

3章

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	近鉄四日市駅周辺の課題	配慮すべき事項
視点1 賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 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 駅利用者以外はほとんどの人がふれあいモールを通して移動している 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 	<ul style="list-style-type: none"> 駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、<u>駅南側の中央通り側</u>においても、<u>駅西街区や市民公園</u>から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、<u>回遊性を高める</u>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、<u>賑わいを創出する必要がある</u>のではないか 	<ol style="list-style-type: none"> 中心市街地の活性化
視点2 まちづくりと連動した交通機能の配置	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <u>バスのりばをもっと分かりやすく</u>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 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、<u>快適性を向上させる必要がある</u>のではないか 	<ol style="list-style-type: none"> 交通結節機能強化 都市機能施設への回遊性向上 バリアフリー環境の整備
視点3 中央通りを活用した空間の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> 中央通りはクスノキ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 	<ul style="list-style-type: none"> 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てはどうか</u> クスノキの並木空間を歩行空間・緑道とし、<u>文化的な交流が営まれる場所として利用してはどうか</u> 四日市に訪れた人が<u>美しい景観や眺望を観られる場所を確保してはどうか</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 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 地域の实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
<ul style="list-style-type: none"> バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化
<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出
<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備
<ul style="list-style-type: none"> 防災機能の強化
<ul style="list-style-type: none"> 並木空間の再編による魅力あるスペースの創造
<ul style="list-style-type: none"> 新たなモビリティや交通サービスとの連携

3-2 施設配置方針

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

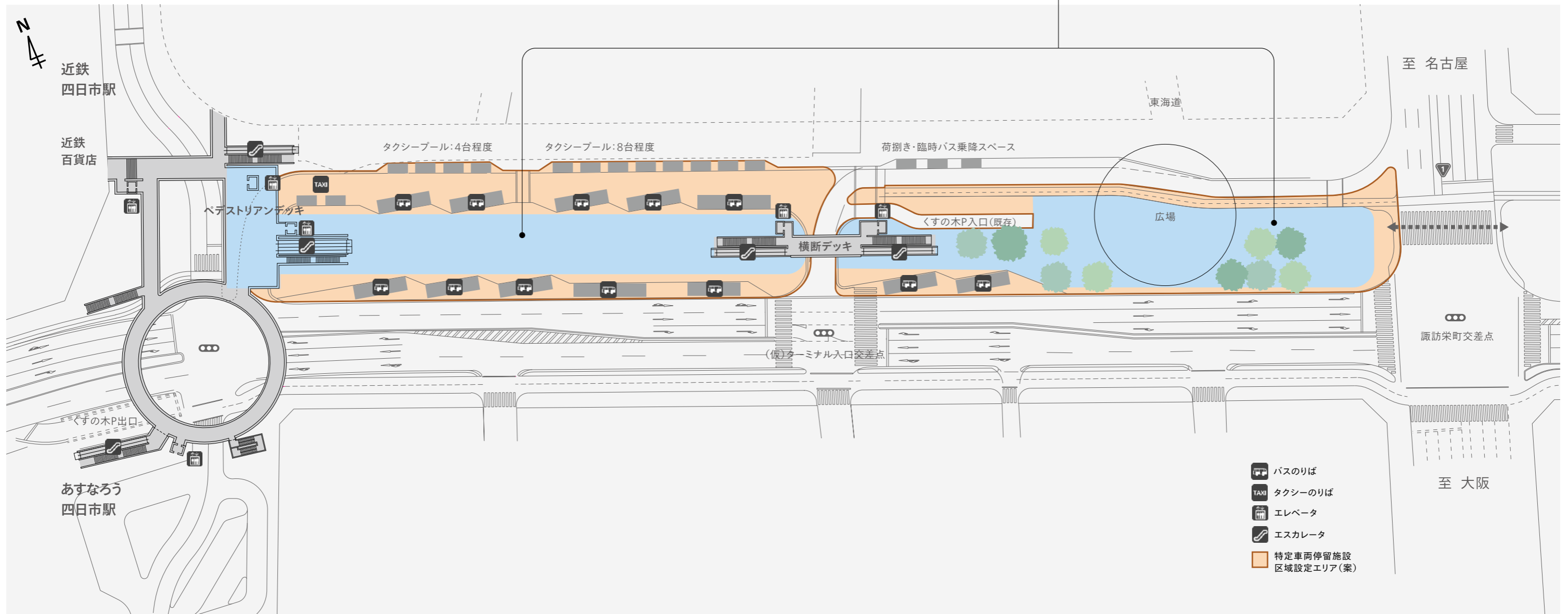
各機能の配置の考え方

- 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
- 東海道との交差点には並木と賑わい施設を導入

検討を進める上での重要な視点

- 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

- 情報提供施設
- チケット販売所
- トイレ・パウダーコーナー
- 待合空間・コインロッカー
- 子育て支援（授乳室）
- 賑わい施設
- 防災機能
- 並木空間
- 魅力ある滞留スペース



※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

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画を基に作成

3-3 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右表のとおり
この内、建物内に収容する施設の最低限の規模(緑文字を想定、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  ▶右図：モントリオール	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
子育て支援機能 (授乳室等)		約8㎡程度  ▶右図： 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
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

3-3-1. 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

	種別	概要
指定緊急避難場所等： 数時間程度の受け入れを想定 避難所等： 日単位での受け入れを想定	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 • <u>災害種別に応じてあらかじめ四日市市が指定</u> • 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 • <u>地域からの要望により指定</u>
	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、市災害対策本部が災害規模、地域の状況を判断し、あらかじめ決めてあ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

3-3-II. 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

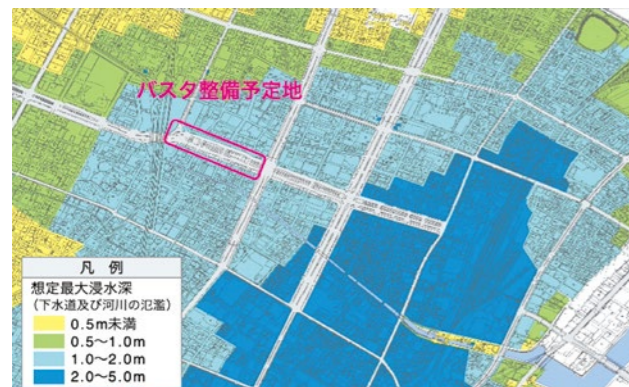
近鉄四日市駅バスターミナルが、
指定緊急避難場所として機能を発揮できるか、
想定される災害別に四日市市の指定基準と
比較し、災害種別に応じた対応を検討

- 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

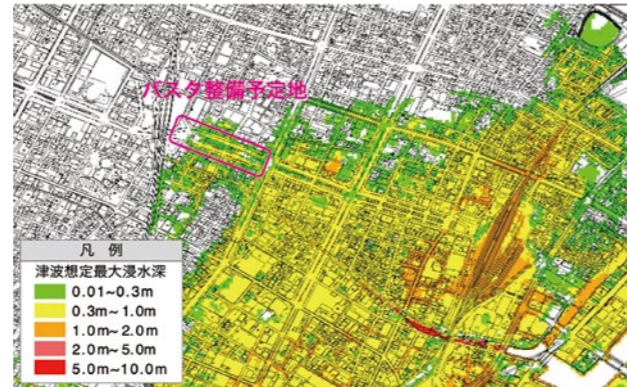
地域の既往最大級の降雨や他地域での
大規模な降雨等に対する内水による浸水が
想定される区域であり、最大2mの浸水を予測



出典：四日市市防災マップ（常盤・橋北・中部地区）より作成

津波

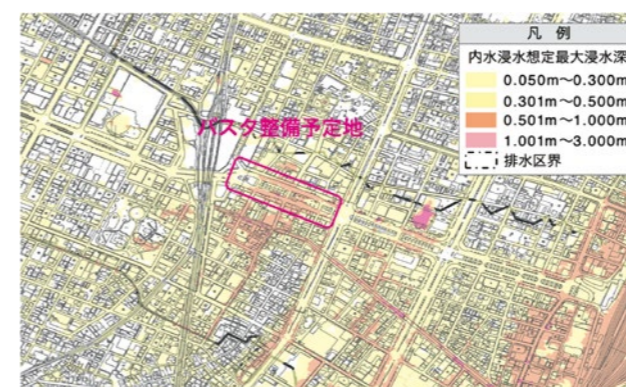
大規模地震の発生に伴う津波により、
最大1mの浸水を予測
(南海トラフの理論上最大クラスの地震発生を想定)



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

内水氾濫

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



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

高潮

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



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

出典：第7回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会を基に作成

3-3-III. 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

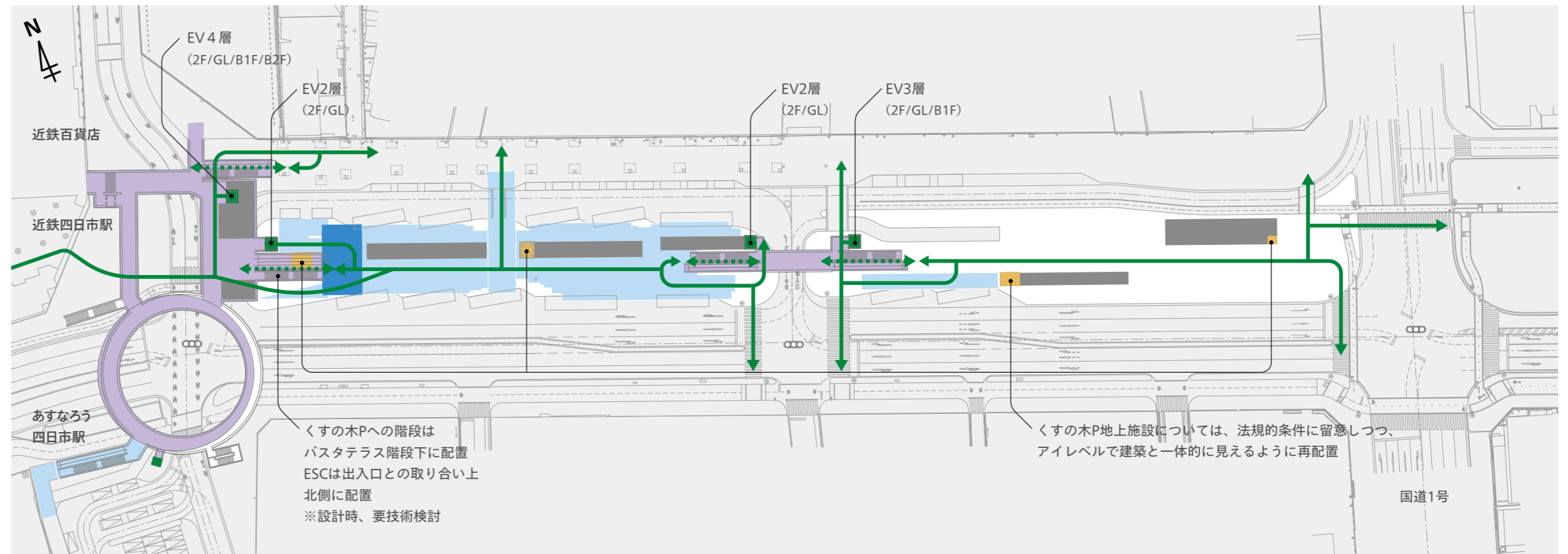
近鉄四日市駅バスターミナル
において想定災害別に
対応方針および求められる
防災機能を整理

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】 <ul style="list-style-type: none"> 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 		<ul style="list-style-type: none"> 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
			<ul style="list-style-type: none"> 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
	【発災翌日～数日後を想定】 <ul style="list-style-type: none"> 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）		<ul style="list-style-type: none"> 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 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） 	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）
2 地震、大規模な火事	【発災当日】 <ul style="list-style-type: none"> 災害警戒レベルに応じて、バス等の運行停止を検討 施設利用者や周辺の帰宅困難者の一時緊急避難場所 		<ul style="list-style-type: none"> 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
			<ul style="list-style-type: none"> 帰宅困難者などの一時緊急避難場所 	退避経路 歩行者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
			<ul style="list-style-type: none"> 賑わい施設等と連携した防災物資の備蓄機能 	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 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】 <ul style="list-style-type: none"> 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）		<ul style="list-style-type: none"> 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 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） 	鉄道等の代替輸送 災害時の鉄道など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）
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】 <ul style="list-style-type: none"> バスの運行を維持しつつ、災害等の情報を提供 		<ul style="list-style-type: none"> 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・交通機関運行情報を提供

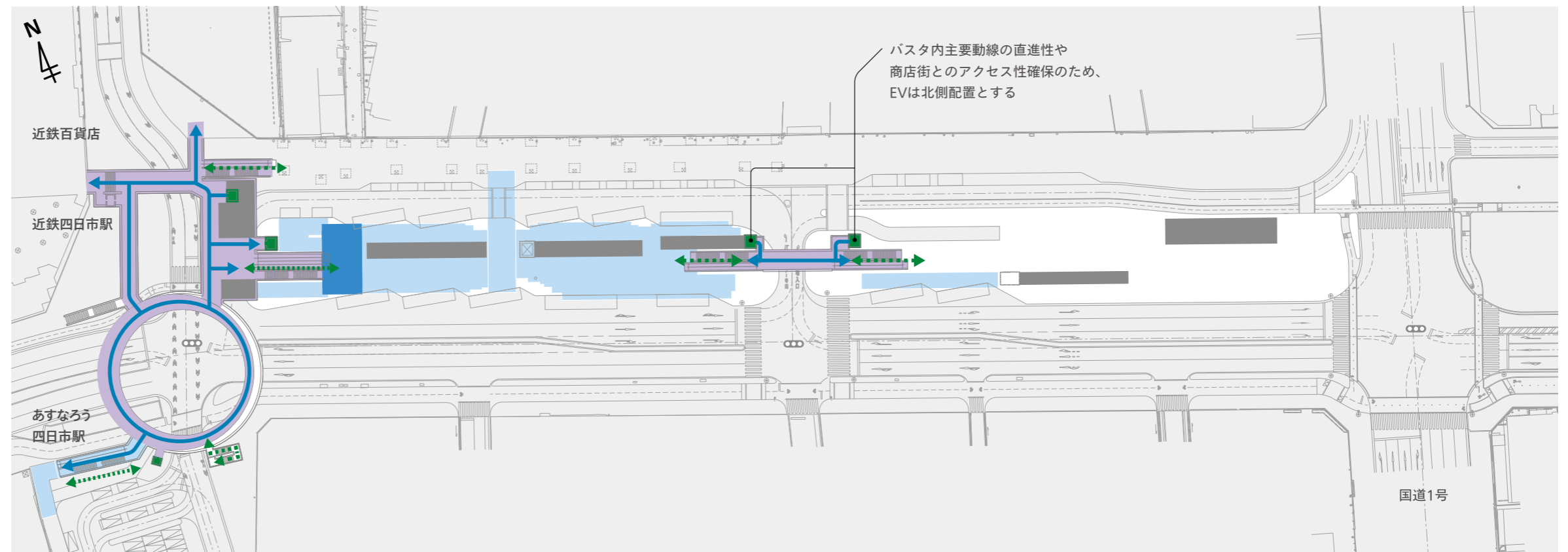
3-4 動線計画

- バスタ内の動線は右記のように建物等の地上施設の配置を工夫し、デッキの昇降を含めて直線的な幅員3.5mの移動経路を確保する
- 歩行者動線及びバス乗降場には屋根をかけ、雨に濡れずに移動や乗降できる空間とする
- さらに、長いバス待ち行列の発生等が予測される西島では、移動経路に加え、滞留空間においても雨に濡れない空間を確保する観点から、大屋根を設置する方針とする

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)

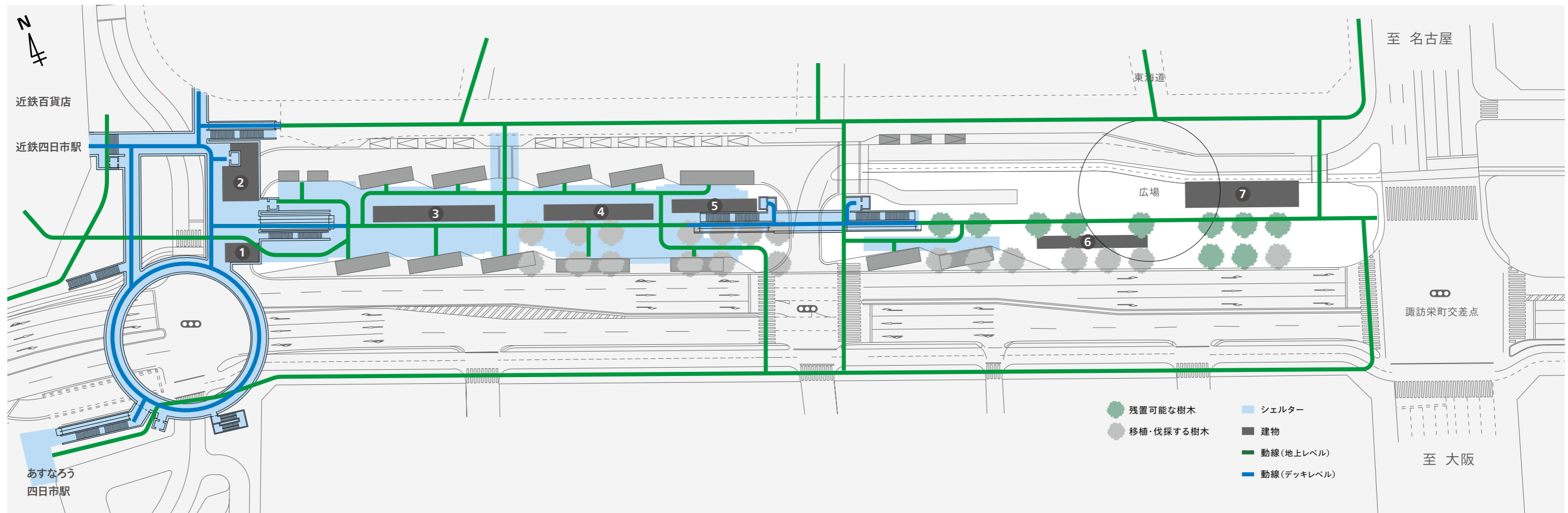


※平面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

3-5 機能配置 「施設最大案」

- 歩行者動線やバス待ちの滞留空間など必要な空間を確保するため、待合施設やチケット売り場、各種サービス機能を導入する建物の配置は下記を基本とする
- 東西を貫く主要な動線に加え、西島では各乗降場や商店街からの動線に配慮した建物配置とし、東島では既存樹を含め緑化にも配慮した建物配置とする

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



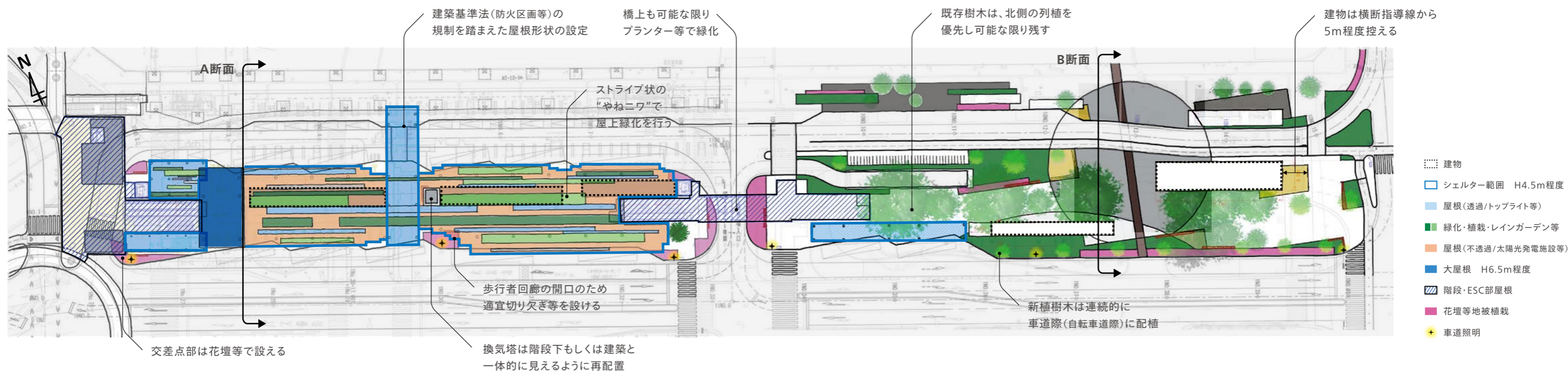
建物番号	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
建物配置の基本目的	近鉄四日市駅から接続する位置関係から玄関口となる機能を確保する		主たる交通機能が集約される西島平面部へターミナル機能を確保する		西島平面部におけるターミナル機能を補完する	高速バス利用者のための主たるターミナル機能を確保する	広場空間と連携した機能、ガーデンエリアとの連続性を確保する
各施設の面積	40㎡	110㎡	120㎡	110㎡	70㎡	90㎡	180㎡

3-6 施設デザインの考え方

- 中央通り全体と調和のとれたバスターミナルとなるよう、以下のとおり施設のデザイン方針を定める
- 整備にあたっては、この方針を踏まえターミナル内外の景観等にも配慮しながら検討を進めるものとする

施設のデザイン方針

- 四日市の顔に相応しい高質なデザインを目指す
- 雨天及び強風時にも傘を差さずに乗降でき、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
- バスタ西島に一体的な大屋根を整備する
- 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

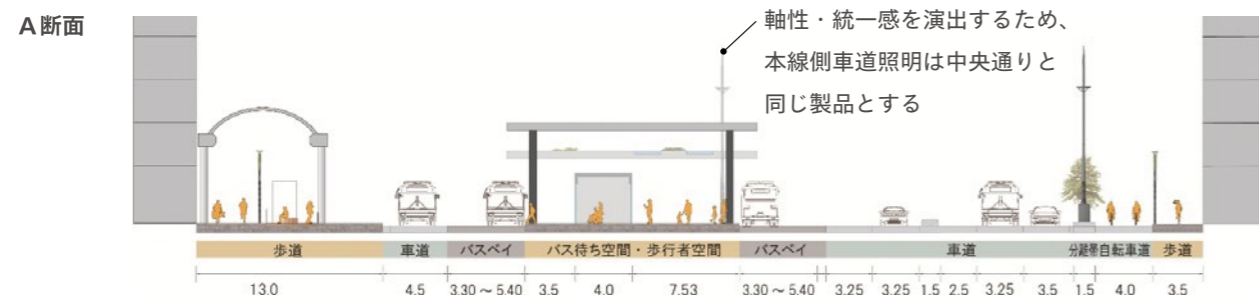


西島のデザイン方針

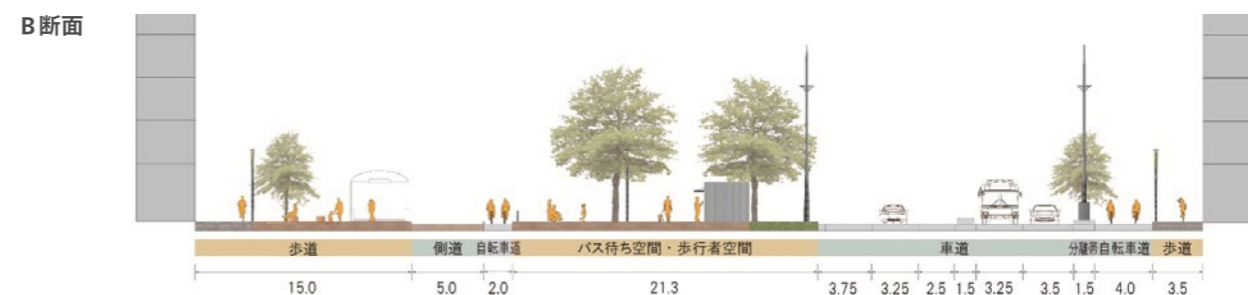
- 大屋根については、中央通りの延長方向に適宜ストライプ状のデザインの切り替えを行う形態を基本とし、中央通り全体のつながりを表現する
- 大屋根には、空への開放感を担保するため、自然光を効果的に取り入れるストライプ状のトップライトを設け、透過・半透過性の素材を用いる等の工夫を行う
- 非常時の照明等の電源確保を視野に、太陽光発電施設の導入を検討する

東島のデザイン方針

- 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
- 東海道の位置を遺構表示的な舗装の切り替えで設けるとともに、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



※大屋根については、経済性や維持管理、建築物の排煙設備を考慮し、構造を決定する



※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