

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

第8回検討部会資料

令和4年11月7日

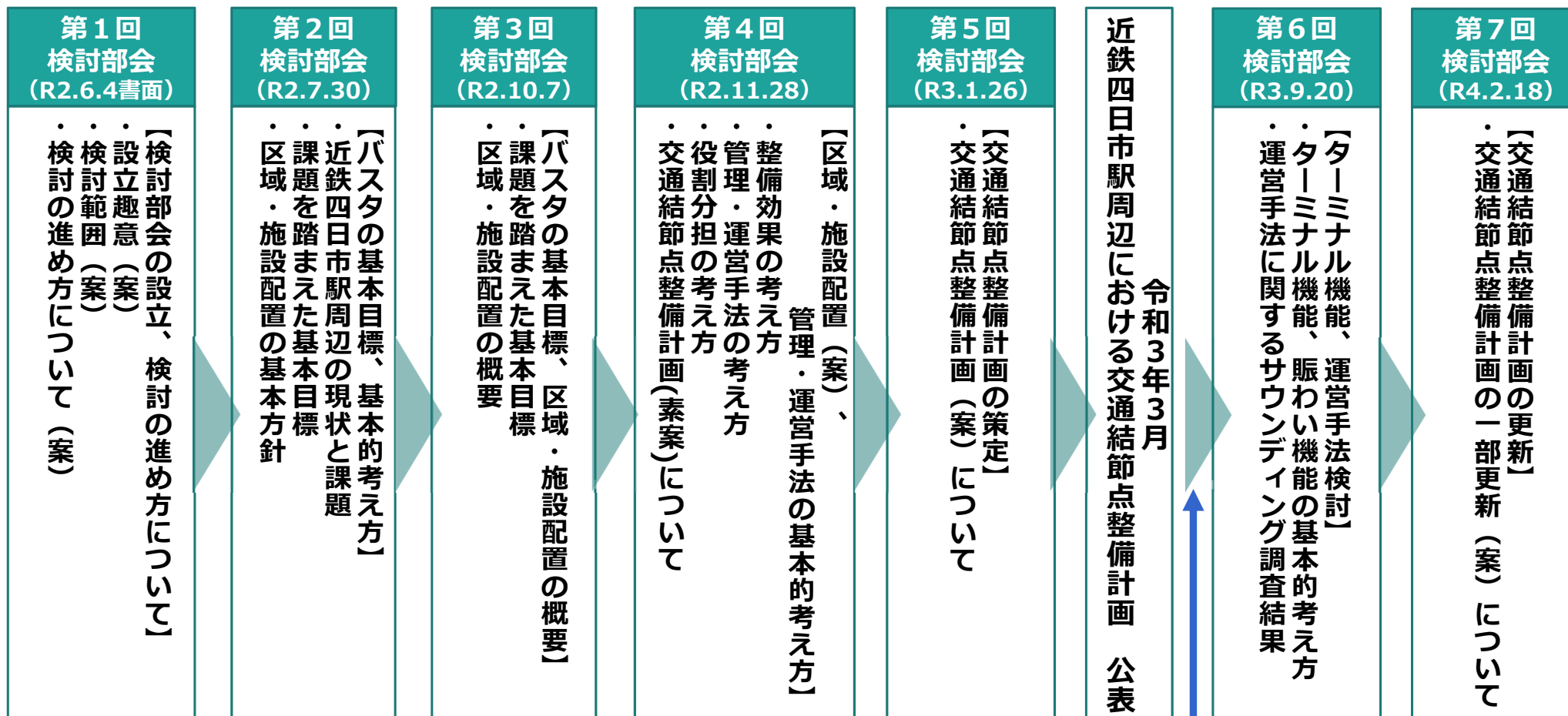
目次

1. これまでの経緯	02	3. 事業スキーム選定	15
(1) バスタ検討部会の検討経緯	02	(1) 前回のふりかえり	15
(2) 四日市バスタの基本目標	03	(2) 事業方式の比較検討	16
(3) 四日市バスタの施設配置方針	04	(3) 事業形態の検討	19
(4) 管理・運営手法の考え方	07		
2. ターミナル施設形態検討	08	4. 各機能の役割分担検討	21
(1) 施設配置検討方針	08	(1) 役割分担の基本的考え方(案)	21
(2) 新旧対照表	10		
(3) 建物配置	11	5. 事業者公募に向けた手順	22
(4) 交通機能(ターミナル基本機能)、 公益・利便機能の配置	12		
(5) 緑化・広場検討	14	6. 今後の進め方について	23

1. これまでの経緯

(1) バスタ検討部会の検討経緯

- ◆ 令和2年6月から、5回の「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を開催し検討を推進。
- ◆ 令和3年3月に、「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定。
- ◆ 第6回以降、整備計画に基づきターミナル機能や施設形態、運営手法等について具体化の検討を推進。



検討委員会の構成

- 学識者** : 松本幸正教授(名城大学)【部会長】
有賀隆教授(早稲田大学)
- 交通関係者** : 近鉄グループホールディングス(株)、近畿日本鉄道(株)、三重交通(株)、三岐鉄道(株)、三重県タクシー協会、三重県バス協会、(株)ディア四日市
- 行政** : 四日市南警察署、三重県警察本部、国土交通省中部地方整備局建政部、国土交通省中部地方整備局道路部、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、国土交通省中部運輸局交通政策部、国土交通省中部運輸局三重運輸支局、三重県県土整備部(道路整備)、三重県県土整備部(都市政策)、四日市市

1. これまでの経緯

(2)四日市バス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、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

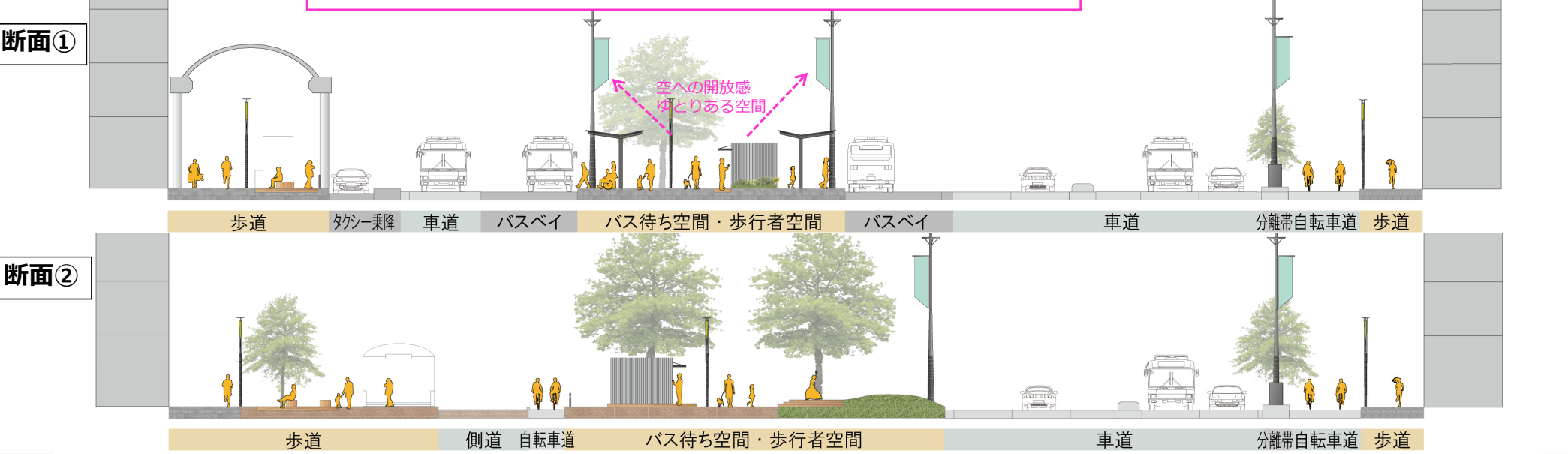
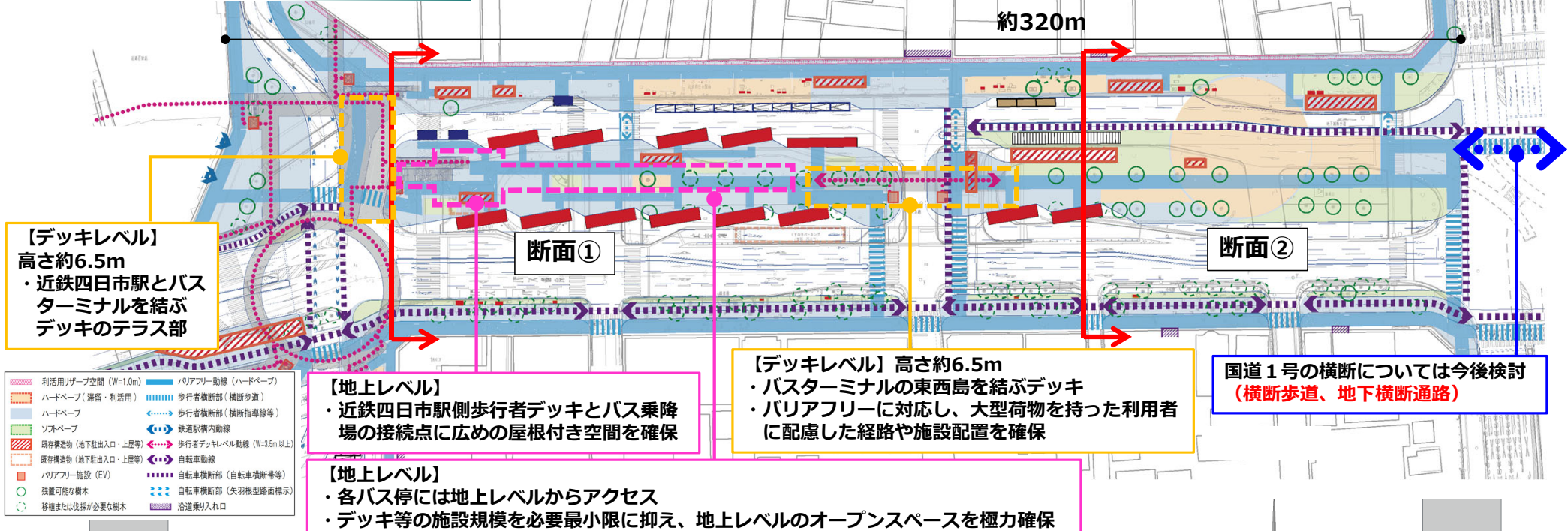
防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

1. これまでの経緯

(3) 四日市バス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



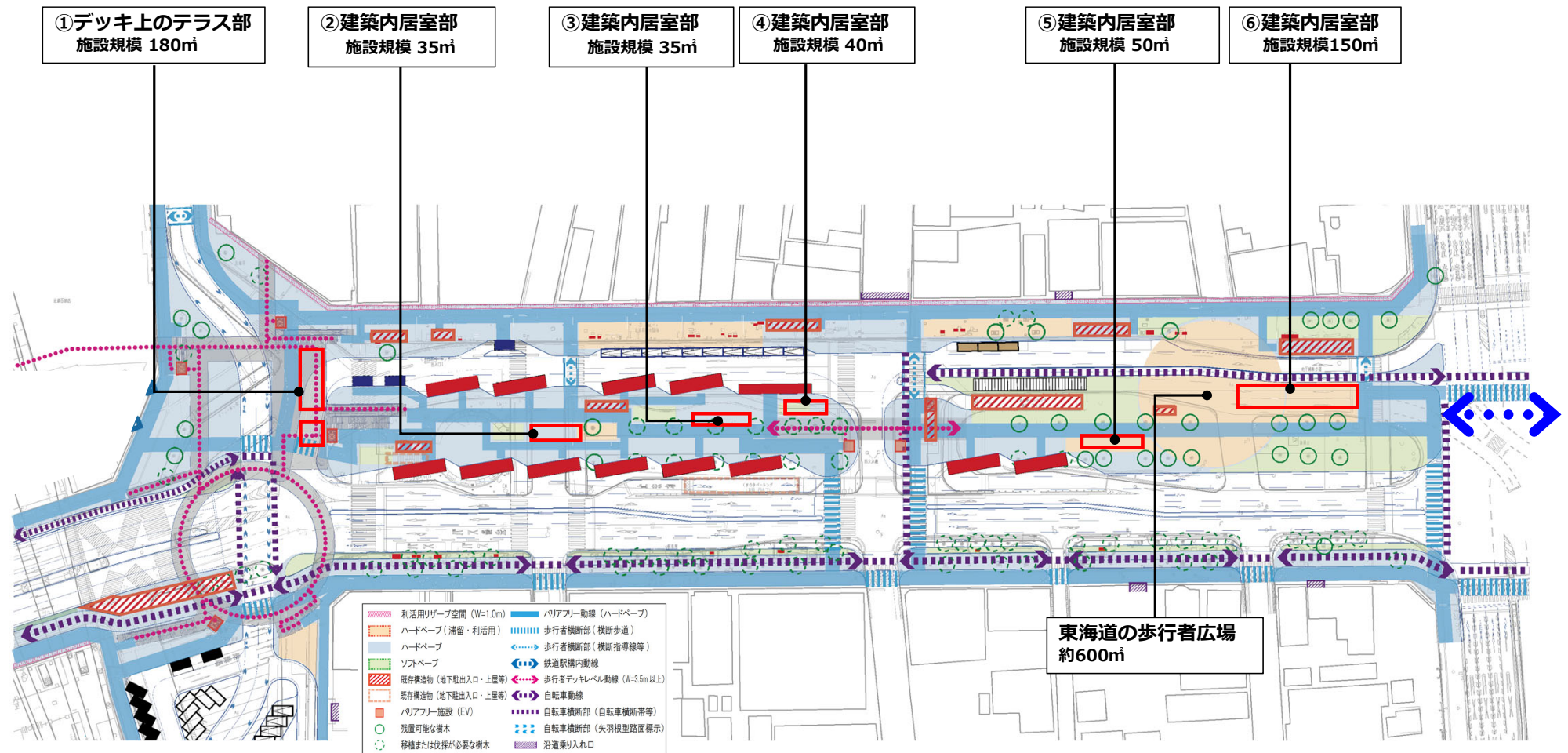
※平面図、断面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

1. これまでの経緯

(3) 四日市バス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。
- ◆ 490㎡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190㎡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。



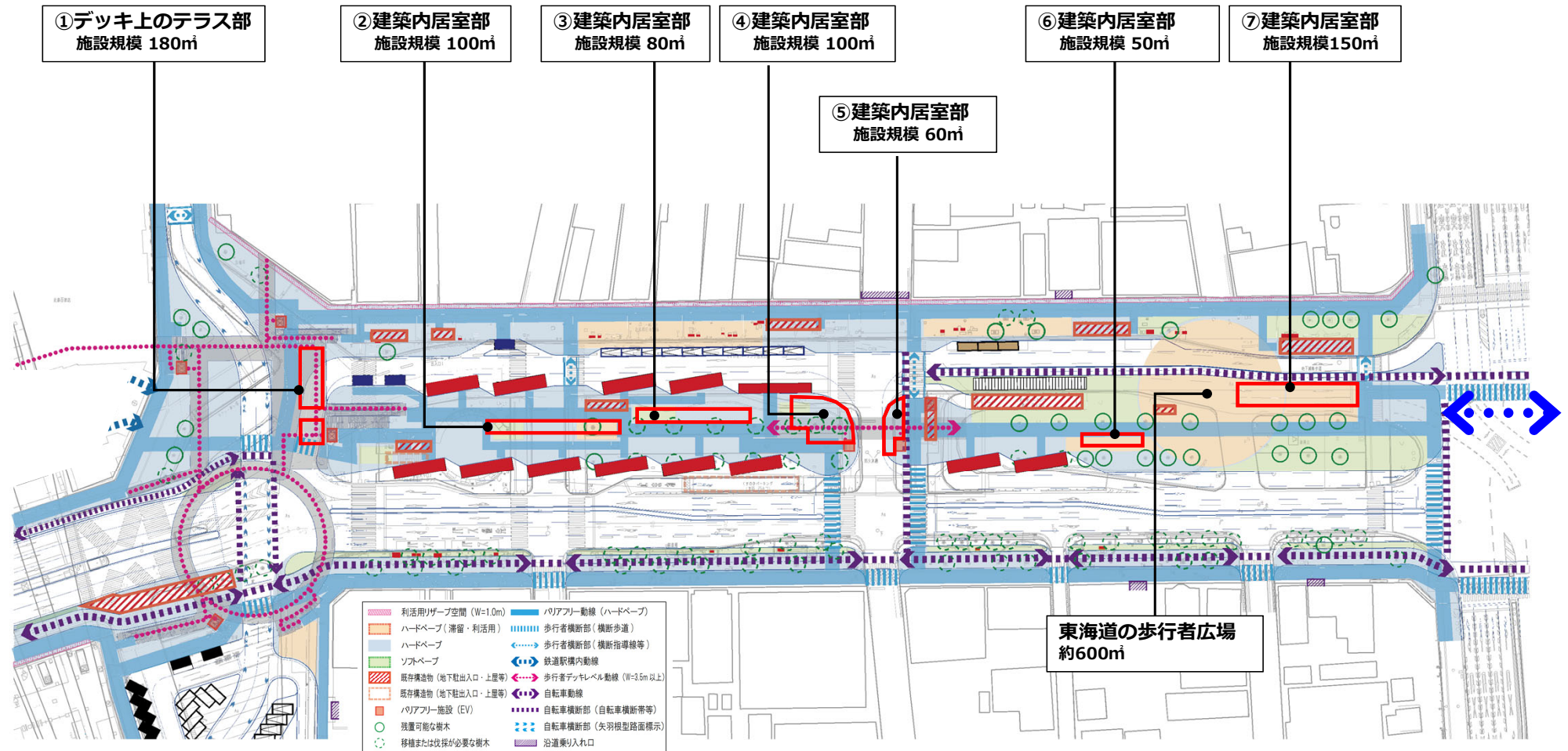
※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

1. これまでの経緯

(3) 四日市バス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。

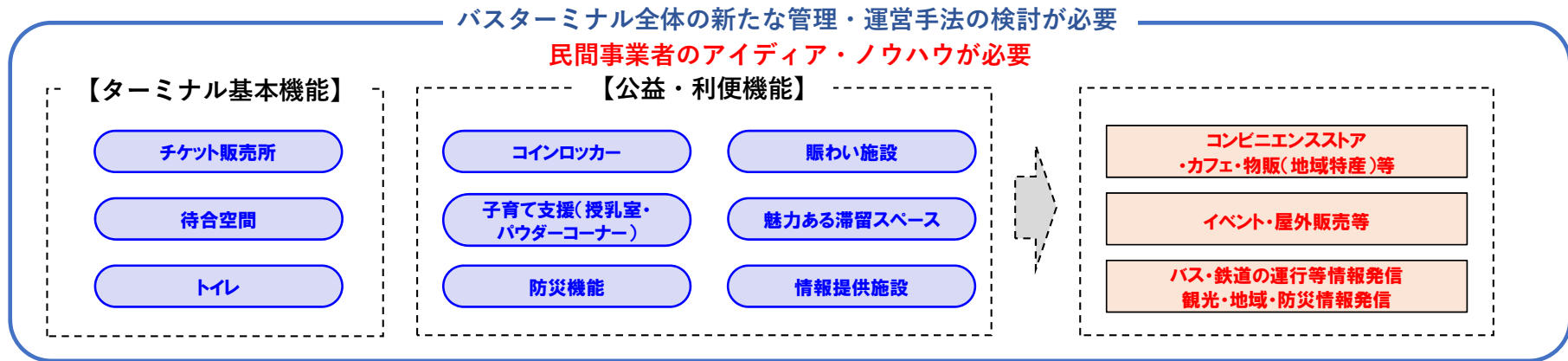


※平面図については、R4.2「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」更新時のものであり、今後の調整等により変更の可能性あり

1. これまでの経緯

(4)管理・運営手法の考え方

- ◆ 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>【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <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; color: red; font-weight: bold;"> <p>兼用工作物協定</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>【ターミナル会社】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <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; color: red; font-weight: bold;"> <p>コンセッション契約</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>バス事業者等</p> </div> </div>
<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。

2. ターミナル施設形態検討

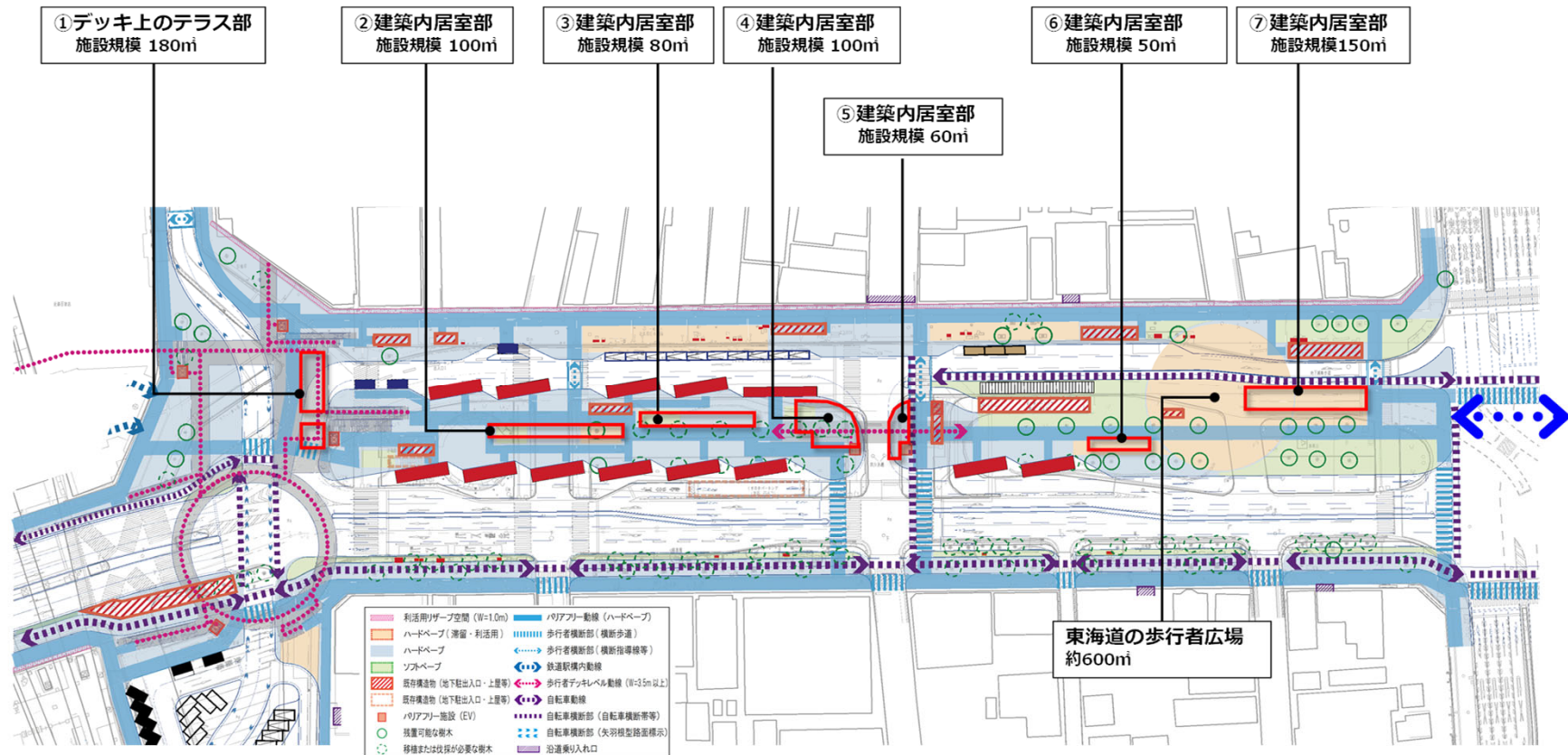
(1) 施設配置検討方針

1) 施設最大案の選択

- ◆ 下記の理由から施設最大案を選定した。

施設最大案選定理由

- 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、施設最大案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。



※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

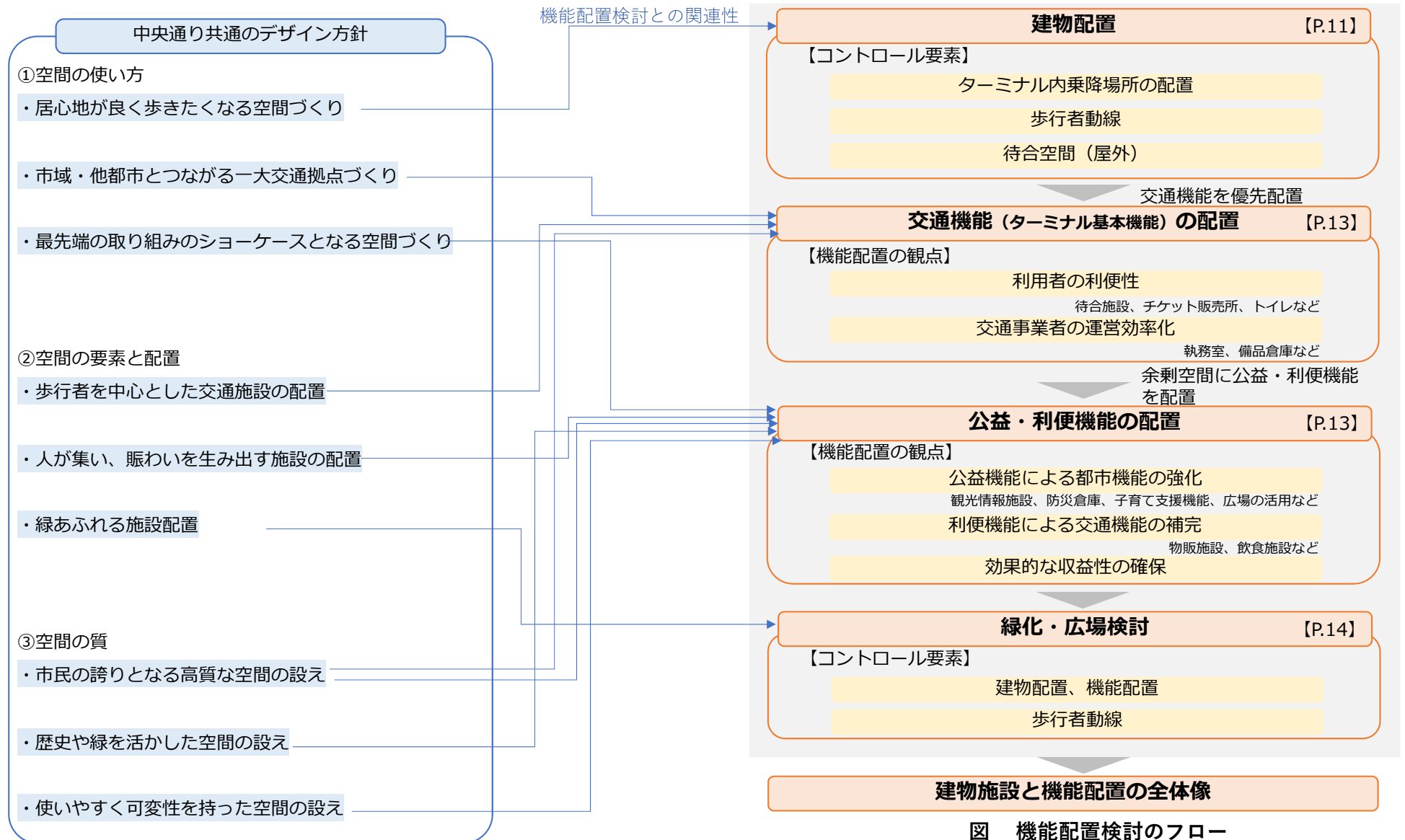
図 施設最大案

2. ターミナル施設形態検討

(1) 施設配置検討方針

2) 機能配置検討方針

- ◆ 機能配置は中央通り共通のデザイン方針を踏まえたうえ、下記の手順により検討を行った。
- ◆ 施設最大案を基に、**建物配置**（ターミナル内乗降場所、歩行者動線、待合空間（屋外））の位置関係を精査。
- ◆ **交通機能**（ターミナル基本機能）を優先配置し、その上で余剰空間に**公益・利便機能**、**緑化・広場**を配置。



2. ターミナル施設形態検討

(2)新旧対照表

◆ これまでの「施設最大案」と建物配置、緑化・広場検討の更新箇所を示す。

表 新旧対照表

内容	内容
<p>【旧】</p> <p>これまでの「施設最大案」</p> <p>①デッキ上のテラス部 施設規模 180m</p> <p>②建築内居室部 施設規模 100m</p> <p>③建築内居室部 施設規模 80m</p> <p>④建築内居室部 施設規模 100m</p> <p>⑤建築内居室部 施設規模 60m</p> <p>⑥建築内居室部 施設規模 50m</p> <p>⑦建築内居室部 施設規模 150m</p> <p>東海道の歩行者広場 約600m</p>	<p>【新】</p> <p>建物配置、緑化・広場検討の更新点</p> <p>建物に関する変更 植栽に関する変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・動線確保のため、①②の建物を離して配置 ・動線合流箇所のため③④の建物を離して配置 ・⑤⑥の建物の形状を横長に変更 ・広場としての、オープン空間の確保および防災活用を考慮し、樹木を移植(1本) ・バスの発着に影響がある樹木を移植(3本) ・生育に問題のある樹木を伐採(3本) ・生育に問題のある樹木を伐採し、他の樹種への変更を検討 <p>残置可能な樹木 移植・伐採する樹木</p> <p>シェルター 建物</p> <p>動線(地上レベル) 動線(デッキレベル)</p>

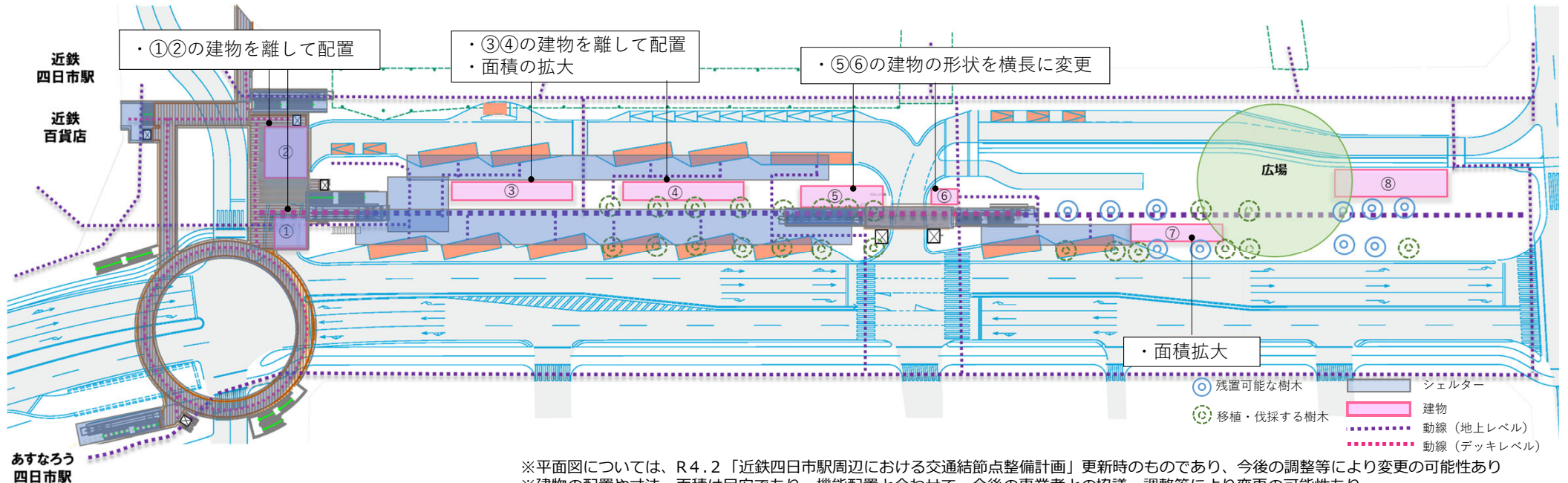
2. ターミナル施設形態検討

(3) 建物配置

- ◆ コントロール要素の他、中央通りの景観や、ターミナルを挟んだ南北の回遊性促進を考慮し、建物配置を検討した。
- ◆ 各建物を配置するうえでの基本目的、「施設最大案」からの配置・形状の変更点とそれらに伴う面積変更について、下記の表に示す。

表 建物配置の考え方

	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。		・東島平面部における交通機能・広場機能を補完する。		・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。		・ターミナル内の西島・東島間の見通しの確保と、車両からの視認性確保の観点から、形状を横長にする。 ・⑥について歩行者動線の妨げにならないよう配慮する。		・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。		—			
上記変更に伴う面積変更	「施設最大案」	180㎡		100㎡	80㎡	100㎡	60㎡	50㎡	150㎡			
	今回変更	50㎡	130㎡	110㎡	110㎡	80㎡	20㎡	70㎡	150㎡			



※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
 ※シェルターの形状・配置については、建物配置及び機能配置と合わせて、今後の事業者との協議・調整などにより変更の可能性あり

2. ターミナル施設形態検討

(4)交通機能(ターミナル基本機能)、公益・利便機能の配置

- ◆ 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、今後の調整等により変更の可能性あり。

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） ベビーコーナー・授乳用設備 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ります。

2. ターミナル施設形態検討

(4)交通機能(ターミナル基本機能)、公益・利便機能の配置

- ◆ 交通結節点であることを踏まえ、交通利用者の利便性を第一に考え、交通機能を優先的に配置し、余剰空間に公益・利便機能を配置する。

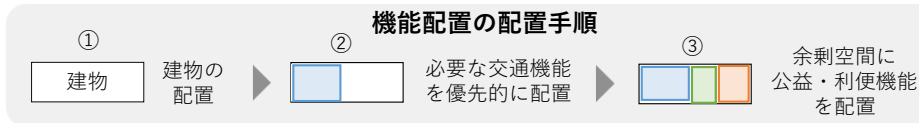
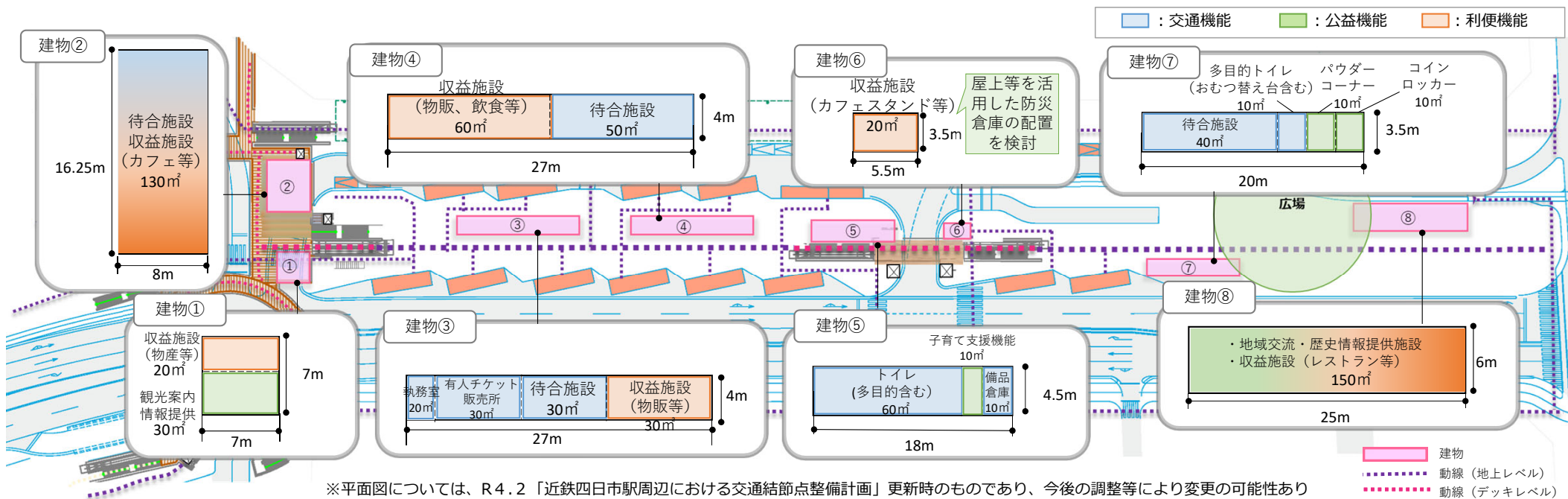


表 機能配置の考え方

	建物番号							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
交通機能 (ターミナル基本機能)	—	・バスターミナルへアクセスする玄関口となる立地特性から、シンボルとなり、かつ実用的な施設として、待合・情報提供機能を配置。	・主たる交通機能が集約される西島平面部の施設であるため、主に交通利用者の利便性を確保するための機能を配置。 ・併せてターミナルや交通事業の効率的な運営に必要なオペレーション機能を配置。【交通事業者意見】	—	・西島の端部である位置関係からトイレを配置（駅前には周辺施設の利用可能なトイレがあることを考慮）。 ・併せて備品倉庫を配置。	—	・高速バス乗場に近接し、主に高速バス利用者の利便性を確保するための機能を配置。【交通事業者意見】 ・併せて、利便性向上のため、多目的トイレを配置。	—
公益機能	・駅前の玄関口となる立地特性と、バスターミナル以外の利用も想定されることから、公共性の高い空間利用として観光案内機能を配置	—	—	—	・利便性の向上のため、トイレと併設して子育て支援機能を配置。	・屋上等を活用した防災倉庫の配置を検討。（水害・高潮の影響回避のため屋上等の活用）	・高速バス利用者のニーズが多く考えられるコインロッカー及びパウダールームを待合施設に併設して配置。	・旧東海道や沿道と一体的な空間を形成する広場に隣接する位置関係から、地域交流や歴史情報提供などのコミュニケーション機会を創出する機能を配置。
利便機能 (収益施設)	・観光案内所と併設した場所であるため、地域の物産をアピールし地域振興につなげるため収益施設（物産等）を配置。	・歩行者が多く収益性が高い位置関係から、利便機能（収益施設）を併せて配置。 ・ただし、出店形態は高質な待合空間の形成に配慮。	・交通利用者が多く、待合施設と併設して利便機能（収益施設）を配置。【商業事業者意見】 ・③と④の利便施設（収益施設）は連続した賑わい空間の形成のため、隣接する位置に配置。	—	—	・高速バス利用者にサービスを提供する利便機能（収益施設）を配置。	—	・広場等と一体的に憩いの空間を形成する利便機能（収益施設）を併せて配置。



※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

2. ターミナル施設形態検討

(5)緑化・広場検討

- ◆ 近鉄四日市駅周辺等整備基本計画において、西島はゲートエリア、東島はゲートエリアからガーデンエリアへの移行区間となっている。
- ◆ 今回検討を行った動線および建物配置と第12回デザインWGにおける樹木移植調査結果を考慮し、現存する樹木について残置の検討を行った。

緑化方針

- 西島については、交通結節点としての機能を優先し、現在の樹木については伐採および移植を行う。なお、施設緑化については別途検討を行う。
- 東島については、可能な限り樹木を残し、生育環境に問題がある樹木および動線・施設と重なるものについては、伐採および移植の検討を行う。

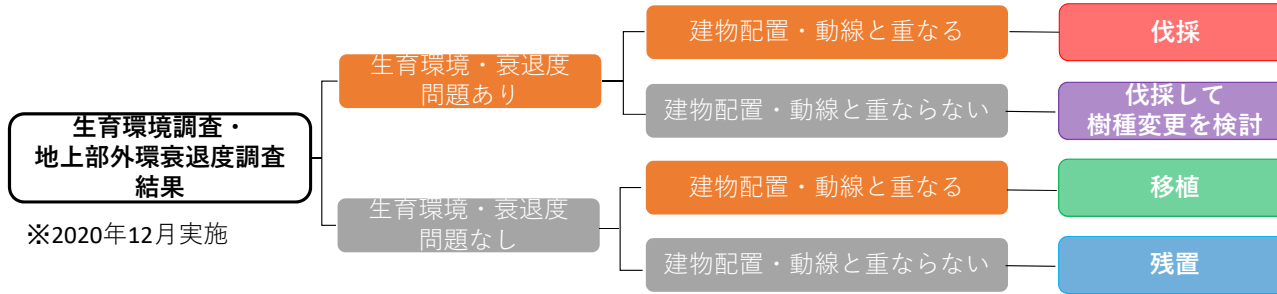
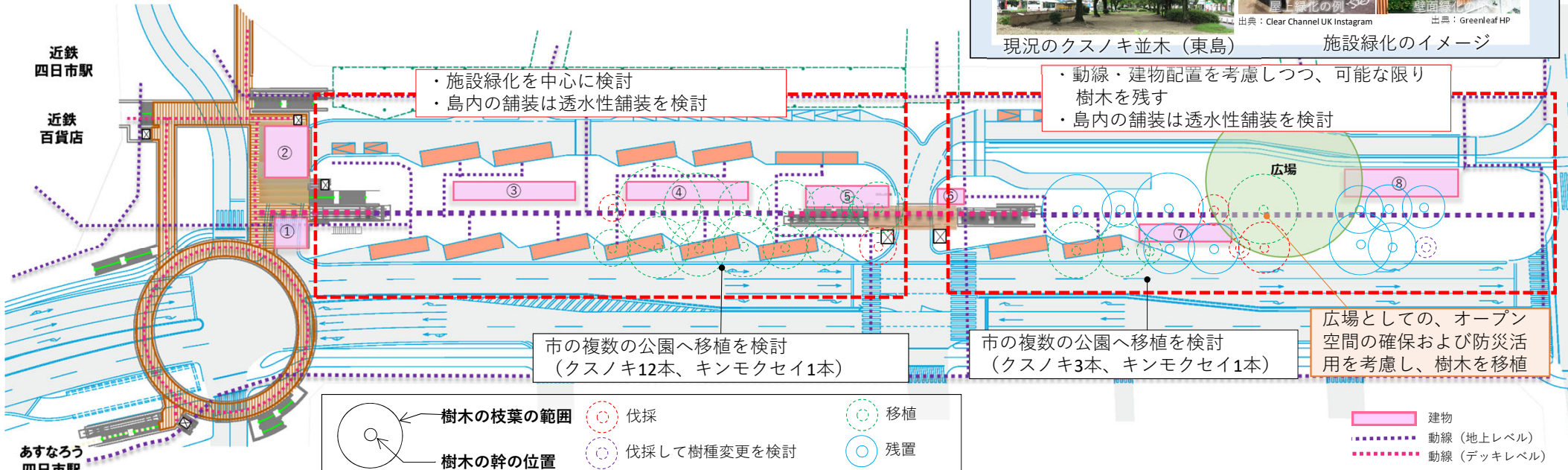


図 樹木の残置・移植・伐採検討フロー（第12回デザインWG資料をもとに作成）



今後の課題

- 移植先・移植方法の検討が今後必要。
- 樹木の移植の際の準備期間についても考慮し、スケジュールの検討が必要。
- 現在東島のクスノキは低層まで枝葉が広がり、建物に近接する場合の干渉や、夜間のバスターミナルを安心して利用できる環境（防犯性）を考慮し、残置する樹木に関しての間引きや樹種変更、或いは低層の枝葉剪定等の検討が必要。
- 施設緑化についても今後検討が必要。



※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
 ※樹木・緑化検討については、今後の関係者との協議・調整などにより変更の可能性あり

3. 事業スキーム選定

(1) 前回のふりかえり

1) 令和3年度の検討状況と令和4年度の対応

- ◆ 令和3年度はサウンディング調査を実施しながら、「事業内容」「事業方式」「事業範囲（役割）」について検討を行った。
- ◆ 令和3年度のサウンディング調査結果では、公共が基盤整備と施設所有をした上で、民間が維持管理・運営事業を行うC方式への関心度が高い状況であった。
- ◆ このため、令和4年度ではサウンディング調査でC方式に関心の高い民間事業者を中心に、事業費等に関する追加の調査を行いながら対応について検討した。

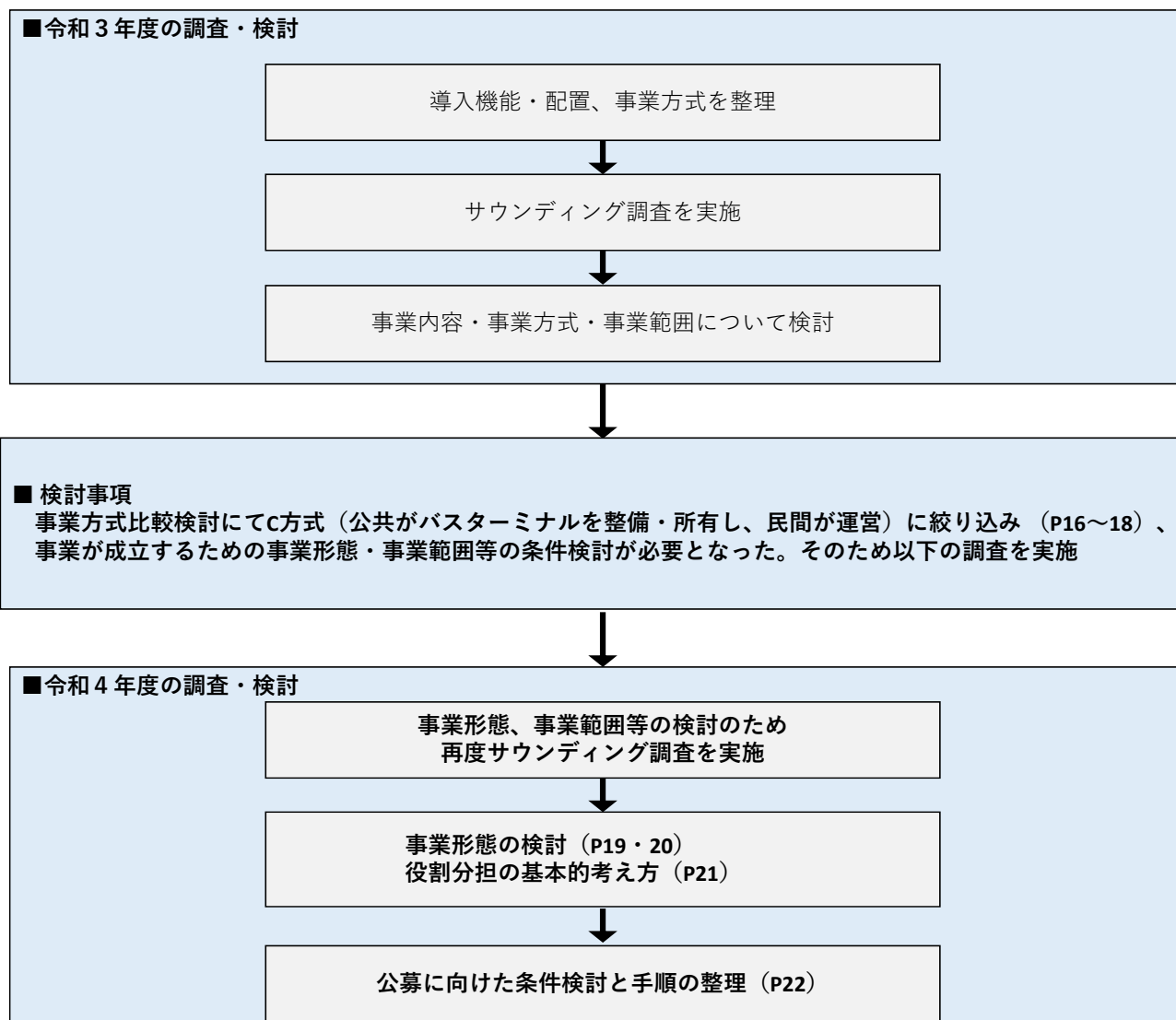


図 検討事項及び対応

3. 事業スキーム選定

(2) 事業方式の比較検討

1) 事業方式の整理

◆ 令和3年度のサウンディング型市場調査では、主にC方式への関心が高い状況であった。本検討では他の事業方式も含め内容を精査し、事業方式の絞り込みを行った。

管理・運営のイメージ (案)		事業方式 (例)	方針・基盤整備	設計・建設	建物所有 (事業期間中)	管理・運営 (ハスターミナル)	付帯事業 (賑わい)
民間主体方式 A <ul style="list-style-type: none"> 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も活用し区域全体の管理・運営を実施。 施設整備から運営まで民間の創意工夫で全体的な運営・建設が可能。但し、建物所有に対し民間の負担あり。 		PFI(BOT) 又は PFI(BOT) + 民間付帯事業 (賑わい)	公共	民間【PFI】 (サービス購入型) ※民間付帯事業除く	民間 (ターミナル+賑わい)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
民間部分主体方式 B <ul style="list-style-type: none"> 公共がバスターミナル基本機能の整備・所有を行い民間が賑わい施設の建物を整備・所有し、その収益で管理・運営を実施。 賑わい施設の整備も含め、民間での創意工夫により全体的な運営が可能。 		PFI(BTO(ターミナル)+BOT(賑わい)) 又は PFI(BTO(ターミナル)) + 民間付帯事業 (賑わい)	公共	民間【PFI】 (サービス購入型) ※民間付帯事業除く	民間 (賑わい) 公共 (ターミナル)	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
公民分担方式 C1 <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、その収益も活用し管理・運営を実施。 管理・運営事業に特化し、民間での創意工夫によりターミナル全体の運営が可能。 		PFI(BTO) 又は PFI(新設+コンセッション)	公共	民間【PFI】 (サービス購入型)	公共 (ターミナル+賑わい) ※	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
公民分担方式 C2 <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、その収益も活用し管理・運営を実施。 管理・運営事業に特化し、民間での創意工夫によりターミナル全体の運営が可能。 		コンセッション PFI (O)	公共	公共【従来型】	公共 (ターミナル+賑わい) ※	民間 (独立採算) (サービス購入型) (混合型)	民間 (独立採算)
公共主体方式 D <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・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で活用。 民間事業は限定的だが、小規模でリスクが少ない範囲で参画が可能。施設全体の維持管理はサービス購入型として公共が負担。 		管理協定 業務委託 + 使用許可	公共	公共【従来型】	公共 (ターミナル+賑わい) ※	公共 (従来型)	民間 (独立採算)
直営 <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・管理・運営及び賑わい施設の所有・運営を含め全てを実施する。 		直営	公共	公共【従来型】	公共 (ターミナル+賑わい) ※	公共 (従来型)	公共 ※

3. 事業スキーム選定

(2)事業方式の比較検討

2) 事業方式の選定手順

- ◆ 第1段階では全ての事業方式に対し、利用者・民間・発注者の視点から、サービス向上・競争性の確保・財政負担軽減等の観点で事業方式を比較。
- ◆ 第2段階では第1段階で抽出された事業方式に対して、収入・支出状況から事業形態を比較。

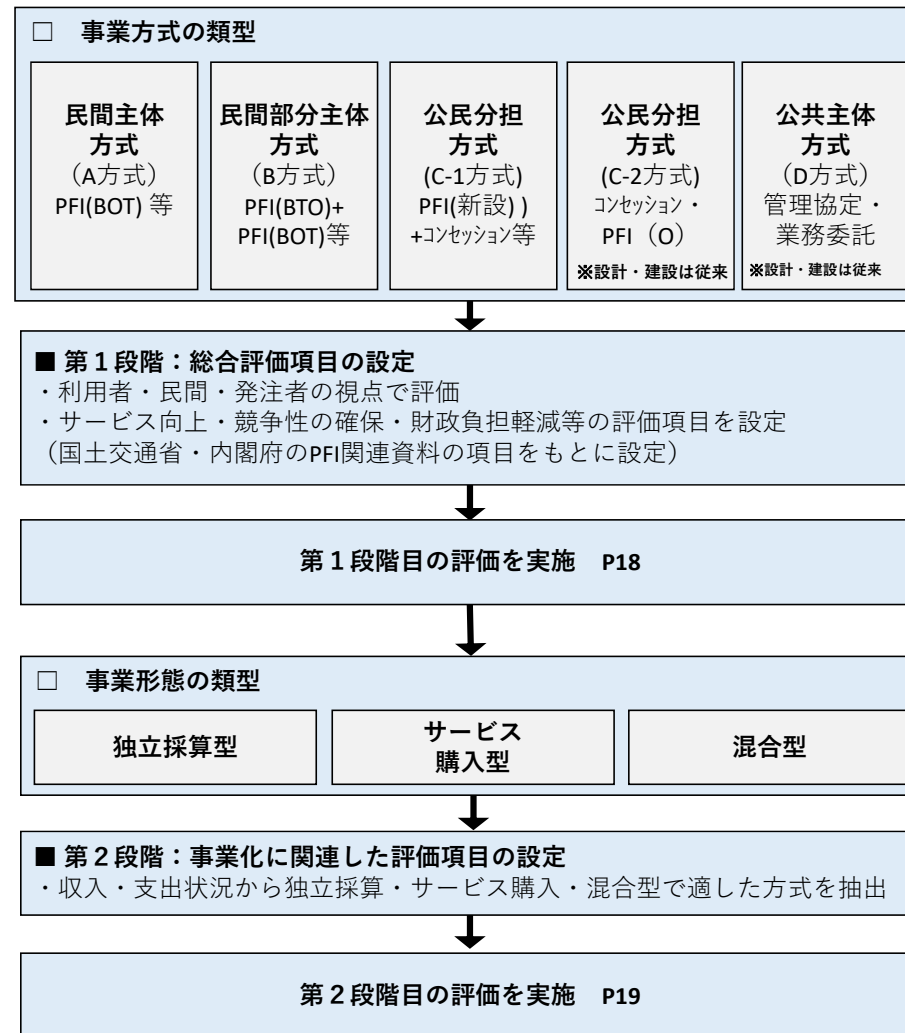


図 選定の流れ

3. 事業スキーム選定

3) 事業方式の評価 (第1段階)

- ◆ これまでのサウンディング調査から、建設事業のデザイン調整に関する懸念や収益性の低さに対する懸念、あるいは、民間では施設所有しない事業方式に関心があるなど、C-2が有望であるとの回答を得ている。

概要	民間主体:A	民間部分主体:B	公民分担 (建設有) : C-1		公民分担 (建設無) : C-2		公共主体 : D	直営
	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	
ターミナルへの収益還元の可能性	△: 民間収益床を多く設定可だが税負担有り	△: 民間収益床を多く設定可だが税負担有り	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	△: 税負担は無いが確保できる民間収益床に制限有	×: 民間収益床は増やせない	×: 民間収益床は増やせない
ターミナルの収支	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	△: コンセッション利用料収入と運営効率化で赤字(補填)が縮小	△: コンセッション利用料収入と運営効率化で赤字(補填)が縮小	×: 運営効率化は期待できるが、コンセッション利用料収入無く赤字(補填)が縮小しない	×: コンセッション利用料収入・運営効率化が無い	×: コンセッション利用料収入・運営効率化が無い
発注者 (16点)								
整備段階における市の事業全体との調整	×: 建設時に民間含む	×: 建設時に民間含む	×: 建設時に民間含む	×: 建設時に民間含む	○: 建設時に公共限定	○: 建設時に公共限定	○: 建設時に公共限定	○: 建設時に公共限定
一括発注でスケジュール効率化	○: 建設から一括	○: 建設から一括	○: 建設から一括	○: 建設から一括	△: 運営から一括	△: 運営から一括	△: 運営から一括	×: 分離発注
道路内建築許可	△: 許可の可否が不明確	△: 許可の可否が不明確	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い	○: 許可の可能性が高い
地域のデザイン方針への対応方法の確保	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	×: 仕様変更は民間との契約変更を要し煩雑	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	○: 設計変更で対応可能で比較的容易	○: 設計変更で対応可能で比較的容易
交通機能の確保 (必要な交通機能を発注者が主導的に確保しやすいか)	×: 民間が施設所有	×: 民間が施設所有	△: 公共の施設所有だが予め整備を主導できない	△: 公共の施設所有だが予め整備を主導できない	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	○: 施設所有が公共で予め整備も主導	○: 施設所有が公共で予め整備も主導
管理運営段階における市の事業全体との調整	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	○: 提案時に民間に柔軟な対応を求められる	×: 協定・契約見直し	△: 行政間協議で対応
民間 (16点)								
概要	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	直営
複数者の関心 (5者以上○、3者以上△)	△: 3者以上	○: 5者以上	△: 3者以上	○: 5者以上	○: 5者以上	○: 5者以上	×: 3者未満	-
交通事業者の参加のしやすさ	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	×: 交通事業以外(建設)の調整が煩雑	○: 参加しやすい	○: 参加しやすい	×: 関心なし	-
代表企業の有無	○: 有	×: 無	×: 無	○: 有	○: 有	×: 無	×: 無	-
バス利用料金収入の有無	×: 無	×: 無	×: 無	○: 有	○: 有	×: 無	×: 無	×: 無
利用者 (16点)								
概要	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	直営
整備段階における民間の創意工夫	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	×: 仕様発注	×: 仕様発注
民間運営事業者の整備への関与によるより良いサービス提供	○: 設計・建設含む方式のため可	○: 設計・建設含む方式のため可	○: 設計・建設含む方式のため可	○: 設計・建設含む方式のため可	△: 関与する方法はあるが実績が少ない	△: 関与する方法はあるが実績が少ない	×: 建設含まず不可	-
管理運営段階における民間の創意工夫	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	○: 性能発注	×: 仕様発注	×: 仕様発注
長期的な安定的運営	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	○: 長期可	×: 契約更新必要	○: 公共が長期運営
評価	PFI(BOT)等	PFI(BTO)+(BOT)等	PFI(BTO)	PFI(新設+コンセッション)等	コンセッション	PFI(O)	管理協定・業務委託	直営
発注者 : ○=2点、△=1点、×=0点	28点	26点	26点	37点	43点	34点	9点	—
民間・利用者 : ○=4点、△=2点、×=0点	○=7 △=2 ×=6	○=7 △=2 ×=7	○=7 △=3 ×=5	○=10 △=3 ×=3	○=12 △=4 ×=0	○=10 △=3 ×=3	○=4 △=1 ×=11	—

配点：発注者16点+民間16点+利用者16点=合計48点

公民分担 (建設無) : C-2方式は、民間事業者の関心の高さ、関係者との円滑な調整、市のデザイン方針への柔軟な対応が可能であり、本事業に最適な手法として、導入可能性を引き続き調査検討する。

3. 事業スキーム選定

(3)事業形態の検討

1) 事業化に関連した評価 (第2段階)

① 業務区分の調査・検討

- ◆ 今年度は、コンセッションにおける行政と民間の費用負担検討を行うため、費用や人員配置、賃料に関連した詳細調査を実施した。

A: 運営費・維持管理費の精度向上

- ・ C2方式 (コンセッション・混合型) の実施にあたり、精度の高い運営費・維持管理費を把握し、官民の費用分担等を検討する。

【調査対象者】

- ・ 令和3年度に参画意向ありと回答した事業者のうち、C2方式 (コンセッション・混合型) に関連する「交通事業者」「建物維持管理事業者」「商業事業者」の事業者を抽出し、再度アンケート・ヒアリングの実施。(回答数: 6件)
- ・ 上記を補足する他都市のターミナル運営事業者 (回答数: 5件)

【調査項目】

分野	主な調査項目
交通事業者	○運営費 ・ スタッフ・警備員人数・配置場所及びその考え方 ・ 単価設定に対する考え方 ・ 運営に必要な機器に対する費用や考え方 等
建物維持管理事業者	○維持管理費 建物保守管理、建物設備等保守管理 (昇降機込) 道路保守管理、外構等維持管理、環境衛生・清掃 保安警備、修繕、保守管理)
商業事業者	・ 運営・開業費用や追加工事の考え方 ・ 想定されるテナントの賃料 等

B: 収入に関する精度向上

- ・ 不動産鑑定士により予定建物のテナント賃料収入の目安の調査・検討を実施。

【調査項目】

- ・ 周辺の地代やテナント賃料を考慮し、想定される建物質料
- ・ 計画地内の建物配置場所による建物質料の違い 等

② コンセッション (混合型) の選定

- ◆ 一般的に公共施設は事業形態として「独立採算型」「サービス購入型」「混合型」に類型される。
- ◆ 最も有効な方針として、コンセッション (混合型) について、今後、詳細を検討

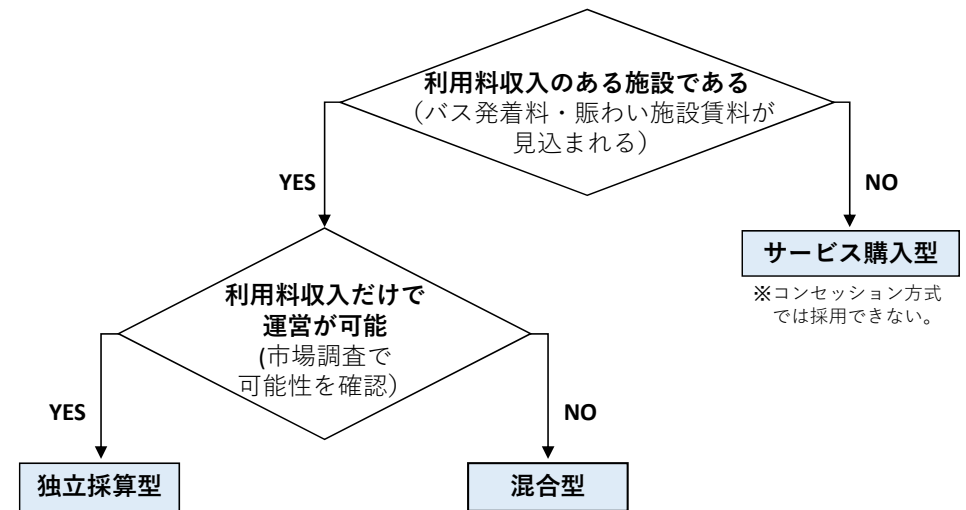


図 選定の流れ

※ 「コンセッションの詳細内容は今後調整」

3. 事業スキーム選定

(3) 事業形態の検討

1) 事業化に関連した評価 (第2段階)

③ 業務範囲

- ◆ 業務範囲については、バスターミナル運営・賑わい施設運営による収益性、清掃、保守・点検等の日常的な維持管理といった部分での行政支出を考慮し設定します。
- ◆ 今後、民間の収益性を踏まえ、コンセッションの事業範囲を検討します。

- ◆ 今後、令和4年度調査により把握した支出（運営費・維持管理費）及び収入（テナント賃料収入）をもとに収入・支出の条件を整理した上で、VFM算定を行い、事業形態の詳細を検討する。

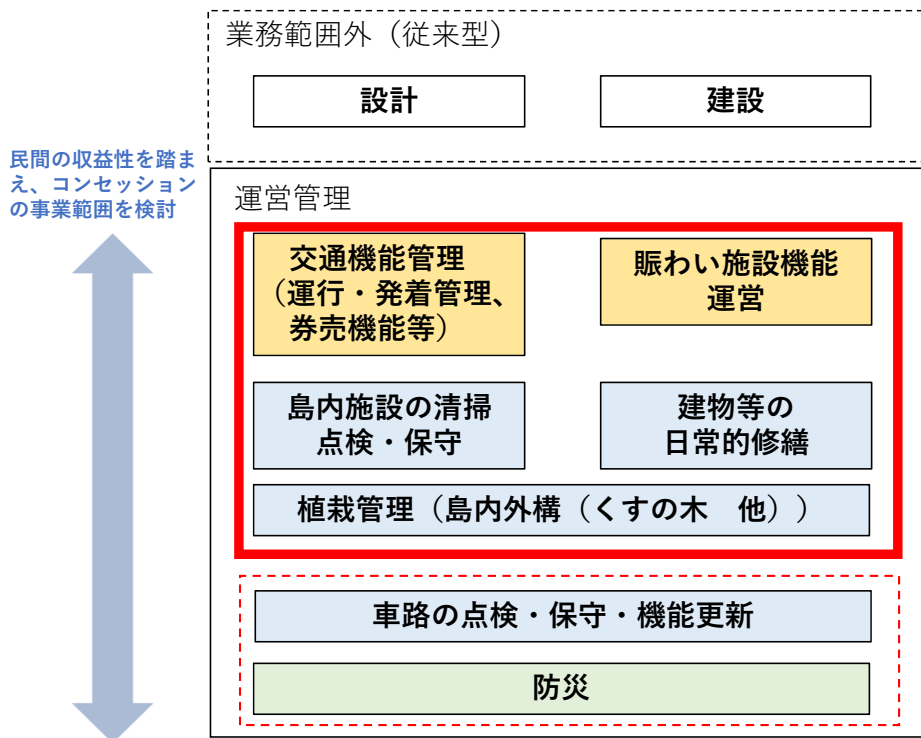


図 目標とする混合型の業務範囲 (イメージ)

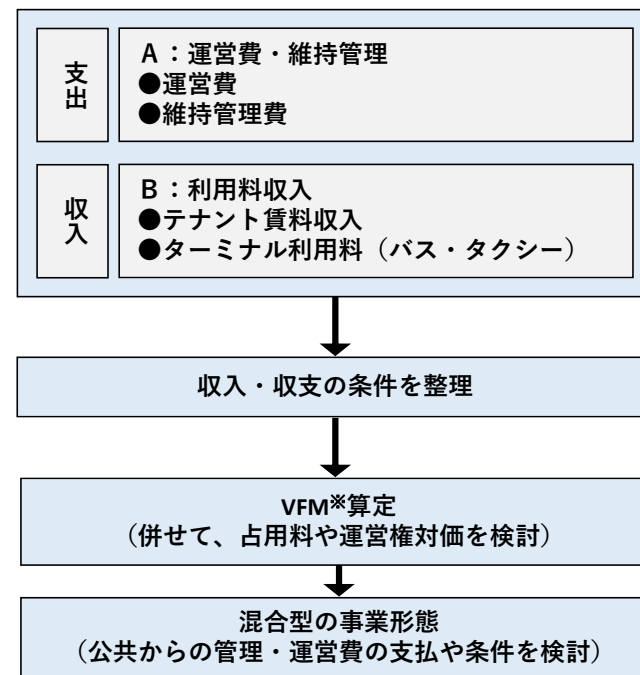


図 混合型事業形態検討の流れ

※支払い(Money)に対して最も価値の高いサービス(Value)を供給するという考え方のこと。従来の方式と比べてPFIの方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合

4. 各機能の役割分担検討

(1) 役割分担の基本的考え方(案)

- ◆ 整備：基盤施設や建物の躯体部分は行政による整備、内装及びその他機器・什器については運営事業者（民間）による整備を実施。
- ◆ 管理・運営：民間のノウハウを活用した効率的で質の高いサービスの提供や維持管理を目指し、運営事業者（民間）主体による管理運営、経常修繕を実施。
- ◆ 修繕：今後、協議により役割分担を定める。

事業区分		基本的考え方(案)
●整備（設計・建設）	工事区分	<p>基盤施設：ターミナルの基礎となる基盤施設（デッキ・車路等）は行政による整備を実施する。 建物：下記、工事区分に応じた役割分担により整備を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物の躯体部分、共用施設に関わる部分など基盤となる施設整備は行政による整備を実施 ・その他機器・什器については運営事業者（民間）による整備を実施
		<p>A工事：行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物の主に躯体等の基本的施設整備部分 ・基本的施設整備として行政負担で行政が施工する工事 <p>B工事：行政</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本的施設整備（A工事）に加え、必要に応じて運営事業者（民間）と協議の上、行政が行う工事 <p>C工事：運営事業者（民間）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A・B工事以降の部分 ・運営事業者の負担で運営事業者が行う工事 <p>機器・什器の持ち込み：民間 ・運営事業者の負担で行う</p>
●管理運営		民間のノウハウを活用した効率的で質の高いサービスの提供を目指し、運営事業者（民間）主体によるバスターミナル運営・賑わい施設運営を実施する。
●修繕	経常修繕	管理運営同様、民間のノウハウを活用した効率的な維持管理を目指し、運営事業者（民間）主体による経常的な修繕を実施する。
	大規模修繕	今後、協議により役割分担を定める。

※賑わい施設は除く

5. 事業者公募に向けた手順

事業者公募に向けた手順と別組織の設立

- ◆ 第8回検討部会以降、更なる精度向上の後、公募条件や審査基準の詳細検討を行い、公募の手続きを進める。
- ◆ 公募の公平性・透明性の観点から、公募の手続きについては「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」ではなく、「有識者等委員会」を独立して設置し、検討を進めることとする。

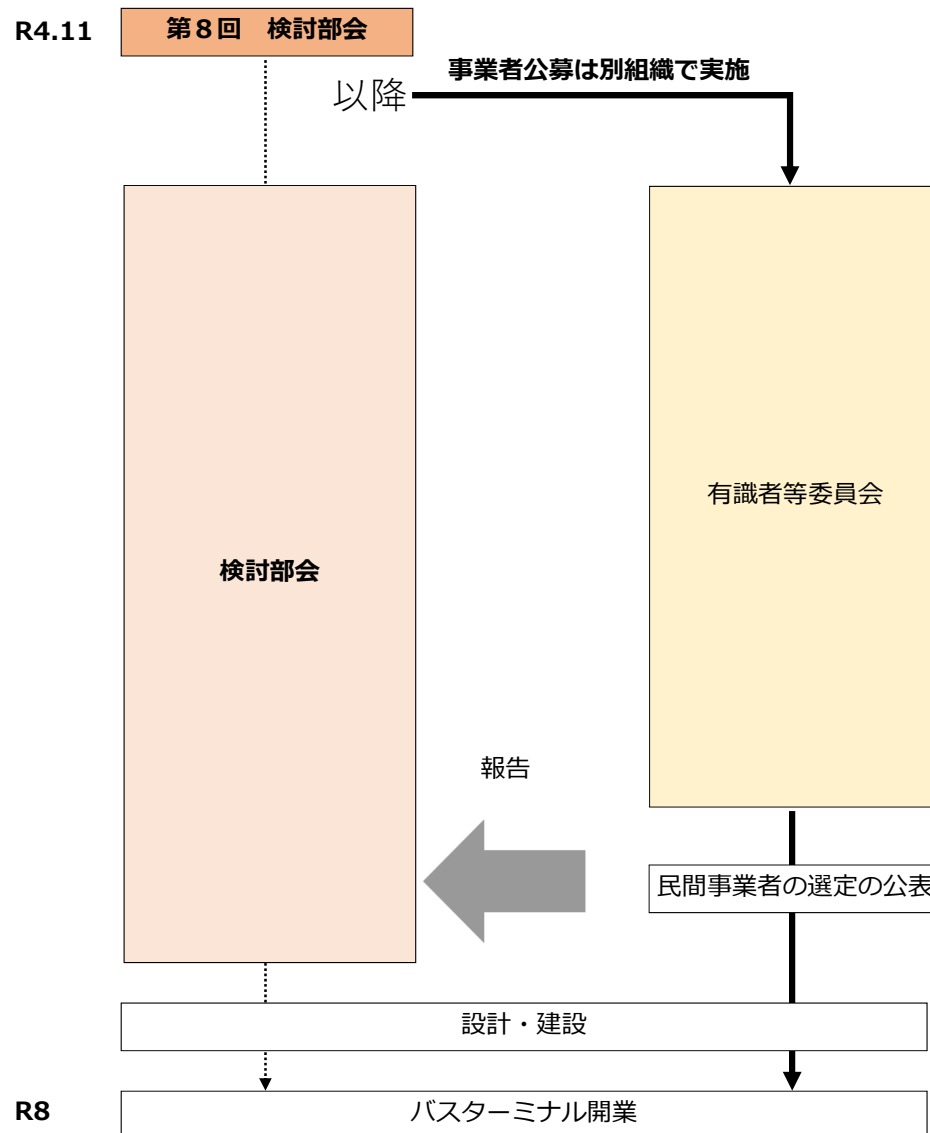


図 事業者公募に向けた流れ

6. 今後の進め方について

「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の進め方について

- ◆ 検討部会の意見交換を経て計画の具体化を図り、令和3年3月に「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」を策定・公表。
- ◆ 今回、第8回検討部会では、過年度までの議論を踏まえ、ターミナル施設形態・事業スキーム選定、各機能の役割分担などについて意見交換。
- ◆ 本日の意見及びデザインワーキンググループにおけるデザインコントロールにかかる提案等を踏まえ、デザイン選定に向けて検討を進める。

