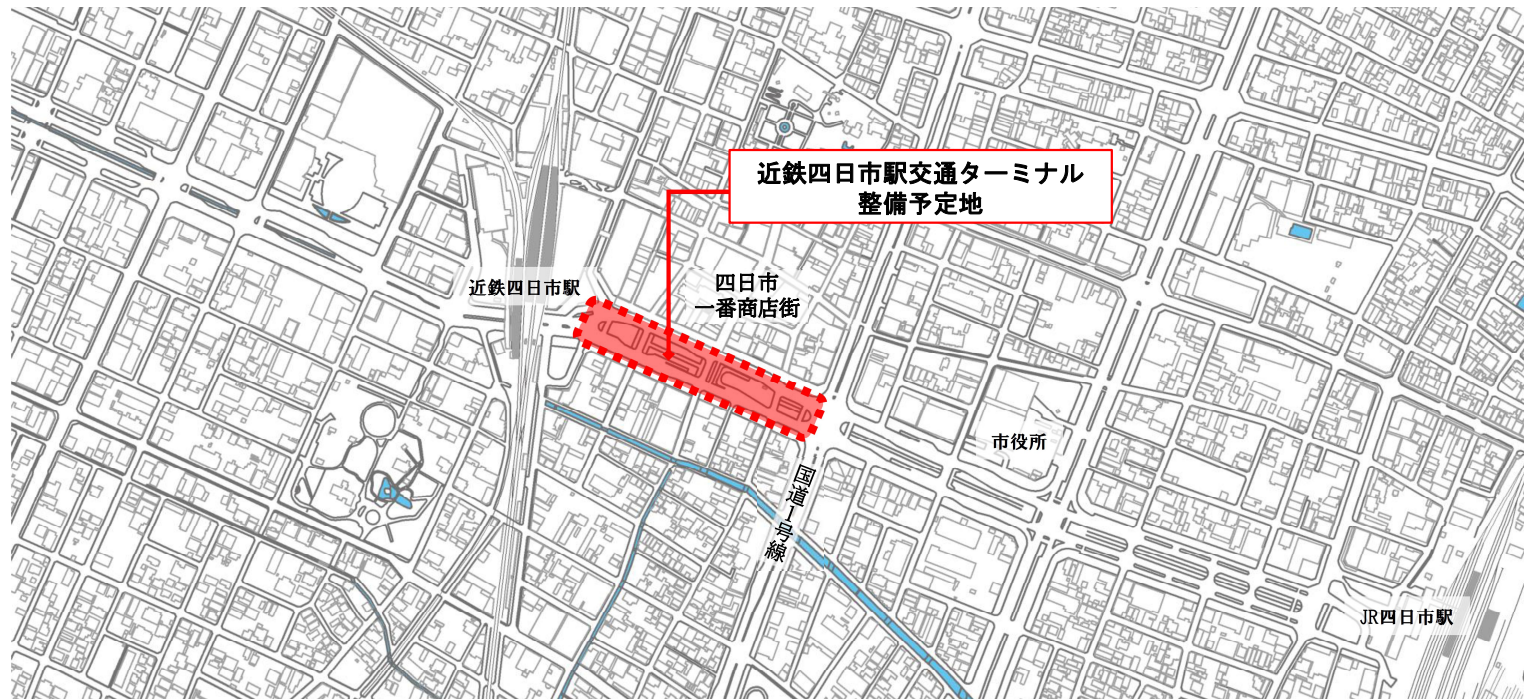


別紙1 事業概要書(案)

※本事業概要書(案)に記載の内容は、現時点での想定であり、今後変更となる可能性がある内容も含まれます。
※意見・提案にあたっては、本事業概要書(案)のほか、別添「実施要項」記載の各種資料もあわせて参照してください。

1. 事業対象地概要

- ◆ 近鉄四日市駅交通ターミナル整備予定地は、近鉄四日市駅の東側に位置し、近鉄四日市駅と国道1号線に挟まれた範囲内にあります。
- ◆ 整備予定地は道路区域内に含まれており、道路法に基づく特定車両停留施設として指定される予定です。



位置	近鉄四日市駅の東側（四日市中央通りの一部）
周辺施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・東側：国道1号線 ・北側：四日市一番街商店街
法規制等	<ul style="list-style-type: none"> ・用途地域：商業地域（指定建蔽率80%、指定容積率600%） ・防火地域 ・都市計画道路（四日市中央線）の区域内
その他検討中の制限事項	<ul style="list-style-type: none"> ・整備予定地は道路区域内であり、特定車両停留施設※として指定される予定です。 ※バス・タクシー等の事業者専用の停留施設を、道路管理者が道路附属物として指定するもの。 コンセッション制度の活用により、運営権者が使用料を自らの収入として収受することができる。 ・運営権を設定し、実施するバスターミナル運営等事業及び利便増進事業の「運営権存続期間」は30年を予定。 ・利便増進事業として実施する賑わい施設の占用料は0円を予定。 ・「バスターミナル使用料（発着料）」は路線バスの発着が多いことを踏まえた上、地域の公共交通事業に配慮した金額の設定を今後検討します。

2. 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、リニア中央新幹線の東京から名古屋間の事業が進められており、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

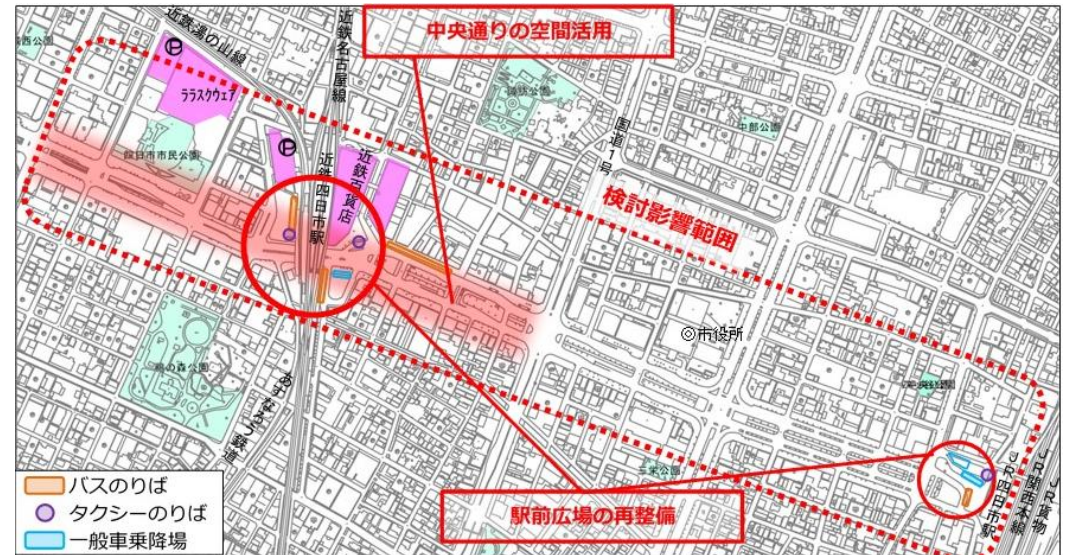


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

2. 事業の背景

(2)近鉄四日市駅周辺における現状

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。

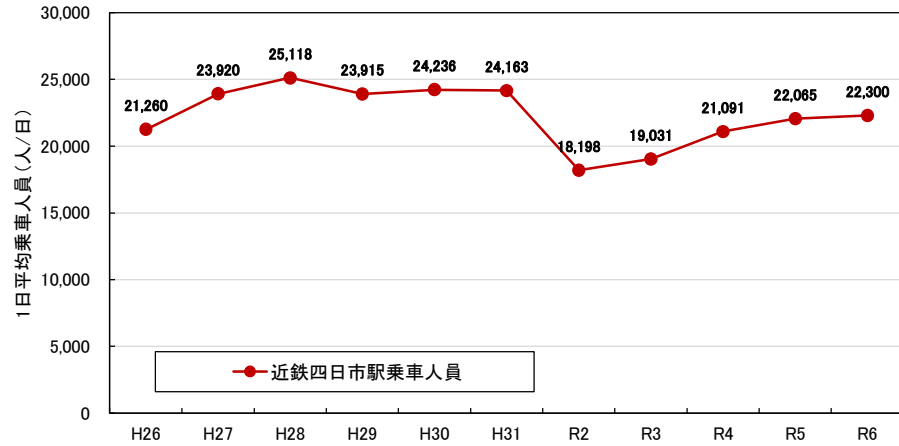


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移 出典:三重県統計書

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。

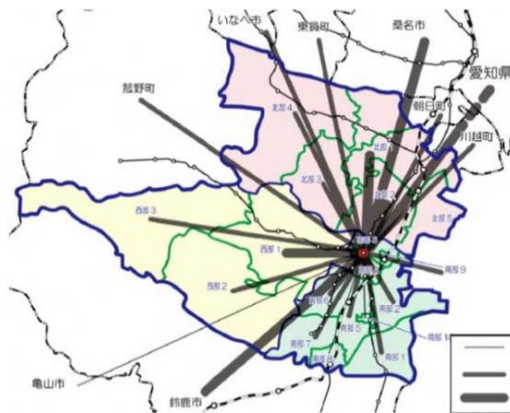


図 近鉄四日市駅利用者の出発地 (第5回中京都市圏PT調査)

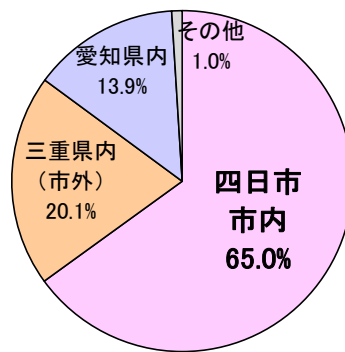


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布 (第5回中京都市圏PT調査)

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。

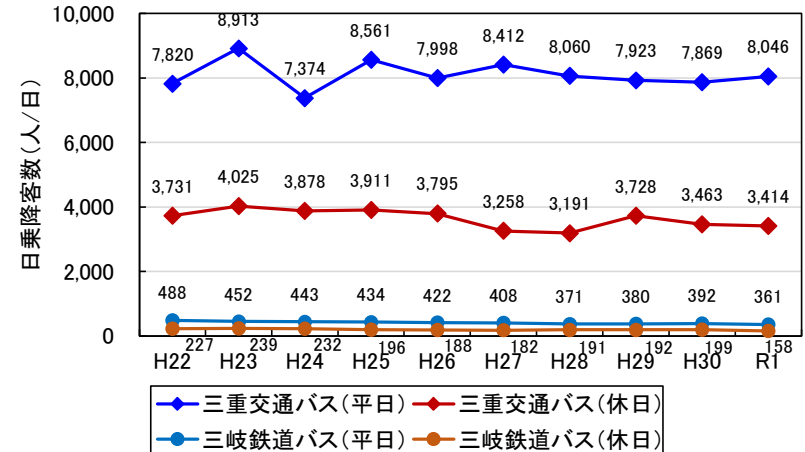


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

出典:近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(H30.12)

④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	8	7	8	8	5	3	5	6	2	2	0	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	1	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	13	15	14	20	21	26	20	14	8	3	1	0	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	0	7	2	40	
高速バス到着	3	5	1	1	0	1	2	1	1	1	1	1	1	0	3	0	2	2	3	1	8	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、Willer(株)HP、JAMJAMlinerHP、琴平バス(株)HP【2019.7時刻表】

2. 事業の背景

(3)中央通り共通のデザイン方針

◆ 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画における共通のデザイン方針は以下のとおり。

方針1

空間の使い方

—— 空間に取り入れる機能



将来イメージ

方針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



将来イメージ

方針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



将来イメージ

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

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)

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

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
- バスターミナル機能(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

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)

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

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

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)

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

※将来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

出典:「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画

2. 事業の背景

(3)中央通り各エリアのデザイン方針

デザイン方針

- ◆ 「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画における各エリアのデザイン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。



※樹木の本数は正確ではなく、配置イメージを模式的に表現している
 ※緑地の形状は、今後ランドスケープの検討により変更の可能性あり



出典:「ニワミチよっかいち」中央通り再編基本計画

3. 近鉄四日市駅交通ターミナルの基本目標

近鉄四日市駅交通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、近鉄四日市駅交通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質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

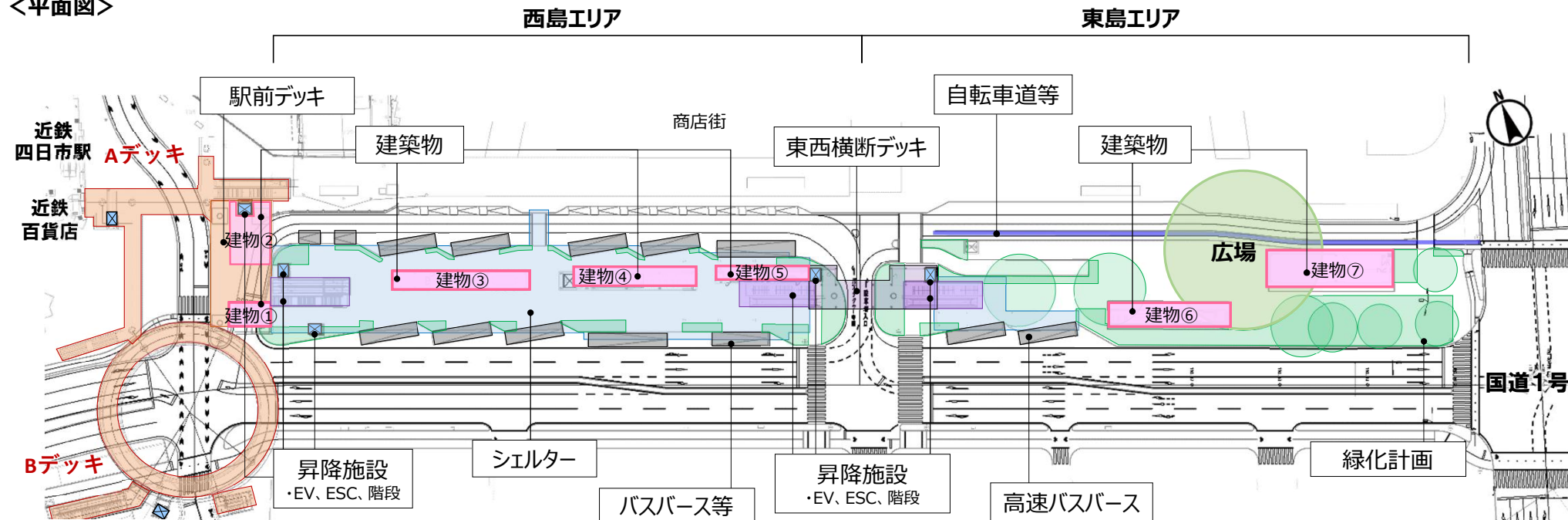
5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(3) 近鉄四日市駅交通ターミナルの施設配置方針

2) バスターミナル施設配置方針

◆ 直近のバスタ機能の配置計画は下図のとおり。

<平面図>



<西島横断面図>



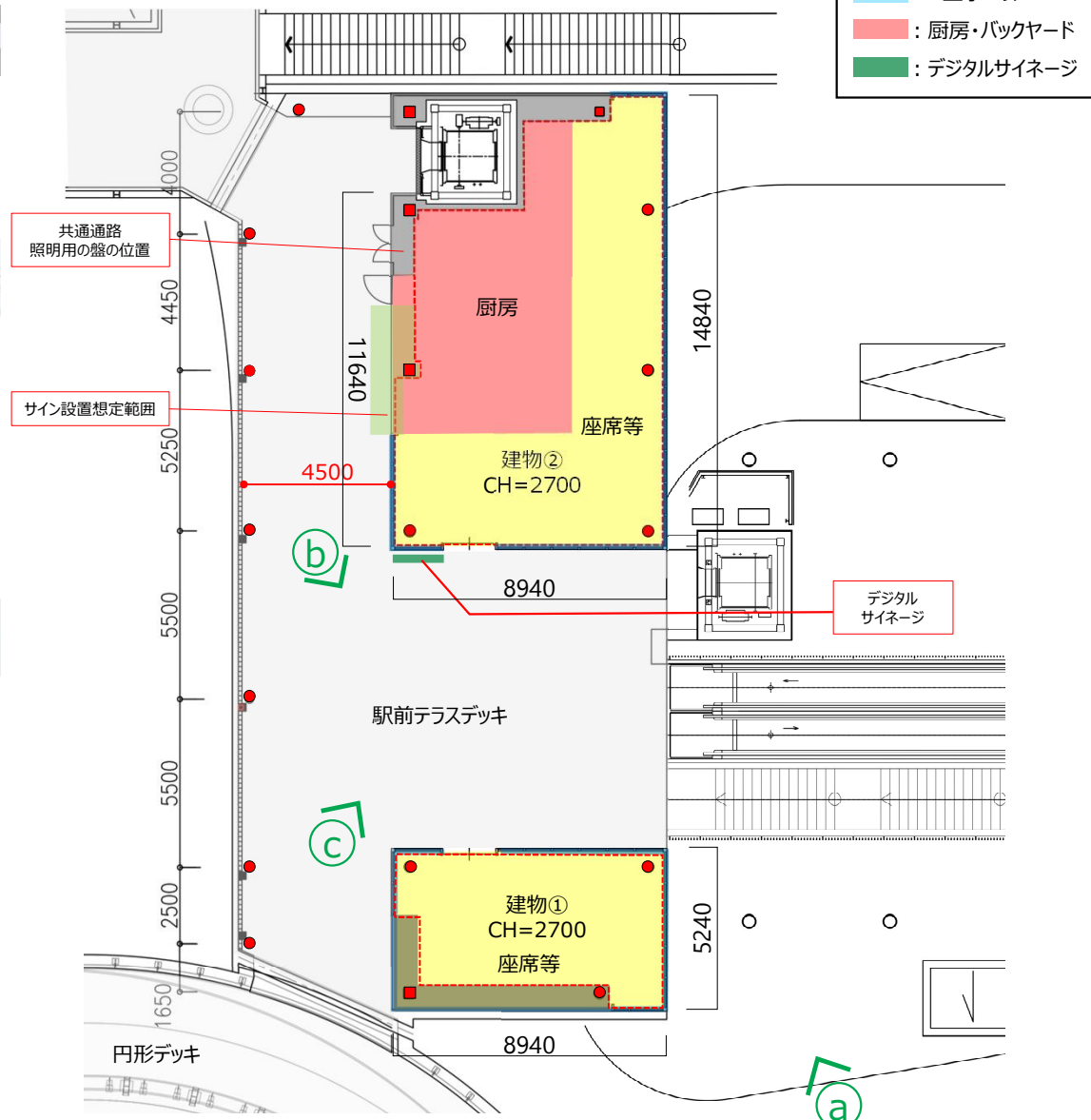
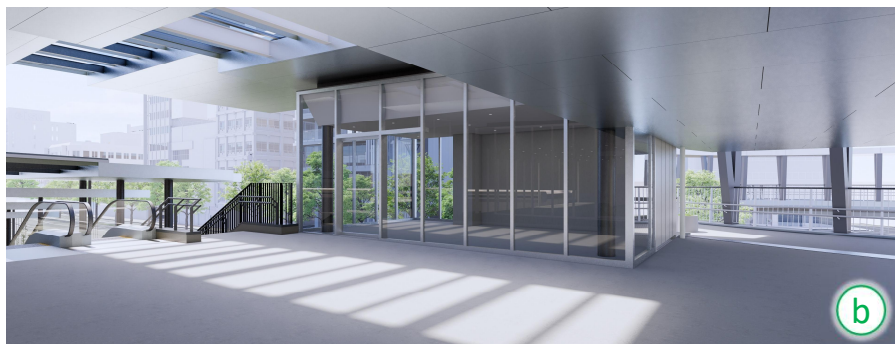
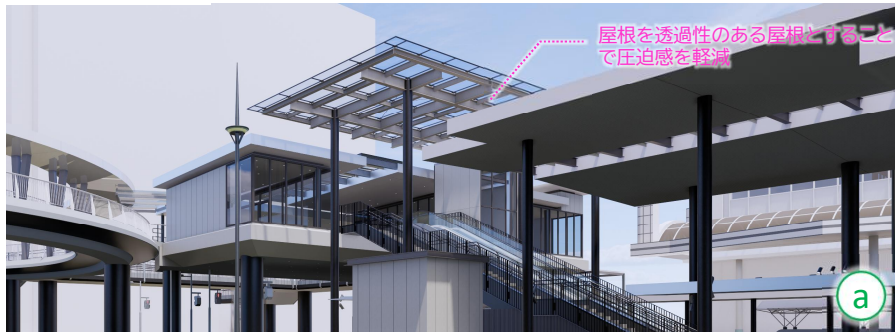
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 第12回検討部会資料 令和7年7月25日時点

5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(4) 建物形状・建物内機能(建物①②)

- ◆ 建物①②の東側（JR四日市駅側）にガラス窓を採用し、眺望を確保。
- ◆ 駅前デッキにデジタルサイネージを配置し、運行情報、広告等の他、施設の総合案内等を掲示予定。

<建物①②>

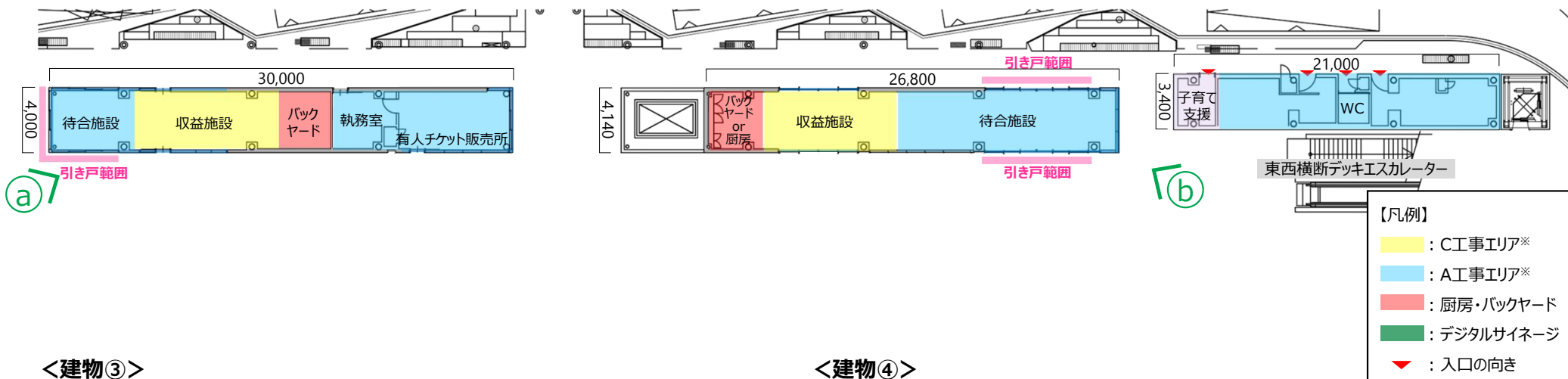


※A工事：国の負担で国が施工する工事 C工事：優先交渉権者・賑わい施設事業者の負担で優先交渉権者・賑わい施設事業者が行う工事

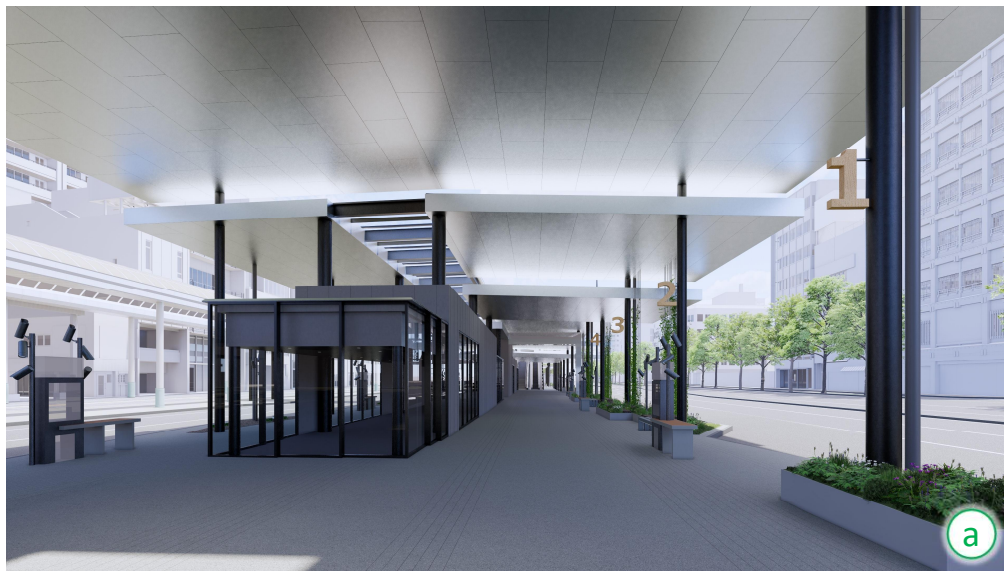
5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(4)建物形状・建物内機能(建物③④⑤)

- ◆ 利用者がエスカレーターから降り、最初に目に入ることになる建物③の西面をガラス張りとし、開放感を演出。
- ◆ 建物④西側の排気塔は透過性のない素材を使用。東側をガラス張りとし、開放感を演出。
- ◆ 建物⑤の南側にエスカレーター（東西横断デッキ）が設置されることから、建物⑤の出入口は北側に配置。



<建物③>



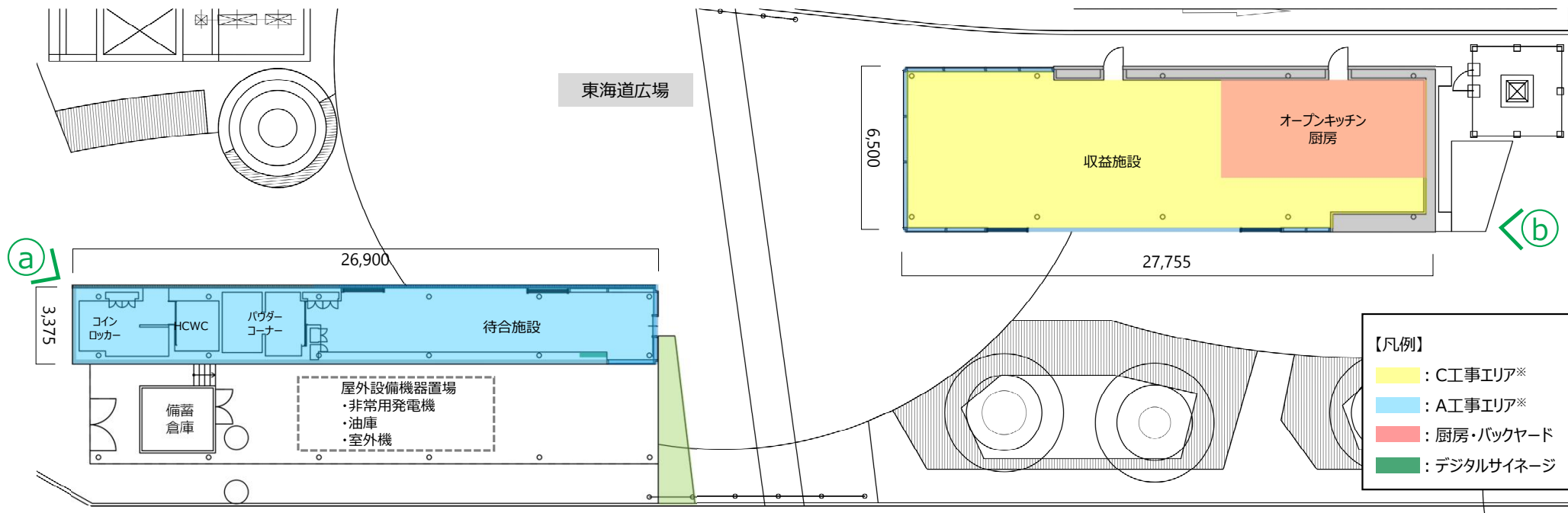
<建物④>



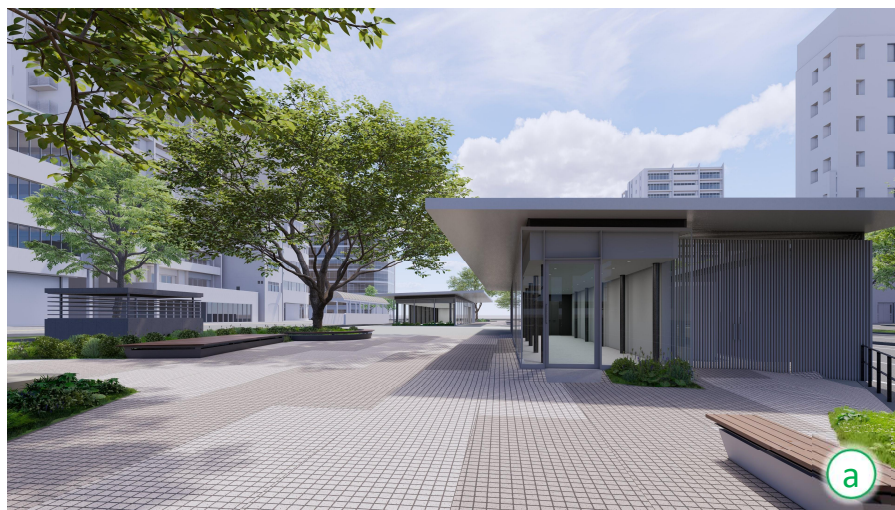
5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(4)建物形状・建物内機能(建物⑥⑦)

- ◆ 建物⑥の待合施設を東海道広場に面して配置し、屋外との一体利用を図る。
- ◆ 建物⑥南側に備蓄倉庫、屋外設備機器置場を配置。
- ◆ 建物⑦の屋根下で飲食ができる空間を整備。



<建物⑥>

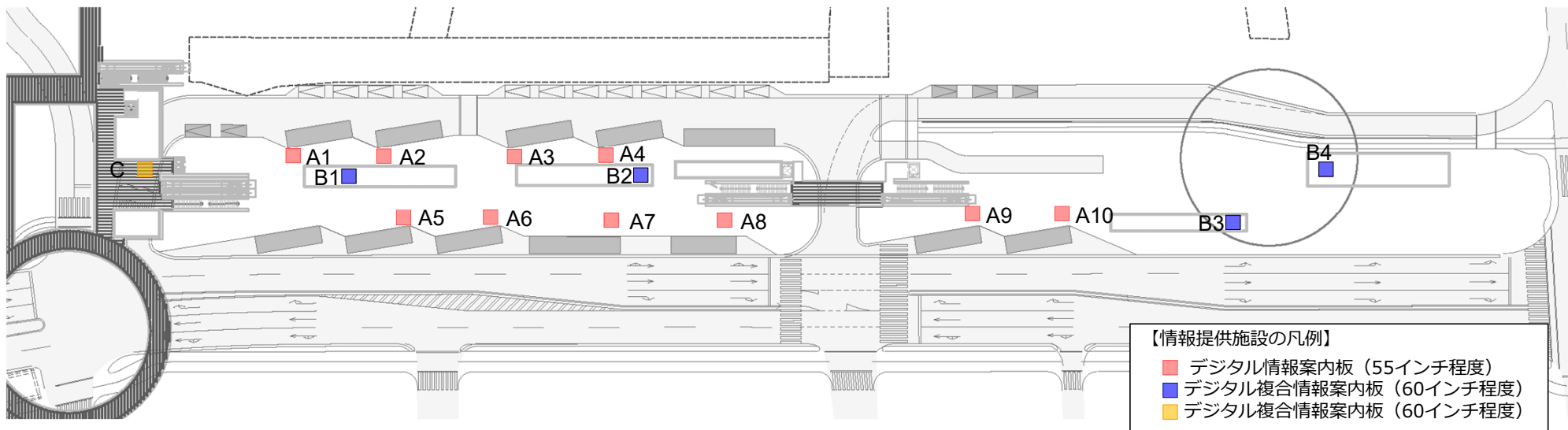


<建物⑦>



5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(5) デジタルサイネージ配置・サイズ



情報提供の内容		A										B				C
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	
運行情報	時刻表	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
	路線図	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
	乗り場地図	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
	遅延情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	出発時刻情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
観光情報		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●
周辺情報		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●
広告情報		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
災害時の情報	災害情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	交通機関運行情報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	避難場所への案内	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	周辺防災施設情報の提供	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	代替輸送の案内	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
施設の総合案内		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●

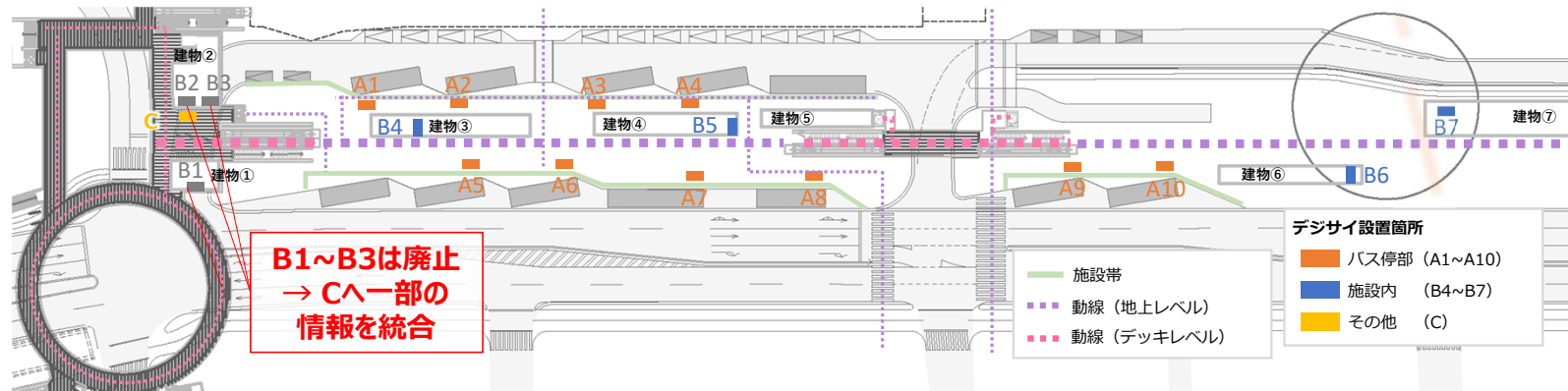
注) △ : 筐体上に固定掲示にて提供することとなった情報
 ● : タッチパネルにより切り替えて提供する情報
 ■ : B4~B6は横型 (B7は縦型)

※停電時に情報提供を維持するデジタルサイネージ : B4、B7、C
 ※災害時の情報は、画面上に表示するQRコードによる誘導での情報提供も考えられる

5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

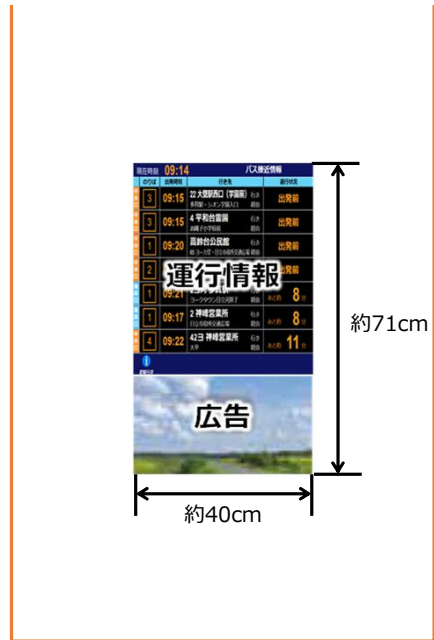
(5) デジタルサイネージ配置・サイズ

■ デジタルサイネージの配置

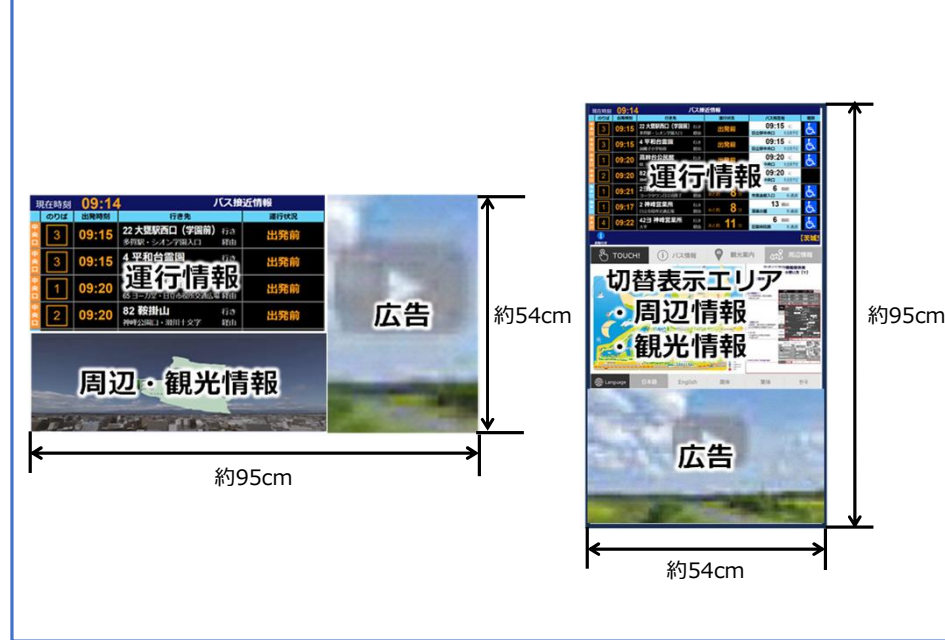


■ 画面の表示イメージ

<32インチ縦型 (A1~A10) >



<43インチ (横型 : B4~B6、縦型 : B7) >



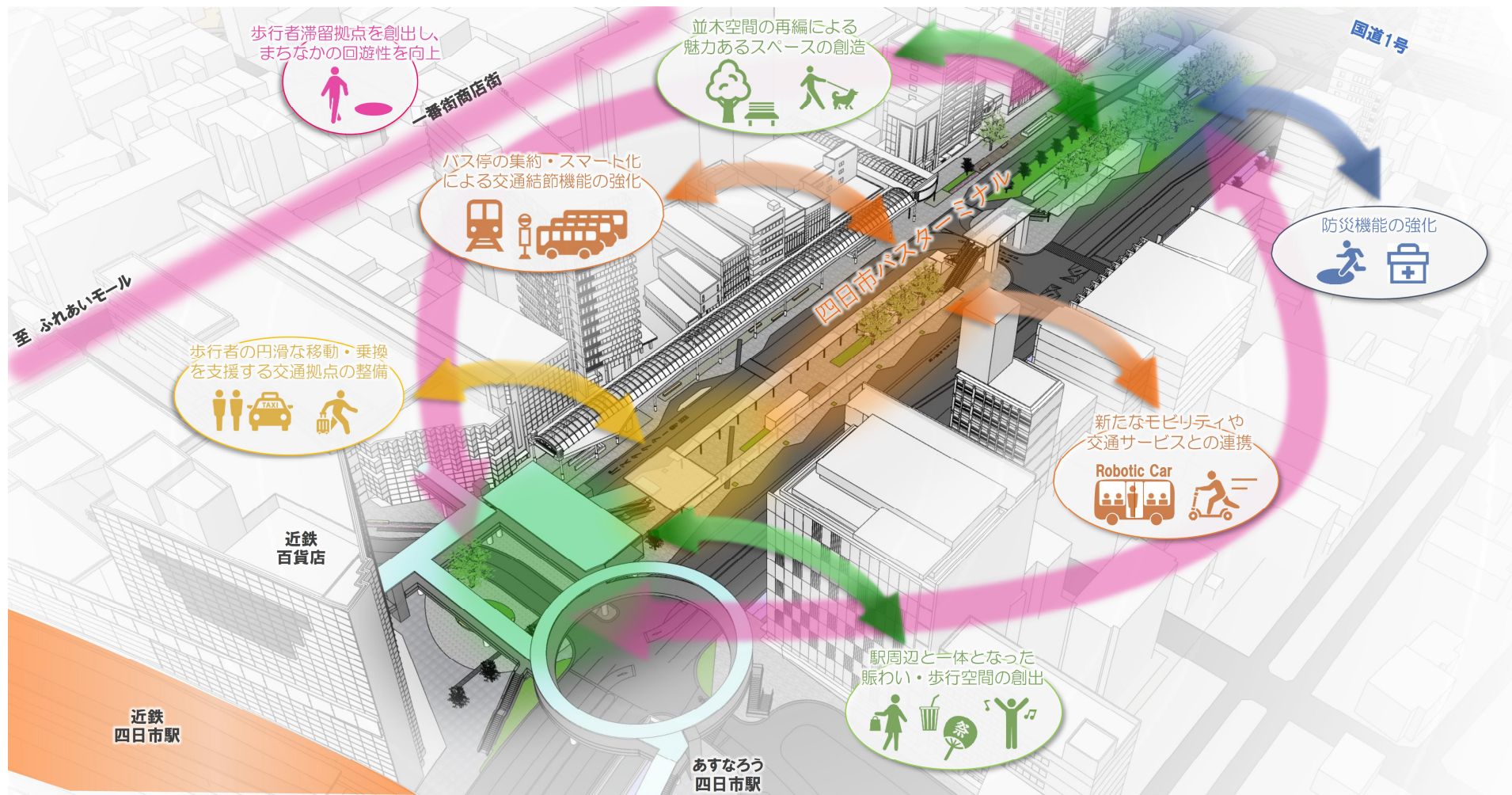
<65インチ縦型 (C※) >



※各デジタルサイネージの画面表示イメージは一例である。
※C (65インチ) は、今後の検討で横型になる可能性がある。

6. 将来の姿

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～」

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クアブルな空間
出典：バスターMARKET 出典：なんぼひるば改造計画

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



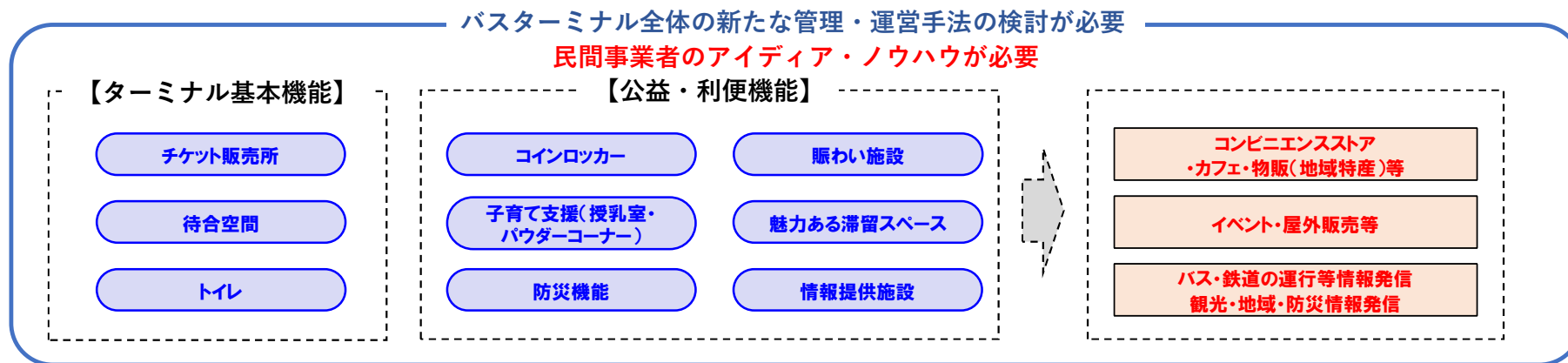
帰宅困難者の受入れ拠点として活用
出典：平成29年度 東京都・渋谷区 各町地区避難者対策訓練について

※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

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・運営する手法を導入する。

【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 style="text-align: center;">【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>占有許可 ↓ 占有料</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>利用契約 ↑ 利用料金</p> <p>バス事業者等</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">← 兼用工作物協定 →</p>	<p style="text-align: center;">【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者</p> <p>占有許可とみなされる</p> <p>多様な収入</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>民間事業者</p> <p>テナント契約</p> <p>テナント料</p> <p>テナント</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>バス事業者等</p> <p>利用契約 ↑ 利用料金</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">← コンセッション契約 →</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。

7. 管理・運営手法の考え方

(2)バスターミナルにおける管理・運営手法



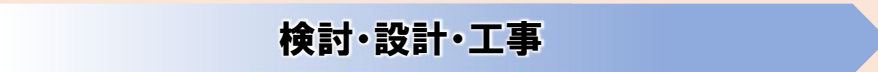

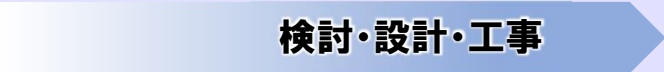
官民連携による管理・運営の考え方

- ◆ バスターミナルはECI事業で整備し、今後コンセッション方式で管理・運営を行う民間事業者を募集する。

管理・運営のイメージ (案)	整備方針・ 基盤整備	設計・建設	建物所有	管理・運営	付帯事業 (賑わい)
<ul style="list-style-type: none"> 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有及び賑わい施設の所有を行い民間が収益施設として入居し、その収益で管理・運営を実施。 	公共	公共	公共	民間	民間

8. 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	  		
近鉄四日市駅周辺整備			
関連施設移設等			

9. 添付資料

(3) 特定車両停留施設 開業時間・警備箇所対応図

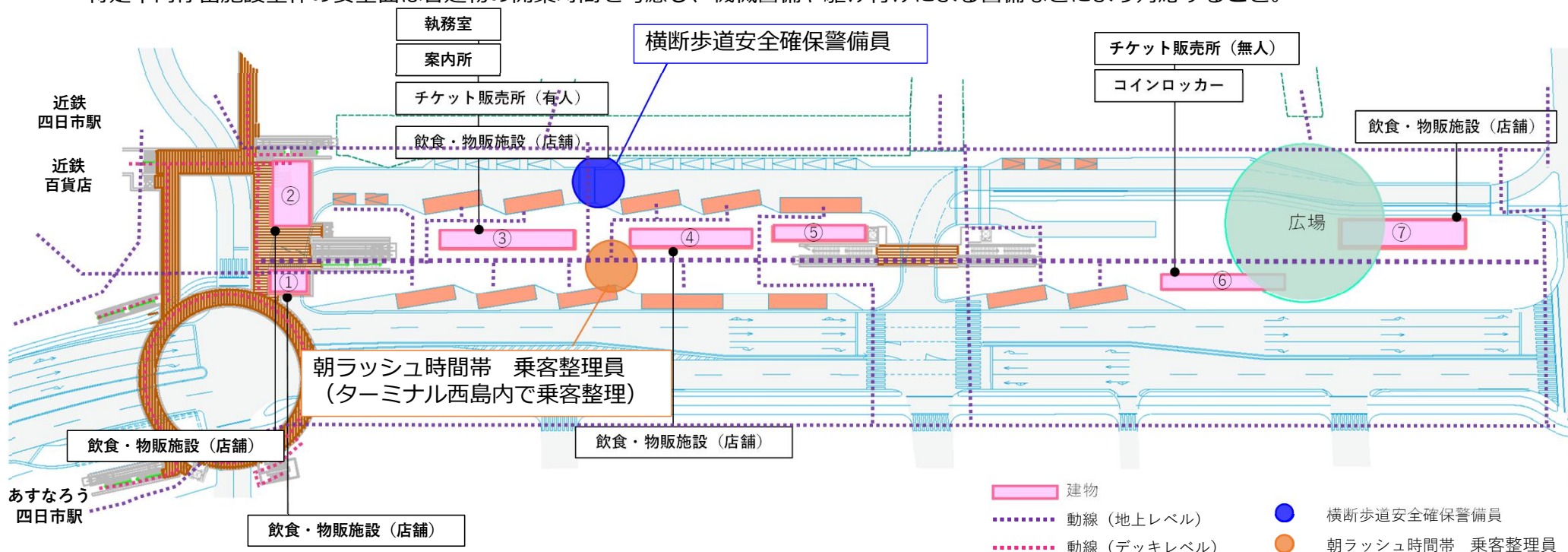
①各建物の開業時間

- 各建物の開業時間はバス運行時間や賑わい施設の営業時間等を考慮し下記とする。
- 賑わい施設の開業時間は法令に基づき、施設特性や周辺環境等を踏まえ利用者の利便性を確保するうえで適切な時間を事業提案により設定する。

内容	建物番号						
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
賑わい施設、観光案内（行政運営）	屋内待合、賑わい施設	有人チケット販売所、屋内待合、賑わい施設、執務室	屋内待合、賑わい施設	トイレ（多目的含む）、子育て支援機能	チケット販売（無人）、屋内待合、パウダーコーナー、コインロッカー、多目的トイレ	ゲートウェイ施設（道路・交通、地域交流・東海道歴史情報提供等）、賑わい施設	
開業時間	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい施設は事業者提案による 観光案内の開業時間は別途運営者による 	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい施設は事業者提案による 	<ul style="list-style-type: none"> 屋内待合はバス運行時間を考慮し午前4時から午前1時迄 賑わい施設は事業者提案による 	<ul style="list-style-type: none"> 屋内待合はバス運行時間を考慮し午前4時から午前1時迄 賑わい施設は事業者提案による 	<ul style="list-style-type: none"> 24時間 	<ul style="list-style-type: none"> 屋内待合はバス運行時間中の午前4時から午前1時迄 コインロッカー・多目的トイレは24時間 	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい施設、ゲートウェイ施設は事業者提案による

②警備箇所対応

- 西島では、商店街からの歩行者の横断が想定される位置に警備員を配置する。
- 朝ラッシュ時間帯の乗客整理員を配置する。
- 特定車両停留施設全体の安全面は各建物の開業時間を考慮し、機械警備や駆け付けによる警備などにより対応すること。



※平面図については、第9回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の資料より作成したものであり、今後の調整等により変更の可能性あり
 ※建物の形状・配置については、機能配置と合わせて、今後の優先構想権者との協議・調整などにより変更の可能性あり

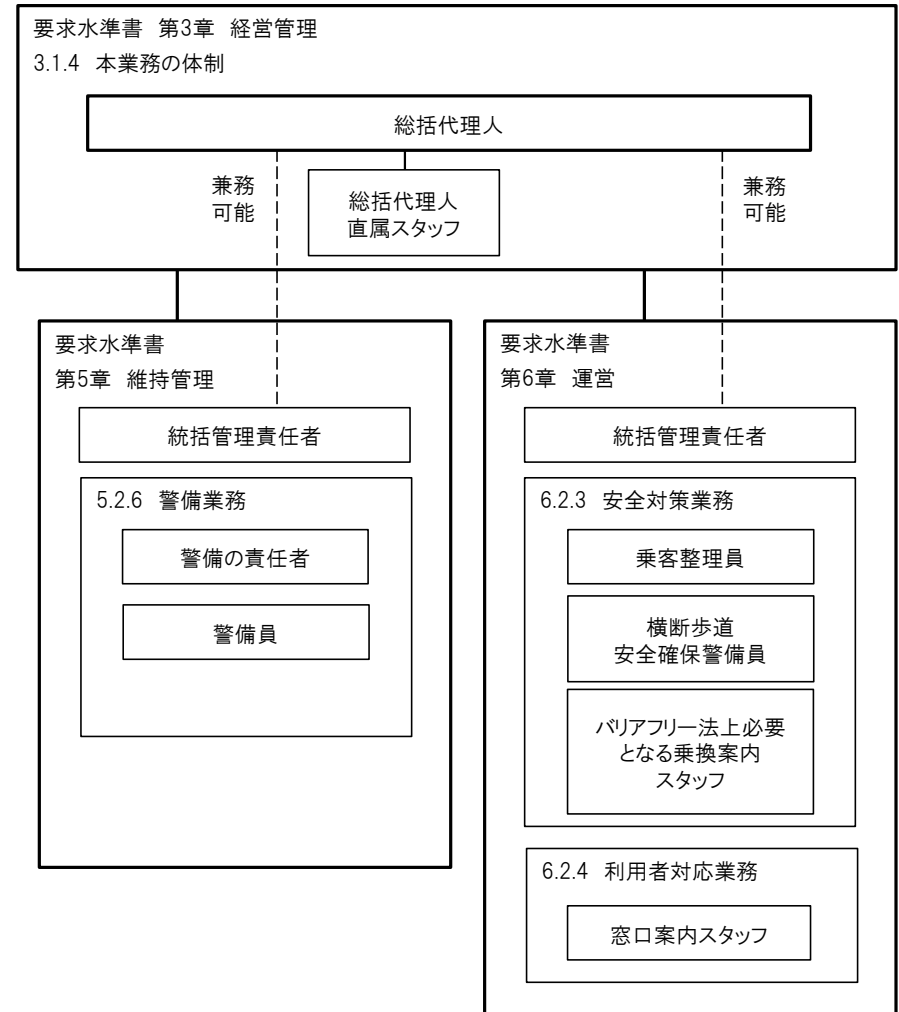
9. 添付資料

(4) 施設用途及び規模

建物番号	内容	面積
①	デッキ上テラス部 賑わい施設、観光案内(行政運営)	約40㎡
②	デッキ上テラス部 屋内待合、賑わい施設	約110㎡
③	チケット販売(有人)、屋内待合、賑わい施設	約120㎡
④	屋内待合、賑わい施設	約110㎡
⑤	便所、子育て支援機能	約70㎡
⑥	チケット販売(無人)、パウダーコーナー、コインロッカー、多目的トイレ、備品倉庫(防災倉庫)(隣接地)	約90㎡
⑦	ゲートウェイ施設(道路交通情報・地域交流・東海道歴史情報提供等)、賑わい施設	約180㎡
合計		約720㎡

(5) 維持管理・運営体制の参考図

体制参考図



※総括代理人又は総括代理人直属のスタッフは、第5章及び第6章に定める統括管理責任者のいずれか一方と兼任してもよい。

9. 添付資料

(6)維持管理業務

- ・ 建築物点検保守管理業務※²
- ・ 建築設備点検保守管理業務（バス管制設備を含む）
- ・ 車路点検保守管理業務
- ・ 外構施設点検保守管理業務
- ・ 什器・備品維持管理業務
- ・ 警備業務
- ・ 清掃業務
- ・ 経常修繕業務
- ・ 交通事故復旧業務
- ・ 設備更新業務（事業者並びにバス事業者及び賑わい施設事業者の追加整備部分）

上記について、大規模修繕は業務の対象外とする

(7)運行・利便増進業務

- ・ 運行管理業務（運行ダイヤ調整、運行管理等）
- ・ 料金徴収業務（停留料金の設定、届出、收受等）
- ・ 安全対策業務
- ・ 利用者対応業務（チケット販売の調整及び運営、利用者案内・対応、苦情への対応等）
- ・ 主催業務
- ・ 誘致業務
- ・ デジタル化対応業務
- ・ 危機管理対応業務※³
- ・ バス便・タクシーの移行調整業務（会議への参加、移行対象バス以外の取扱い検討等）
- ・ その他関連業務（供用約款の策定、広報活動、「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」及び「中央通り再編関係者調整会議」への参加、中央通りにおけるエリアマネジメント活動への参加、連絡協議会の実施等）
- ・ 利便施設の運営

※1：上記の詳細については 令和5年に公表されている「一般国道1号近鉄四日市駅バスターミナル運営等事業」
「資料3 要求水準書（令和5年12月6日訂正版）」第5章維持管理業務・第6章運営業務・第7章維持管理を参考とすること。

※2：建築物保守点検業務は西島・東島上部の大屋根も対象とする。

※3：危機管理対応業務には「四日市市地下駐車場施設復旧検討委員会」最終とりまとめ（R7.12）および国管理の地下駐車場に関する浸水対策ガイドライン（直轄地下駐車場）（R8.3）に記載されている四日市市地下駐車場との防災対策での連携も対象とする。

9. 添付資料

(6)設計・施工区分表

工事区分表 (利便機能)		国		優先交渉権者・賑わい施設事業者	備考
工事	区分	A工事 (国の負担で国が施工する工事)	B工事 (国の負担で国が施工する工事) 優先交渉権者の要望により変更する工事、建物全体の法的要件やシステムに影響を及ぼす工事	C工事 (優先交渉権者・賑わい施設事業者の負担で優先交渉権者・賑わい施設事業者が行う工事)	
		外壁・外部建具	全工事	外壁・変更不可 外部建具：A工事からの変更追加工事	
床	コンクリート直押え	なし	なし	A工事以降の全工事	-
外壁周り壁	吹付材あらわしまたは構造躯体あらわし	なし	なし	A工事以降の全工事	-
外壁周り柱	なし	なし	なし	A工事以降の全工事	-
区画内柱	なし	なし	なし	A工事以降の全工事	-
施設の開仕切壁	なし	なし	LOG+石膏ボード素地まで C工事に伴う変更追加工事 (手摺、モニター等の設置に伴う下地補強等を想定)	B工事以降の全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。 (複数の賑わい施設事業者が入居する場合、優先交渉権者がとりまとめた上で国と協議する)
天井	構造躯体あらわし	なし	なし	A工事以降の全工事	-
防煙垂壁	施設基準に基づく設置工事	C工事に伴う変更追加工事	C工事に伴う変更追加工事	A・B工事以降の全工事	-
防火戸	施設基準に基づく設置工事	C工事に伴う変更追加工事	C工事に伴う変更追加工事	A・B工事以降の全工事	-
点検口	管理上必要分を設置	なし	なし	A工事以降の全工事	-
内部造作	なし	C工事に伴う変更追加工事 (特にファサードで下地補強などを想定)	C工事に伴う変更追加工事 (特にファサードで下地補強などを想定)	全工事 (ファサード造作含む)	-
サイン (店舗名等)	なし	C工事に伴う変更追加工事 (サイン下地、サイン照明などを想定)	C工事に伴う変更追加工事 (サイン下地、サイン照明などを想定)	A・B工事以降の全工事	-
案内サイン	案内サイン本体工事及び利便機能以外の表示板	なし	なし	A工事以降の全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
電灯設備	施設の区画所定位置までの一次側電源工事 (電力計取付含む)	C工事設計に伴う変更追加工事 (施設基準を超える負荷分)、屋外照明工事	C工事設計に伴う変更追加工事 (施設基準を超える負荷分)、屋外照明工事	所定位置以降の二次側工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
コンセント設備	施設の区画所定位置までの一次側電源工事 (電力計取付含む)	なし	なし	所定位置以降の二次側工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
動力設備	施設の区画所定位置までの一次側電源工事 (電力計取付含む)	C工事設計に伴う変更追加工事 (施設基準を超える負荷分)	C工事設計に伴う変更追加工事 (施設基準を超える負荷分)	所定位置以降の二次側工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
情報通信設備	施設の区画内所定位置までの一次側配管工事	C工事に伴う変更追加工事 (施設基準を超える増強分)	C工事に伴う変更追加工事 (施設基準を超える増強分)	所定位置以降の二次側工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
電話設備	施設の区画内所定位置までの一次側配管工事	C工事に伴う変更追加工事 (施設基準を超える増強分)	C工事に伴う変更追加工事 (施設基準を超える増強分)	所定位置以降の二次側工事	専用・単独回線の必要な場合は、配線・機器・NIT申し込みともC工事。 詳細は事業提案に基づき協議による。
電気設備工事	情報表示設備 (デジタルサイネージ)	本体工事	なし	なし	今後、設計・施工開身において具体的な内容を決定。
	一般放送設備	全工事	なし	なし	店内放送設備との対応について、詳細は事業提案に基づき協議による。
	機械警備設備	なし	施設の区画内設置分全工事	なし	優先交渉権者・賑わい施設事業者 指定警備会社 (個別契約) によるC工事 詳細は事業提案に基づき協議による。
	レジシステム	なし	なし	全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
	店内放送設備	なし	なし	全工事	一般放送設備との対応は詳細は事業提案に基づき協議による。
	TV設備	なし	なし	全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
	監視カメラ設備 (AIセンサー等)	なし	なし	全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
	バスターミナル管制設備	なし	なし	全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
	防犯・入退室管理設備	なし	なし	全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。

工事区分表 (利便機能)		国		優先交渉権者・賑わい施設事業者	備考
工事	区分	A工事 (国の負担で国が施工する工事)	B工事 (国の負担で国が施工する工事) 優先交渉権者の要望により変更する工事、建物全体の法的要件やシステムに影響を及ぼす工事	C工事 (優先交渉権者・賑わい施設事業者の負担で優先交渉権者・賑わい施設事業者が行う工事)	
		冷暖房設備	冷暖房配管スリーブ	なし	
厨房用冷暖房設備	なし	なし	なし	全工事	-
換気設備	法定換気設備のみ	なし	C工事に伴う変更追加工事	A・B工事以降の特設・単独換気	-
厨房用給排気設備	ガラリ設置まで	なし	なし	A工事以降の全工事	ダクト設置からはC工事とする。 詳細は事業提案に基づき協議による。
機械設備工事	給水設備 (※)	テナント内までの給水管 (量水器、所定位置にバルブ止め)	必要配管サイズ、引き込み数の増加	A・B工事以外の全工事	-
	排水設備 (※)	テナント内までの排水設備 (床下プラグ止め1ヶ所)	必要配管サイズ、引き込み数の増加	A・B工事以外の全工事	-
	給湯設備	なし	なし	全工事	-
	衛生設備	なし	なし	全工事	-
	ガス設備	なし	なし	全工事 (メーター取付含む)	優先交渉権者・賑わい施設事業者がガス会社と個別契約。 詳細は事業提案に基づき協議による。
防災設備工事	自動火災報知設備	法基準に基づく設置工事	建築工事等のC工事設計に伴う変更追加工事	なし	-
	非常照明設備	法基準に基づく設置工事	建築工事等のC工事設計に伴う変更追加工事	なし	-
	誘導灯設備	法基準に基づく設置工事	建築工事等のC工事設計に伴う変更追加工事	なし	-
	ガス漏れ警報設備	なし	なし	A工事以降の全工事	詳細は事業提案に基づき協議による。
	排煙設備	法基準に基づく設置工事	建築工事等のC工事設計に伴う変更追加工事	なし	-
	ダクト・フード消火設備	なし	防災センター迄の移転通信配線工事	ダクト・フード消火設備全工事フード工事	施設基準 (ガスかつ煙火使用の場合は設置要) による。 詳細は事業提案に基づき協議による。
	屋内消火栓	法基準に基づく設置工事	建築工事等のC工事設計に伴う変更追加工事	なし	-
	消火器	法基準に基づく設置工事	建築工事等のC工事設計に伴う変更追加工事	なし	-

(※) 所定位置にて供給します。