# 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画中間とりまとめ

## 令和3年3月

## 目次

1.	はじめに ······P.	3
2.	近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の方向性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	4
3.	中央通りのエリアデザイン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.	5
4.	共通のデザイン方針 ·······P.	6
5.	各エリアのデザインを考える前提条件 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.	7
6.	各エリアのデザイン方針 ····································	8
7.	整備のイメージと目指す効果	
	① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	9
	② 全体レイアウトや導入機能のイメージ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
	③ 整備方針 ····································	11
	<ul><li>④ 目指す効果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・</li></ul>	12
8.	バスターミナルの整備に係る事項	
	① 基本目標 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	13
	② 施設配置方針 **********************************P.	14
	③ 必要機能····································	15
	④ 動線計画 ····································	16
	⑤ デザインと機能配置「施設最小案」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	17
	⑥ デザインと機能配置「施設最大案」・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.	18
	⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.	19
9.	事業区分 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	20
10.	今後の進め方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P.	21

四日市市は、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、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る。

さらに、新名神高速道路をはじめとした広域幹線道路網の整備が進むとともに、2027年にはリニア中央新幹線の東京から 名古屋間が開通する見通しとなっており、四日市市には、スーパー・メガリージョン形成の中で中部圏域の一翼を担う都市として、さらなる飛躍が期待されている。

そこで、四日市市では、リニア時代に相応しいゲートウェイとして、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成するために、近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場や中央通りの歩行空間等の整備からなる近鉄四日市駅周辺等整備事業に取り組んでいる。

この近鉄四日市駅周辺等整備事業を推進していくために、中央通りや近鉄四日市駅及びJR四日市駅の駅前広場整備その他関連する周辺における整備・再編に向けて、四日市市が策定する「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」及び、国土交通省と四日市市が策定を進める「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」について、有識者、交通関係者、商工関係者、市民および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行うことを目的とし、「中央通り再編関係者調整会議」を設置し、検討を進めている。

これまでに、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画(バスターミナル整備計画)」の策定や、「近鉄四日市駅周辺等整備基本計画」の骨子となる「中央通りのエリアデザイン」等について意見交換を行ってきたところであり、それらを踏まえ、中央通りのエリアデザインにおける「共通のデザイン方針」、「各エリアのデザイン方針」、「整備のイメージと目指す効果」、「バスターミナルの整備に係る事項」、「事業区分」等について、この度、中間とりまとめを行うものである。

## 2. 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の方向性

4

## <検討の視点>

【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」

- 【視点①: 賑わい・もでなし空間の創出と回遊性の向上】 ●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。

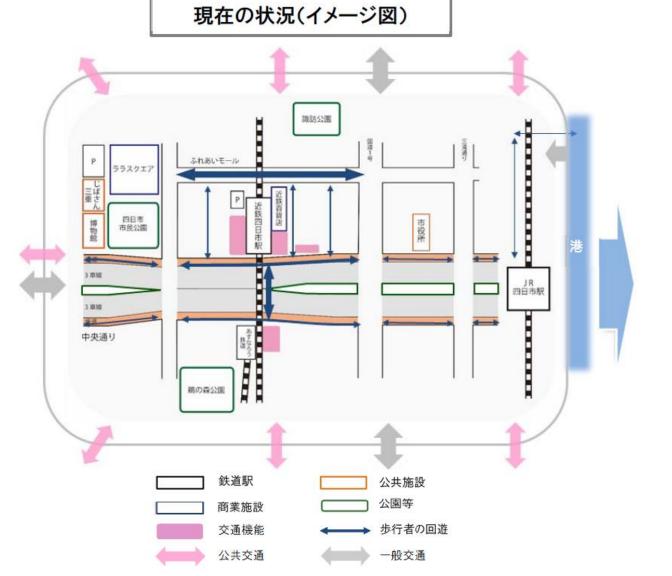
【視点②:まちづくりと連動した交通機能の配置】 「交通機能強化」

- ●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<mark>交通結節機能の強化</mark>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。

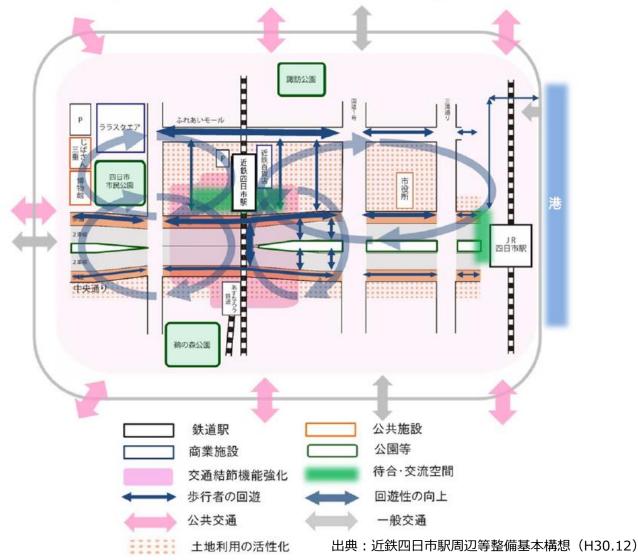
【視点③:中央通りを活用した空間の魅力向上】 「空間の魅力向上」

- ●楠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。

## <駅周辺整備の基本的な方向性イメージ>



## 将来の基本的な方向性(イメージ図)



5

- ・中央通りのエリアデザインでは、基本構想策定後に策定された四日市市総合計画等を反映し、基本計画の骨子として取りまとめる
- ・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、3つのデザイン方針と3つの視点で階層的 に検討を行う

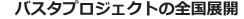
## 近 鉄 四 日 市 駅 周 辺 等 整 備 基 本 構 想 (2018.12月策定)

#### 四日市市総合計画

(2020.4月スタート: WEDO四日市中央通りを位置づけ)

#### 四日市市立地適正化計画

(2020.3月:近鉄四日市駅周辺等整備事業を位置づけ)



(2020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

(2020年度:検討着手)

社会情勢の変化(ポストコロナ、防災・減災・国土強靭化)

## 中央通りのエリアデザイン=基本計画の骨子

<3つの視点>

## <3つのデザイン方針>

### 共通のデザイン方針

中央通り全体が目指す空間像の目標

## 各エリアのデザイン方針

各エリアが目指す空間像の目標と機能配置・景観計画

個別施設のデザイン方針 スケーブ 各施設が目指すデザイン水準の明確化 シェルター

## ①空間の使い方

・空間に取り入れる機能

- 各エリアの使い方のイメージ・テーマ
- ・各エリアの導入機能

## 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

- ・各エリアの空間構成要素と
  - 機能配置の考え方
- 〔交通・都市機能の配置の考え方〕
- ・各エリアの歩行者動線・各種車両 動線の設定
- 〔歩行者動線の設定と交通処理計画〕

・個別施設の大きさ・位置の考え方

## 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
- ・各エリアの景観の考え方

・個別施設の形態、色彩、素材、 仕上げの考え方

## 4. 共通のデザイン方針

## ①空間の使い方

・空間に取り入れる機能



## 目標1 居心地が良く歩きたくなる空間づくり

- ・まちなかの回遊を支える歩行空間
- ・自転車走行空間の分離
- ・まちなかへの来訪者や居住者のための快適空間 (待合・休憩、公園、カフェや屋台等)
- ・自動車と歩行者の分離
- ・交通の阻害を防止する荷捌き機能

## 目標2 市域・他都市とつながる一大交通拠点づくり

- ・将来交通を見込んだ駅前広場の整備(待合・交流機能、 送迎スペース)
- ・デジタル化による利便性の高い交通結節機能
- ・バスタ機能(特定車両停留施設、バス待ち施設等)
- ・情報発信機能(まちなかの案内、四日市市のPR、 災害情報等)
- ・四日市港へのエントランス機能

## 目標3 最先端の取り組みのショーケースとなる空間づくり

- ・次世代モビリティの導入空間
- ・スマートシティ機能を支える情報基盤の受け皿
- ・多機能空間としての利用 (グリーンインフラや防災機能等)
- ・ポストコロナで求められるオープンでゆとりある空間

## ②空間の要素と配置

・空間を構成する要素と施設配置(レイアウト)の考え方



## 目標1歩行者を中心とした交通施設の配置

- ・歩行者優先の交通モードの配置 歩行者>自転車>公共交通(鉄道・バス・タクシー)>一般車
- ・歩行者空間の最大化(交通量に応じた車両走行空間の 適下化)
- ・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
- ・くすのき並木を活かした連続した緑の配置
- ・ 緑が持つ多様な機能の活用(グリーンインフラの充実)

## ③空間の質

・グレードや設え、重視するデザインのポイント



## 目標1 市民の誇りとなる高質な空間の設え

・四日市市の顔・玄関口に相応しい、シビックプライドを 育む高質なグレード

## 目標2 歴史や緑を活かした空間の設え

- ・四日市市の名前の由来となった「市(いち)」や、 「東海道」の賑わいを感じる設え
- ・四日市市の発展を支えてきた「みなと」との つながりを感じる設え
- ・芝生・樹木・花・土・水といった「様々な緑」を 取り込んだ設え
- ・景観の連続性へ配慮した設え

## 目標3 使いやすく可変性を持った空間の設え

- ・誰もが使いやすいユニバーサルな設え
- ・「多様な使い方」や「使い方の変化への対応」を 可能とする可変性を持った設え

※参考イメージについては、実際の整備内容を示すものではなく、イメージとして使用しています。

・共通のデザイン方針を踏まえ、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を示す

## <前提条件>

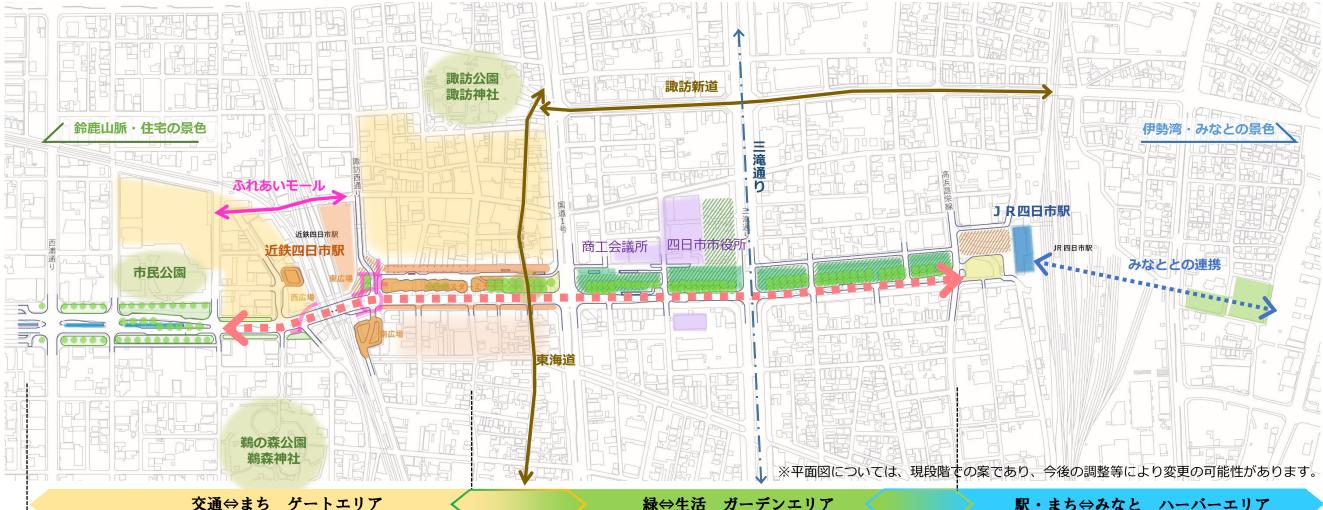
- ・車両動線を狭めて南側へ集約し、道路空間を再編することで、 北側に並木空間を活用した「ゆとりある歩行者空間」を創出
- ・「近鉄四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化(バスタ導入) や、都市機能を誘導
- ・「JR四日市駅周辺の再編」として、交通結節機能の強化や、 都市機能を誘導

## <配慮事項(連携する周辺施設等)>

- ① 諏訪公園・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)
- 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】 近鉄四日市駅周辺の再編 JR四日市駅周辺の再編 ふれあいモール 市民公園 バスターミナル ゆとりある歩行者空間を創出

## 6. 各エリアのデザイン方針



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



## 緑⇔生活 ガーデンエリア

- ・都市環境に潤いを与える緑の拡大
- ・「緑」が持つ多様な機能の活用 (グリーンインフラの充実)
- ・都市で働き暮らす人のためのスペース (緑地、遊具等)
- ・周辺施設やまちなかの市民活動と 連携した使い方ができる空間の配置 (オープンカフェ、祭り等)





### 駅・まち⇔みなと ハーバーエリア

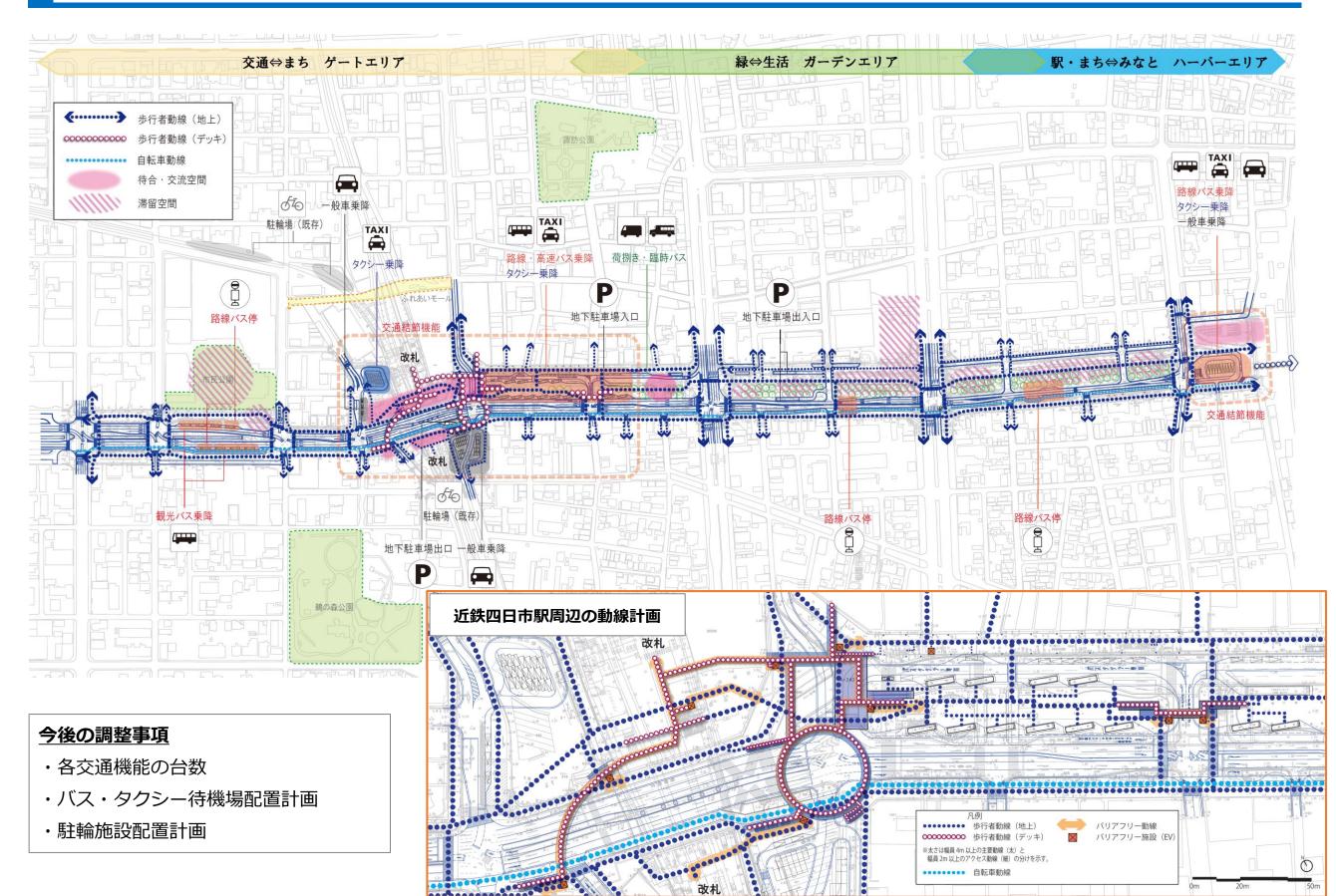
- ・駅前広場の整備、都市機能の誘導
- ・四日市港へのエントランスとして、みなととの つながりを感じる高質な空間
- ・みなとと連携する歩行者動線の確保



## 7. 整備のイメージと目指す効果

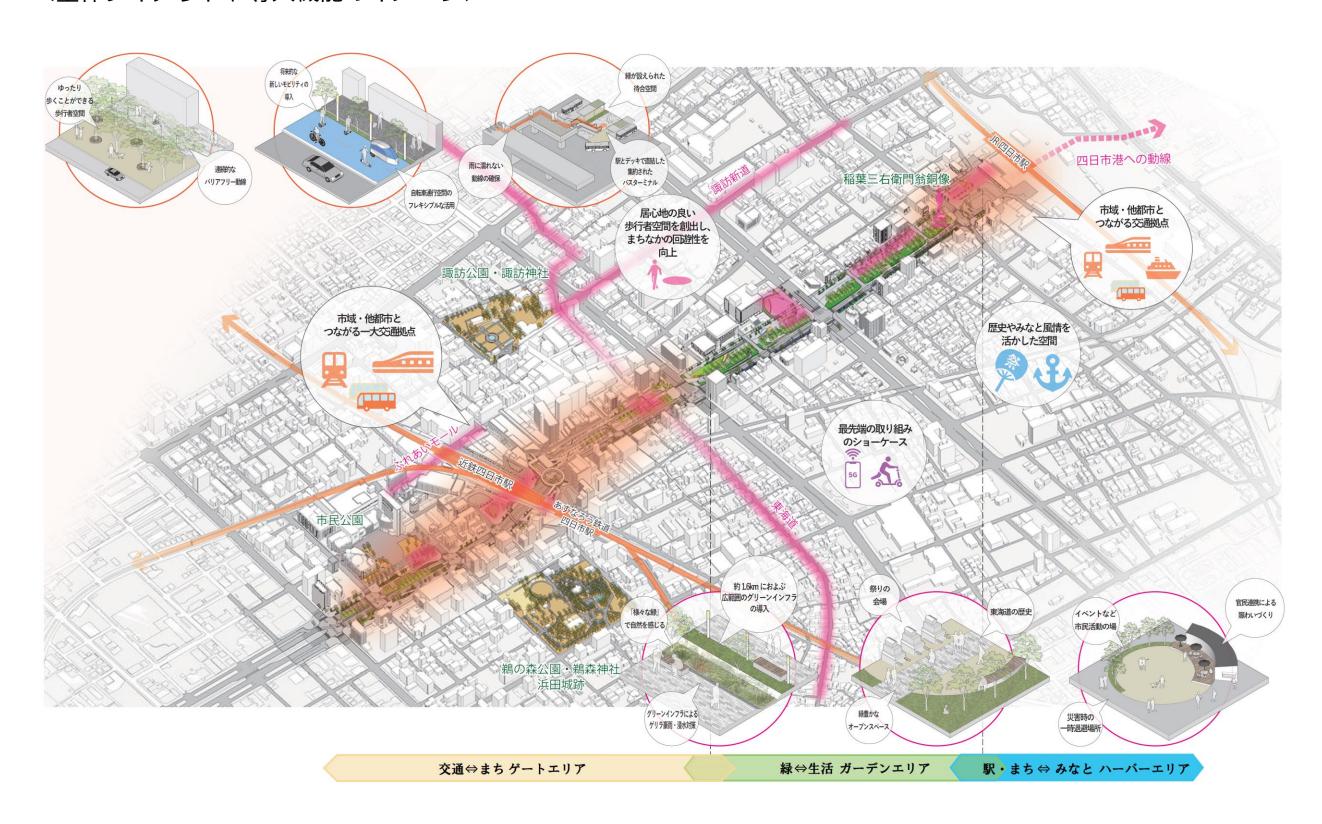
① 歩行者動線および歩行者空間と交通機能の配置イメージ

9



## 7. 整備のイメージと目指す効果<br/>② 全体レイアウトや導入機能のイメージ

## <全体レイアウトや導入機能のイメージ>

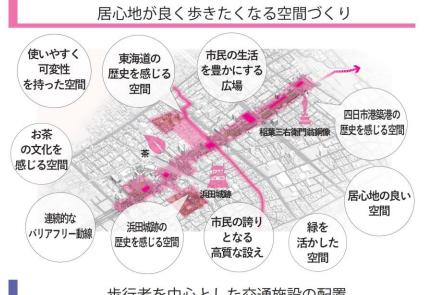


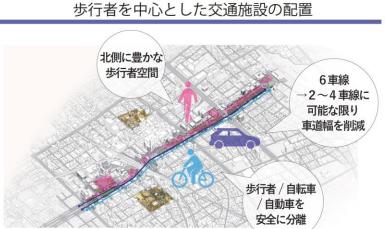
## 7. 整備のイメージと目指す効果

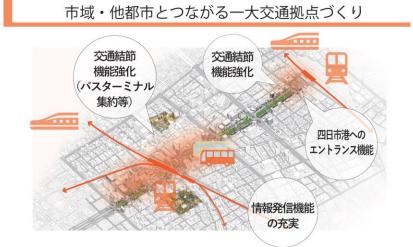
③ 整備方針

11

<整備方針>;共通のデザイン方針(基本計画の骨子)を整理



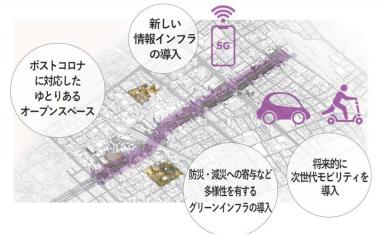




市民活動との連携 (祭り、イベント等) お市で働き 暮らす人のための空間 (緑地、健康増進施設等)

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

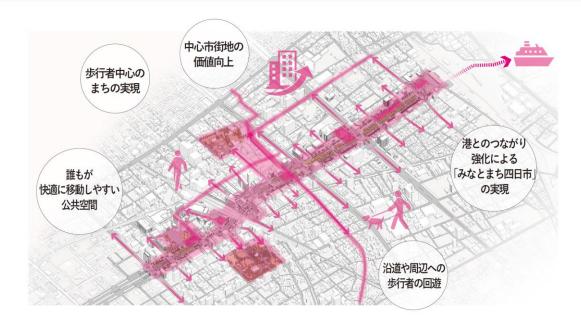


## 7. 整備のイメージと目指す効果

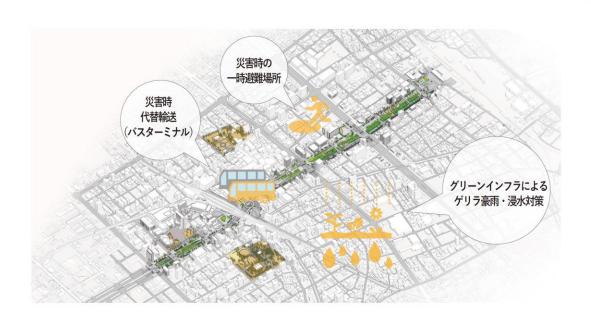
## ④ 目指す効果

## <目指す効果>

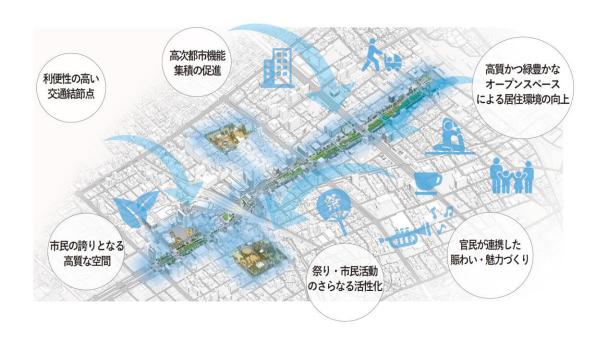
まちなかの回遊性向上による賑わいの展開



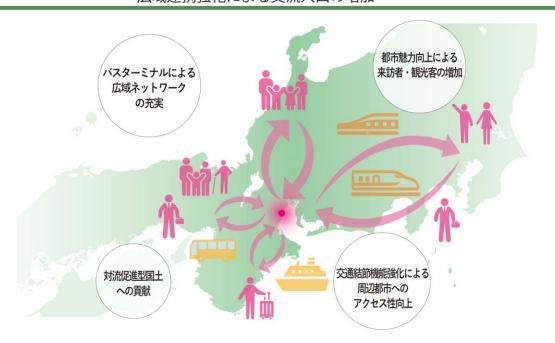
防災機能の向上による安心・安全都市の実現



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



広域連携強化による交流人口の増加



## ① 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、<u>駅南側の中央</u> 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<u>バリアを減らす</u> 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、<u>賑わいを創出する必要</u>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<u>タクシーのりば</u> 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。
- ◆<u>商店街の賑わいへの寄与等を考慮</u>してバスのりばを配置する 必要があるのではないか。
- ◆<u>各交通モードと歩行者を分離</u>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、<u>快適性を向上させる</u>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<u>バスのりばや歩行空間などに優先的に利用し</u> てはどうか。
- ◆楠の並木空間を歩行空間・緑道とし、文化的な交流が営まれる 場所として利用してはどうか。
- ◆四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を観られる場所を確保 してはどうか。

#### 【配慮すべき事項】

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



## バスタプロジェクトの 狙い

#### 地域の活性化

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

#### 民間ノウハウを活用した事業スキーム

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

#### 災害対応の強化

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

#### 公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強 化等。

#### 生産性の向上

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

#### 他の交通、拠点、新技術との連携強化

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

四日市バスターミナルの 基本目標

バス停の集約・スマート化 による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗換 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

出典:第4回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会資料

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

施設配置方針

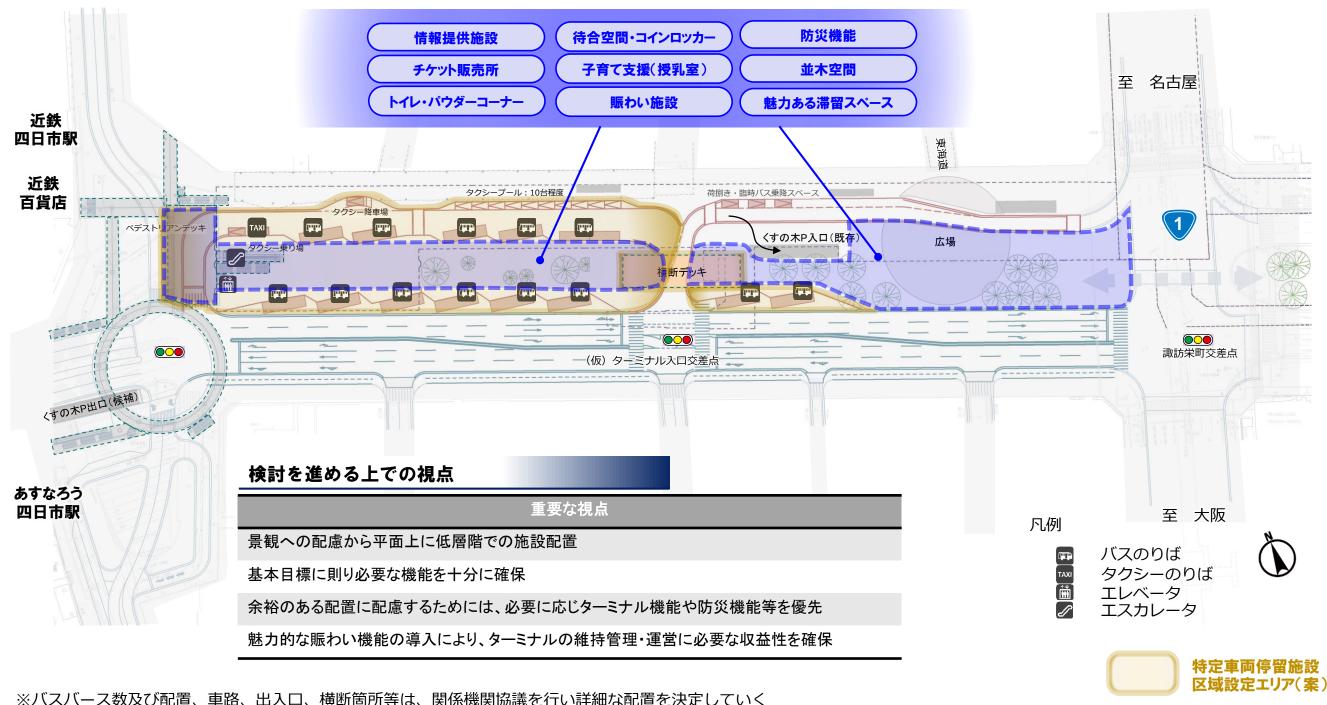
## 14

### 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。

### 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。



## 8. バスターミナルの整備に係る事項

## ③ 必要機能

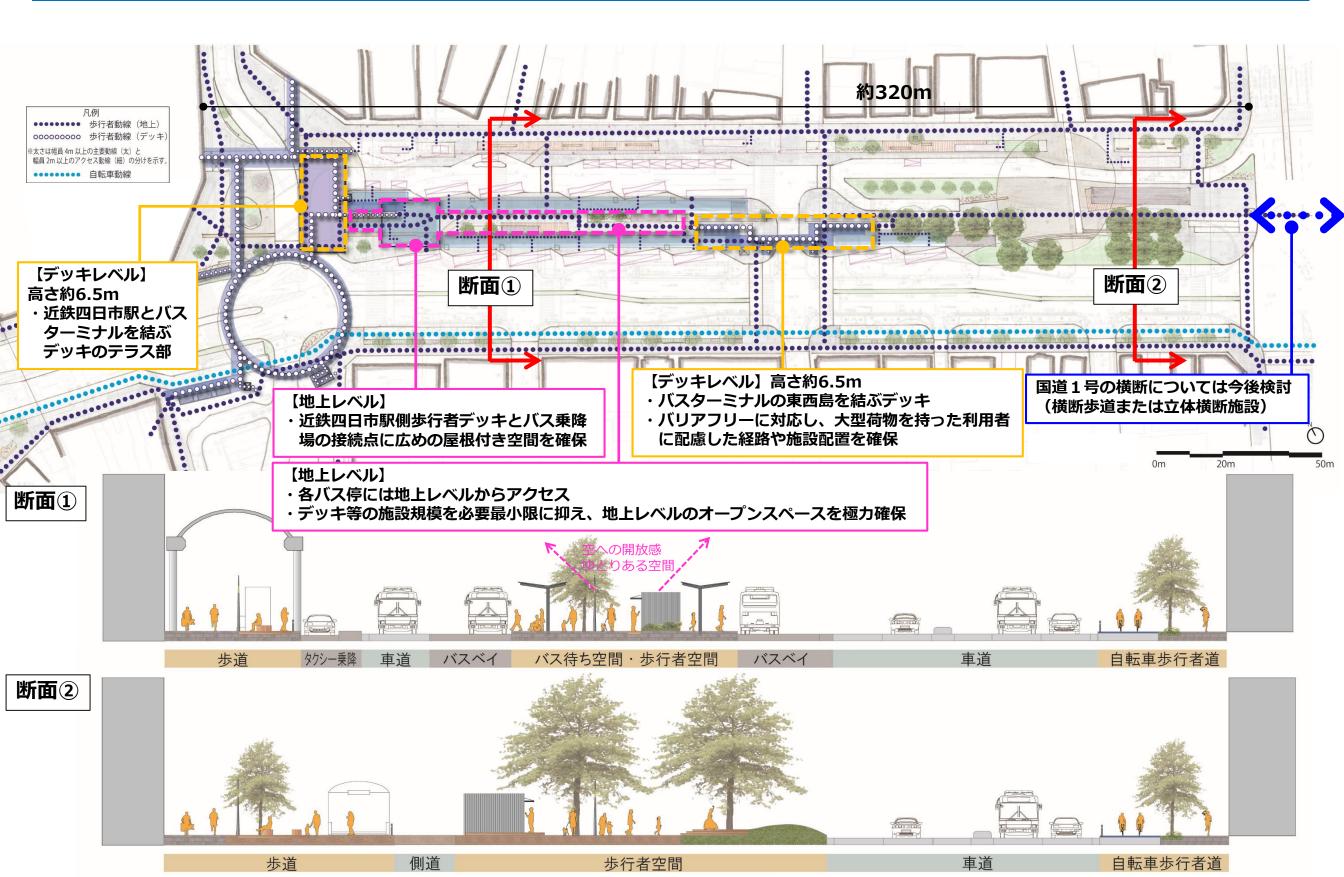
- ◆ 近鉄四日市駅前のバス乗降客数は平均8,400人/日(近鉄四日市駅乗降客数は45,116人(H30))。
- ◆ バスターミナルとして必要と考えられる機能は下表のとおり。この内、建物内に収容する施設の最低限の規模(<mark>赤文字を想定</mark>、廊下、エントランス等を除く。)は、 **300㎡程度**と想定される。
- ◆ 賑わい施設については別途検討が必要となる。
- ▶ 詳細については、サービスレベルに応じた精査が必要。

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 バス乗降客数からパーキングエリア基準を参考に設定	
	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	バス乗降客数からパーキングエリア基準を用い設定	
	管制センター	必要に応じ設定		
	防災施設	※ <mark>別途整理</mark>	※賑わい施設との兼用を検討	
	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	
公益・利益・利益・利益・利益・利益・利益・利益・利益・利益・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・対象・	子育て支援機能 (授乳室等)	約 8 m程度 ベビーコーナー・授乳用設備 (登大路バスターミナル)	三重県ユニバーサルデザイン整備マニュアルに基づく整備例に よる必要施設が設置できる面積	
利便機能	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	

## 8. バスターミナルの整備に係る事項

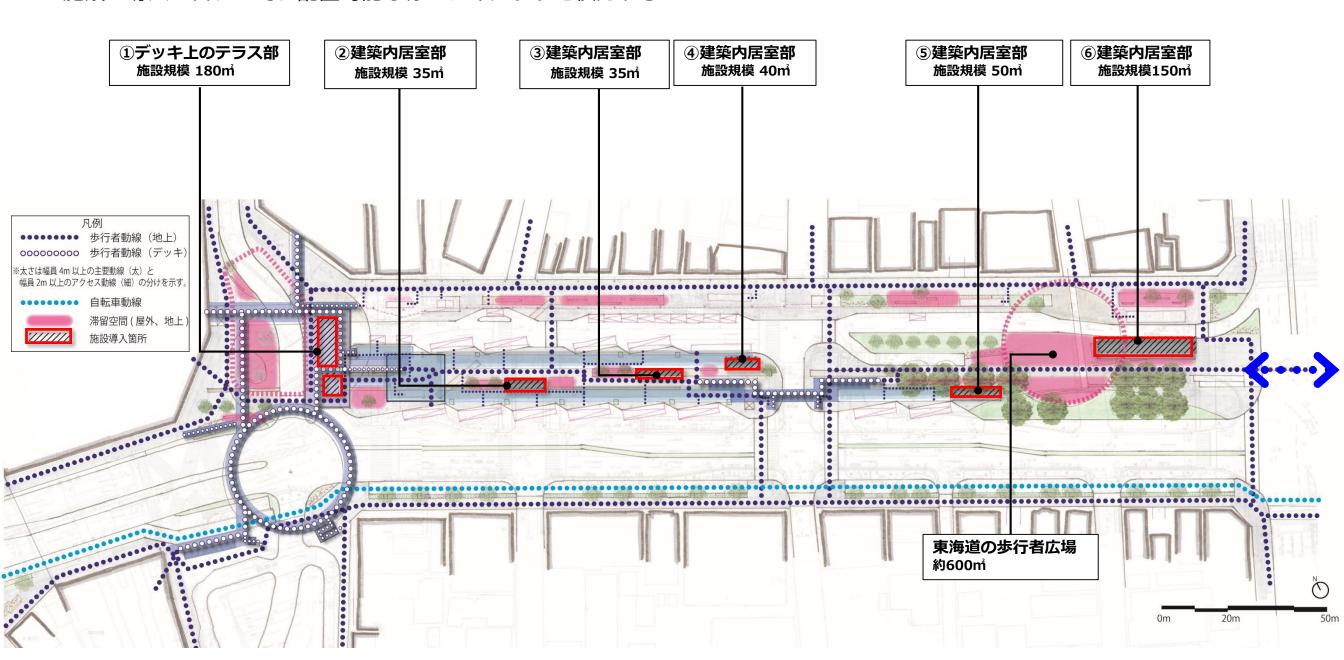
④ 動線計画

16



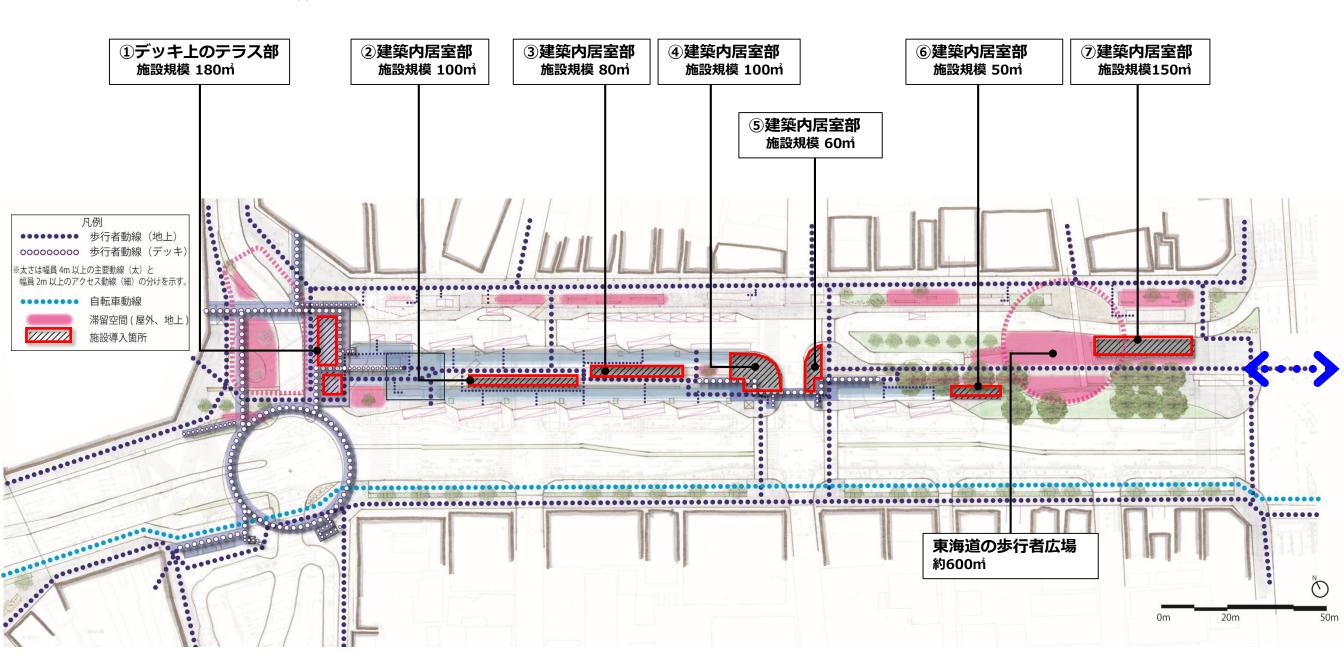
## 8. バスターミナルの整備に係る事項 ⑤ デザインと機能配置「施設最小案」

- ・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
- ・490m程度の施設スペースを確保することで、バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300m と、 賑わい施設に190m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



## 8. バスターミナルの整備に係る事項 ⑥ デザインと機能配置「施設最大案」

- ・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

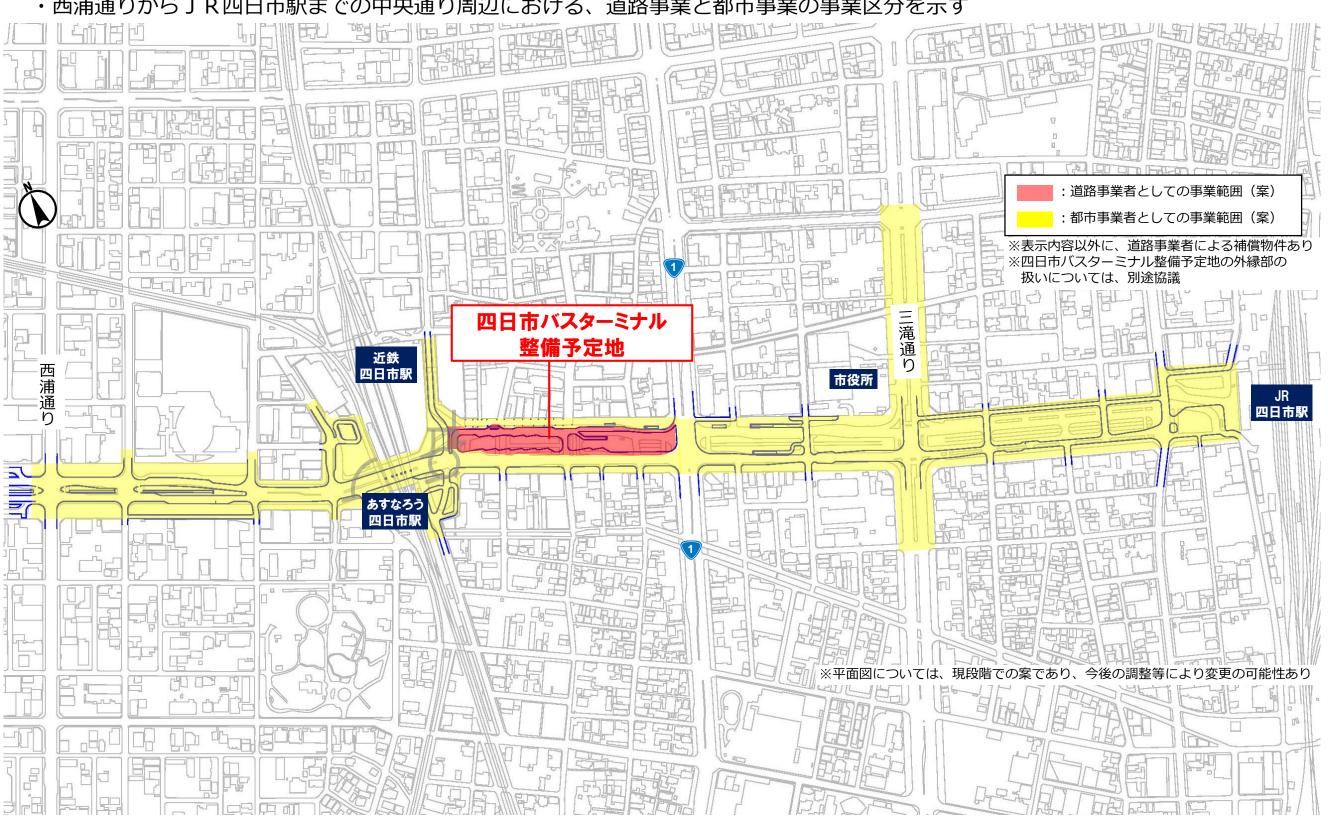


## 8. バスターミナルの整備に係る事項 ⑦ 「決定事項」と「その他検討を要する事項」

	<del>_</del>							
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><li>○バスターミナルに最低限必要な施設規模は確保した上で、「施設最小案」 ~「施設最大案」の範囲で「賑わい施設」などのスペースを確保する</li><li>○必要機能を収容するスペースとして、近鉄四日市駅直近のデッキテラス部と、 東西島横断デッキに付帯した合築を基本に検討する</li></ul>	○待合・券売機能等、導入機能の配置については、 交通事業者など関係者の意見を踏まえて検討する						
緑の配置	O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	〇災害時の代替輸送や帰宅困難者等の一時滞在、災害情報等の情報提供、 一時滞在に必要な非常用物資の備蓄、非常用発電機等の設置によるライフライン の確保等、防災機能の強化を図る	○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	〇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	〇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><li>○地上レベルを基本とし、東西島間はバリアフリーに配慮したデッキによる 立体横断とする</li><li>○屋外空間ならではの開放感を保ちつつ、雨風を避けられる歩行者動線・滞留空間を 確保する</li></ul>	〇国道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)		〇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						

## 事業区分

西浦通りからJR四日市駅までの中央通り周辺における、道路事業と都市事業の事業区分を示す



・関係者等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
近鉄四日市駅周辺整備		検討・設計・工事	
	整備方針		
バスターミナル	事業計画		
		検討・設計・工事	