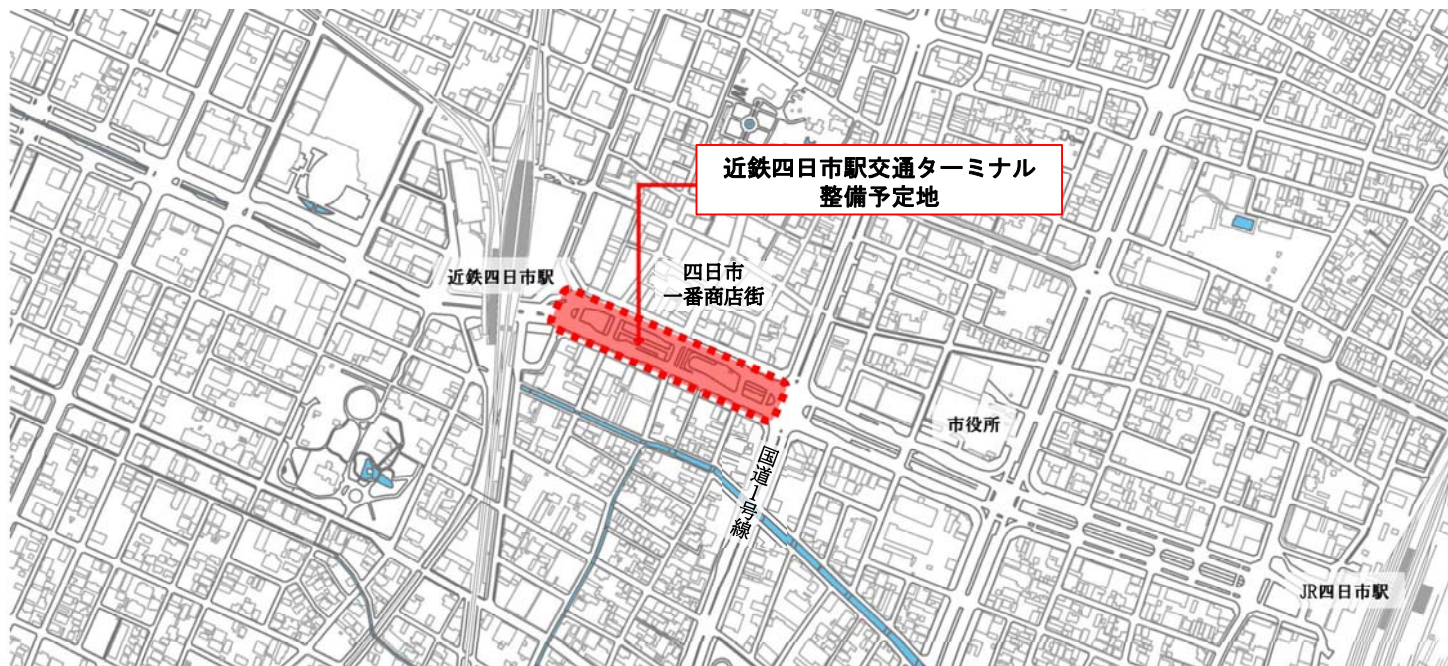


別紙1 事業概要書(案)

※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	・東側：国道1号線 ・北側：四日市一番街商店街
法規制等	・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	・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。（詳細は参考資料3参照） ・道路区域内のため、賑わい施設の整備に際しては立体道路制度の設定又は<u>道路占用許可等が必要となる場合があります。</u> ● 占用期間：公益物件は10年以内、その他の物件は5年以内 （占用期間満了後、占用を継続しようとする場合は、更新手続が必要） ● 占用料：道路法施行令第19条及び別表に定める額による（第二級地） 露店、商品置場その他これらに類する施設の場合 430円/㎡・月 ・「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<u>設定</u>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、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

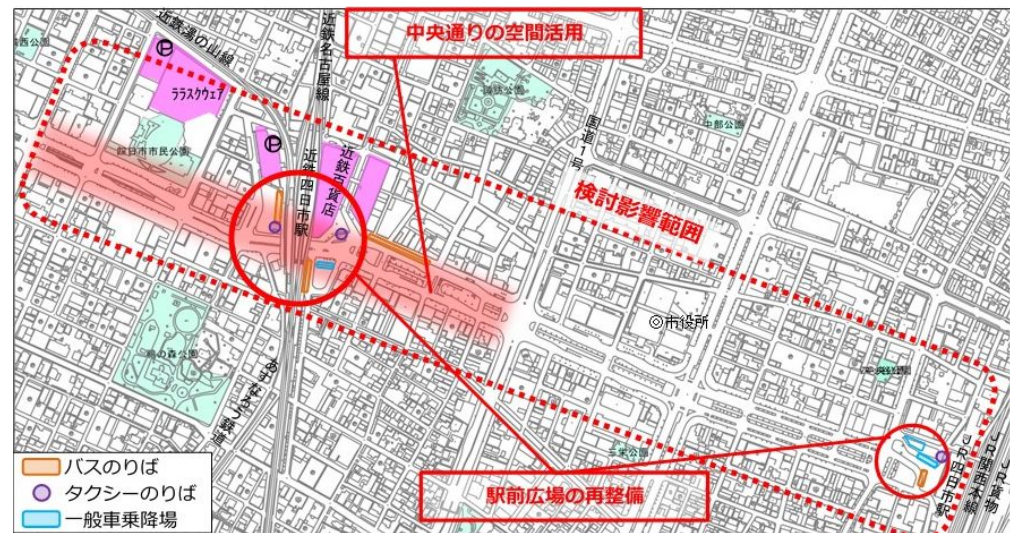


図 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想の検討範囲

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。

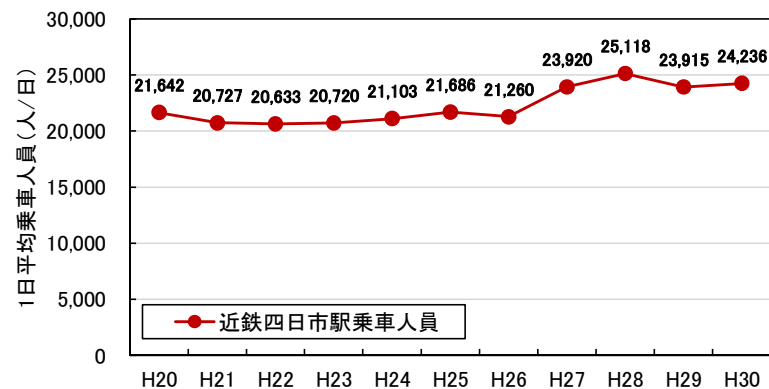


図 近鉄四日市駅の乗車人員推移

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。

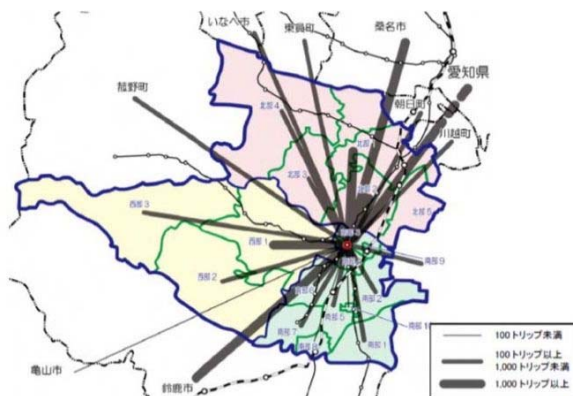


図 近鉄四日市駅利用者の出発地（第5回中京都市圏PT調査）

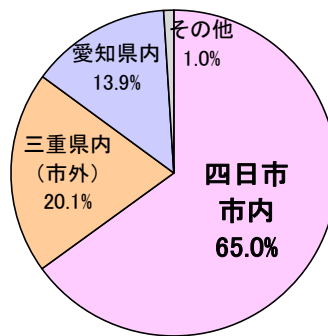


図 近鉄四日市駅利用者の出発地分布（第5回中京都市圏PT調査）

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。

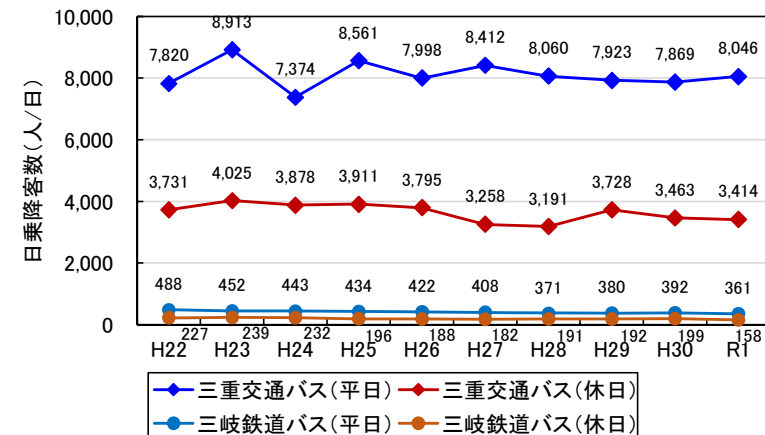


図 近鉄四日市駅のバス乗降客数推移

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、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	
		400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	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	0	3	6	2	4	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	0	2	5	7	5	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
		400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	合計
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
		400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	合計
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、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

◆ 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。

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。

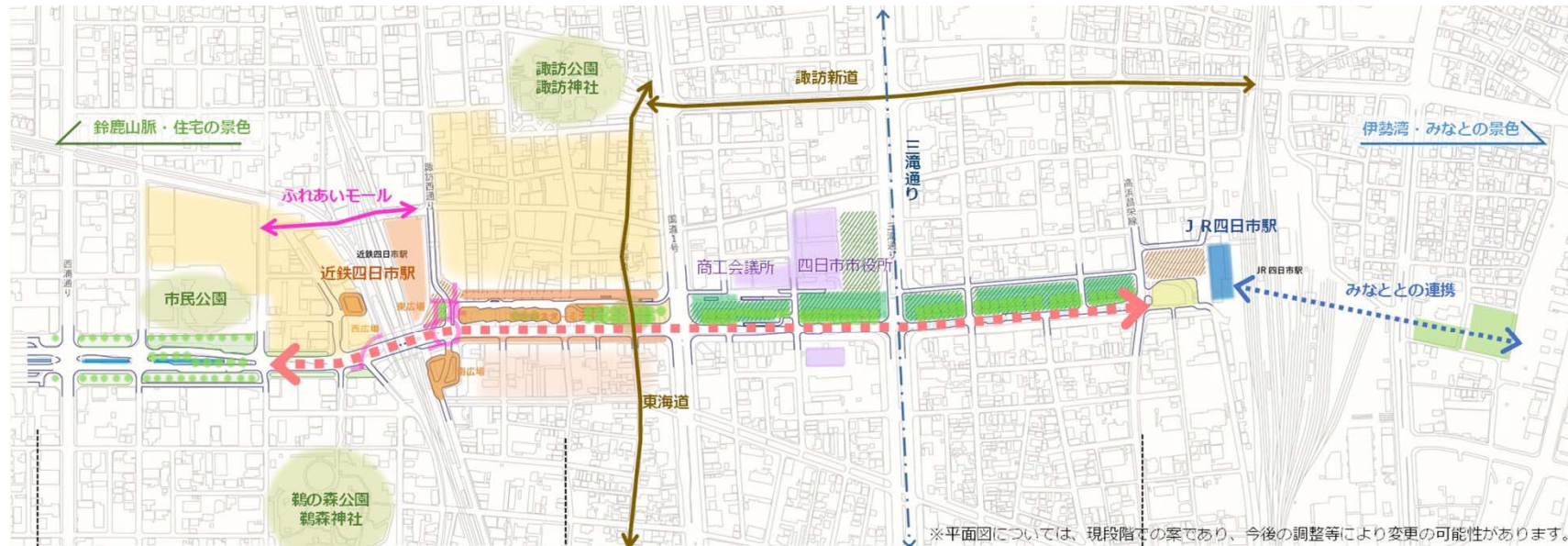
出典：中央通り再編関係者調整会議資料

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

- ◆ 中央通り再編関係者調整会議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。



※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。

交通⇔まち ゲートエリア

- ・駅前広場の整備、バスター機能の導入、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点機能
- ・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、鶴の森公園、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



歩行者中心かつ交通結節点機能が向上された駅前
事例：姫路駅北駅前広場

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）



健康増進・防災機能を担うにぎわい拠点
事例：新とよパーク



生活とつながる緑あふれる緑地空間
事例：パズル劇場前広場、スイス

駅・まちのみなと ハーパーエリア

- ・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



みなとと結ぶ市民活動拠点
事例：延岡駅
※エントランスHP(<https://en-cross-noboka.jp/>)より

出典：中央通り再編関係者調整会議資料

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】

- ◇ 中央通りは橋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。
- ◆ 橋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出

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

4. 事業区分

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

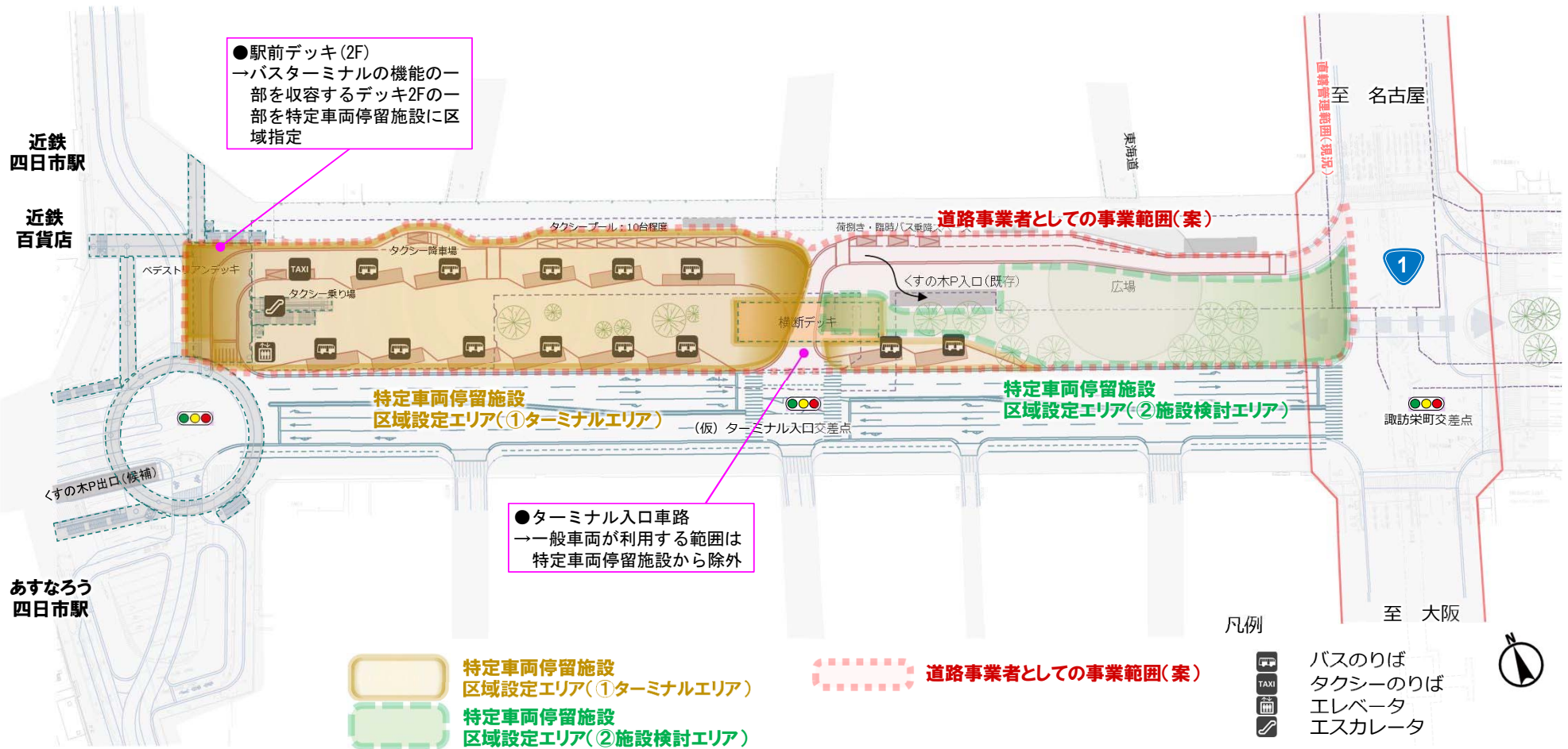
- ◆ ターミナルエリアのみ指定。

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



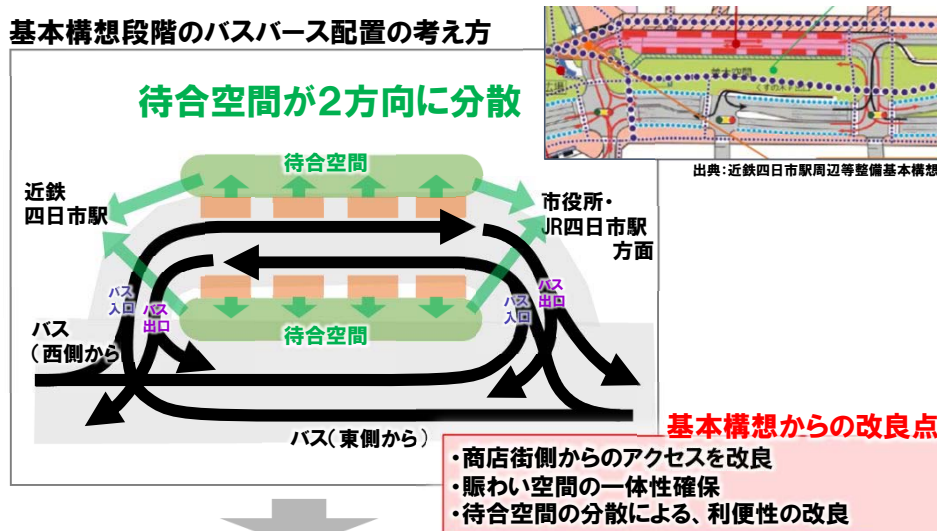
5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(1)近鉄四日市駅交通ターミナルの施設配置方針 ～ターミナルの配置方針～

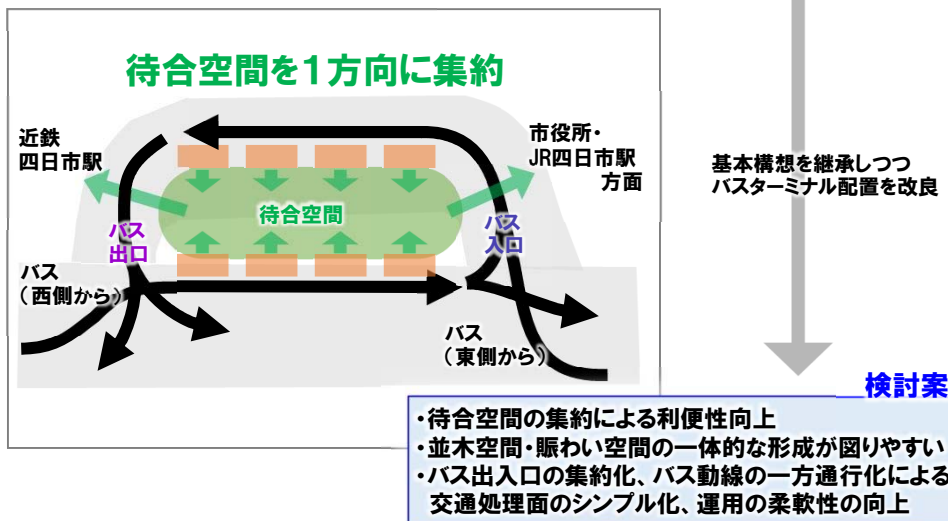
1) バスバス配置の考え方

- ◆ 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ス配置の考え方



検討中のバスバス配置の考え方



2) 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

※機能・施設・規模算定は現段階での検討案

5. 近鉄四日市駅交通ターミナル整備の考え方

(2) 近鉄四日市駅交通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。

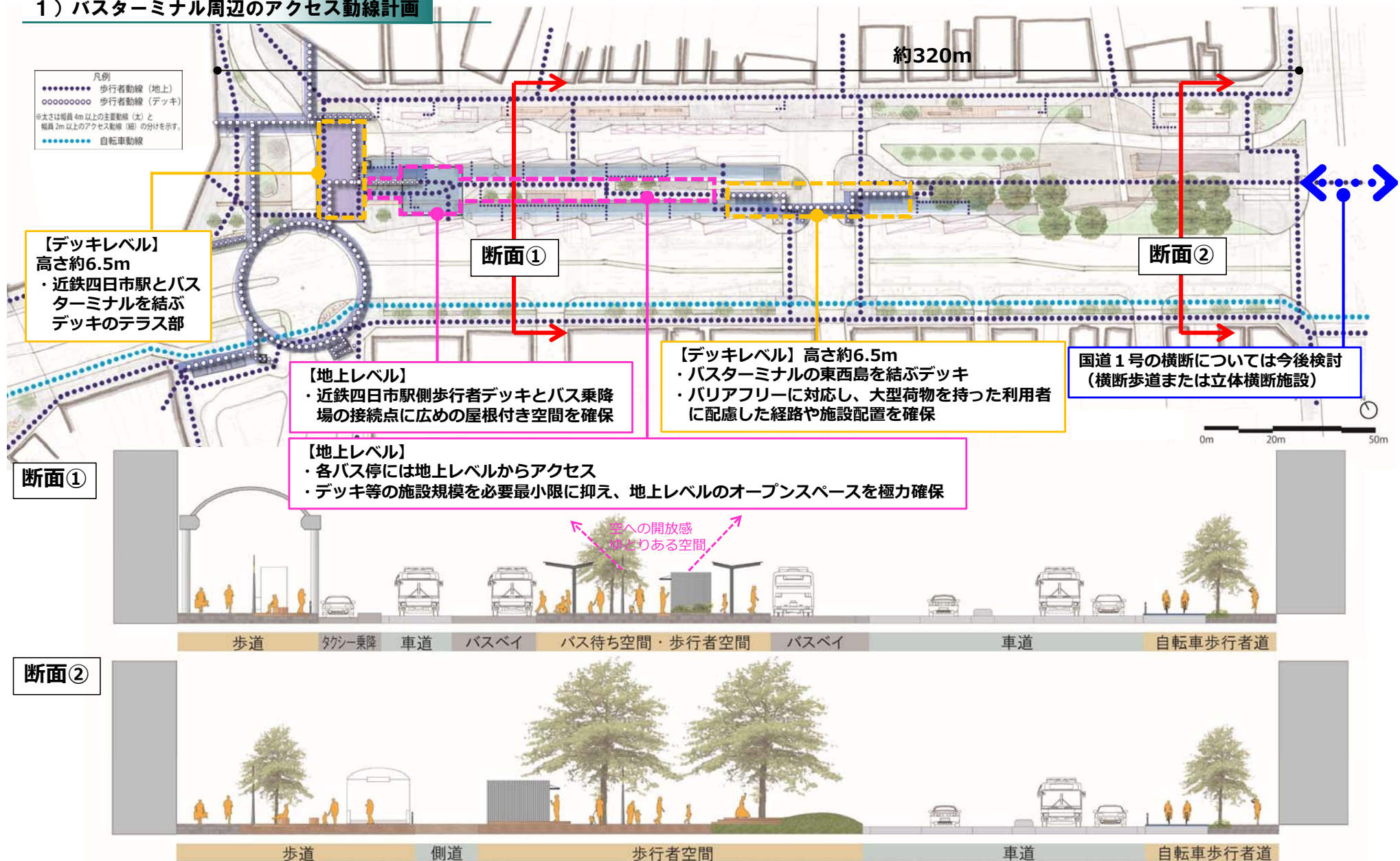
機能	施設	規模設定（案）	規模設定の考え方
ターミナル基本機能	チケット販売所	約50㎡程度（案内カウンター、並びスペース、券売機3台程度含む）	券売機台数は高速バス発車台数（40台/日）より設定。 （営業設備ハンドブック（JR東日本）等参照）
	待合空間（屋内）	約 130㎡程度	バス待ちの待合空間は必要とバス事業者からの意見あり バス乗降客数からサービスエリア基準等を参考に設定
	待合空間（屋外停留所）	約760㎡程度  （モントリオール）	駅・商店街からの利用者のため、雨除け等の屋根が必要
	トイレ（多目的トイレ含む）	約 70㎡程度	バス乗降客数からサービスエリア基準等を用い設定
	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  （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

※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。

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

1) バスターミナル周辺のアクセス動線計画



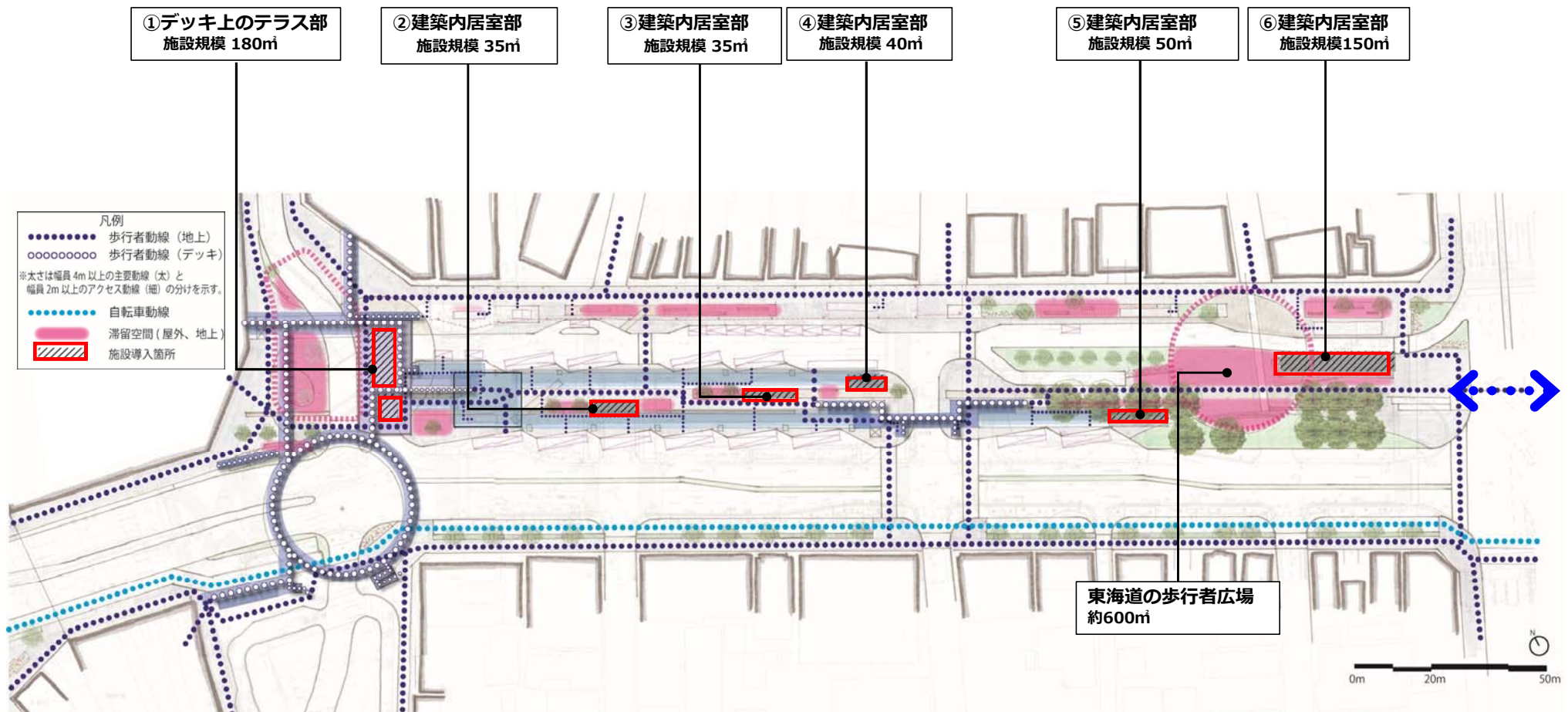
※平面図、断面図については、現段階での案であり、今後の調整等により変更の可能性あり

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。
- ◆ 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300m²**と**賑わい施設に190m²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。



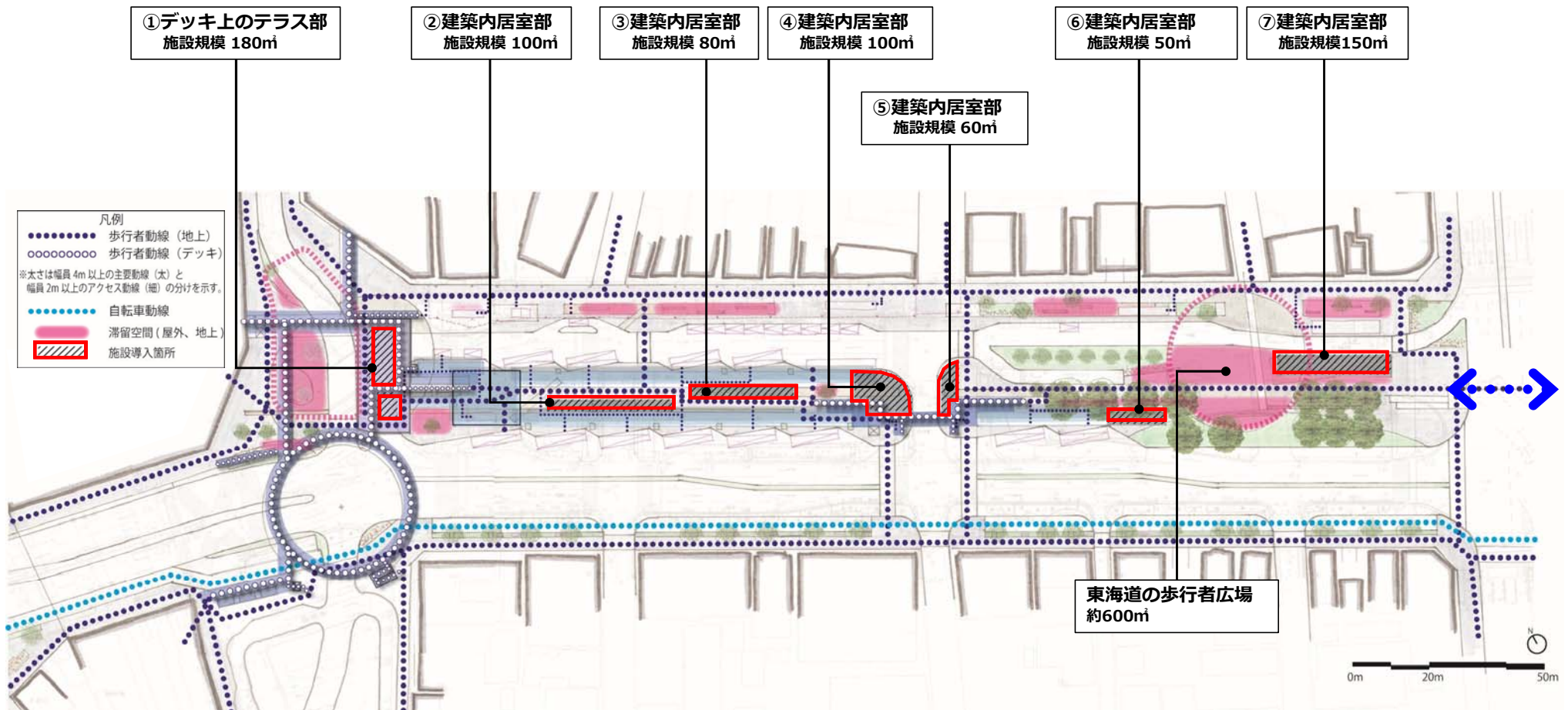
※平面図については、現段階でのイメージ案であり、決定したものではありません
 ※今後の調整等により変更の可能性があります

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

3) バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」

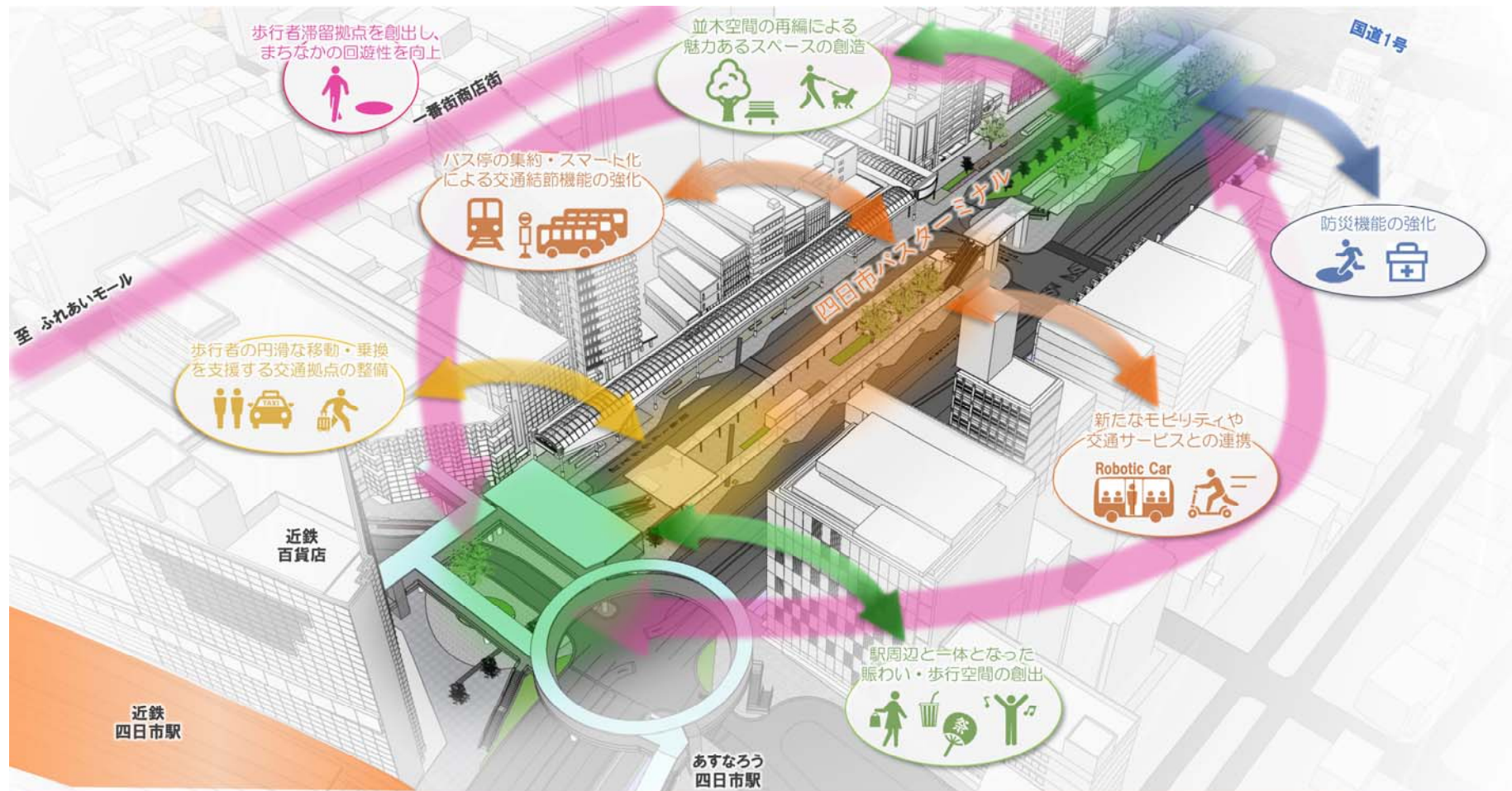
- ◆ バスターミナル周辺のデザインと機能配置「施設最大案」について下記に示す。
- ◆ 近鉄四日市駅とバスターミナルを結ぶ動線上にデッキを拡幅した「テラス部」を設け、バスターミナルに必要な施設を導入。
- ◆ 動線計画を踏まえ、バスターミナル西島を中心に、施設スペースを可能な限り広く確保した案。
- ◆ 720㎡程度の施設スペースを確保することで、**バスターミナルで最低限必要な施設規模 約300㎡**と、**賑わい施設に420㎡程度の施設導入が可能**。
- ◆ 施設の導入に合わせて、配置可能な緑のレイアウトを検討する。



※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

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カブルな空間
出典：バスター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



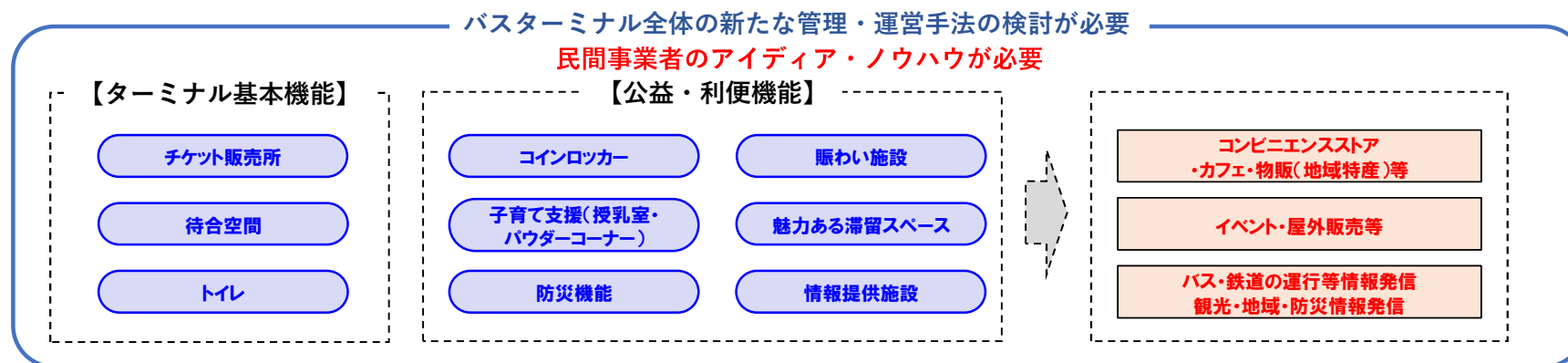
帰宅困難者の受け入れ拠点として活用
出典：平成26年度、東京都・渋谷区、各関係機関による防災訓練について

※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
【ターミナル会社】 道路管理者 占有許可 ↓ 占有料 テナント ← 兼用工作物協定 → 民間事業者 利用契約 ↑ 利用料金 バス事業者等	【ターミナル会社】 道路管理者 占有許可とみなされる 多様な収入 ← コンセッション契約 → 民間事業者 テナント契約 ↑ テナント料 利用契約 ↑ 利用料金 テナント バス事業者等
・ 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。	・ 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・運営手法のイメージ

官民連携による管理・運営の考え方

- ◆ 民間事業者の参画意向をふまえ、官民連携のパターンは下記の例が考えられる。
- ◆ 賑わい等で活用可能な施設検討エリアとの連携が求められるとともに、公募時には民間で担う事業区域の検討が必要である。

	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）
A	民間が運営に必要な全ての建物を整備・所有し、民間が賑わい施設の収益で自主的に区域全体の管理・運営を実施。 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間（屋外）	公共	民間	民間	民間	民間
B	公共がバスターミナル基本機能の整備・所有を行い民間が収益施設の建物を整備・所有し、その収益で管理・運営を実施。 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間（屋外）	公共	公共	民間	民間	民間
C	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。 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間（屋外）	公共	公共	公共	民間	民間
D	公共がバスターミナル基本機能の整備・所有・管理・運営及び賑わい施設の所有を行い民間が賑わい空間を収益施設として活用。 ターミナルエリア 施設検討エリア 賑わい空間（屋外）	公共	公共	公共	公共	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	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	