

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第9回検討部会資料

令和5年3月

第 9 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

■ 議題

第 8 回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会からの変更点について

- (1) バスタの変更ポイント
- (2) 施設配置の新旧比較案
- (3) 中央通り再編基本計画「3. 交通結節点のデザイン（バスターミナルの整備に係る事項）」の修正案

■ 資料

資料 1：事項書

資料 2：第 2 3 回デザインWG 検討内容（バスタの変更ポイント）

資料 3：施設配置の新旧比較案

資料 4：中央通り再編基本計画「3. 交通結節点のデザイン（バスターミナルの整備に係る事項）」の修正案

○変更のポイント

■バスバース形状の変更

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において、南側にも連節バス対応のバースを設置するよう意見が出されたことを踏まえ、一部バスバース形状を連節バス対応型に変更したこと。
- ・タクシー待機において車両の間隔を空けるよう要望が出されたことから、必要な待機台数を確保するため、タクシー乗降バースを待機バースに変更したこと。

■バスタエリア内の各施設等の配置計画の変更

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会において示した計画について歩行者動線、くすの木駐車場、地上施設等との取り合いを検証した結果、課題が判明したことから各施設等の配置計画を変更したこと。

■バス待ちシェルターの設置案

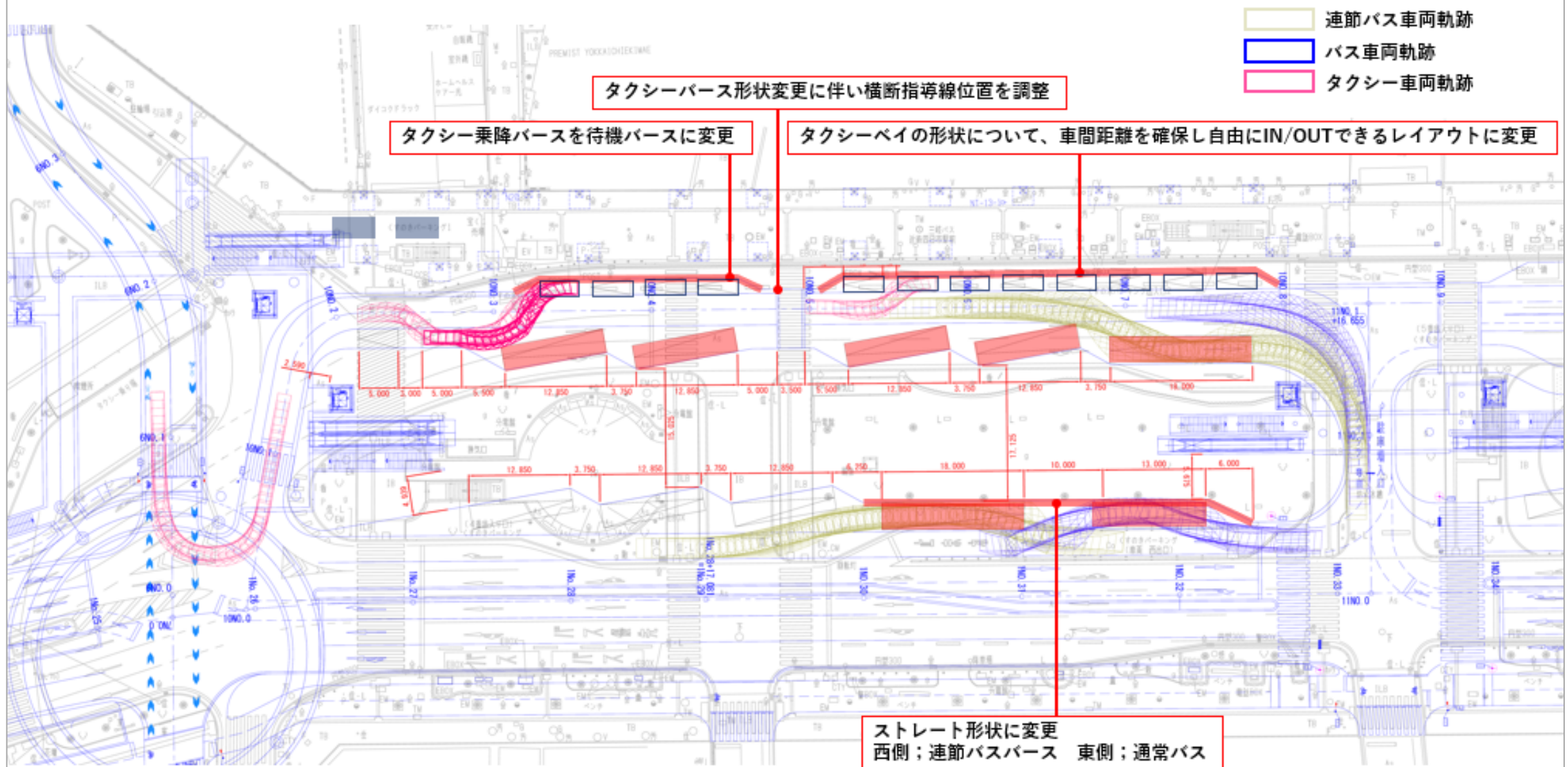
- ・これまで近鉄四日市駅バスターミナル検討部会で意見があったシェルターの設置案について今回提示する。
- ・西島は構造物が多く、柱や屋根の線がかなり煩雑になることから、極力シンプルな形状に、ボリュームを統合する観点で、大屋根案を選定したこと。

2. バスタデザイン検討ワークショップ

2-1. バスタ整備に係る調整状況等の報告

2-1-1. バスパースおよびタクシーパースの変更について

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて、バスパース形状について南側にも連節バス対応のバースを増やすように交通事業者より要望があった
- ・タクシー待機について、玉突きではなく待機場の列から自由に出れるように変更要望があった
- ・上記を踏まえ、バスパースおよびタクシーパース形状の変更検討を行い、下記レイアウトにてバス事業者及びタクシー協会の同意が得られた

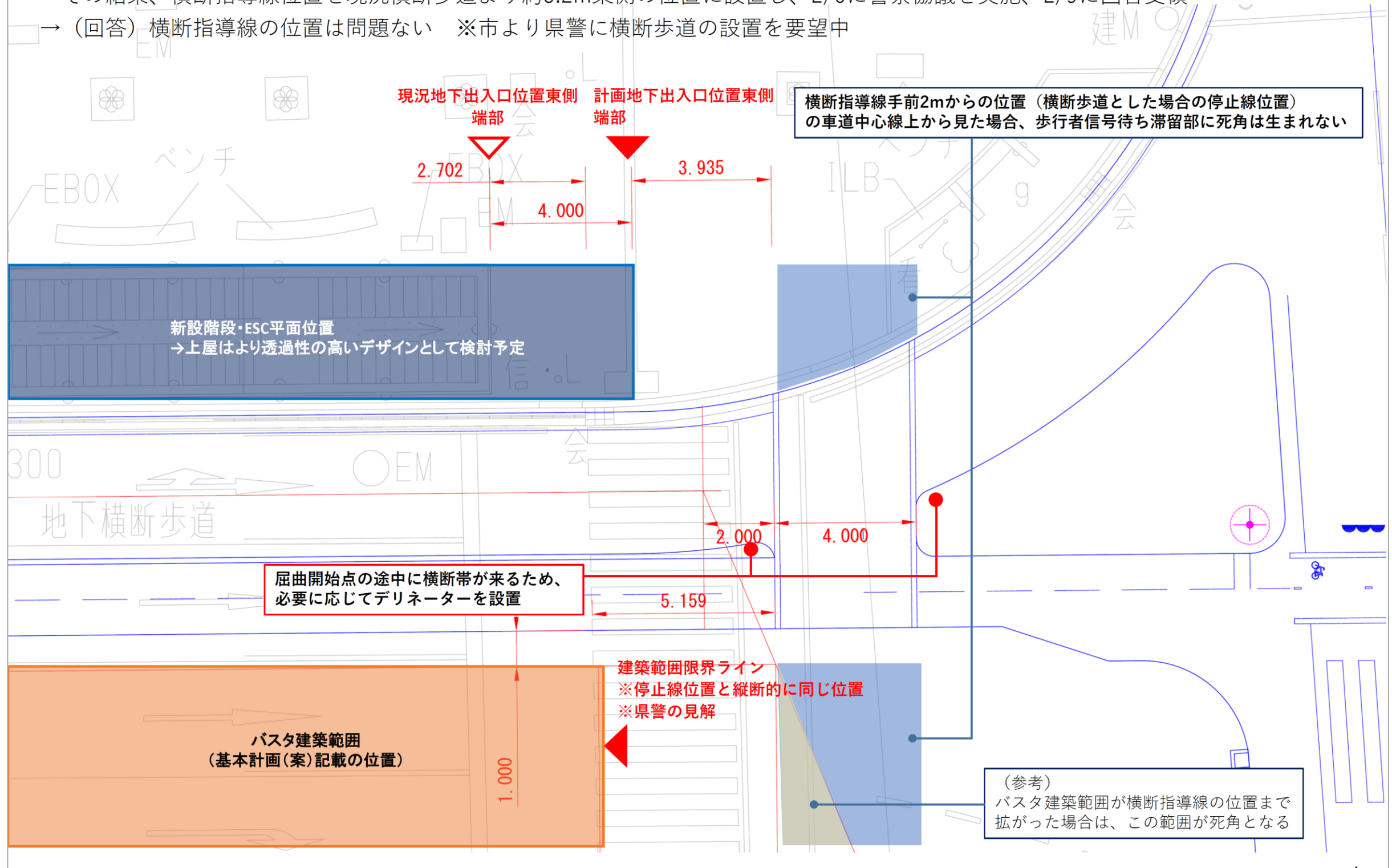


デザインWG検討内容(バス変更ポイント)

2-1. バスタ整備に係る調整状況等の報告

2-1-2. 国道1号交差点付近の変更について

- ・ 国道1号地下横断通路改修検討深度化に伴い、現況位置よりも約4m東側に上屋が移動（ESC設置に伴う改修に起因）することとなった
 - ・ その結果、横断指導線位置を現況横断歩道より約5.2m東側の位置に設置し、2/6に警察協議を実施、2/9に回答受領
- (回答) 横断指導線の位置は問題ない ※市より県警に横断歩道の設置を要望中

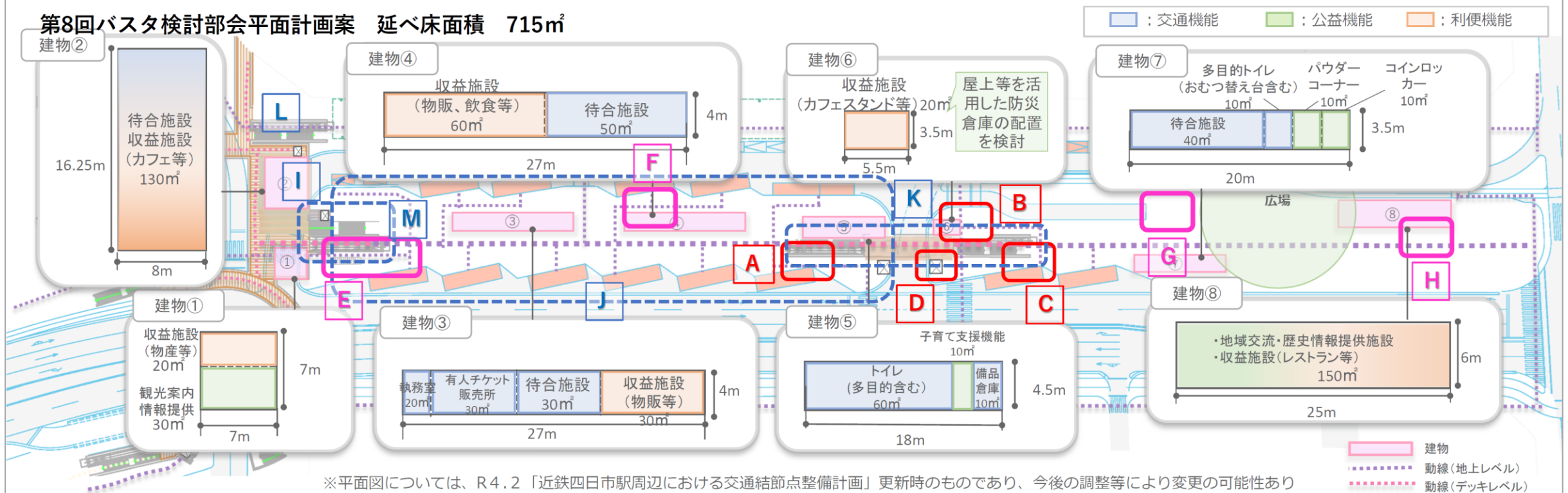


2-2. バスタエリアのレイアウトについて

2-2-1. バスタ平面計画案のレビューと課題整理

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて、平面計画が示された(下記)
- ・歩行者動線を直線的に通す案として検討されており、この案をベースに歩行者動線の幅員やくすの木Pの地上施設との取り合い等の平面レイアウトについてデザイン検討の与件整理としてレビューを行った
- ・レビュー結果として、今後検討が必要な課題の整理を行った

第8回バスタ検討部会平面計画案 延べ床面積 715㎡



※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※建物の配置や寸法・面積は目安であり、機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整等により変更の可能性あり
 ※カッコで示す収益施設のサービス業種に関しては現状の想定のため、今後の事業者との協議・調整により変更の可能性あり

【歩行者動線に関して】

- ①幅員不足が懸念される箇所(現状のレイアウトでは明らかに3.5m確保できていない箇所) ; A~C ※A/Cについてはシェルター設置幅員が確保できない
- ②EVの平面配置について(くすの木Pとの3層接続を考慮する必要あり) ; D

【くすの木P地上施設との取り合いに関して】

- ③くすの木P地上施設(換気口等)との取り合いを考慮する必要がある箇所(建築内に取り込む等の調整が必要) ; E~H

【その他】

- ④近鉄四日市駅からバスタへの見通しが得られなくなる懸念有(EVの配置) ; I
- ⑤シェルター・大屋根・タクシー乗降場/降車場・アーケードと結ぶ横断指導線上の屋根の配置計画 ; J
- ⑥東西デッキ;幅員6mとして設定(公示資料より)されており、過大幅員となっている可能性がある(階段部は6m以下?) ; K
- ⑦バスタテラス内のレイアウト検討・商店街側EV位置調整の必要有 ; L
- ⑧バスタテラス・東西デッキの階段幅員を交通量に合わせて適正化する必要有 ; M

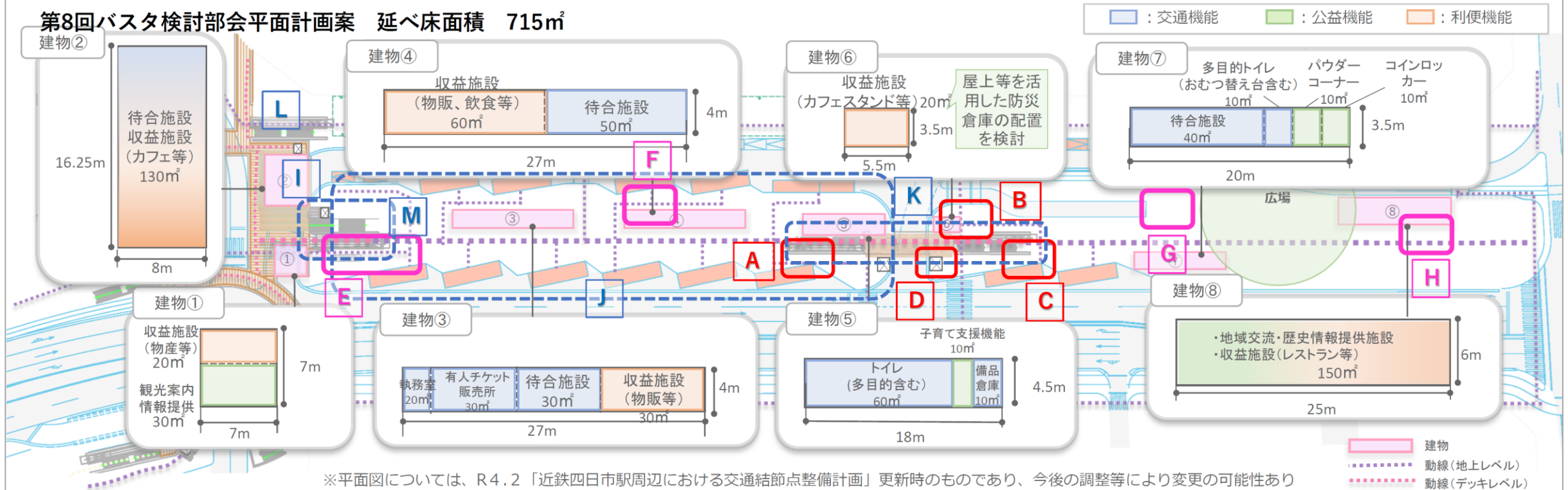
→デザイン検討の与件として上記事項の方針確定(想定)の必要あり(デザイン上の課題は次ページ)

2-2. バスタエリアのレイアウトについて

2-2-1. バスタ平面計画案のレビューと課題整理

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会にて、平面計画が示された(下記)
- ・歩行者動線を直線的に通す案として検討されており、この案をベースに歩行者動線の幅員やくすの木Pの地上施設との取り合い等の平面レイアウトについてデザイン検討の与件整理としてレビューを行った
- ・レビュー結果として、今後検討が必要な課題の整理を行った

第8回バスタ検討部会平面計画案 延べ床面積 715㎡



※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※建物の配置や寸法・面積は目安であり、機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整等により変更の可能性あり
 ※カッコで示す収益施設のサービス業種に関しては現状の想定のため、今後の事業者との協議・調整により変更の可能性あり

【デザイン上の課題】

- ⑨ きわめて敷地制約が大きい(狭い)状況でどのように緑化を行っていくか、既存樹木の扱い(緑化方針)
- ⑩ 雨水貯留等のグリーンインフラの導入方法
- ⑪ 中央通りとのデザインの統一感をどの程度担保するか
→基本計画にどの程度記載するか
※現時点では、基本計画記載の事項に準拠するデザインとする方針(本線側車道照明は統一する、主要構造物については統一感を持たせる 等)
- ⑫ バス待ち乗降客の誘導方法、休息空間の設え
- ⑬ 東海道交差部の広場デザイン
- ⑭ スマート化

→基本計画策定時にどの程度まで検討が必要かを決定する必要あり

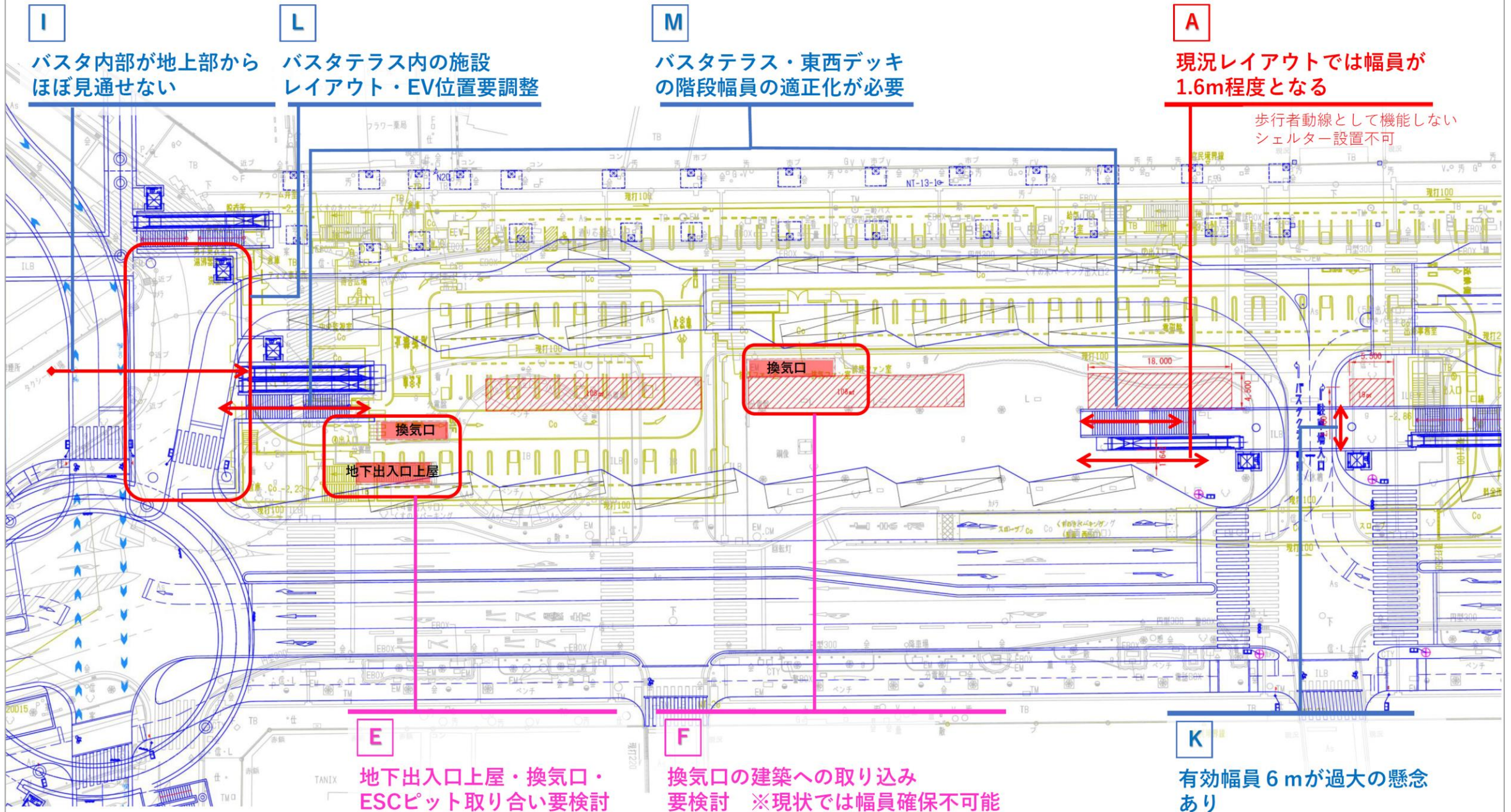
デザインWG検討内容(バスタ変更ポイント)

2-2. バスタエリアのレイアウトについて

2-2-1. バスタ平面計画案のレビューと課題整理

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会のプランに基づき作図した結果を下記に示す

バスタ西島

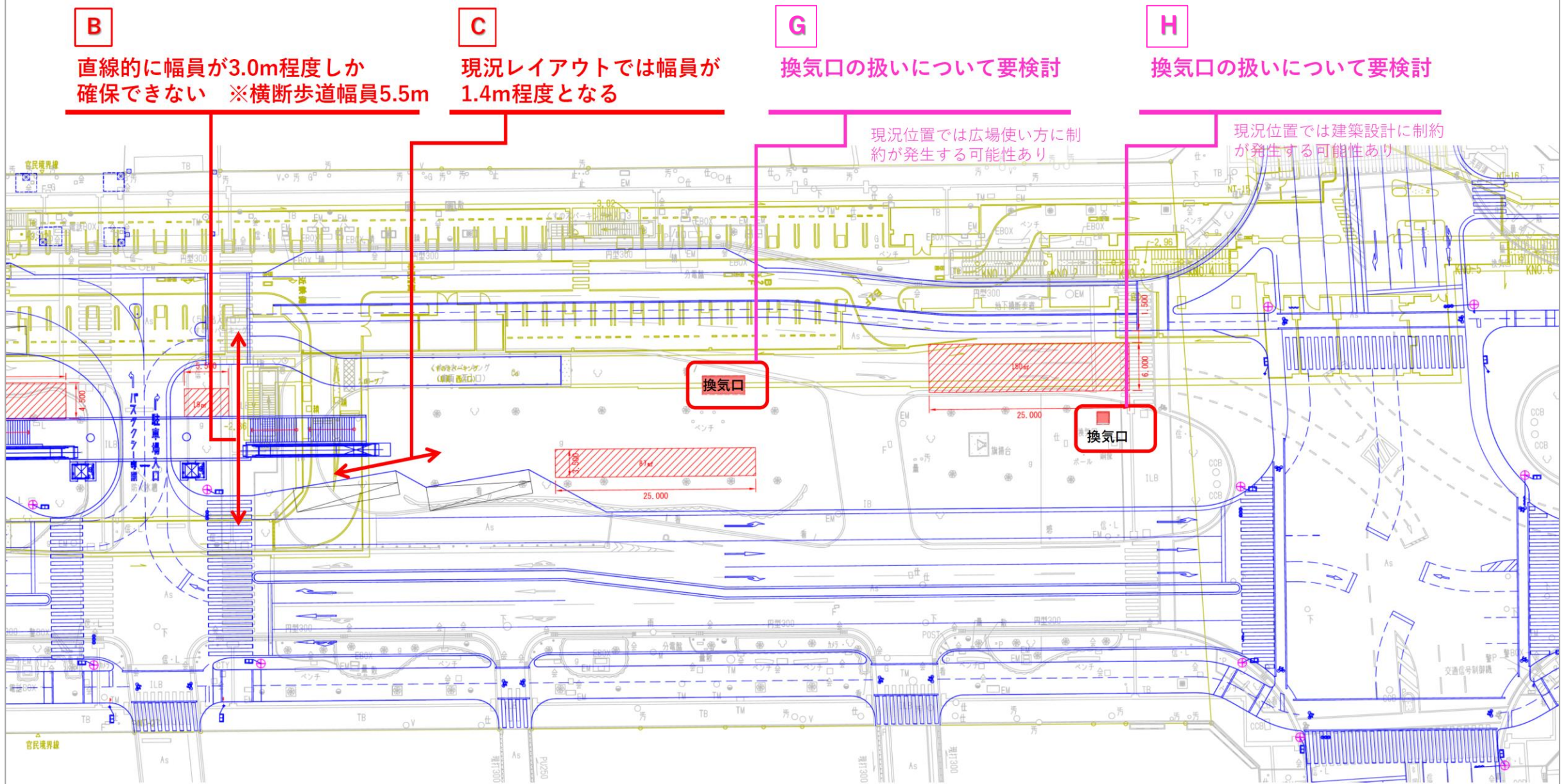


2-2. バスタエリアのレイアウトについて

2-2-1. バスタ平面計画案のレビューと課題整理

- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会のプランに基づき作図した結果を下記に示す

バスタ東島



2-2. バスタエリアのレイアウトについて

2-2-1. バスタ平面計画案のレビューと課題整理

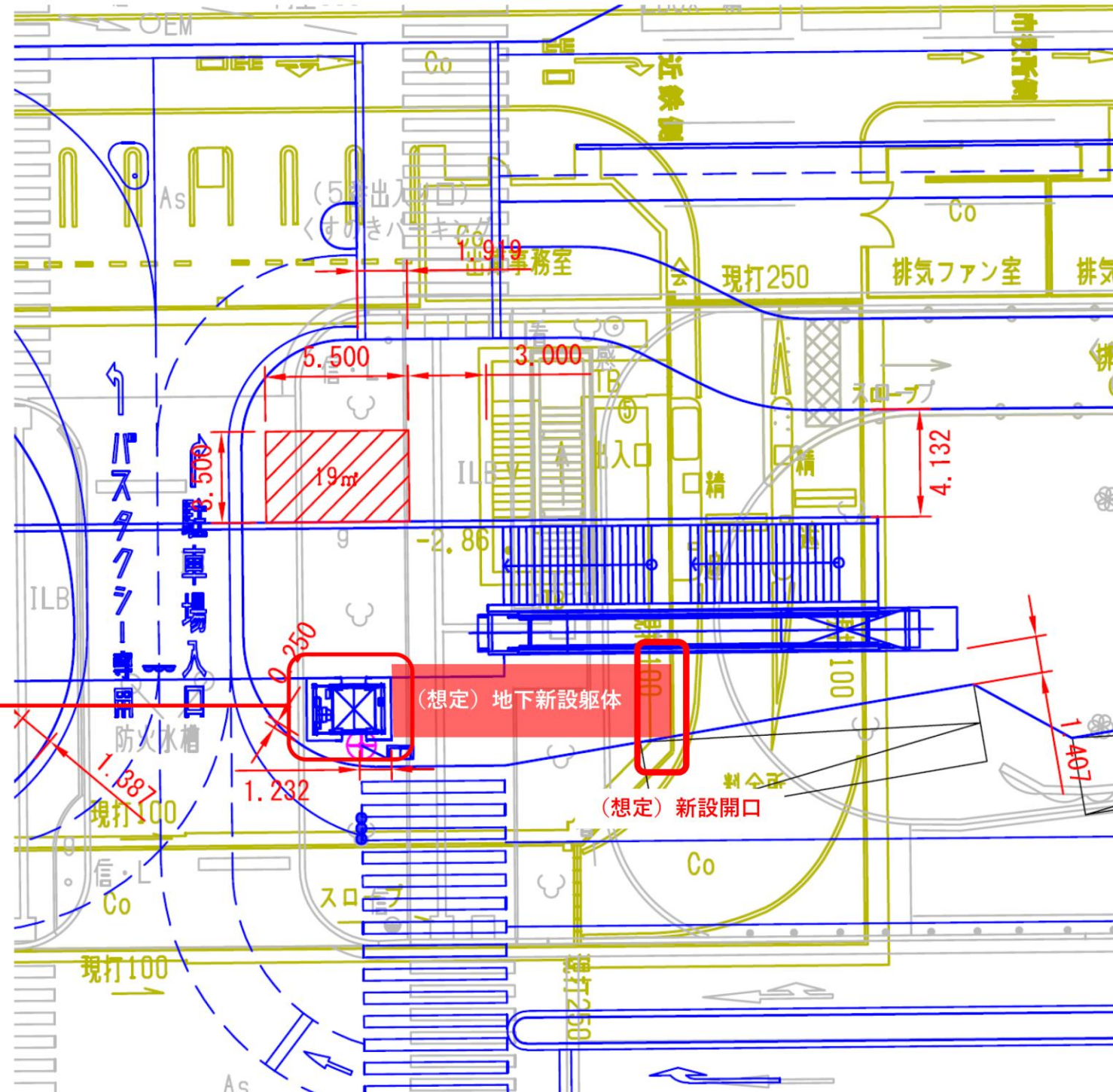
- ・第8回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会のプランに基づき作図した結果を下記に示す

バスタ東西デッキ東側縦動線部について

D

くすの木Pと3層接続とした場合
利用者にとって遠回りとなる懸念有

- ・撤去予定の階段については、避難上必要ではないことは確認済
- ・地下車路閉塞工事との取り合い等について要調整
- ・地下躯体に新たな開口が必要な可能性が高い








デザインWG検討内容(バスタ変更ポイント)

2-2. バスタエリアのレイアウトについて

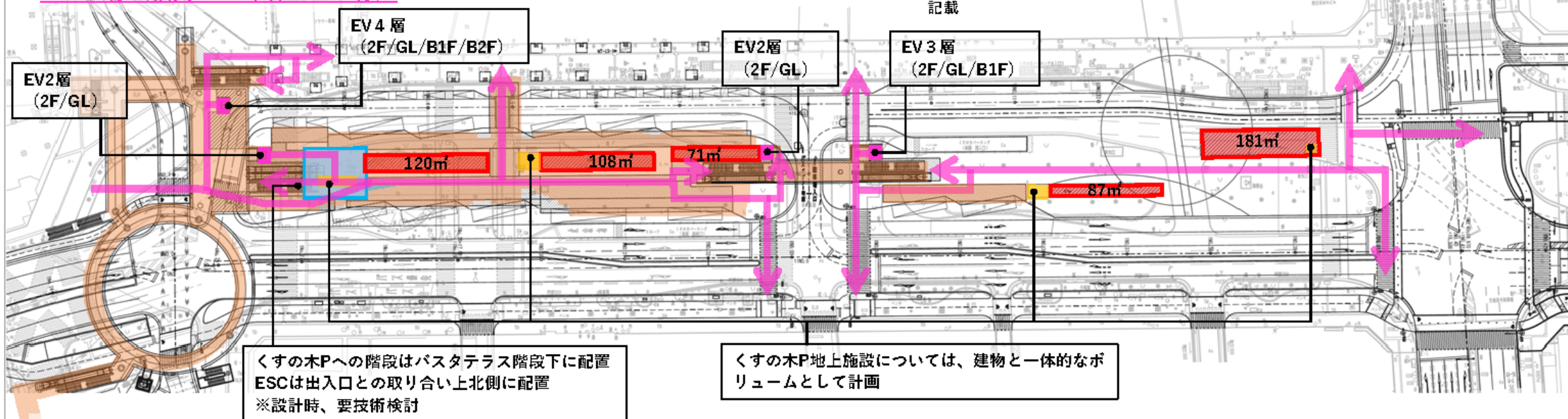
2-2-2. バスタ内レイアウト修正案について (※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項)

- ・ 2-1-1. バスバース等の形状変更および2-2-1. 平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った
- ・ ここでは、歩行者動線(昇降施設配置含む)、建物配置(くすの木P地上施設含む)、バスシェルター等屋根範囲について提示

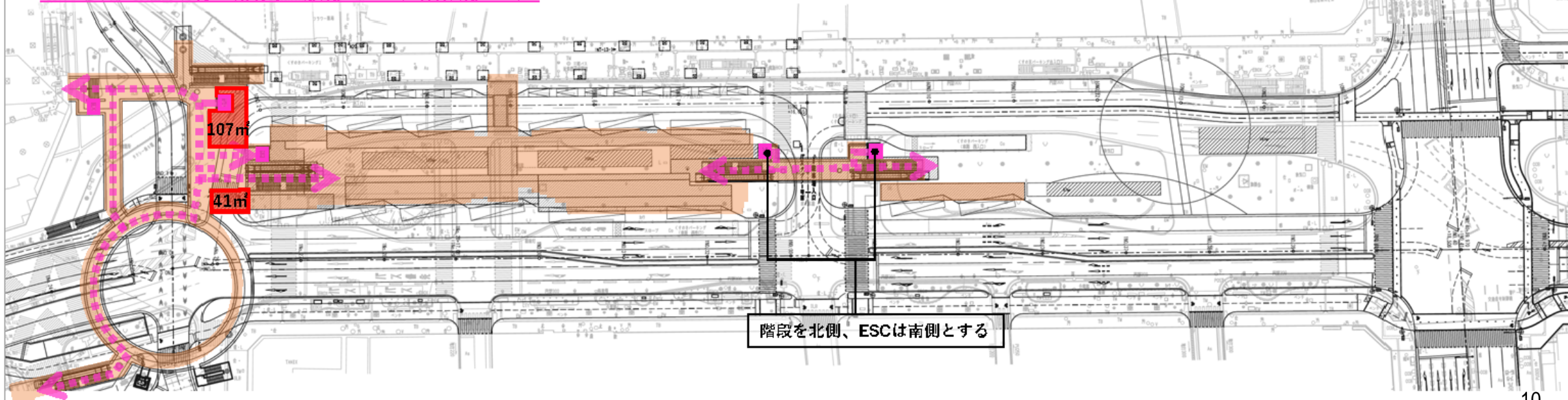
	建物		大屋根 H6.5m程度
	屋根範囲 (シェルター等)		EV
	※高さについて決定事項とするには構造検討を実施した上で決定するのが望ましいため、モデルプランにて記載		くすの木P地上施設 (給排気口等)

モデルプラン修正案 延べ床面積 715㎡ ※修正前とトータル面積は同じ

地上動線 (幅員3.5m確保する動線)



デッキレベル動線 (幅員一般部3.5m、階段部2m)



デザインWG検討内容(バスタ変更ポイント)

2-2. バスタエリアのレイアウトについて

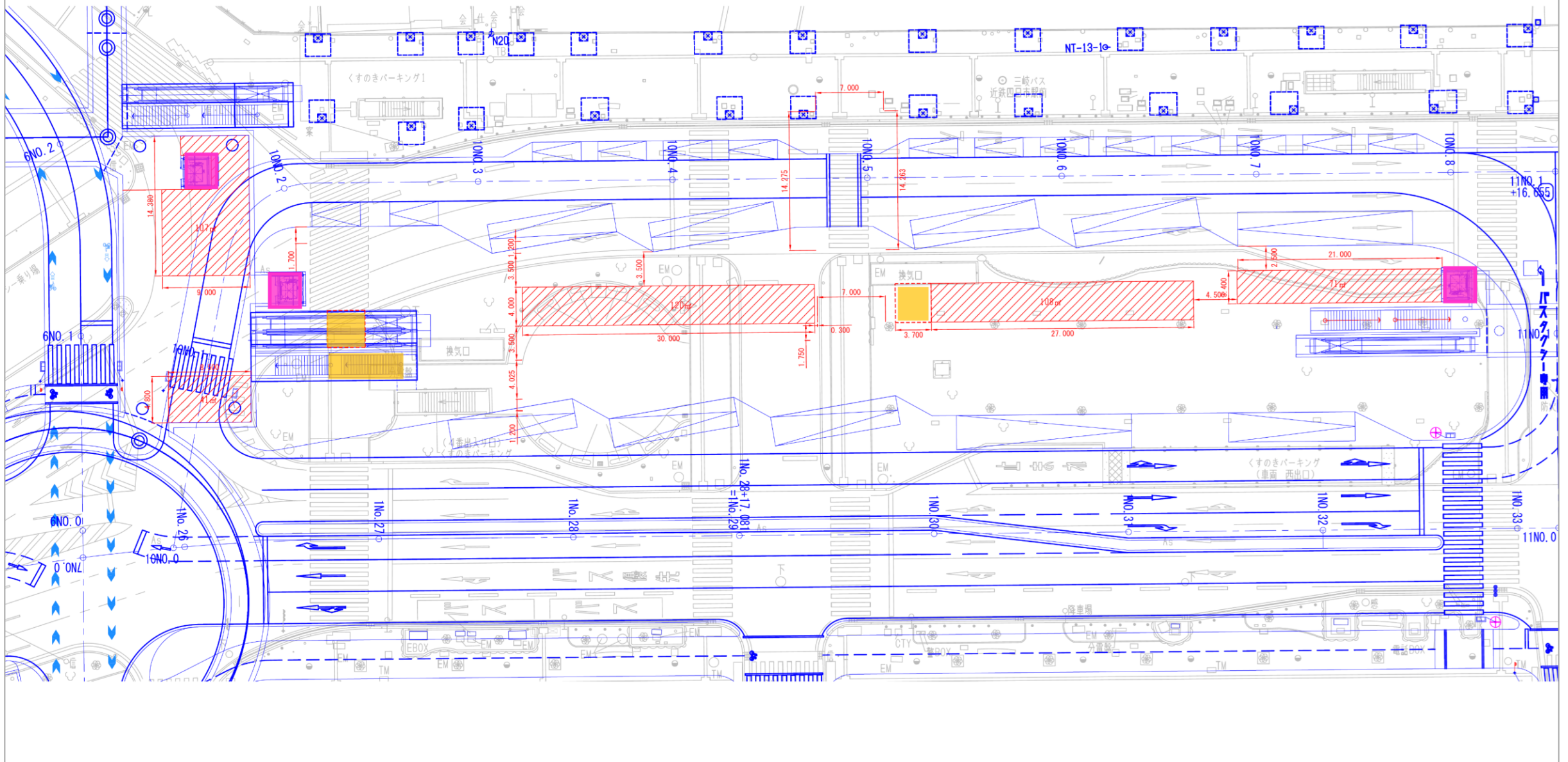
2-2-2. バスタ内レイアウト修正案について (※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項)

- ・ 2-1-1. バスバース等の形状変更および2-2-1. 平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った
- ・ ここでは、歩行者動線(昇降施設配置含む)、建物配置(くすの木P地上施設含む)について提示

モデルプラン修正案 西島

西島歩行者空間面積(グロス) ; 2406㎡

- 建築
- EV
- くすの木P地上施設(給排気口等)



デザインWG検討内容(バスタ変更ポイント)

2-2. バスタエリアのレイアウトについて

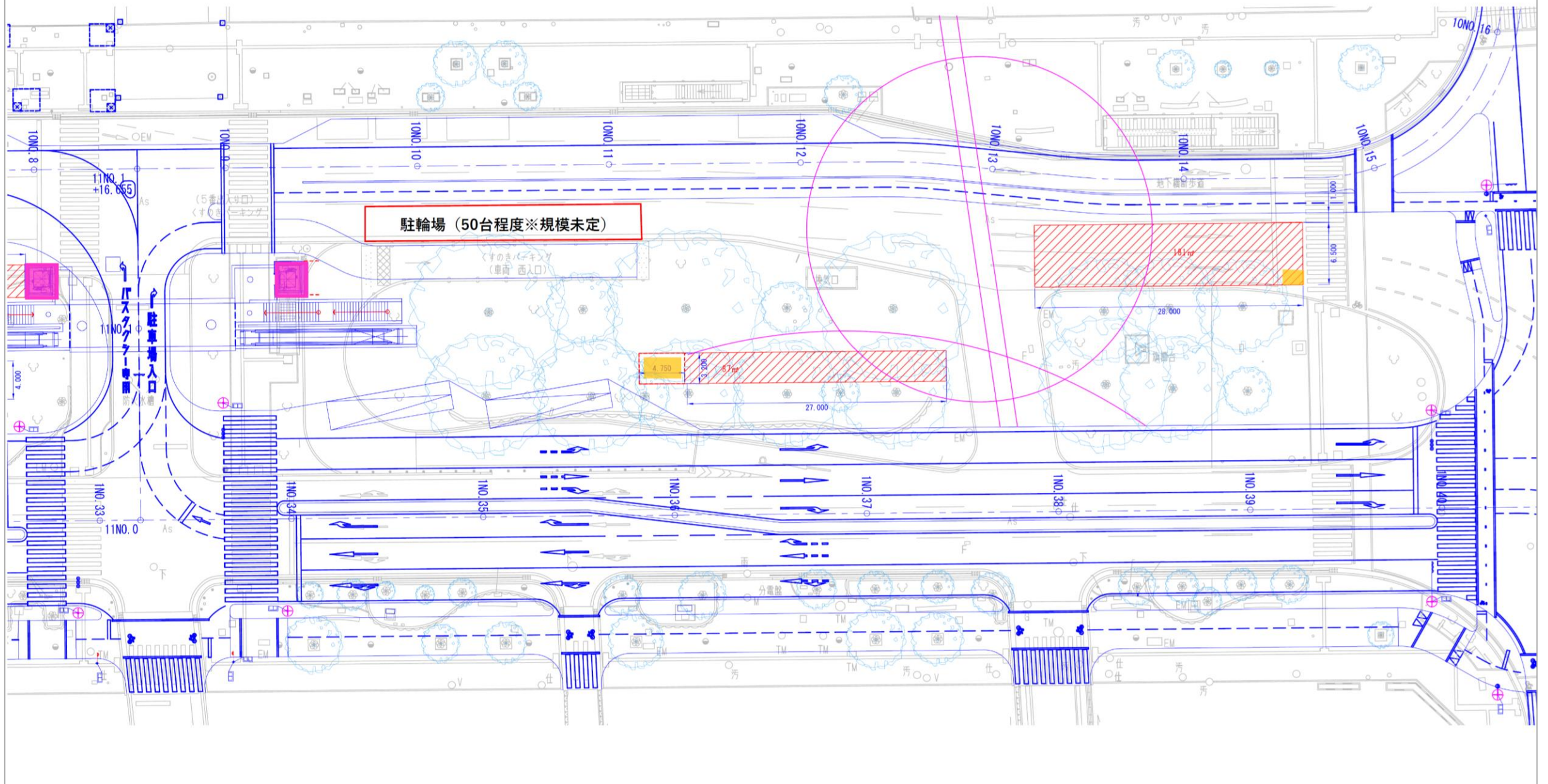
2-2-2. バスタ内レイアウト修正案について (※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項)

- ・ 2-1-1. バスバース等の形状変更および2-2-1. 平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った
- ・ ここでは、歩行者動線(昇降施設配置含む)、建物配置(くすの木P地上施設含む)について提示

モデルプラン修正案 東島

東島歩行者空間面積(グロス) ; 2762㎡

- 建築
- EV
- くすの木P地上施設(給排気口等)



2-2. バスタエリアのレイアウトについて

2-2-2. バスタ内レイアウト修正案について (※基本計画で最低限提示すべきと想定される事項)

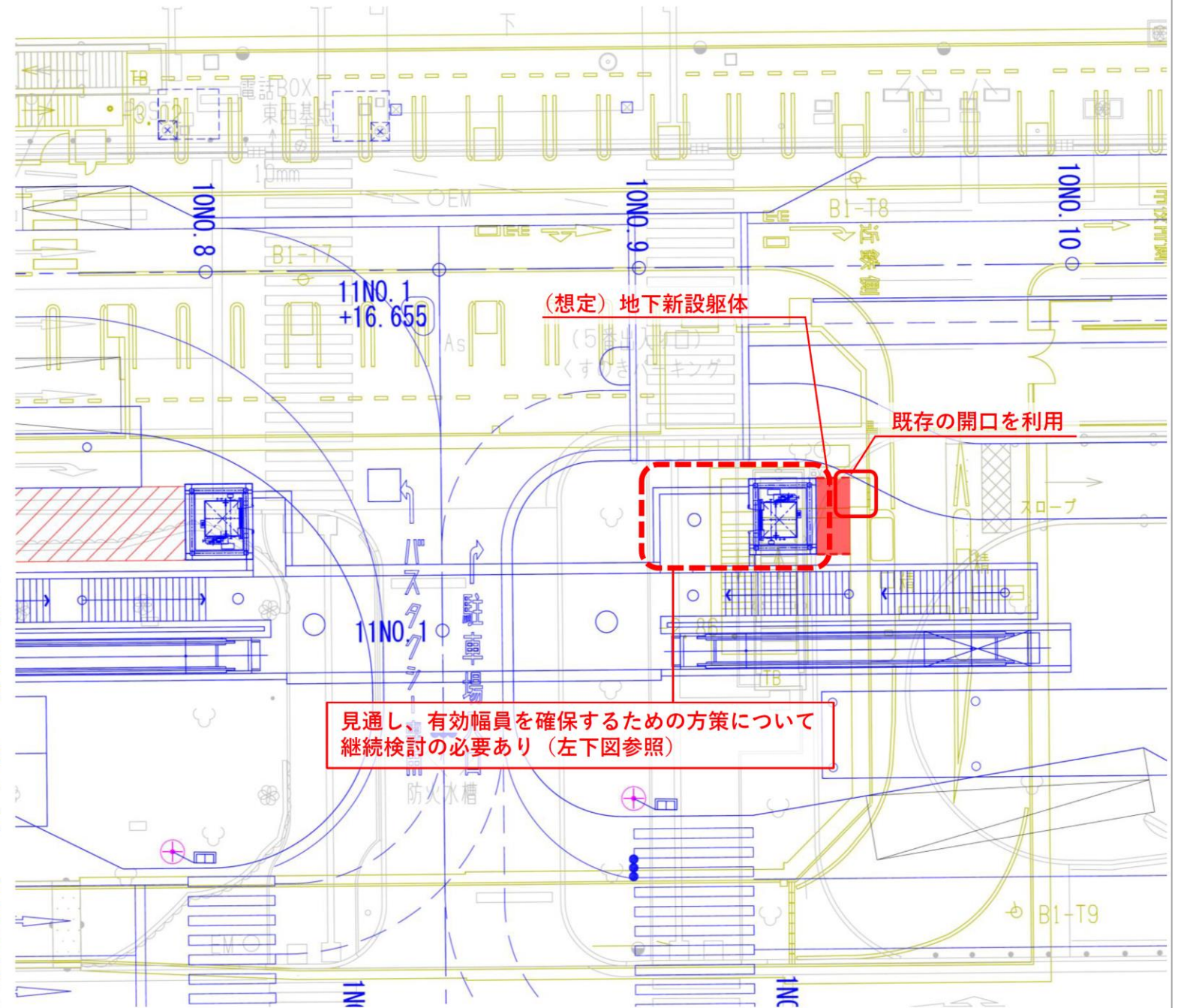
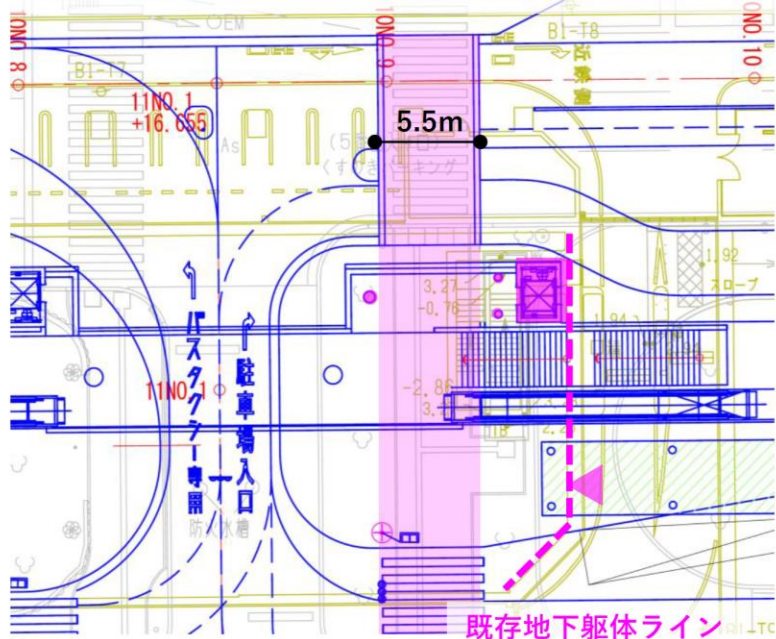
- 2-1-1. バスバス等の形状変更および2-2-1. 平面計画案のレビュー結果を踏まえレイアウト検討を行った

【東西デッキの縦動線処理について】

- デッキの有効幅員は4m程度確保する
(階段有効幅員2m+ESC×1)
- EVは北側に集約し、デッキ側面でバスタ入口の顔を作る
- 東島側EVについては、既存躯体開口を利用し、工事範囲を極力最小限とする
- 東島デッキを南北に貫く動線は、南北の歩行者動線の中でも重要な位置づけのため幅員3.5m以上は確保し、見通しを最大限確保するレイアウトとする

(参考)南北動線の見通し・有効幅員5.5mを確保した案

※EVが既存躯体に近接するため、
新設EV躯体の納まり・施工性、構造影響等の検討が必要



デザインWG検討内容(バス変更ポイント)

2-3. バスタエリアのデザイン検討

2-3-2. モデルプラン (大屋根案)

- ・ 2-1~2-2の検討結果を踏まえ、デザインイメージの検討を行った(→3Dイメージ参照)

>方針

- ・ 構造物が多く、柱や屋根の線がかなり煩雑になることが懸念されるため、極力シンプルな形状にし、極力ボリュームを統合する。

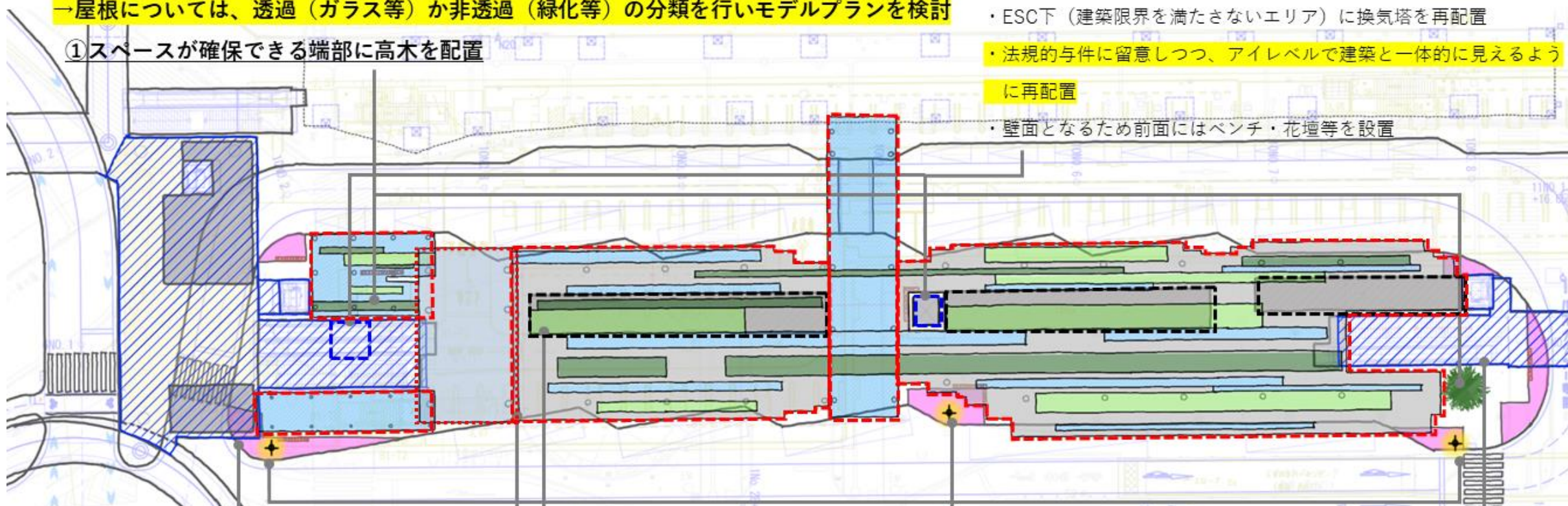
- ・ 大屋根に適宜ストライプ状のトップライトや緑化を行う形態を基本とする

→屋根については、透過(ガラス等)か非透過(緑化等)の分類を行いモデルプランを検討

②換気塔は階段下、建築と一体的に見えるように再配置

- ・ ESC下(建築限界を満たさないエリア)に換気塔を再配置
- ・ 法規的与件に留意しつつ、アイレベルで建築と一体的に見えるように再配置
- ・ 壁面となるため前面にはベンチ・花壇等を設置

①スペースが確保できる端部に高木を配置



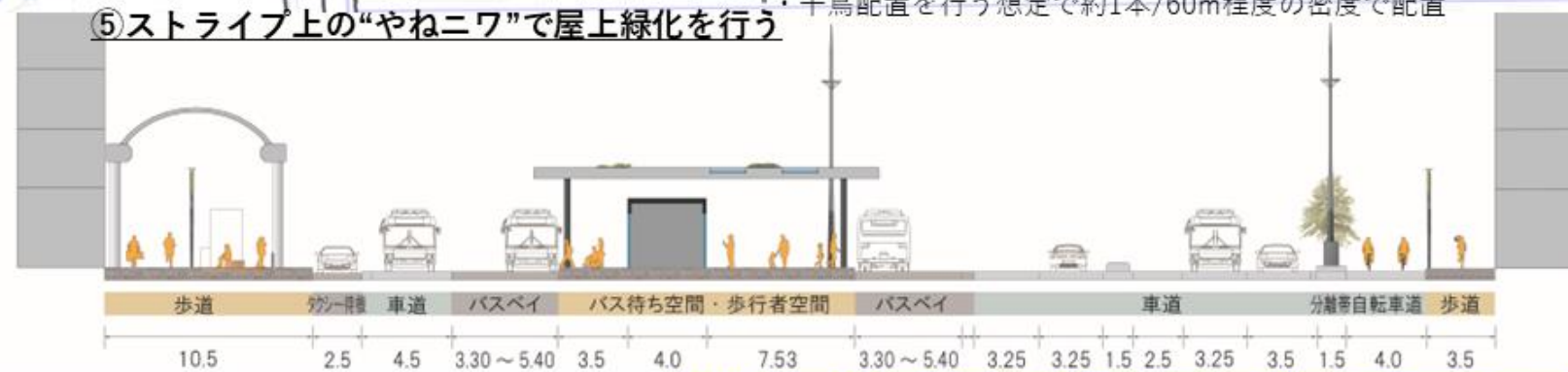
③交差点部は花壇等で設える(他工区と同様)

④本線側車道照明は中央通りを同じ製品とする

⑥橋上も可能な限りプランター等で緑化

- ・ 軸性・統一感を演出するため、車道照明は他エリアと同じ仕様とする
- ・ 千鳥配置を行う想定で約1本/60m程度の密度で配置

⑤ストライプ上の“やねニワ”で屋上緑化を行う



- 建築
- シェルター範囲 H4.5m程度
- 屋根(透過/トップライト等)
- 屋根(緑化)
- 屋根(不透過/太陽光発電施設等)
- 大屋根 H6.5m程度
- 階段・ESC部屋根
- 花壇等地被植栽

※第23回デザインWG/第2回バスタデザイン検討WS資料を修正

デザインWG検討内容(バスタ変更ポイント)

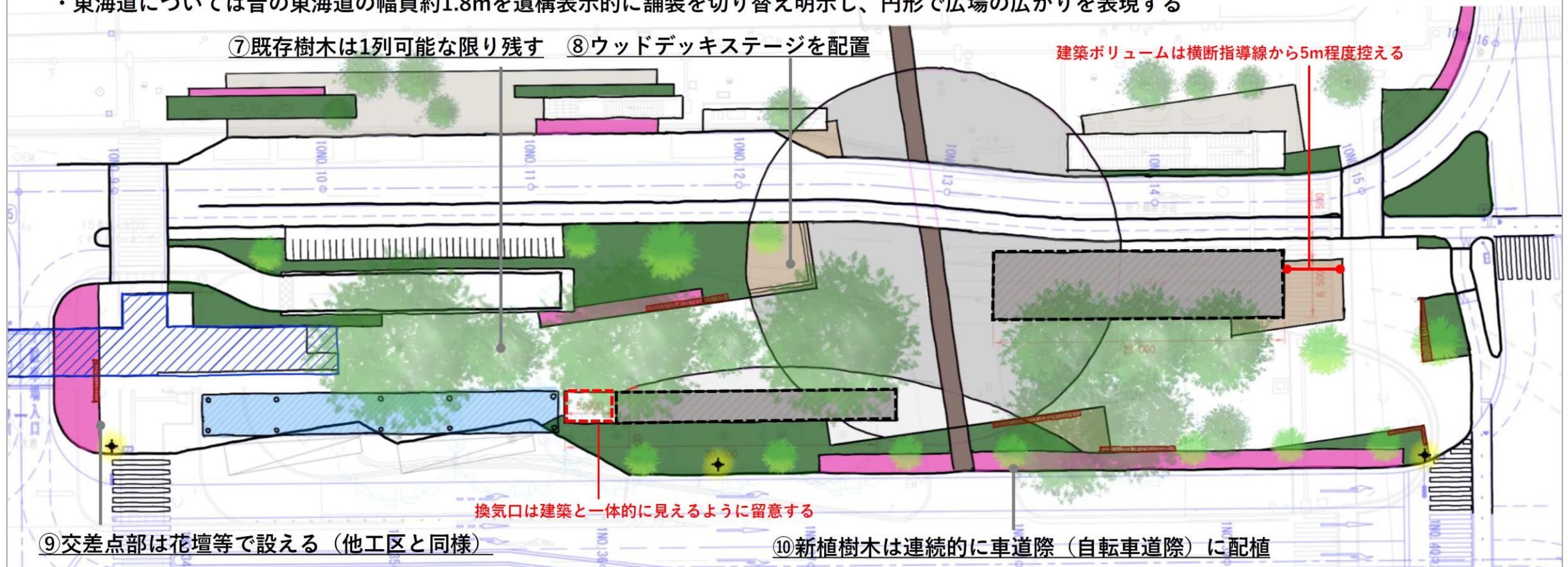
2-3. バスタエリアのデザイン検討

2-3-2. モデルプラン (大屋根案)

- ・ 2-1~2-2の検討結果を踏まえ、デザインイメージの検討を行った(→3Dイメージ参照)

>方針

- ・ 東島については、既存樹木は1列残すことを重視する
- ・ 新植樹木で可能な限り連続的な緑のつながりを表現する
- ・ 東海道については昔の東海道の幅員約1.8mを遺構表示的に舗装を切り替え明示し、円形で広場の広がり表現する



- 建築
- シェルター (透過/トップライト等)
- シェルター (緑化)
- シェルター (不透過/太陽光発電施設等)
- 階段・ESC部屋根
- 花壇等地被植栽
- 地被植栽 (レインガーデン等)



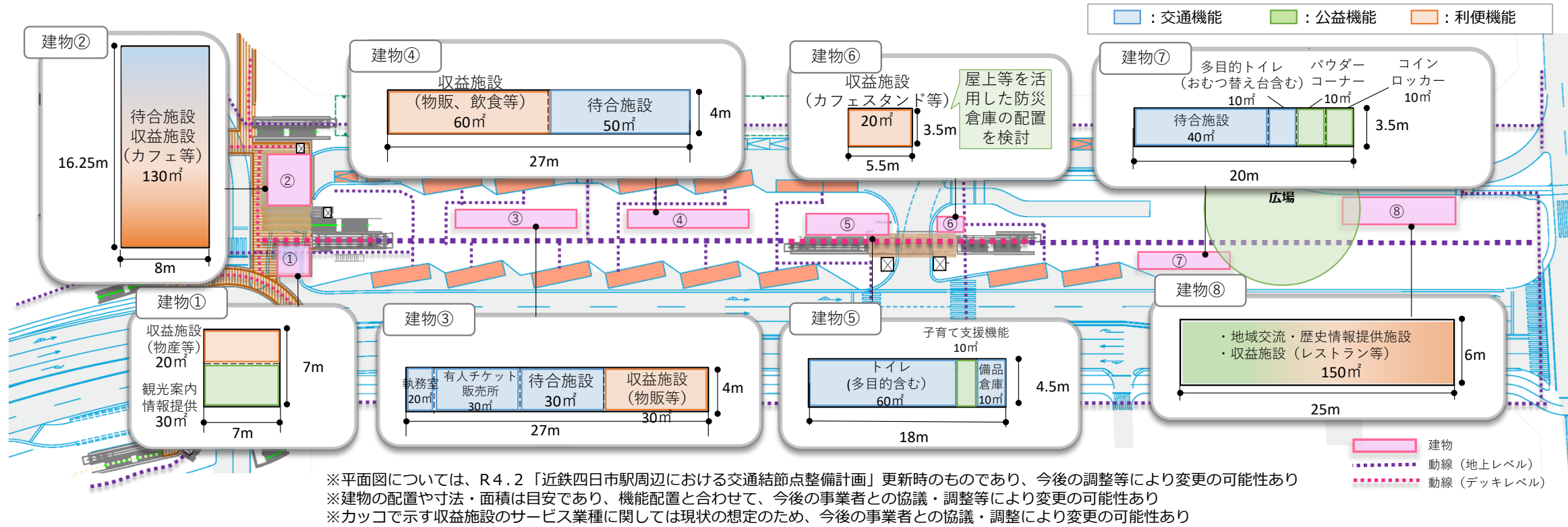
(参考) 前回モデルプラン検討時

◆ 第8回バスタ検討部会で提示した施設配置案から、デザインWGの検討内容を反映した更新案について新旧対応状況を示す。

表 第8回バスタ検討部会提示案からの新旧対応表

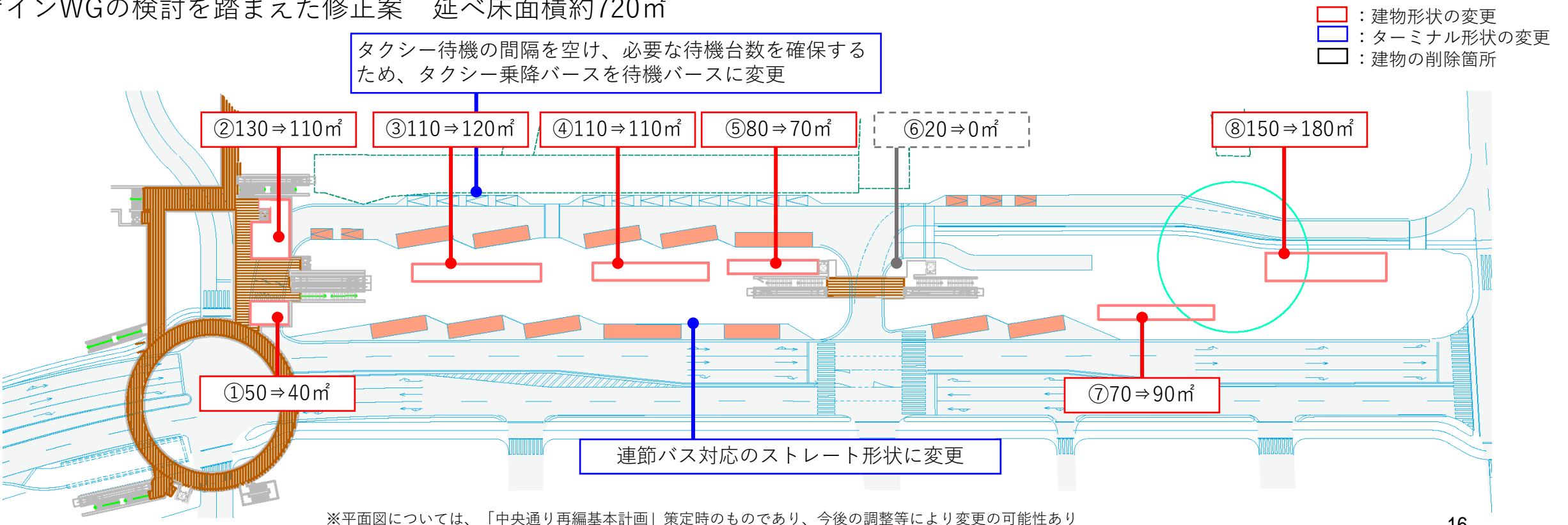
第8回バスタ検討部会提示 施設配置案 延べ床面積約720㎡

旧



デザインWGの検討を踏まえた修正案 延べ床面積約720㎡

新



3. 交通結節点のデザイン

(バスターミナルの整備に係る事項)

3. 交通結節点のデザイン (バスターミナルの整備に係る事項) 3-1. 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、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、回遊性を高める必要があるのではないか。
- ◆ 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必要があるのではないか。
- ◆ 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

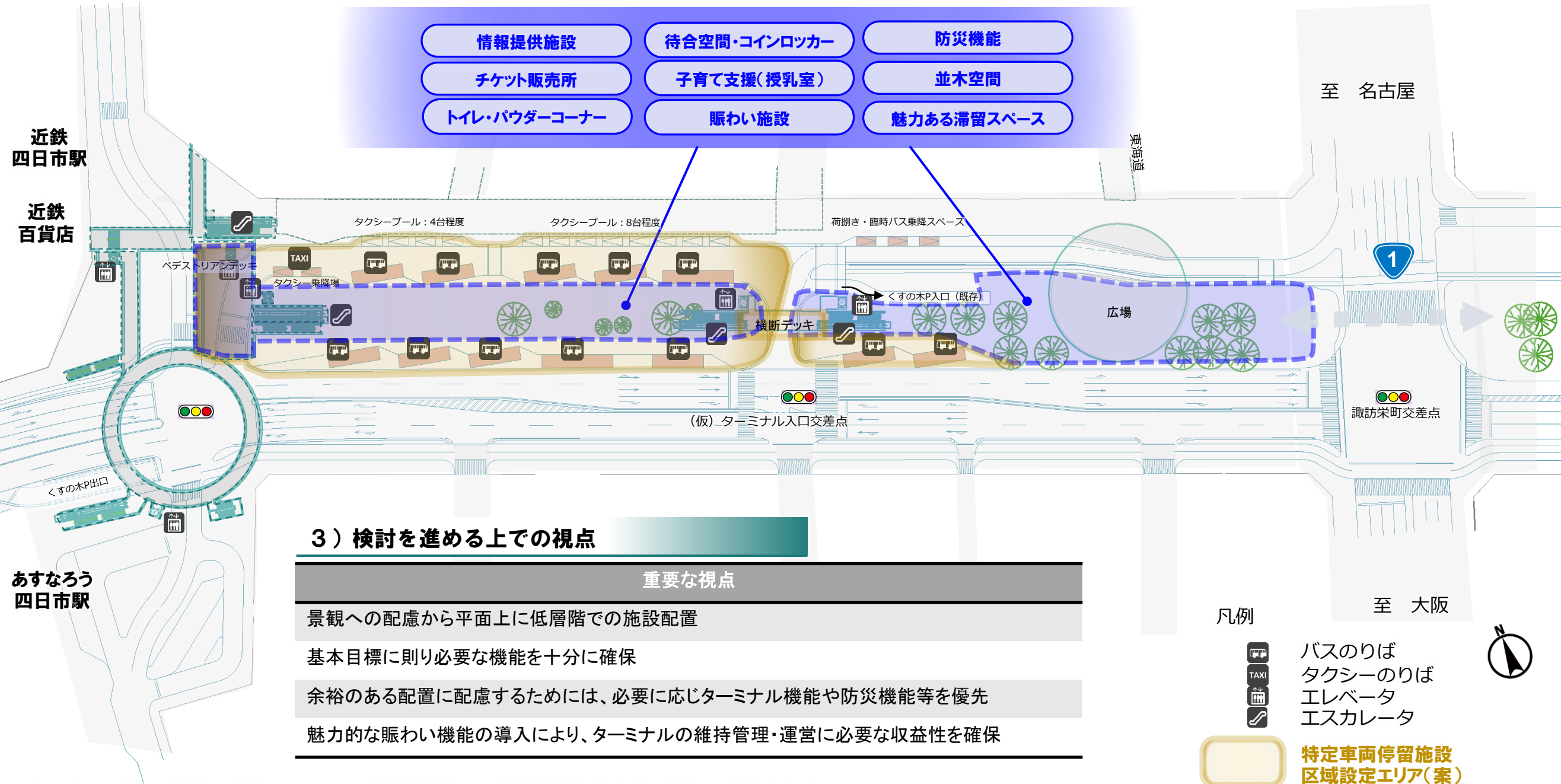
新たなモビリティや交通サービスとの連携

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。



※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

- ◆ 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（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	※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。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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）

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)

洪水	津波	内水氾濫	高潮
<p>◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、最大2mの浸水を予測</p> <p>出典：四日市防災マップ（常磐・橋北・中部地区）より作成</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（南海トラフの理論上最大クラスの地震発生を想定）</p> <p>出典：三重県地図情報サービス津波浸水予測図（H28）より作成</p>	<p>◆地域の既往最大級の降雨や他地域での大規模な降雨等に対する内水による浸水が想定される区域であり、概ね0.5m~1m程度の浸水を予測</p> <p>※想定最大降雨を時間最大雨量147mm/hとし、概ね1,000年に1回程度起こる豪雨を想定 出典：四日市市内水浸水想定区域図（常磐・橋北・中部地区）より作成</p>	<p>◆最悪の事態（既往最大台風である室戸台風級の台風により、県内各地区に大きな影響を与える複数の経路を設定、堤防等は設計条件に達した段階で決壊）を想定し、高潮シミュレーションを実施。最大3mを超える浸水を予測</p> <p>出典：伊勢湾沿岸（三重県区間）高潮浸水想定区域図（浸水区域及び浸水深）（三重県）より作成</p>

防災機能

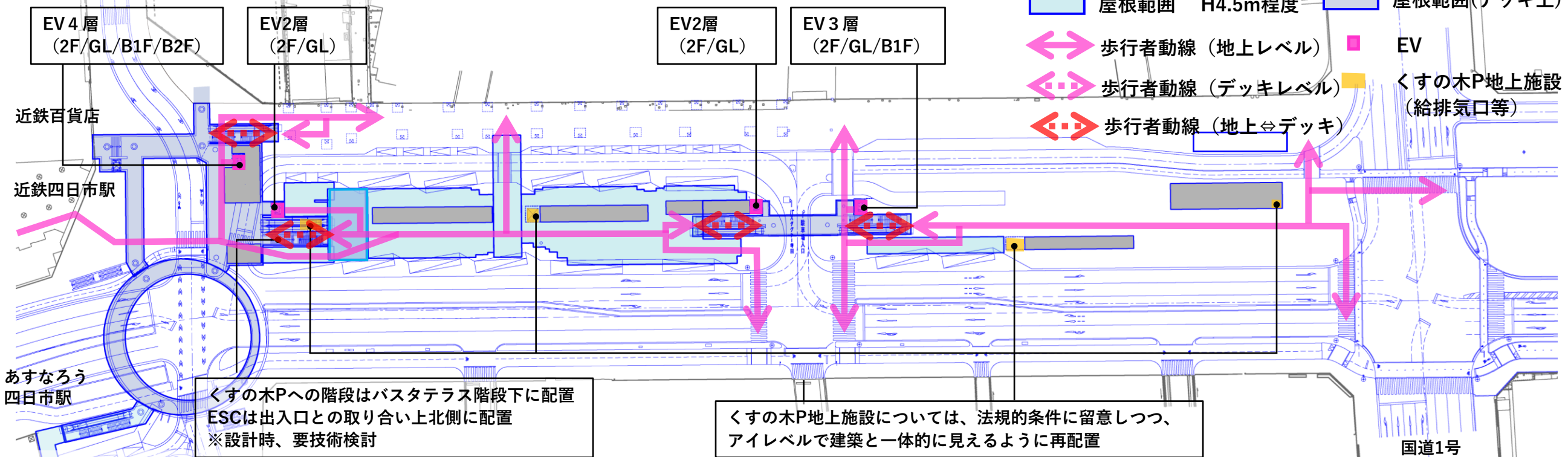
3) 近鉄四日市駅バスターミナルにて想定する災害と対応方針の整理

◆近鉄四日市駅バスターミナルにおいて想定災害別に対応方針および求められる防災機能を整理。

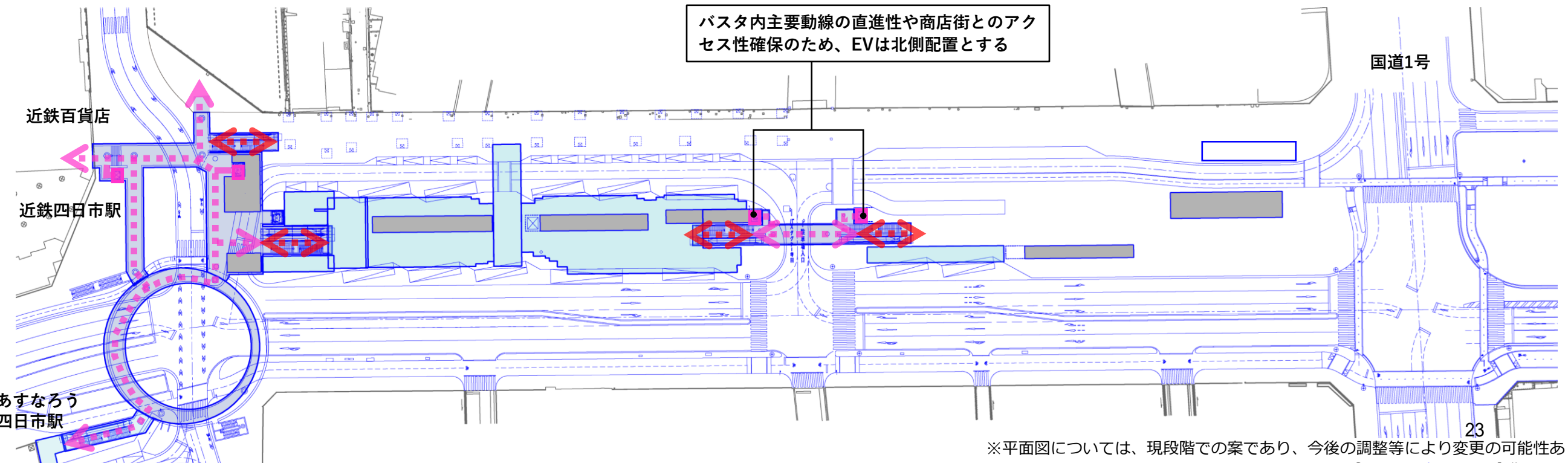
想定する災害	対応方針	求められる防災機能		
①洪水・津波・内水氾濫・高潮 ※近鉄四日市駅バスターミナルは、浸水区域に含まれる	【発災当日】 ・災害警戒レベルに応じて、バスの運行等を停止 ・災害警戒レベルに応じて、近隣の指定緊急避難場所や緊急避難所（その他）等への早急な避難誘導を実施	○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・災害情報・交通機関運行情報に加えて、 駅周辺の防災施設に係る位置情報等を提供 することにより、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
		○近隣の指定緊急避難所や緊急避難所への避難誘導	退避経路	・歩行空間の整備に合わせて駅周辺の防災施設への避難経路を確保し、周辺防災施設と連携した防災機能を確保
②地震、大規模な火事	【発災翌日～数日後を想定】 ・帰宅や周辺避難所等へのバスによるピストン輸送の実施 ※浸水解消後、バス運行が担える状況へ移行した段階で実施（近鉄四日市駅バスターミナルの浸水被害が小さく、道路の交通機能が回復）	○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	鉄道等の代替輸送	・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 ※四日市市、交通事業者とも調整を行い、JR 四日市駅駅前広場とも連携した一体的な検討が必要（帰宅困難者の輸送・避難所間の移動や、輸送方面（愛知県方面・津市方面）での機能分担など）
		○周辺避難地域の避難所間の人の移動を支援（避難所の収容人数の平準化、自宅近くの避難所への移動などを想定）		退避経路
		○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・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
		○帰宅困難者等の一時緊急避難場所	一時緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復までの待機場所
③土砂災害 ※近鉄四日市駅バスターミナルは、災害対象エリア外	【発災当日】 ・バスの運行を維持しつつ、災害等の情報を提供	○賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能	備蓄倉庫	・災害時に備えた備蓄品の保管
		【発災翌日～数日後を想定】 ・帰宅や周辺避難所等へのバスによるピストン輸送の実施 ※発災後、バス運行が担える状況へ移行した段階で実施（近鉄四日市駅バスターミナルの被災規模が小さく、発災後の道路啓開が完了）	○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	鉄道等の代替輸送
		○周辺避難地域の避難所間の人の移動を支援（避難所の収容人数の平準化、自宅近くの避難所への移動などを想定）		
		○災害発生時の効果的な情報提供機能	情報提供施設	・災害情報・交通機関運行情報等を提供

- ◆ 歩行者動線部については、屋根をかけ雨に濡れず快適に移動できる空間とする
- ◆ くすの木パーキングの地上施設 (換気塔等) については、建築基準法等法規的与件に留意しつつ、歩行者動線の妨げとならないように移設を行う

地上動線 (幅員3.5m)



デッキレベル動線 (幅員一般部3.5m、階段部2m)



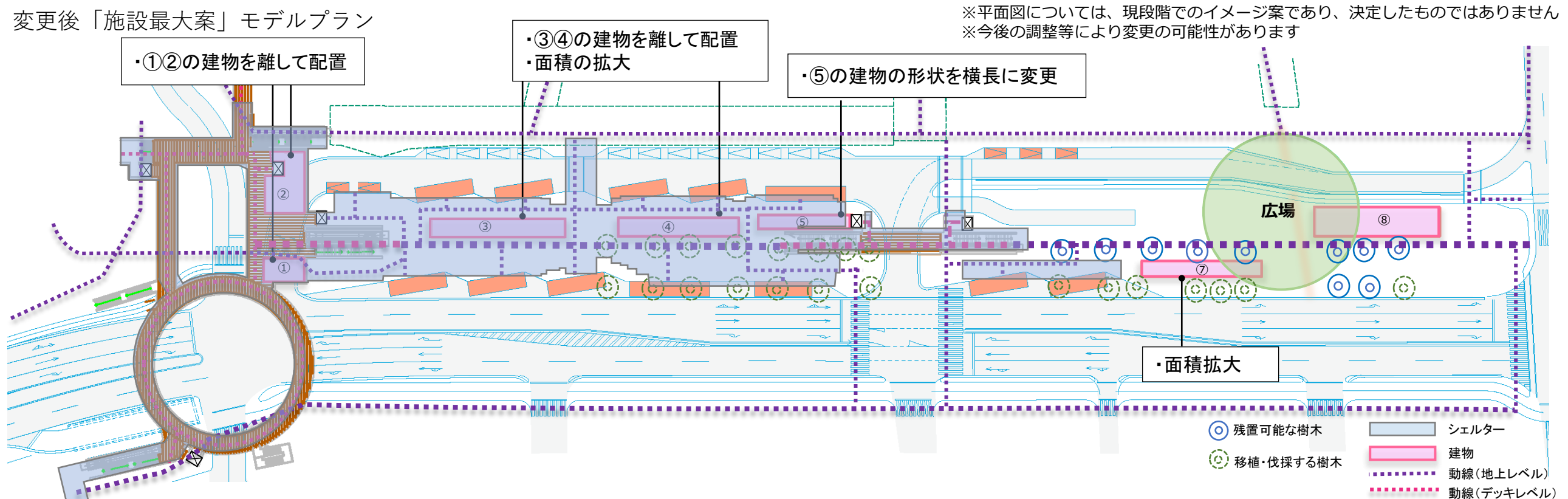
3. 交通結節点のデザイン (バスターミナルの整備に係る事項)

3-5. 機能配置「施設最大案」

ターミナルの施設配置については、機能配置「施設最大案」をベースに検討を進め、下記の配置をモデルプランとして採用

- バスターミナルの将来における持続的な運営を目指すうえで、一定の収益を確保する必要がある
- ただし、バスの発着料に伴う収益が少ないことが想定されることから、ターミナル内において、可能な限り収益性を確保することが望ましい
- 民間商業事業者へのサウンディング調査結果からは、収益性の面からは大きい施設面積を確保しスケールメリットを生かした運営が望ましい意向を確認しており、さらに複数のサービス業種導入を目指すうえでは施設最大案を選定し、施設配置検討を進める
- ただし、モデルプランに基づいて施設配置を検討する際、ターミナル内外の景観を阻害しないよう配慮する必要がある

変更後「施設最大案」モデルプラン



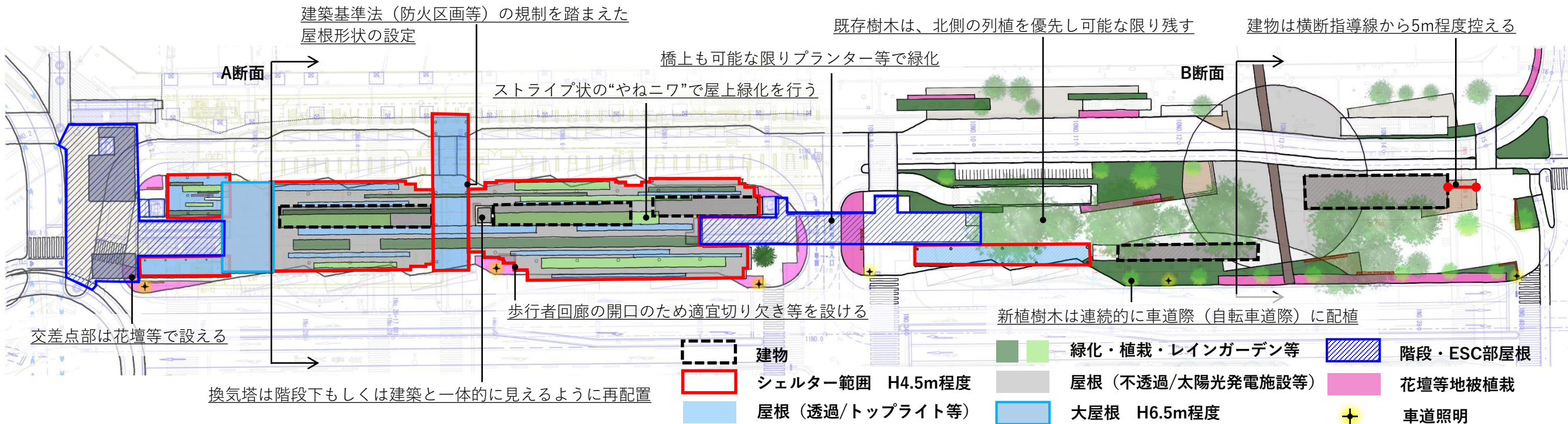
※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

		建物番号							
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
建物配置の基本目的		・近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する。	・主たる交通機能が集約される西島平面部へのターミナル機能を確保する。	・西島平面部におけるターミナル機能を補完する。	-	-	・高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する。	・広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する。	
これまでの「施設最大案」との配置・形状の変更点		・駅から円形デッキやターミナル平面部との十分な動線確保のため、①②の離隔を取り、階段・エスカレーター付近の空間を確保する。	・商店街側からの動線が合流する箇所となるため、歩行者の通行を阻害しないよう、③④の建物の離隔をとった配置とする。 ・主たるターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。	・ターミナル内の見通しの確保と、車両からの視認性確保の観点から、形状を横長にする。	-	-	・高速バス利用者のためのターミナル機能の配置場所となるため、十分な面積を確保する。	-	
上記変更に伴う各施設の面積変更	変更前	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡
	変更後	40㎡	110㎡	120㎡	110㎡	70㎡	0㎡	90㎡	180㎡

◆ モデルプラン ; バスタ西島に一体的な大屋根の整備を行う案

【施設デザインの考え方】

- ◆ 四日市の顔に相応しい高質なデザインを目指す
- ◆ 雨天および強風時にも快適に利用することができる空間づくりを目指し、バス待ち空間や通路、乗降場には屋根を設置し、居心地の良い歩行者空間を整備する
- ◆ 中央通りにおける緑の連続性に配慮し、屋根が大きくかかる部分では屋上緑化等の導入も検討しながら緑の確保を図る
- ◆ 利用者のアイレベルでの見通しやターミナル全体のデザインの質を高めるために、ターミナル施設の屋根の統合や柱スパンを極力大きくする等の構造上の工夫とともに、既存の地下駐車場の地上施設（換気塔など）を建築と一体的に見えるように再配置する



【西島のデザイン方針（案）】

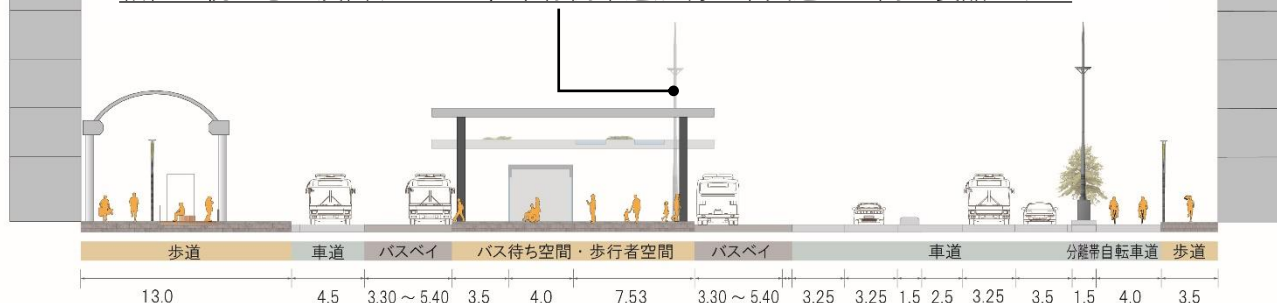
- ◆ 大屋根については、中央通りの延長方向に適宜ストライプ状のデザインの切り替えを行う形態を基本とし、中央通り全体のつながりを表現する
- ◆ 大屋根には、空への開放感を担保するため、自然光を効果的に取り入れるストライプ状のトップライトを設け、透過・半透過性の素材を用いる等の工夫を行う
- ◆ 非常時の照明等の電源確保を視野に、太陽光発電施設の導入を検討する

【東島のデザイン方針（案）】

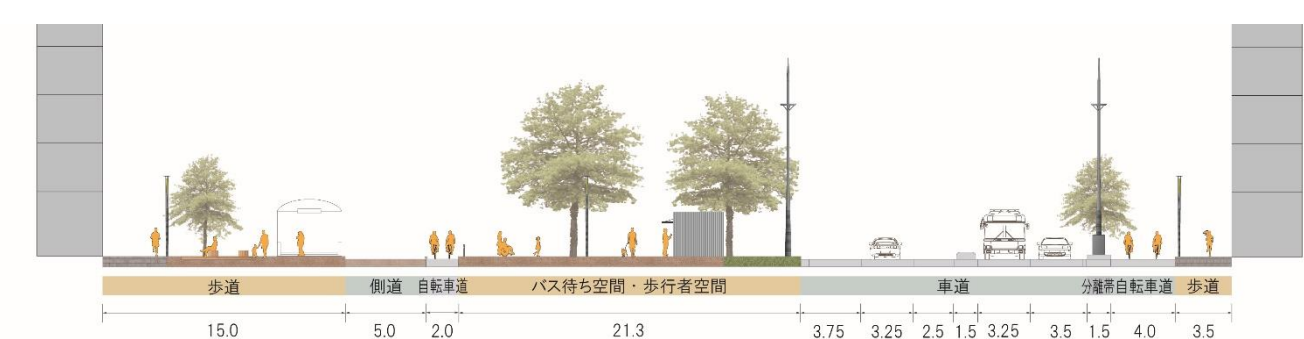
- ◆ 北側の既存樹木を1列残し、新植樹木で可能な限り連続的な緑のつながりを表現する
- ◆ 東海道については昔の東海道が通っていた方向に幅員約1.8mの遺構表示的な切り替えを設けるとともに、北側歩道と一体的な円形の広場デザインをほどこし空間の広がり表現する

A断面

軸性・統一感を演出するため、本線側車道照明は中央通りと同じ製品とする



B断面



※大屋根については、建築物の排煙設備の計画に応じて、屋根に開口部を設ける可能性あり

※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