

前回の主な意見と対応方針

		主な意見	対応方針（案）
1	乗り入れ可能な車両	車両故障や事故等の際に対応にあたる車両 （レッカー車等）が どういった位置づけになるか 、整理いただきたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・レッカー車等の車両故障等の対応にあたる車両については、許可不要で入構できるよう大臣告示で定めることを検討。
2		公共交通としての位置づけがない車両（例：民間主導の実証実験で運用している車両）など、 停留許可の対象としてニーズが出てくる可能性がある車両に漏れないような制度設計 をお願いしたい。	
3	許可手続き・運用	自家用有償旅客運送自動車は車両に表示される標章で一般車両との判別ができるが、当該目的以外で走行しているときも標章が表示されている場合がある。 利用状況（実車・回送・空車）を区別して乗り入れ制限をかけられればよい が、一方で許可申請や現場運用の煩雑化にも繋がるため、 運用面までよく考えて許可のあり方を検討 してもらえるとよい。	<ul style="list-style-type: none"> ・現地で許可車両であることを判断しやすくする手法や、許可手続きの簡素化については、別途検討し、運用のガイドラインで整理していく。
4		特定車両として許可できる車両が増えることで、 許可等の手続きが複雑にならないよう検討 してほしい。	
5	特定車両の案内表示	特定車両の追加により制度が複雑になるため、 標識・補助標識だけでは周知が難しくなる ことが懸念される。例えば各バスタで 許可されている車両を一覧表で示すなど、案内標識も含めた情報発信の仕方も検討 していただきたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・特定車両の一覧表を構内に掲示するなど、一般の方や事業者が現地で乗り入れ可否を容易に判断できる方法について、別途検討し、運用のガイドライン整理していく。
6		特定車両の追加に伴う標識レイアウトや現場での乗り入れ制限の方法は、 一般の方が乗り入れ可否を容易に理解できる方法 が必要である。	

: 省令改正による対応
 : 大臣告示による対応
 : 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）
7	特定車両の検討	バスタプロジェクトの計画箇所は基本的にその地区の交通量が多い場所であり、 特定車両の拡充により安全面の低下や混雑が生じ、運行の遅れや収入減など既存交通事業者の利便性の低下が生じないように留意 いただきたい。地域・現場の意見を聞いて進めていくとのことだが、自治体、道路管理者、住民など様々な立場がある中で、 交通事業者のニーズをしっかりと捉えて、地域ごとによく議論して決定 いただきたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・「4-2 整備方針検討段階」(6) 各施設の具体イメージ> 1) 交通ターミナル> ②留意点」において、交通事業者等の関係者と調整・協議を行う旨を記載。また、バス・タクシー等の従来の公共交通と、ライドシェアや送迎車両等が輻輳しないよう安全性に配慮すべき旨を記載。 ・「4-1 構想段階」冒頭ページにおいて、地域公共交通計画や地域防災計画等の間連計画への位置づけについて記載。 ・「4-2 整備方針検討段階」(5) 事業の具体イメージ> 1) 備えるべき機能> ②留意点」において、交通ターミナルに乗り入れる車両（特定車両停留施設における特定車両）の検討にあたっての関係者との調整について記載。 ・「4-2 整備方針検討段階」(6) 各施設の具体イメージ> 1) 交通ターミナル> ②留意点」において、交通ターミナルにおける動線やレイアウト等の考え方を記載。
8		どの車両を特定車両として追加するかは、地域ごとに議論して決定とのことだが、 地域公共交通会議にバスタを位置づけるのか、災害時の運用はどこで議論するのかなど 、どのように議論するかの解像度を上げて検討いただきたい。	
9		それぞれの地域において地域公共交通会議等で十分に議論し、 地域の実情に応じた特定車両を検討することが必要 である。	
10		各バスタにおける特定車両の検討は、施設規模やバース数・配置と大きく関係するため、施設規模や設計と乗り入れ車両に乖離が生じないよう、 施設規模の検討段階から特定車両になりうる車両のニーズをしっかりと把握 すべきである。ガイドラインにもその旨を記載いただけるとよい。	
11	停留料金の設定	特定車両に対して停留料金を徴収しないことも可能であるとのことだが、停留料金を徴収しない場合、施設管理者にメリットがないため、区域に入れたがらない可能性も想定される。自治体の関与や、地域公共交通会議の場などにより、 各バスタでふさわしい停留料金のあり方をよく議論する必要がある ため、留意事項としてガイドラインに記載してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ・「4-3 事業計画段階」(1) 管理運営の考え方> ②留意点」において、収益性や公平性に配慮し、関係者と十分に協議を行った上で料金体系を決定する旨を記載。
12	車両ニーズ等の実態	白ナンバーと緑ナンバーの事業者の割合はどのようになっているのかが気になった。 実態を定量的に捉えて検討・議論 ができるとよい。	白ナンバー車両は許可不要であることから台数の把握が難しいため、白ナンバーと緑ナンバーの割合は把握できていないが、今後の課題として引き続き検討していきたい。

: 省令改正による対応
 : 大臣告示による対応
 : 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）
13	レイアウト・設計	車社会の地方部では自家用車による送迎等のニーズが多いと考えられる。特定車両停留施設に一般車は乗り入れできない制度となっているため、区域外に一般車用のスペースを設けることになるが、 シームレスな構造となるよう工夫 してほしい。また、そういった好事例があれば共有できるとよい。	<ul style="list-style-type: none"> ・「4-2 整備方針検討段階」> (6) 各施設の具体イメージ> 1) 交通ターミナル> ②留意点」において、交通ターミナル内外での動線・配置の考え方等、検討する視点を記載。 ・「4-2 整備方針検討段階」> (7) 施設配置計画> ②留意点」において、<各交通モードの配置に関する留意点>の項目を追加し、バース数やバース形状等の考え方を記載。
14		限られた空間の使い方、特に一般車とバス・タクシーとの分離のあり方など、 安全性を担保した構造に留意が必要 な旨を記載いただきたい。	
15		駅に隣接したバスタでは、 改札の階層に応じてバスタ側のレイアウト検討の考え方も変わる ため、好事例を基に検討時の配慮事項や進め方等を記載いただきたい。	
16	面的な考え方	バスタの空間だけで全てのニーズ・課題に対応するのではなく、周辺や面している道路空間も含めて、 エリア全体で必要な機能を満たすという考え方 も必要である。好事例などを入れてもらえるとよい。	<ul style="list-style-type: none"> ・「4-1 構想段階」> (1) 計画の対象範囲」において、周辺エリアと一体的に機能検討等を進めることが重要であることを記載。 ・「4-2 整備方針検討段階」> (5) 事業の具体イメージ> 1) 備えるべき機能> ②留意点」において、周辺の空間との機能分担について記載。 ・「4-2 整備方針検討段階」> (4) 事業の概要（コンセプト）> ②留意点」において、周辺道路の空間を含めて対象範囲を整理すべき旨の記載あり。
17		バスタの施設内の検討だけでなく、 周辺道路への影響や対策事例、まちづくりと連携した面的な設計の考え方 等についてもガイドラインに記載があるとよい。	
18		周辺への影響や面的な検討は、駅やバスタとまちとの距離感に応じて変わってくる。 各地域に応じた全体としての最適化 を考えることが必要である。	
19	子育ての視点	ガイドラインの拡充にあたって、 子育ての視点を追加 してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ・「4-2 整備方針検討段階」> (6) 各施設の具体イメージ> 2) 待合空間> ②留意点」において、子育て応援施設の必要性や配置を検討する旨を記載。

: 省令改正による対応
 : 大臣告示による対応
 : 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