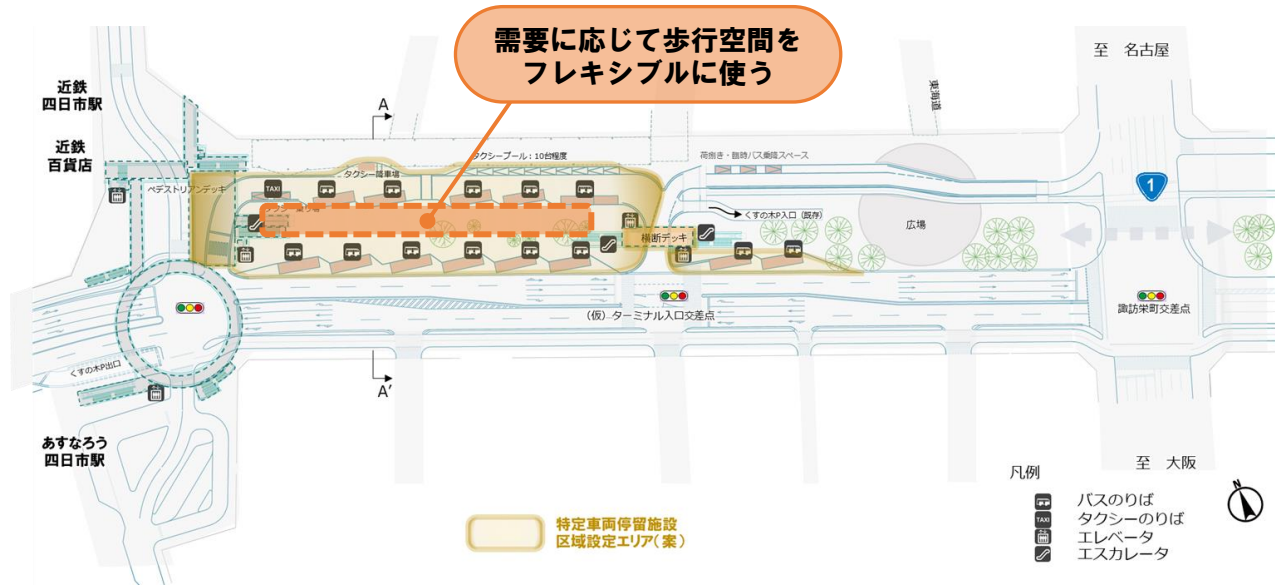
5. 将来の姿

(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

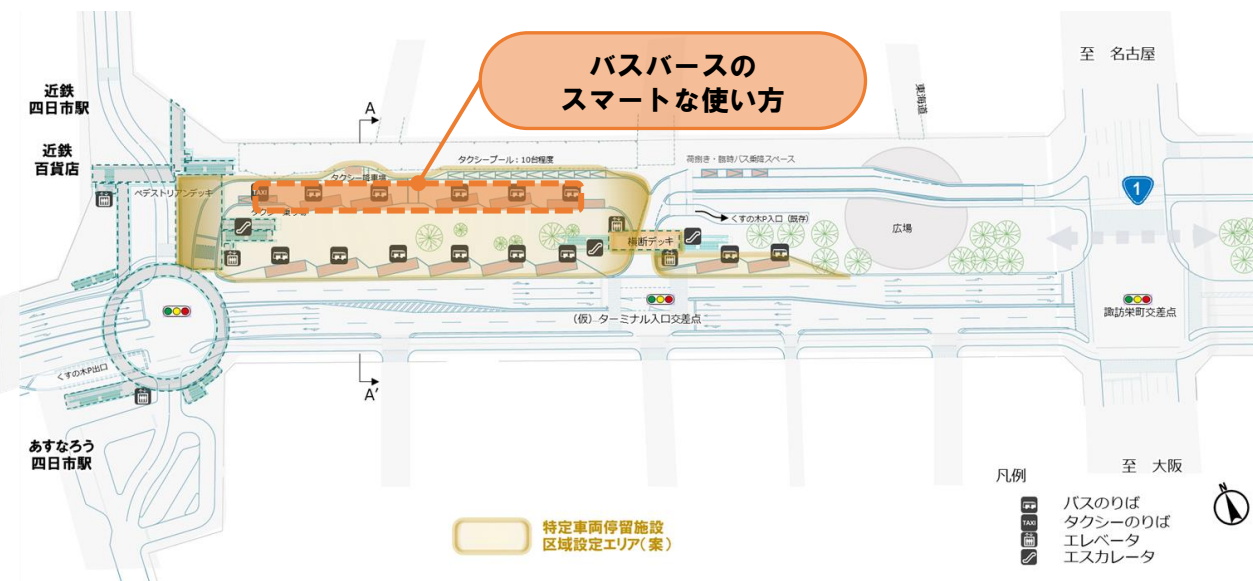


ターミナル内の歩行空間をフレキシブルに使い賑わいを創出するイメージ

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

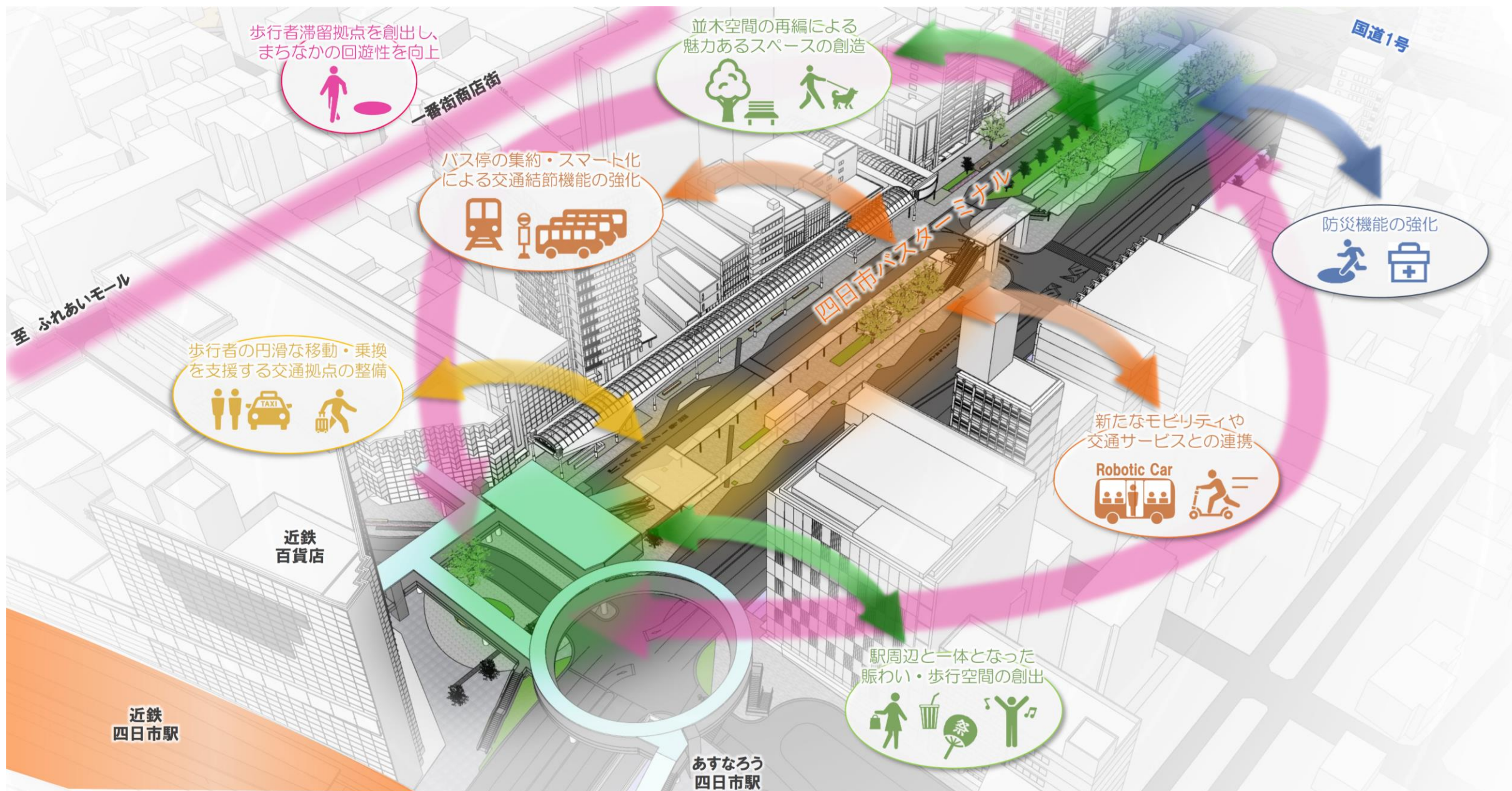


曜日や時間帯に応じてバス停を多目的にシェアリングするイメージ

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

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～」



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

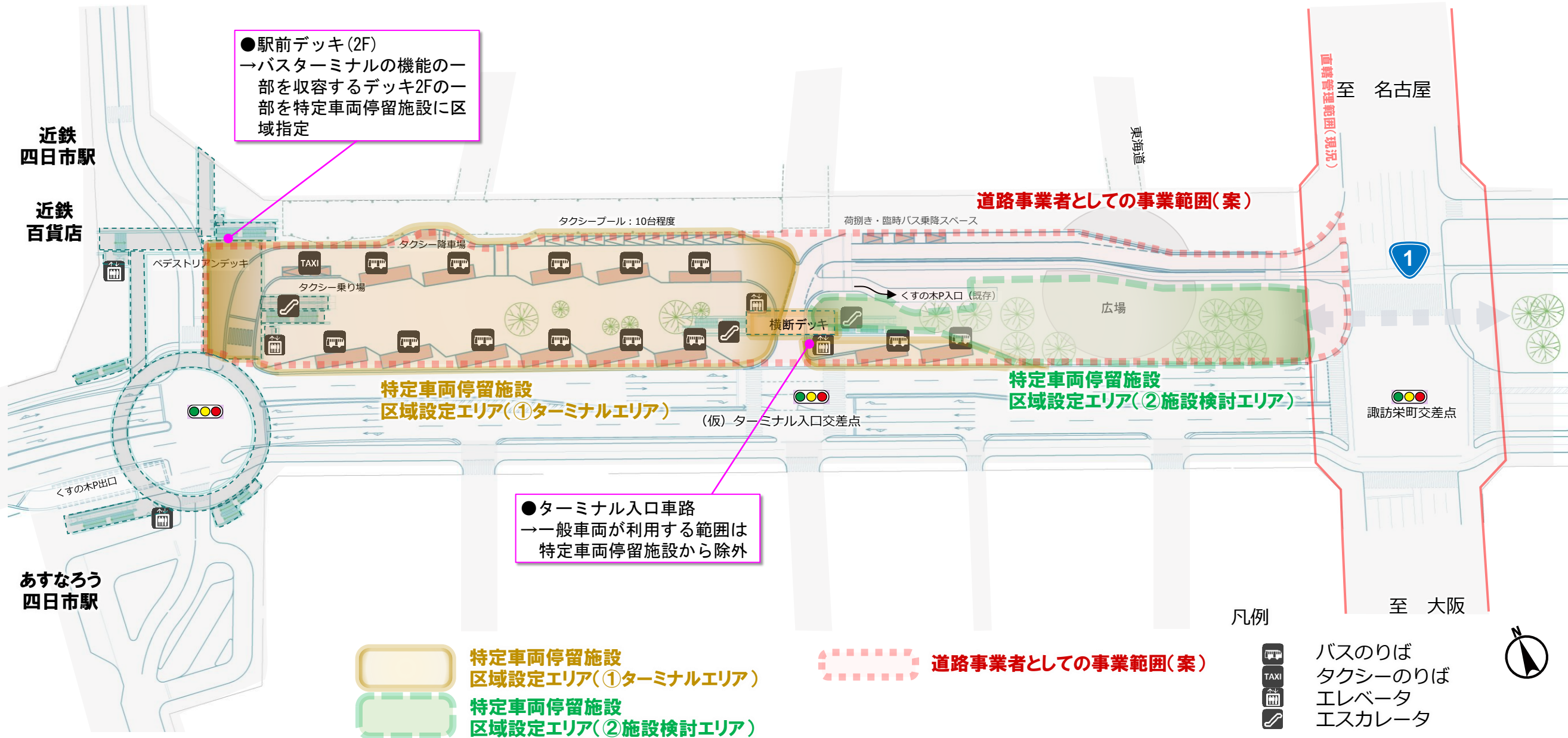
- ◆ ターミナルエリアのみ指定。

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。

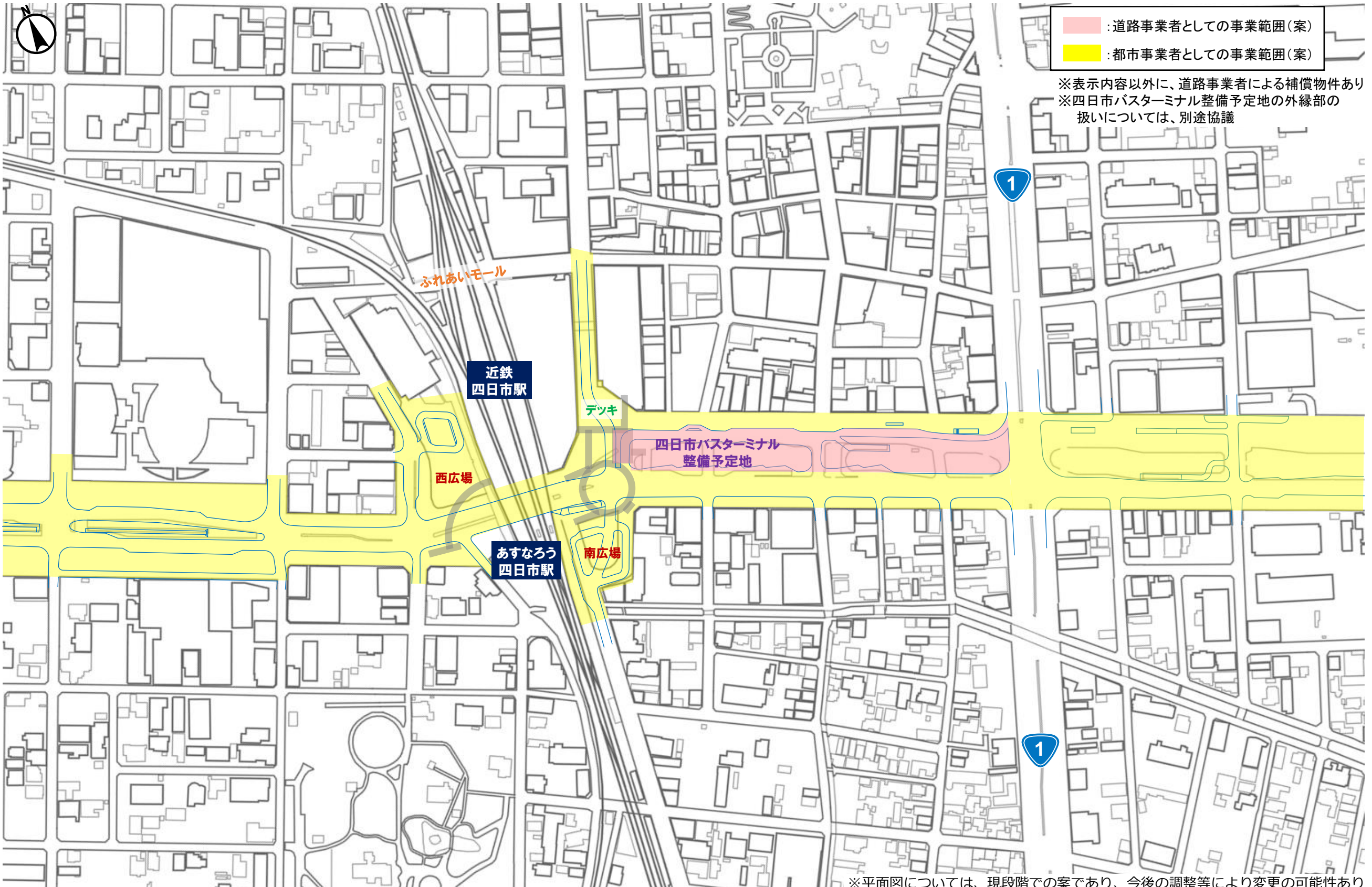
2) 道路事業者としての事業範囲(案)

- ◆ 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

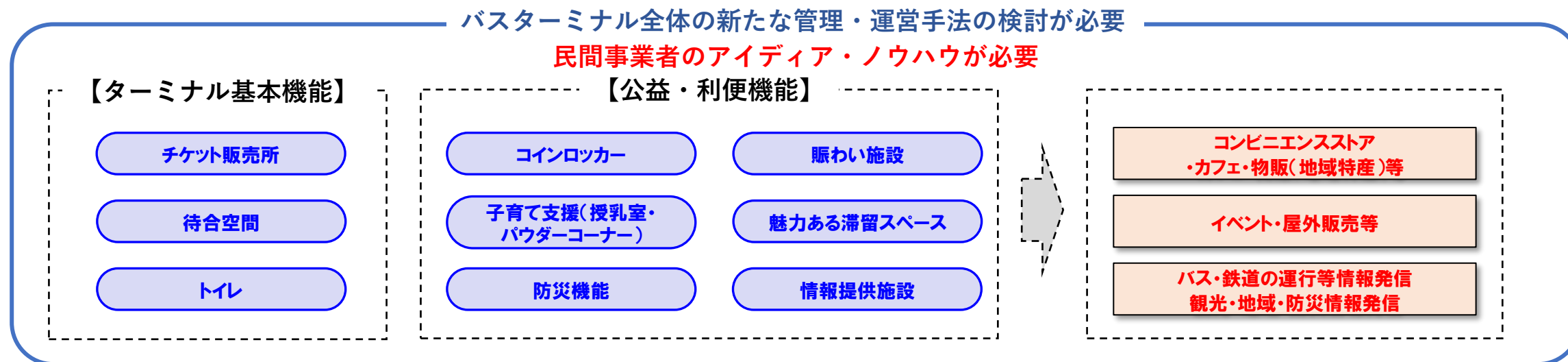


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

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>【ターミナル会社】 民間事業者</p> <p>道路管理者 ← 兼用工作物協定 → 民間事業者</p> <p>道路管理者 ⇄ 占用許可 ⇄ テナント ⇄ 占用料 ⇄ 道路管理者</p> <p>民間事業者 ⇄ 利用契約 ⇄ バス事業者等 ⇄ 利用料金 ⇄ 民間事業者</p>	<p>【ターミナル会社】 民間事業者</p> <p>道路管理者 ← コンセッション契約 → 民間事業者</p> <p>道路管理者 ⇄ 占用許可とみなされる ⇄ テナント ⇄ テナント料 ⇄ 道路管理者</p> <p>民間事業者 ⇄ 利用契約 ⇄ バス事業者等 ⇄ 利用料金 ⇄ 民間事業者</p> <p>多様な収入</p>
<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。

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
●バスターミナル導入機能		
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○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 	○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、一時滞在中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"> ○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 ○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
●バスターミナルと関連して導入する機能		
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	
●歩行者等の動線		
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"> ○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 ○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 	○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 (2020)	中期ステップ	長期ステップ
バスターミナル	整備方針 事業計画	検討・設計・工事	
近鉄四日市駅周辺整備		検討・設計・工事	
関連施設移設等		検討・設計・工事	

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第7回検討部会資料 (防災機能の示し方の更新案)

令和4年2月

3. ターミナル機能

(4)防災機能

1) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災時の対応について

- ◆四日市市では、被災時に多くの避難者が想定され、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定。
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、屋外の施設であるとともに、公共交通機関の運行を担う場所であるため、施設特性上、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。
- ◆今後、近鉄四日市駅バスターミナルを指定緊急避難場所として位置付けるかについて、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。

<指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定>

・災害時の危険を回避するため、一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復までに待機する場所

種別	概要
指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ
緊急避難所 (その他の避難場所)	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定

<避難所等：日単位での受け入れを想定>

・住居を失った人等の避難生活の場所であるとともに避難生活の支援拠点となる施設

種別	概要
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所 (2次避難所)	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

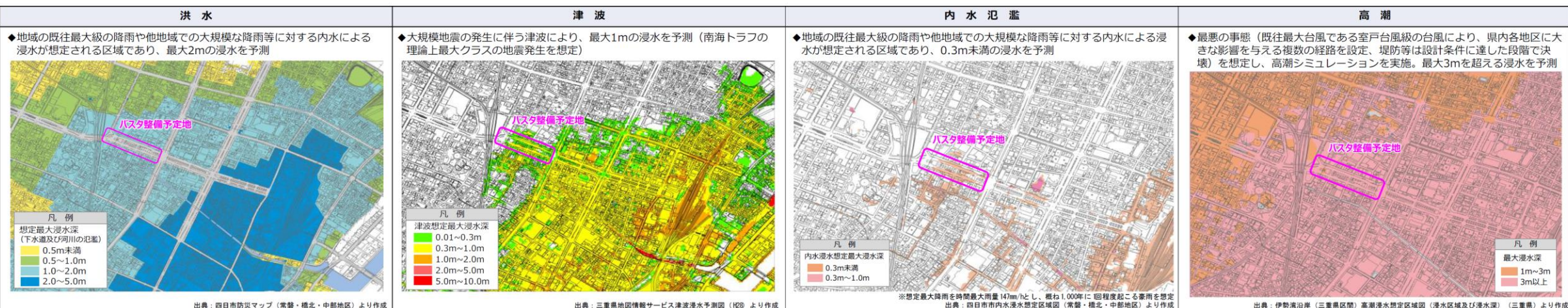
2) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理

◆近鉄四日市駅バスターミナルが、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討。

- ①洪水・津波・内水氾濫・高潮：浸水想定等から施設用地内での滞在は困難。近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への避難誘導
- ②地震・大規模な火災：指定緊急避難場所と同等の施設として活用（以降、一時緊急避難場所）
- ③土砂災害：バス等の運行を維持しつつ、災害等の情報を提供（近鉄四日市駅バスターミナルは、上記災害の対象エリア外）

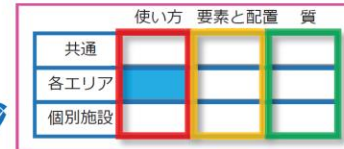
災害対応を想定するエリアを「平地部」と「デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側2回相当）」の2つのエリアで定義。

対応	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル	
	災害種別	指定基準	平地部	デッキ部・円形歩道橋部（近鉄四日市駅側 2階相当）
①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ（風水害）において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	×	△（浸水深2m未満想定）
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×	×
	内水氾濫	内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	×	×
	高潮	富洲原、富田、羽津、橋北、塩浜、楠地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	×（浸水想定区域に該当）	×（浸水想定区域に該当、最大浸水深3m以上と想定）
②	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○（オープンスペース）	○（オープンスペース）
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース	○（オープンスペース）	○（オープンスペース）
③	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○（区域外）	○（区域外）

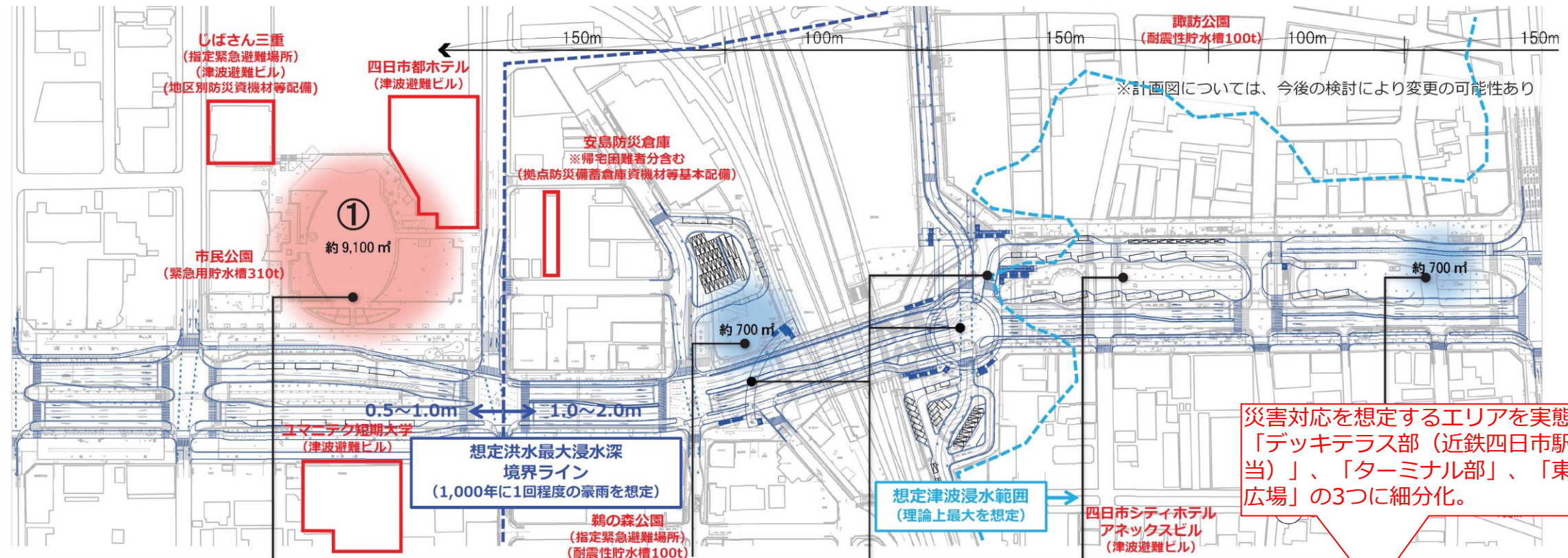


9. 中央通りのエリアデザイン

③ 各オープンスペースの使われ方のイメージ



- 基本計画の対象範囲は全長約1.6kmと広く、既に整備されている防災施設との位置関係や沿道の利用状況等により、それぞれの場所で災害リスクが異なるため、ここでは災害種別に応じて各広場での災害時の使われ方を示す（参考資料；現況分析にて防災施設の配置の資料を添付）
- ※災害時情報拠点機能として、ICT技術を活用した情報発信方法について今後検討（指定緊急避難場所の疎密度や経路等）



災害対応を想定するエリアを実態に合わせ「デッキテラス部（近鉄四日市駅側 2階相当）」、「ターミナル部」、「東海道歩行者広場」の3つに細分化。

	①市民公園 面積約9,100㎡ (平均約7,800㎡)	近鉄四日市駅		近鉄四日市駅バスターミナル		
		西広場	駅西デッキ・駅東デッキ・テラス部	ターミナル部	東海道歩行者広場	
A	洪水	× (浸水想定区域(0.5m~1.0m)に該当)	× (浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)	○ (避難経路等)	× (浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)	× (浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)
	津波	○ (帰宅困難者一時滞在等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (避難経路等)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)
	内水氾濫	○	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (避難経路等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	× (浸水想定区域に該当)
	高潮	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)	○ (避難経路等)	× (浸水想定区域に該当)	× (浸水想定区域に該当)
B	地震	○ (帰宅困難者一時滞在等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (避難経路等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (帰宅困難者一時滞在等)
	大規模な火事	○	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (避難経路等)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (帰宅困難者一時滞在等)
C	土砂災害	○ (区域外)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (区域外)	× (公共交通の運行や退避経路の阻害)	○ (区域外)
災害情報提供		災害時情報・運行情報の提供 (災害種別や被災状況に対応した情報提供を想定)				
周辺の防災施設 (津波避難ビル等)		じばさん三重、四日市都ホテル、ユマニテク短期大学、安島防災倉庫等				

(4)防災機能

1) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災時の対応について

- ◆四日市市では、被災時に多くの避難者が想定され、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定。
- ◆近鉄四日市駅バスターミナルは、屋外の施設であるとともに、公共交通機関の運行を担う場所であるため、施設特性上、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。
- ◆今後、近鉄四日市駅バスターミナルを指定緊急避難場所として位置付けるかについて、四日市市とも調整を行い、中央通り再編と一体的な検討が必要。

<指定緊急避難場所等：数時間程度の受け入れを想定>

・災害時の危険を回避するため、一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復までに待機する場所

種別	概要
指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示などを発令する場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ
緊急避難所(その他の避難場所)	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定

<避難所等：日単位での受け入れを想定>

・住居を失った人等の避難生活の場所であるとともに避難生活の支援拠点となる施設

種別	概要
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所(2次避難所)	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

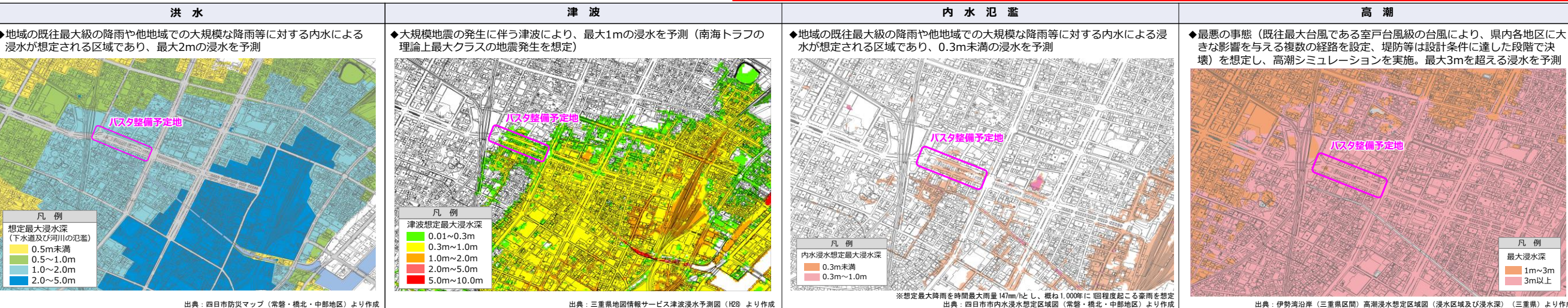
2) 近鉄四日市駅バスターミナルの被災想定と災害別対応方針の整理

◆近鉄四日市駅バスターミナルが、指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、想定される災害別に四日市市の指定基準と比較し、災害種別に応じた対応を検討。

- ①洪水・津波・内水氾濫・高潮：浸水想定等から施設用地内での滞在は困難。近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所(その他)等への避難誘導
- ②地震・大規模な火災：指定緊急避難場所と同等の施設として活用(以降、一時緊急避難場所)
- ③土砂災害：バス等の運行を維持しつつ、災害等の情報を提供(近鉄四日市駅バスターミナルは、上記災害の対象エリア外)

第7回中央通り再編関係者調整会議におけるエリアの示し方と整合を図るため、エリア分けを更新。

対応	四日市市 指定緊急避難場所指定基準		近鉄四日市駅バスターミナル		
	災害種別	指定基準	デッキテラス部(近鉄四日市駅側 2階相当)	ターミナル部	東海道歩行者広場
①	洪水	洪水ハザードマップ及び防災マップ(風水害)において、浸水予測が浸水深2メートル未満の場合は2階建て以上の建物、2メートルから5メートルの場合は3階建て以上の建物	○(避難経路等)	×(浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)	×(浸水想定区域(1.0m~2.0m)に該当)
	津波	3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○(避難経路等)	×(浸水想定区域に該当)	×(浸水想定区域に該当)
	内水氾濫	内水氾濫想定区域図において、浸水範囲外の建物及び浸水範囲内の2階建て以上の建物	○(避難経路等)	×(公共交通の運行や退避経路の阻害)	×(浸水想定区域に該当)
	高潮	富洲原、富田、羽津、橋北、塩浜、楠地区の3階建て以上の建物及びそれ以外の地区の建物	○(避難経路等)	×(浸水想定区域に該当)	×(浸水想定区域に該当)
②	地震	耐震性のある建物及びグラウンドなどオープンスペース	○(避難経路等)	×(公共交通の運行や退避経路の阻害)	○(帰宅困難者一時滞在等)
	大規模な火事	火災発生区域外のオープンスペース	○(避難経路等)	×(公共交通の運行や退避経路の阻害)	○(帰宅困難者一時滞在等)
③	土砂災害	土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域外の建物	○(情報提供)	○(情報提供)	○(情報提供)



デザインコントロールに関する基本計画への記載について

⇒景観形成戦略の一部としてデザインのルールを記載していく旨を追記。

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（平成30年12月策定）

四日市市総合計画
(令和2年4月スタート：WE DO四日市中央通りを位置づけ)

四日市市立地適正化計画
(令和2年3月：近鉄四日市駅周辺等整備事業を位置づけ)

バスタプロジェクトの全国展開
(令和2年度：四日市バスターミナルに向けた調査着手)

みなとまちづくりプラン
(令和2年度：検討着手)

社会情勢の変化（ポストコロナ、防災・減災・国土強靱化）

近鉄四日市駅周辺等整備基本計画

・関係者と調整を行った上で、中央通り全体で統一感を演出しながら、各エリアの特徴を反映した整備が進められるよう対象地域全体の計画の基本的な考え方を取りまとめ。

名称については、検討中。

社会実験結果（R4年度実施予定）
関係者合意形成

基本計画を実現するための2つの戦略

関係者調整等合意形成や社会実験等により、適宜ブラッシュアップしていく基本計画を実現するための戦略
※R4年度末に公開予定

利活用戦略

- ※利活用WS等にて継続的に検討
- >対象範囲
 - ・基本計画と同じ範囲
- >内容
 - ・利活用の方針
 - ・望ましい活用のシーン
 - ・施策
 - ・組織体制

景観形成戦略

- ※デザインWGにて継続的に検討
- >対象範囲
 - ・基本計画と同じ範囲（市事業および国事業等）
- >内容
 - ・個別施設の形態・色彩・素材・仕上げの考え方
 - ・中央通り主要施設のデザインルール
- ※官民連携により整備を行う主要施設も含む。

デザインコントロールに関する記載を追記

利活用計画

・持続的な空間利活用のための計画

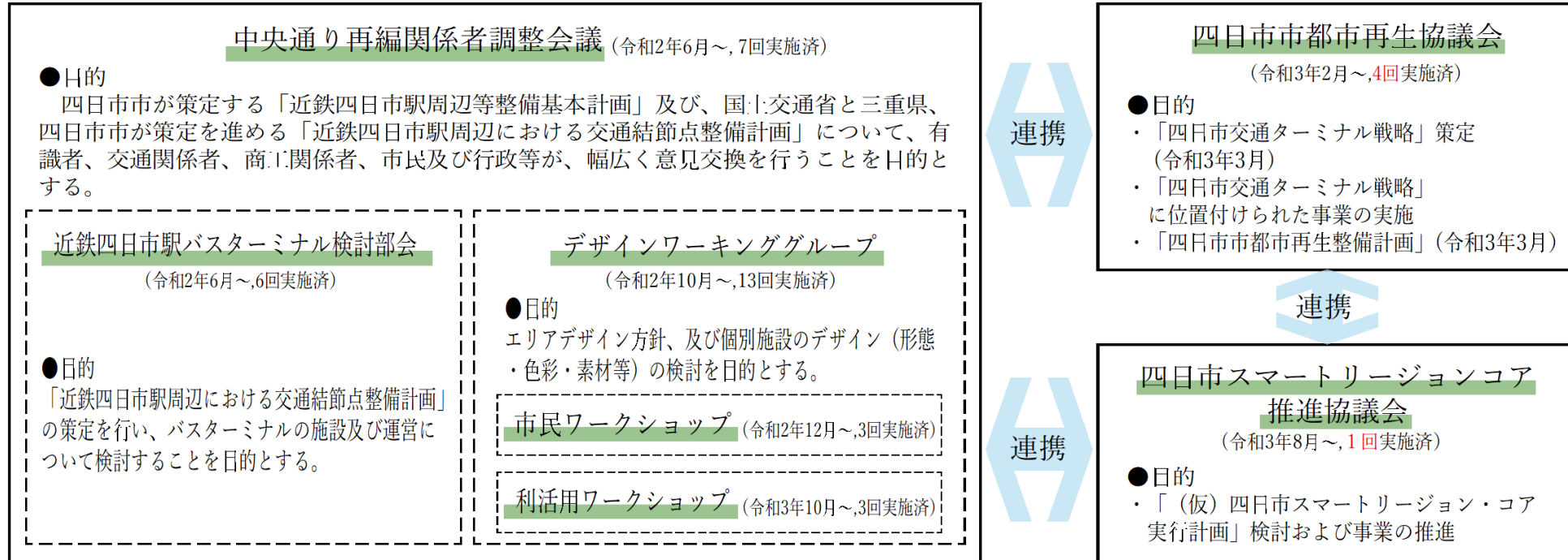
設計図面

・工事発注のための図面

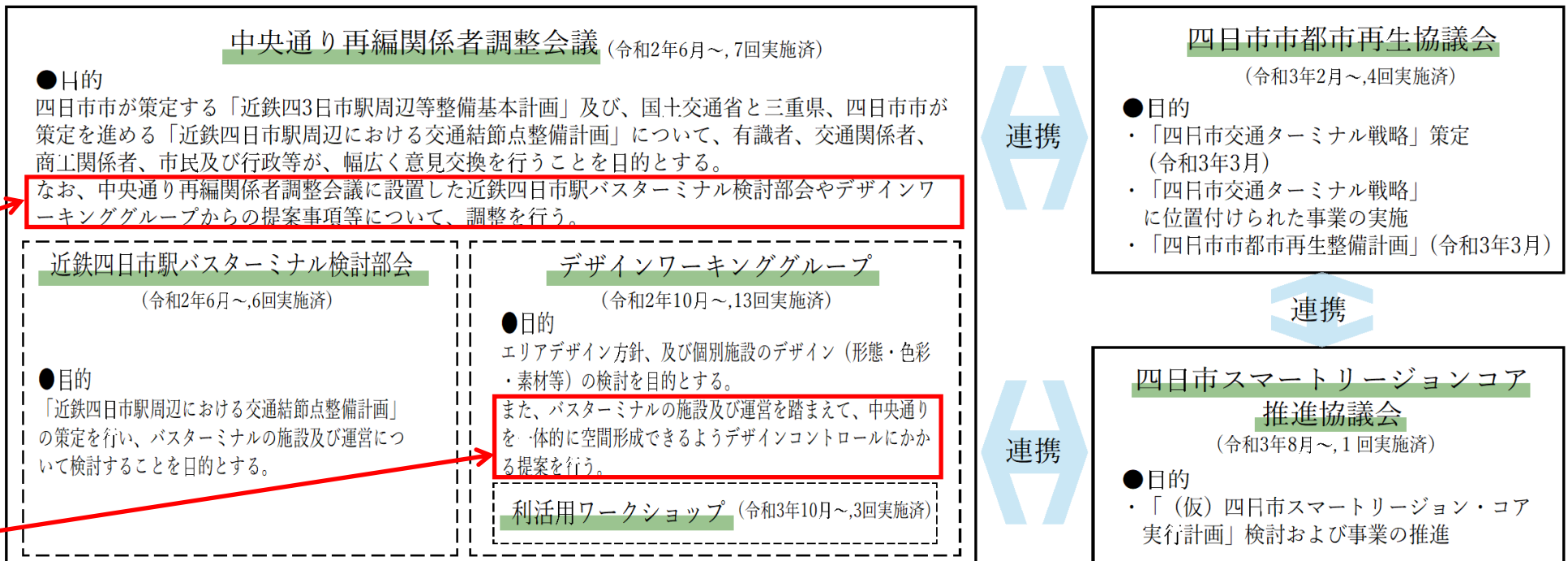
次年度以降の市事業とバスタ事業の連携方法について

⇒次年度(R4)については、下記体制にて検討を進める。

基本計画検討体制 (R2～R3年度)

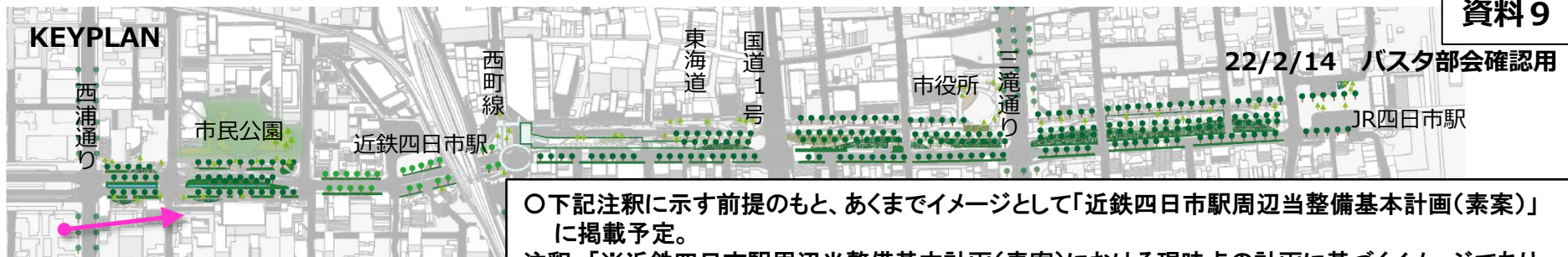


基本計画検討体制 (R4年度)



連携方法について追記

デザインコントロールに関する記載を追記

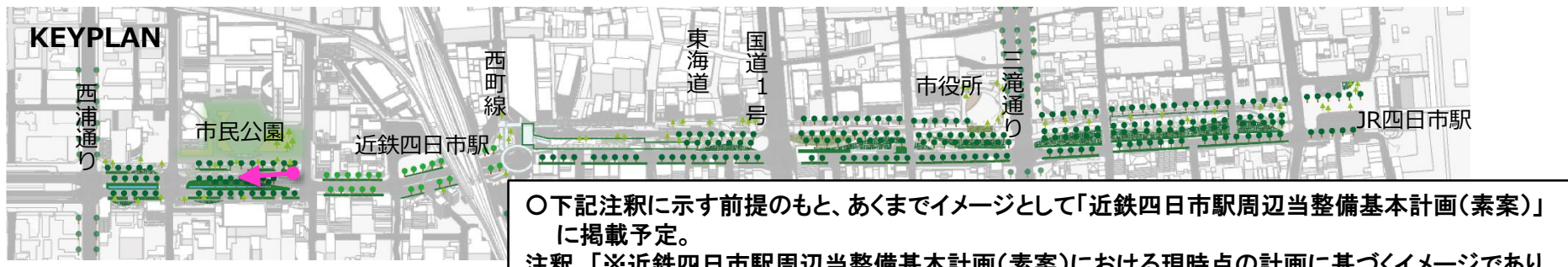


○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。

注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・駅西全体のイメージを見せるアングル、昼景
 主な表現内容;ロードダイエット、樹木の連続性、市民公園との一体の計画、豊かな植栽



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
 注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



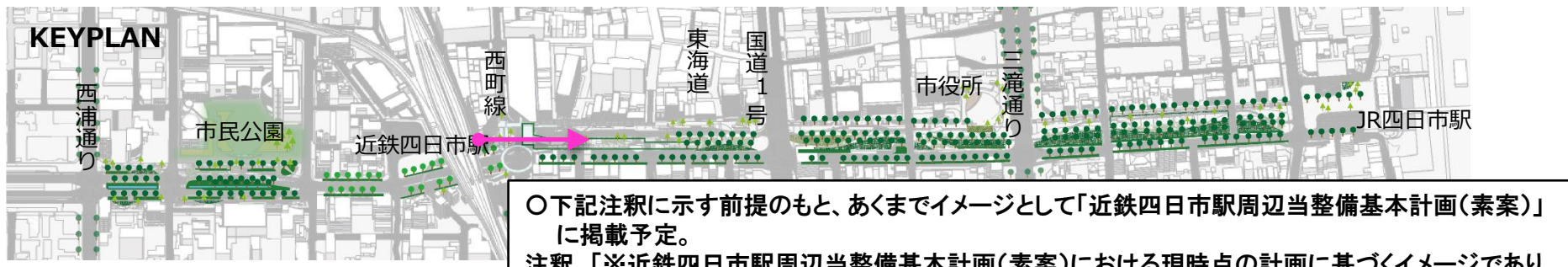
・駅西歩道部のイメージを見せる、屋景
 主な表現内容;手間の茶畑、市民公園、奥の鈴鹿山脈の山並み
 ※前回提示案からカメラ角度を南に動かし調整



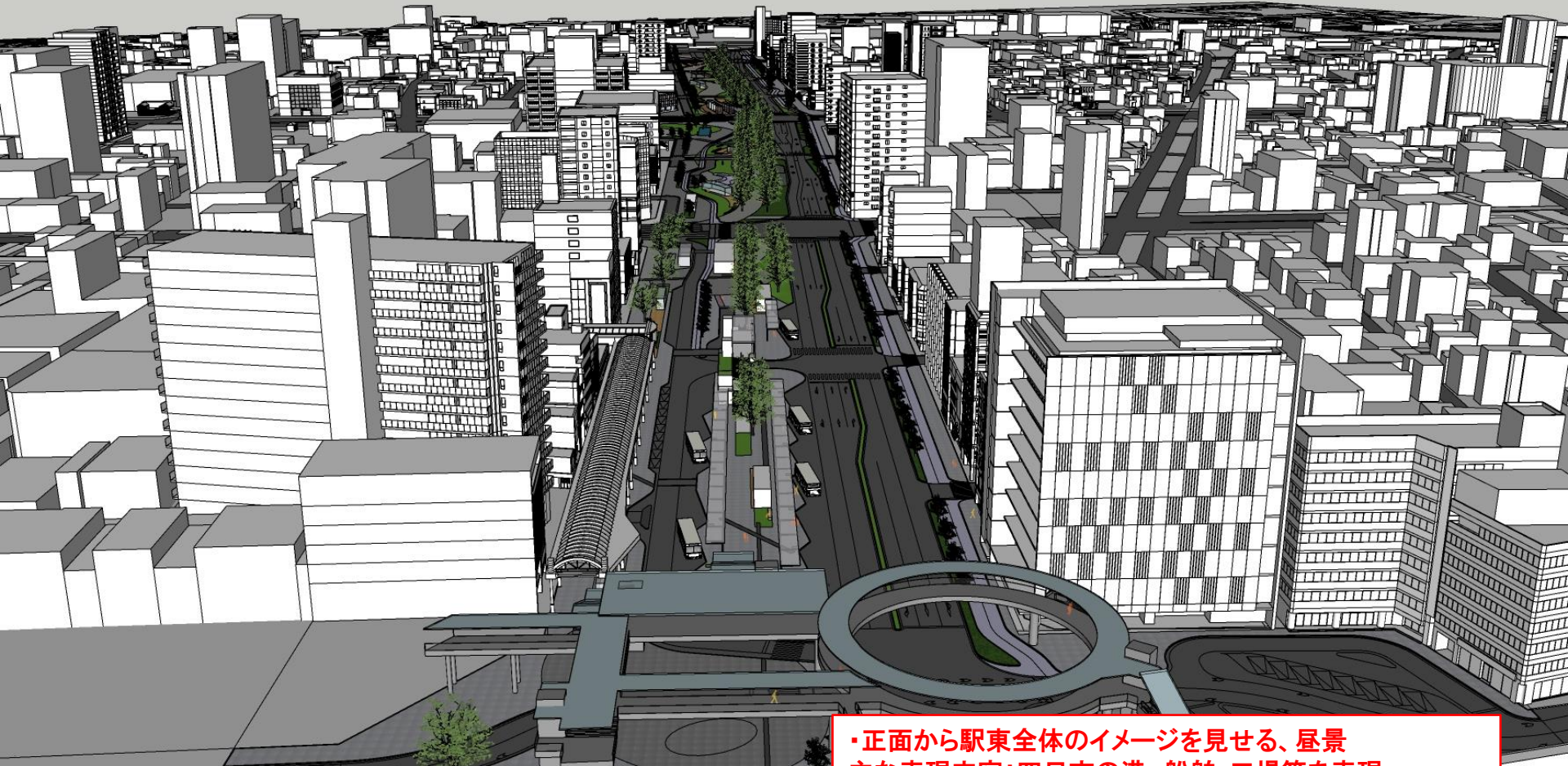
○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
 注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・駅西歩道部の夜間のイメージを見せる、夕景
 主な表現内容；照明、ベンチのフットライト等



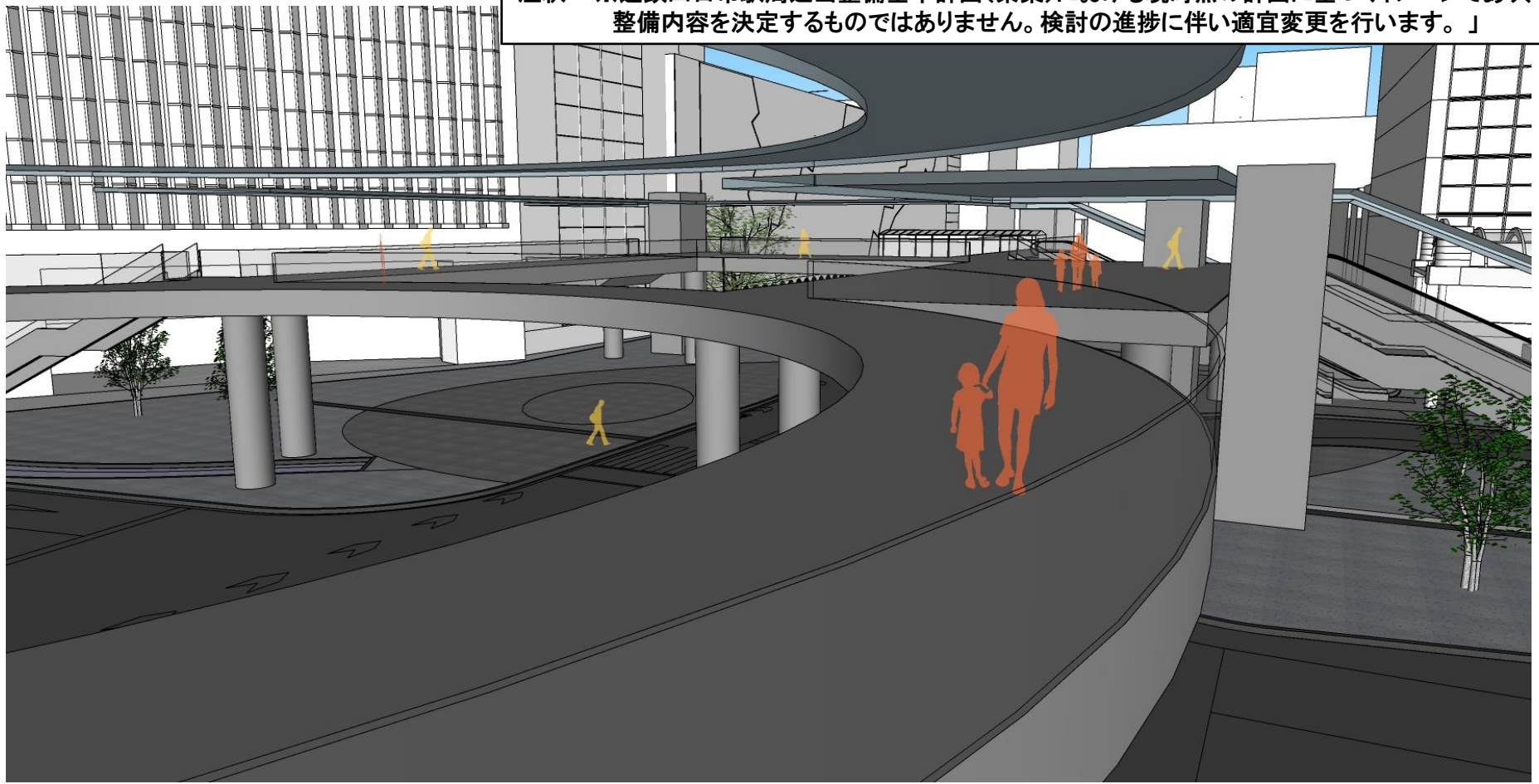
○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・正面から駅東全体のイメージを見せる、屋景
主な表現内容;四日市の港、船舶・工場等を表現
※スターアイランドは白い半透明のポリウムで表現予定



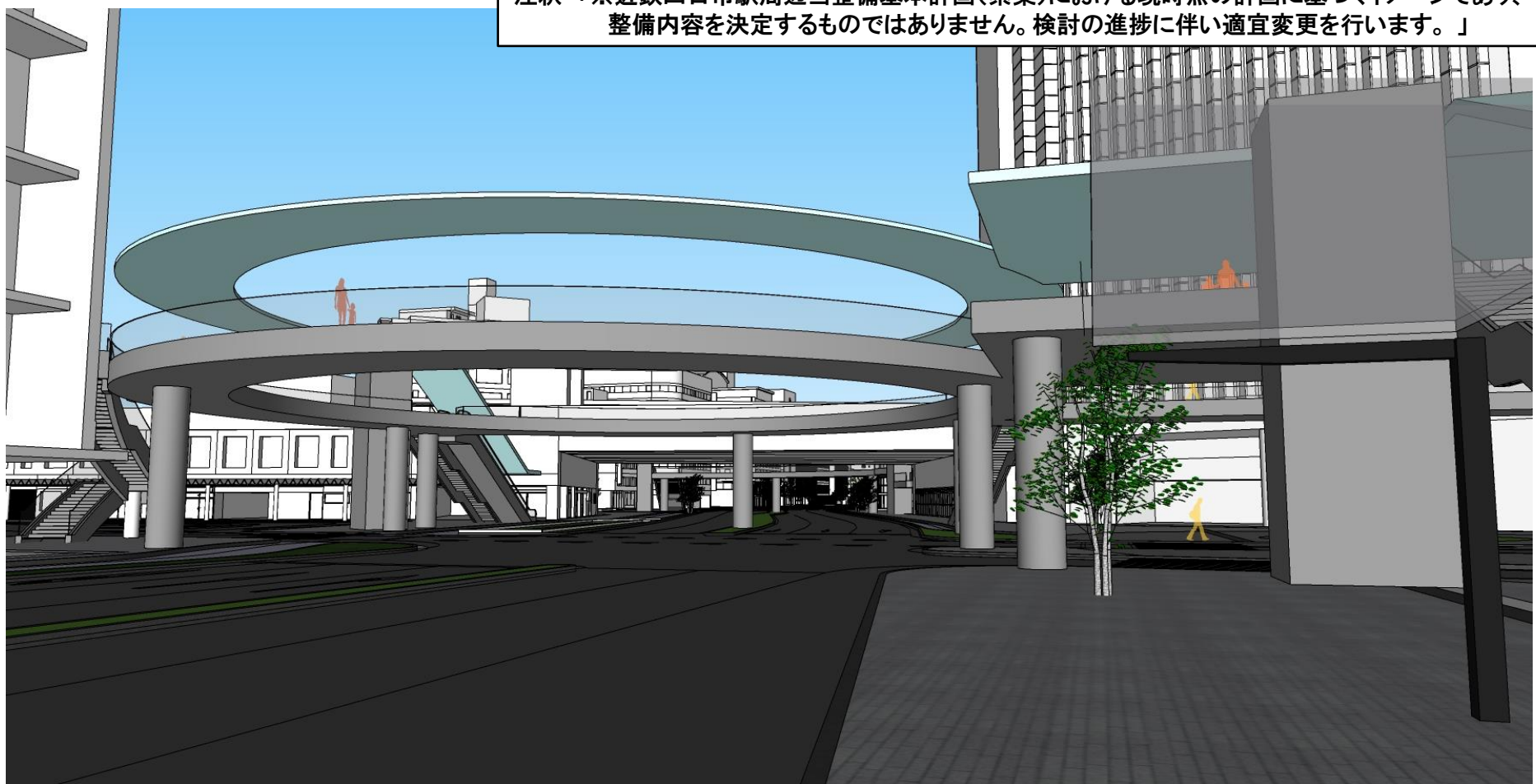
○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・アイレベルの駅東デッキのイメージを見せる
※スターアイランドは白い半透明のボリュームで表現予定



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・アイレベルの駅東デッキのイメージを見せる
※円形であることが明確にわかるアングル



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。

注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・東海道歩行者広場のイメージがわかるアングル、昼景
 主な表現内容;賑わい施設・ステージ・イベント時(JAZZFES等)のイメージ



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
 注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



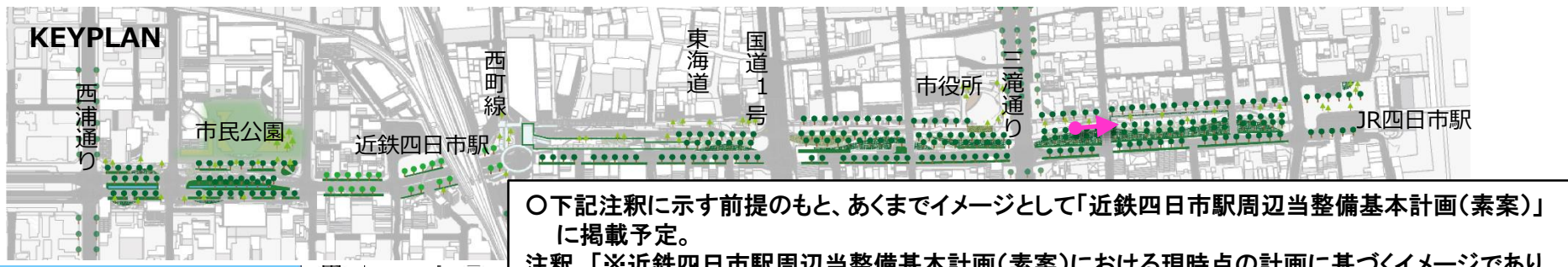
・スポーツパークのイメージが伝わるアングル、夕景(照明が明るく目立ちすぎない程度の夕景)
 主な表現内容;スケートボードパーク、建屋施設、緑陰の休息空間を表現
 ※アングルを少し右方向へ修正



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
 注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・大きいイベント広場のイメージが伝わるアングル、夕景
 主な表現内容;イベント時(大四日市祭り等)を表現
 →市役所周辺の空間が分かるアングルに修正



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・緑豊かで静かなオープンスペースを表現、昼景
主な表現内容;犬の散歩など散策空間、市民が花々
を手入れしている様子、市民農園を表現



○下記注釈に示す前提のもと、あくまでイメージとして「近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)」に掲載予定。
 注釈「※近鉄四日市駅周辺当整備基本計画(素案)における現時点の計画に基づくイメージであり、整備内容を決定するものではありません。検討の進捗に伴い適宜変更を行います。」



・鈴鹿山脈への視線の抜けを表現、屋景
 主な表現内容;仮設的なカフェなど

第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会
回答様式

委員（関係者）氏名

提出期限：令和4年2月18日（金）

1. 議題（1）規約の改正（案）（資料2）について
（了承案件）

了承する ・ 了承しない

ご意見等ございましたら、ご記入願います。

2. 議題（2）中央通り再編関係者調整会議等の報告（資料3）につ
いて
（報告案件）

承諾する ・ 承諾しない

ご意見等ございましたら、ご記入願います。

3. 議題（3）「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりま
とめに伴うバスタ検討部会の検討資料の更新（案）（資料4）に
ついて
（了承案件）

①「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」の更新（案）
（資料5）について

了承する ・ 了承しない

ご意見等ございましたら、ご記入願います。

②防災機能のエリア分けの示し方(第6回検討部会資料)の更新
（案）（資料6）について

了承する ・ 了承しない

ご意見等ございましたら、ご記入願います。

4. 議題（４）次年度以降の調整会議との連携方法（案）について
（報告案件）

①デザインコントロールに関する基本計画への記載（案）（資料７）
について

承諾する ・ 承諾しない

ご意見等ございましたら、ご記入願います。

②次年度以降の市事業とバスタ事業の連携方法（案）（資料８）に
ついて

承諾する ・ 承諾しない

ご意見等ございましたら、ご記入願います。

5. 議題（5）将来イメージアングル（案）（資料9）の「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画（素案）」とりまとめに伴う掲載について
（報告案件）

承諾する ・ 承諾しない

ご意見等ございましたら、記入をお願いします。

6. その他

ご意見等ございましたら、記入をお願いします。

連絡先 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会事務局
（三重河川国道事務所計画課 大川）

電 話 059-229-2220

FAX 059-229-2238

メール ookawa-t85aa@mlit.go.jp