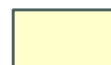


前回の主な意見と対応方針

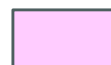
前回の主な意見と対応方針(案)

①特定車両停留施設を利用できる車両の範囲について

	主な意見		対応方針（案）
1	特定車両の追加 および追加後の運用	<u>送迎バスが緑ナンバー・白ナンバーともに入れるのは、利用者にとっては良いが、事業者への配慮や、施設内の交通秩序の担保等に留意すると、優先順位の設定等の運用の工夫が必要。</u>	停留できる車両の種類については地域の実態に応じて選択可能な仕組みとする。
2		白ナンバーの送迎バスを入れる場合は <u>見た目では判断ができないため、現場の運用に留意が必要。</u>	許可の基準や確認方法など、現場での運用については別途、整理・周知を検討する。
3		<u>タクシーの降車が停留できるようになる点は良い。</u> 加えて、 <u>日本版ライドシェア</u> についても <u>タクシーを補完する役割</u> があるため、入れていただけるよう検討いただけると良い。	日本版ライドシェアについても停留許可の対象として含めることとする。
4		<u>災害対策用車両が特定車両停留施設に入れるのは良い。</u> 啓発のため、イベント時にトイレトラックを入れることも考えられる。	災害対策用車両を許可不要な車両として大臣告示に含める予定。
5		PFI 事業者によるバスタ運営にあたり、収益をあげる必要がある中で、特定車両の追加にあたっては、 <u>公益性と収益性のバランスに留意</u> しながら、 <u>収益につながる車両を幅広く追加</u> するよう検討する必要がある。	地域の実態に応じて必要な車両を許可できる条項を追加する予定。
6		今後も想定していないモビリティが出てくる可能性がある。 <u>特定車両の追加については、柔軟性を持たせられると良い。</u>	
7		特定車両は1 台ごとに停留許可が必要なため、 <u>イベント時や臨時便の運用が課題。</u> <u>災害時等は柔軟に運用ができる制度</u> になると良い。	
8		特定車両の追加や柔軟な運用にあたっては、道路交通法等の <u>他の法制度との整合</u> も考える必要がある。	運用にあたって必要な関係法制度について、別途、整理・周知を検討する。
9		バスタ新宿はスペースが限られており、時間帯によっては飽和状態。特定車両の追加は良いが、 <u>施設内の交通秩序をどう保っていくかや収容能力等を勘案し、丁寧な調整</u> が必要。	各地のバスタにおける具体的なニーズやキャパシティに応じて適切に許可車両を設定するための工夫等について別途、整理・周知を検討。
10		特定車両の追加は、柔軟な運用が可能となる一方で、自由度が高まり自治体に委ねられる部分が大きくなる。 <u>重視するポイント等の考え方をガイドラインに記載</u> することが重要。	道路管理者、交通事業者、自治体等の役割分担や留意点について別途、整理・周知を検討する。



：省令改正による対応



：今回のガイドライン改訂での対応を検討



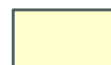
：別途、整理・周知を検討

	主な意見		対応方針(案)
11	配置検討	ガイドラインに記載したような多様な効果の発現のためには、ラッシュ時、災害時、イベント時等のことを考えて バス数に余裕を持たせた設計 とすべき。	乗降場や旅客用場所の設計における留意点として記載し、ガイドラインの充実化を図る。
12		バス事業者目線で必要なバス数と、利用者目線での使いやすさを考えたバス数が合わない場合 もある。学識者も入れながら 各地域でしっかり議論・調整 することが重要。	
13		待機バスも必要であるが、 待機バスは特定車両停留施設の中でなくてもよく、付近からショットガンで出すなど周辺空間全体を一体的に考える必要がある 。	
14		駐輪場は旅客用場所に設置可能だが、 バス等の乗り場からシームレスに繋がられる配置の工夫 等、ガイドラインに記載があると良い。	
15		空きバス活用 について、実際に運用する際は バス利用者の安全性への配慮 も必要。	運用における安全上の留意事項について、別途、整理・周知を検討する。
16	関係者調整	維持管理の視点からは 空間を効率的に活用したい という側面がある一方で、 バスの運用に余裕を持たせた方が良い という意見もある。こういった 相反する考えを、どの段階でどのように合意を図っていくのが課題 であるため、ガイドラインでまとめられると良い。	各施設の設計及び関係機関との調整における留意点として記載し、ガイドラインの充実化を図る。
17		ステークホルダーが多く調整が非常に難しい事業 であるため、ノウハウを蓄積し、一般的な部分はガイドライン化するとともに、 情報を様々な形で蓄積し引き出せるような工夫 が必要。	ノウハウを踏まえてガイドラインを拡充するとともに、継続的な担当者会議などによりノウハウの共有を図る。
18		官民連携の中での役割分担の調整等 はガイドラインに残していただきたい。	関係機関との調整における留意点として記載し、ガイドラインの充実化を図る。
19		調査段階から事業化へ持っていくことの難しさ を感じている。様々なステークホルダーが関わる事業でありながら、各者の温度差があり、かつ、誰にどこまで情報共有がされているのか曖昧というのが実態。 関係するステークホルダーや議論・合意形成の進め方、何をもって事業化に値すると判断するのか 、といった点の議論ができると良い。	調査段階から事業化に至るまでの各フェーズで整理すべき事項や関係機関との調整における留意点として記載し、ガイドラインの充実化を図る。

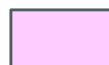
前回の主な意見と対応方針(案)

②バスタ事業における実務上のノウハウの継承について

	主な意見		対応方針(案)
20	地域公共交通計画との調整	自治体の公共交通の検討において バスタへの路線バスの割り当て 等を検討する上で、 レイアウトを見ながらの議論 ができると良い。そのため、なるべく早期に道路管理者から自治体にバスタの図面を提示していただきたい。	調査段階から事業化に至るまでの各フェーズで整理すべき事項や関係機関との調整における留意点として記載し、ガイドラインの充実化を図る。
21		バスタ事業と地域公共交通計画等との連動 は、ガイドライン等で位置づけるべき。	地域公共交通計画、地域防災計画等の関連計画との整合について記載し、ガイドラインの充実化を図る。
22	災害時の活用	災害時のバスタの活用 に関して、災害時は状況が流動的であり、その中で限られたスペースを有効活用するためには、 使い方を事前に検討・調整 しておくことが必要。 地域防災計画等の防災に関連する計画にバスタの位置づけを明記 できるよう、 バスタの防災計画を明確に検討 しておくが良い。また、既にそのような事例があれば共有いただけると良い。	災害時に備えた平常時の体制構築等について記載し、ガイドラインの充実化を図る。
23	収益事業	収益事業に関しては、 どのような施設を設置 でき、 誰に収入が入ってくることになるか 等、整理しておく必要がある。	利便増進施設の事例や収益向上のための手段・工夫等について記載し、ガイドラインの充実化を図る。
24	地方版のバスタ	バスタといえば「バスタ新宿」のイメージが強く、特に 地方部ではスケール感のギャップ がある。 地域版の小規模な事例の進め方 もよく検討していく必要がある。	地方部の小規模な事例について、好事例や課題を記載し、ガイドラインの充実化を図る。
25	制度の組み合わせ	バスタ以外の いろいろな事業や制度と組み合わせることで柔軟にできる ことが多々あるため、ガイドラインに記載すべき。	ガイドラインの附属編として関係法制度を幅広く整理する。
26	ノウハウの残し方	ノウハウは文章で残すことに加えて、 現地視察や担当者レベルの対話・交流も有効 である。	担当者会議を定期的に行い、現地視察や担当者レベルの対話・交流を継続していく。
27	バスタの意義	バスタ新宿の開業10周年を良い機会として、その 意義を国民、事業に携わる職員にしっかり伝えていく ことが重要である。	バスタ新宿の整備効果を対外的に示していくとともに、職員間の共有を図る。



: 省令改正による対応



: 今回のガイドライン改訂での対応を検討



: 別途、整理・周知を検討