資料3

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドラインの改訂について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

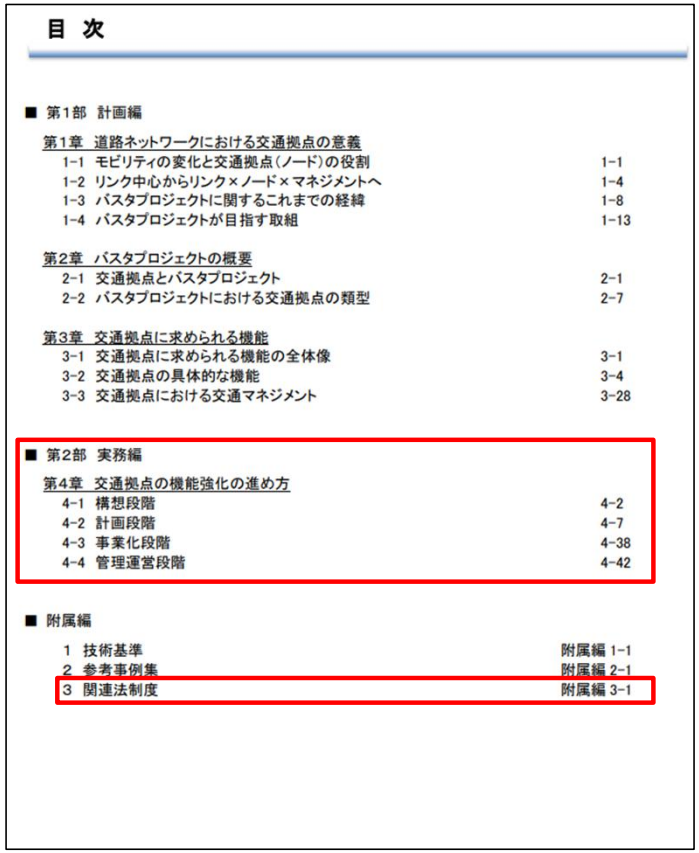
ガイドライン改訂の方向性について

国土交通省

○　各バスタで事業を推進する中で、実務上の知見等が蓄積されているが、体系的にまとめた資料がない。

○「**交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン**（令和３年４月 国土交通省道路局）」の第２部の実務編では、構想段階から運営管理段階に至るまでの実務について記載されている。

○　これまでに蓄積された知見等を踏まえ、当ガイドラインの **第２部 実務編** 及び **附属編３ 関連法制度** を中心に記載を充実させることとしたい。



目　次

■ 第1部　計画編

第1章　道路ネットワークにおける交通拠点の意義
1-1　モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割　1-1
1-2　リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ　1-4
1-3　バスタプロジェクトに関するこれまでの経緯　1-8
1-4　バスタプロジェクトが目指す取組　1-13

第2章　バスタプロジェクトの概要
2-1　交通拠点とバスタプロジェクト　2-1
2-2　バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型　2-7

第3章　交通拠点に求められる機能
3-1　交通拠点に求められる機能の全体像　3-1
3-2　交通拠点の具体的な機能　3-4
3-3　交通拠点における交通マネジメント　3-28

■ 第2部　実務編

第4章　交通拠点の機能強化の進め方
4-1　構想段階　4-2
4-2　計画段階　4-7
4-3　事業化段階　4-38
4-4　管理運営段階　4-42

■ 附属編

1　技術基準　附属編 1-1
2　参考事例集　附属編 2-1
3　関連法制度　附属編 3-1

ガイドライン改訂のポイント

国土交通省

○　各課題への具体的な対応策をガイドラインに反映することで、他事業への展開を図ってはどうか。

課題①
道路管理者が集約型交通ターミナルを整備する上での事業の進め方や留意点などのノウハウが蓄積されてきており、**事業化前に調整すべき事項や課題が明らかに**なってきた。

課題②
省令改正により、**特定車両停留施設に停留を許可できる車両の種類が拡大**することにより、**地域の合意や交通ターミナルの安全性確保**について、充分な検討が求められる。

課題③
複数のバスタ事業において**官民連携手法**を導入してきた経験を踏まえ、民間企業の意向の把握や採算性の試算など、**ノウハウや留意点を今後の事業検討に反映**させる必要。

ガイドラインへの反映Point①

検討から事業実施までのフローを「構想」「整備方針検討」「事業計画」「事業実施」「管理運営」に整理し直し、各段階において検討が必要な事項や、自治体や事業者等の関係者と連携すべき事項を具体化。

- ✓ 自治体との連携・役割分担、交通事業者及び警察との調整・協議、有識者や地元企業等の意見収集、周辺開発との調整等、継続的に検討する体制を構築すること
- ✓ 維持管理費や大規模修繕費を試算し、各主体の役割分担や費用負担の考え方を整理した上で必要性を検討すること

ガイドラインへの反映Point②

送迎バスや日本版ライドシェアなど多様な車両を許可できることを踏まえた留意点を整理。

- ✓ 各施設に停留を許可する車両の種類の検討にあたっては、交通拠点の機能強化に関する検討会や法定協議会等の場を通じて地域の実情に応じた議論・整理を行うこと
- ✓ 多岐にわたる車両がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離するなど安全性に配慮した配置とすること

ガイドラインへの反映Point③

官民連携手法を導入して交通ターミナルを整備・運用する場合の留意点を充実化。

- ✓ 導入可能性調査やマーケットサウンディングは、できるだけ早期に開始し、検討熟度に応じて複数回実施することが望ましいこと
- ✓ 採算性の試算に際しては、市場動向や既存バスターミナルの実態等を踏まえて条件の精査や計画の調整を行うこと

ガイドライン第2部 実務編 改訂案

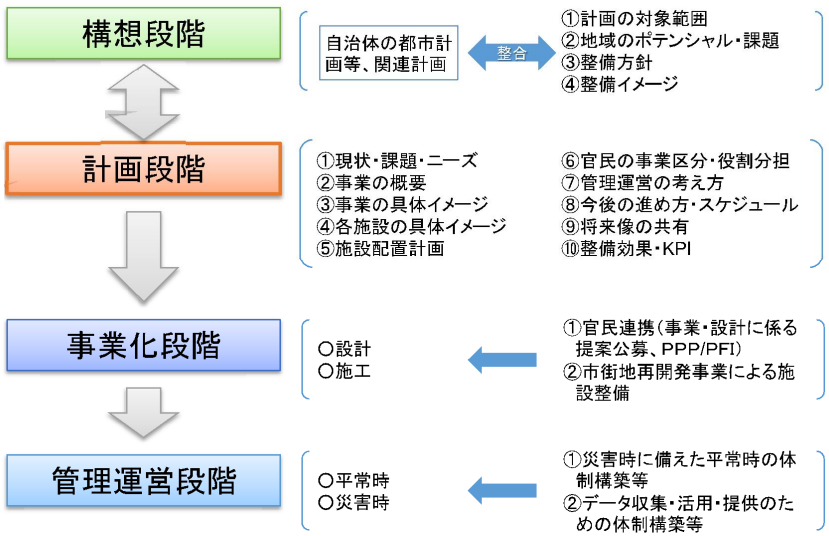
国土交通省

Point ① 各段階の検討事項・連携事項の具体化

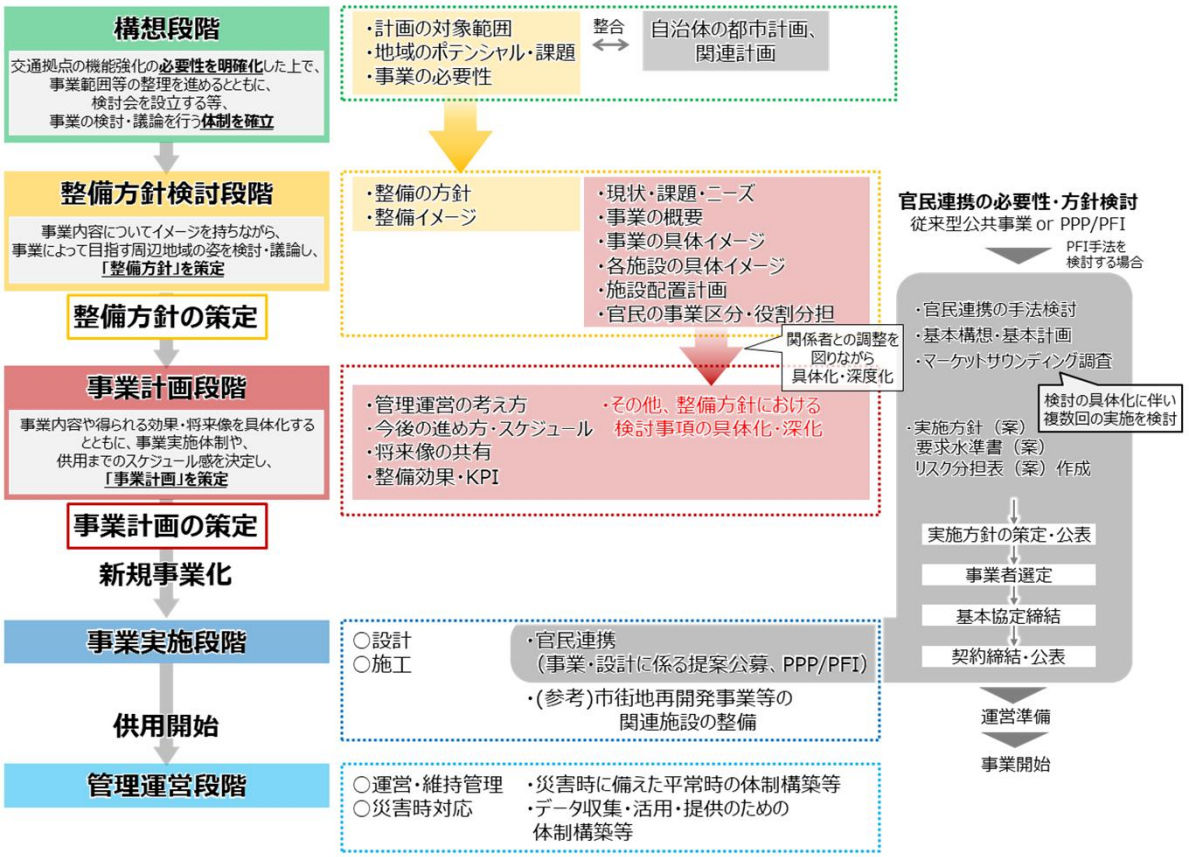
➡ 検討段階・検討フローの見直し

- 第2部実務編冒頭に掲載されている「交通拠点の機能強化の進め方」（フロー図）について、これまでの検討実態をもとに、検討段階を「構想」、「整備方針検討」、「事業計画」、「事業実施」、「管理運営」の５段階に見直し。
- 検討手順（着手時期とアウトプット）を明確化するとともに、官民連携（PFI等）の検討手順を併記し、より分かりやすい表現に更新。

現行フロー



拡充（案）フロー



ガイドライン第2部 実務編 改訂案

国土交通省

Point ① 各段階の検討事項・連携事項の具体化

➡ 自治体・まちづくりとの連携強化（関連計画の位置づけ）や継続的な検討体制の構築を明記

- 自治体・まちづくり連携しと一体的に事業を進めるため、関連計画への位置づけを行うことについて本文に記載するとともに、実際に関連計画へ位置づけられた事例を紹介。
- 事業の構想段階から管理運営段階まで継続的に、自治体や交通事業者をはじめとした関係者との連携が必要となることから、構想段階において検討会等の検討体制の構築を行うことを記載。

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

拡充（案）ガイドライン
4-1 構想段階 冒頭

4－1　構想段階

「構想」段階では、自治体等がこれまでに作成した関連計画における交通拠点の位置づけや方向性を踏まえ、事業において重点的に検討を行う対象範囲を整理するとともに、当該地域のポテンシャルや課題等の概要を把握した上で、交通拠点の機能強化の必要性を明確化する。また、今後の検討の具体化に向けて、自治体や交通事業者等を含む関係者との検討体制を構築する。

新広域道路交通計画のほか、自治体等がこれまでに作成した地域公共交通計画や都市計画、地域防災計画等の関連計画と整合させる必要があるため、各計画で位置づけられている交通拠点の基本計画等を把握する。場合によっては、当該事業において検討を行う交通拠点の機能強化に関して、地域公共交通計画や地域防災計画等の関連計画へ新たに位置づけを行い、周辺まちづくりと一体的に事業を進めることが望ましい。

交通拠点の『整備方針』の検討に向けては、関連計画の対象範囲の中から交通拠点を中心に、「計画の対象範囲」を大まかに設定し、土地利用や道路交通ネットワーク上の交通課題等の視点で「地域のポテンシャル・課題」の整理を進める。これらを踏まえ、整備の方針を検討する前提として「事業の必要性」を明確化した上で、関係者との意見交換などを踏まえながら『整備方針』への掲載を目指す。

また、事業の構想段階から管理運営段階まで継続的に、国・都道府県・市区町村の連携・役割分担、交通事業者及び警察との調整・協議、有識者や地元企業等の意見収集、周辺開発との調整等、多岐にわたる関係者との連携・協議が必要となる。検討初期段階から必要な関係者との意見交換を始め、関係者による公開の検討会を立ち上げる等、検討体制を構築する。

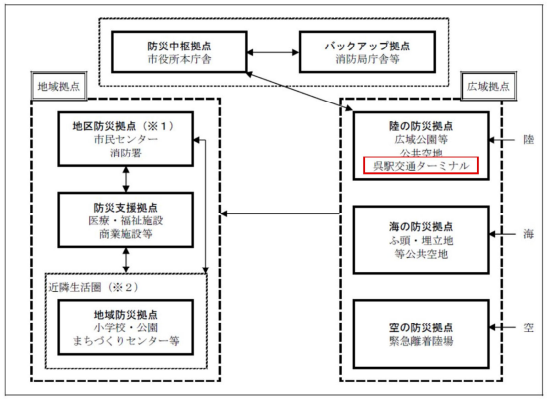
関係者との体制構築について記載

事例 →

関連計画への位置づけについて明記し、事例を掲載

＜例＞地域防災計画への位置づけ【呉駅交通ターミナル整備（広島県）　関連計画】

【防災拠点等のイメージ図】



※1　地区防災拠点：各地区の市民センターとする。ただし，中央地区は防災中枢拠点がこれを兼ねるものとする。
※2　近隣生活圏：中央・吉浦・警固屋・阿賀・広・仁方・宮原・天応・昭和・郷原・下蒲刈・川尻・音戸・倉橋・蒲刈・安浦・豊浜・豊の各地区の生活圏とする。

呉市地域防災計画（共通編）　令和６年12月修正版　呉市防災会議

＜経緯＞
自治体（呉市）主導で地域防災計画への位置づけを実施

・呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会からの提言（H31.3.27　呉市）
→災害時の一時的な避難場所や災害支援の活動拠点として利用できる「地域の防災拠点」とすることを明記

・呉駅周辺地域総合開発基本計画（R2.4.20　呉市）
→「呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会」での議論を経て、地域防災計画に具体化することを明記

※道路管理者（国土交通省）もオブザーバーや委員として参加

ガイドライン第2部 実務編 改訂案

国土交通省

Point ① 各段階の検討事項・連携事項の具体化

➡ 維持管理費や大規模修繕費、費用負担の整理を踏まえ各施設の必要性を検討すべき旨を明記

- 整備方針検討段階から事業計画段階にかけて実施する施設の検討にあたっては、事業費や維持管理費、大規模修繕費を検討の深度化に合わせて都度試算し、事業区分の調整を行うことを記載。
- 特に規模の大きな施設に関しては、事業費、維持管理費、大規模修繕費の試算結果をもとに費用負担の考え方を整理した上で、必要性を判断する必要がある旨を記載。

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

拡充（案）ガイドライン

4-2 整備方針検討段階 （6）施設の具体イメージ

（6） 各施設の具体イメージ

交通拠点で備えるべき機能について、整備する施設として、その内容や規模、役割等を具体化する。

第 3 章で示した通り、各機能に具現化する施設・設備は多岐にわたるが、ここでは交通拠点に共通する主な施設として、

- 交通ターミナル
- 待合空間
- 歩行者デッキ・賑わい空間
- 防災機能
- 新たなモビリティ対応

のそれぞれについて、具体化する際の留意点等を示す。

これら施設のイメージを具体化するにあたっては、需要予測を行った上で必要な施設規模とともに事業費、維持管理費、大規模修繕費を算定する。また、施設計画と官民の事業区分等については、相互に確認・調整しながら内容を詰めていくこととなる。

なお、施設計画と事業区分等の調整過程において合意が取れた事項、方針については、その都度合意内容を明文化する等により、事後的に確認できるようにしておくことが、以降の協議を円滑に進める観点からも望ましい。

事業費、維持管理費、大規模修繕費の算定を行うことについて記載

また、施設の内容や規模に基づき算定した全体の事業費に加え、維持管理費や大規模修繕費も踏まえて事業区分について調整を行う必要があり、事業区分が明確化するのに合わせて各主体が負担すべき事業費が決まることとなる。事業費、維持管理費、大規模修繕費は、整備方針検討段階から事業計画段階にかけて、検討の深度化に合わせ都度試算を行う。維持管理費や大規模修繕費に関しては、施設ごとに更新時期が異なる点にも留意する。例えば、一般的な建築施設では、築後 30 年以上が経過すると大規模修繕や設備機器の更新等が必要な場合が多くなる。

加えて、交通拠点の機能強化にあたっては、まちの玄関口や交流拠点としてふさわしい場とするための外観・デザインや庇等の施設、周辺の景観への配慮等も含めて、まちづくりや周辺の再開発等と整合を図ることが必要となる。施設の具体イメージを検討する際にはこうした事業特性を踏まえた設計（各種デザイン設計や庇等）にも留意するとともに、必要となる事業費や維持管理費を想定の上、各主体の費用負担の考え方について整理・調整を進めておくことが重要である。

特に大屋根や大型モニター、運行情報提供設備、バス管制設備等の大規模な施設の設置を検討する場合は、事業費や維持管理費、大規模修繕費を試算し、その費用負担の考え方を整理した上で必要性を判断する必要がある。

なお、道路管理者が策定する「道路脱炭素化推進計画」において、太陽光発電設備や EV 急速充電器、パーソナルモビリティの駐輪器具等の脱炭素化施設が位置付けられている場合、これらの施設を道路区域内に設置することも可能となる。関係法令等の詳細は附属編 3「No.9 交通拠点に脱炭素化に資する施設を設置したい」を参照し、適宜検討を行う。

事業費、維持管理費、大規模修繕費の試算を踏まえ、費用負担の考え方を整理し、施設の必要性を判断する旨を記載

ガイドライン第2部 実務編 改訂案

国土交通省

Point ② 多様な種類の車両の停留許可を踏まえた留意点の整理

➡ 特定車両の検討にあたって、地域の実情に応じた整理・議論を十分に行うことを明記

- 事業の具体イメージの検討の際に、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）を検討する旨を記載。
- 地域の実情に応じた整理・議論を十分に行うため、協議先となる関係者（交通事業者、自治体、その他観光関連事業者やイベント事業者等）と協議の場（交通拠点の機能強化に関する検討会、地域公共交通会議等）について記載。

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

拡充（案）ガイドライン

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

（5） 事業の具体イメージ

交通拠点の対象範囲や将来に向けたコンセプトの整理を経て、事業の具体イメージの検討に移る。交通拠点に備えるべき機能や交通ターミナルに乗り入れる車両、交通拠点を整備する際のゾーニング、空間の活用、歩行者や車両の動線ネットワーク等について具体化する。

1）備えるべき機能

交通拠点の将来像の実現に向けて必要な機能を、周辺開発との役割分担も考慮した上で、関係者と連携してリストアップするとともに、当該機能に係る具体的な施設・設備と併せて整理する。交通機能に関しては、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いては特定車両）を検討する。

①概要

当該交通拠点の現状・課題・ニーズやコンセプト等を踏まえ、第3章に示した「交通拠点に求められる機能」を参照して当該交通拠点が備えるべき機能を整理するとともに、交通ターミナルに乗り入れる車両を検討する。

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）を検討する旨を記載

②留意点

- 備えるべき機能を「機能」ではなく、具体的な「施設」として整理することも可能である。ただし、その場合は当該施設が備える機能を具体的に示すものとする。
- 機能は後述する「2）ゾーニング」と併せて図示するとわかりやすい。各ゾーンに期待される機能を整理した上で、その機能を発揮するために各ゾーンで今後整備する内容を取りまとめる。
- 備えるべき機能を具体化する手段としては、施設・設備によるハードだけでなく、ソフトの取組もある点に留意する。
- 備えるべき機能の検討にあたっては、事業の検討対象範囲内に全ての機能を持たせることだけでなく、場合によっては周辺の空間との機能分担を行い、周辺エリア全体で必要な機能を満たす等、柔軟に検討する。
- 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いては特定車両）の検討にあたっては、乗り入れが想定される交通事業者や自治体の他、観光関連事業者やイベント事業者等、地域の特性に応じた多様な関係者の意見を取り入れることが望ましい。そのため、交通拠点の機能強化に関する検討会や、地域公共交通会議又は法定協議会等の関連する会議の場を活用し、地域の実情に応じた整理・議論を十分に行う。
- 検討対象範囲周辺の一般車乗降場や駐車場の需要も考慮し、その要否と配置を検討する。特に、交通ターミナルの一部を特定車両停留施設として整備する場合は、特定車両停留施設と一般車乗降場、駐車場等の機能配置について、後述する「2）ゾーニング」と併せて検討する。
- なお、特定車両停留施設に関する道路法に基づく具体の手続き（都道府県公安委員会への意見聴取、車両の種類の指定等）は事業化後に実施することとなるが、施設規模等にも影響するためこの段階から検討に着手し、関係者との意見交換や協議を重ね合意形成を図る必要がある。

交通ターミナルに乗り入れる車両の協議先や協議の場を記載

国土交通省

Point ② 多様な種類の車両の停留許可を踏まえた留意点の整理

➡ 安全性や利用者の分かりやすさの考慮、バス等の速達性・定時性の確保について明記

- 交通拠点周辺の車両の動線ネットワークの検討にあたって、車両の種類・サイズごとに整理し、安全性や利用者の分かりやすさを考慮した動線分離を検討することを記載。
- バス等については、速達性・定時性を確保できる動線ネットワークを検討するよう記載。

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

拡充（案）ガイドライン

4-2 整備方針検討段階 （5）事業の具体イメージ 4）動線ネットワーク

4）動線ネットワーク

歩行者と車両（バス・タクシー・一般車両・荷捌き車両等）に分けて整理し、周辺道路も含めてこれらの縦・横動線の最適化、輻輳箇所の処理等を考慮して、効率的な施設配置を検討する。

①概要

交通拠点における歩行者や車両の動線ネットワークについて、関係者と連携し、全体として最適化が図られるよう、縦・横動線の最短化や集約化を行いつつ、立体的（階層ごと）に整理する。動線ネットワークを検討する際、動線の種類ごとに、つなぐ施設を明確化する。

安全性等に考慮した動線分離の検討について記載

バス等の速達性・定時性の確保について記載

②留意点

- 交通拠点の内外、施設の内外を含めて、動線がシームレスにつながるよう、自治体と連携して施設管理者との調整を行う。
- 安全上の観点から、歩車分離を行うことが望ましい。また、歩行者動線のバリアフリー化に留意し、広範囲の移動や上下移動が極力生じないよう配慮するとともに、当事者参画により検討を進める。
- 歩行者動線を検討する際には、移動する部分、溜まる部分、分岐・合流する部分などを、戦略的に配置する。
- 歩行者の動線ネットワークの検討にあたっては、鉄道駅の改札や一般車乗降場等、往来が考えられる周辺施設を含めて主要な動線を洗い出し、シームレスな動線となるよう検討する。
- 車両の動線ネットワークの検討にあたっては、車両の種類・サイズごとに整理し、安全性や利用者の分かりやすさを考慮した動線分離を検討する。また、各車両のバースへの正着のしやすさや、バースから前面道路までの動線のスムーズさ、更には自動運転車両の乗り入れを想定する場合の動線の配慮等、各車両がスムーズに停留・走行できる動線を検討する。
- 交通ターミナルに乗り入れるバス等の速達性・定時性を確保できるよう動線ネットワークを検討する。周辺バス停の集約を検討する場合は、速達性や定時性、利用者の利便性が著しく低下することがないよう、動線を検討した上で判断する。
- 将来の新たなモビリティのデポの配置も念頭に、動線ネットワークを整理することが望ましい。
- 歩行者、及び車両の動線ネットワークの検討は、後述する「(6)各施設の具体イメージ」において具体的な施設規模や配置を検討する際の根拠となるものであり、誰もが利用しやすい交通拠点を目指す上で非常に重要である。歩行者、車両の双方の使いやすさに十分に配慮し、また新たなモビリティの乗り入れ等も想定しながら、交通拠点の検討初期段階から柔軟な発想も取り入れながら検討・整理する。

ガイドライン第2部 実務編 改訂案

国土交通省

Point ② 多様な種類の車両の停留許可を踏まえた留意点の整理

➡ 交通ターミナル内外の安全性確保のための、検討時の視点を列挙

- 交通ターミナル内外の歩行者と車両の空間分離の考え方や、歩行者・車両それぞれの動線を検討する際の具体的な視点を、各バスタで蓄積された実務上の知見も参考に列挙。
- 車両の動線に関しては、バス、タクシー等の従来の公共交通とその他の多様な種類の車両がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて動線や乗降場を分離する等、安全性に配慮すべき旨を記載。

拡充（案）ガイドライン

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

車両動線の検討の視点を列挙し、安全性への配慮について記載

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

- 施設規模の算定にあたっては、現在の利用状況や交通事業者の乗り入れのニーズ等を踏まえ、需要予測を行う。一方で、空間的制約がある場合は、確保できる施設規模を踏まえて乗り入れる車両の範囲を地域で協議し、場合によっては周辺エリアも含めてニーズを満たしていくことも検討する。また、市街地再開発事業と連携して空間整備する場合も含め、柱の位置等は空間レイアウトを決める上での骨格となるものであるため、整備方針検討段階から事業計画段階にかけて概ね検討・調整しておく必要がある。
- 交通ターミナルへの乗り入れ便、バース数とその配置、流出入口等のレイアウトは、自治体の方針や交通事業者、公共交通の利用者（住民、来街者等）のニーズを踏まえ、誰もが利用しやすい交通ターミナルとなるよう検討することが重要である。そのため、早期にレイアウト図（案）を関係者に提示し、複数回にわたり丁寧に調整・協議を重ねて合意形成を図ることが望ましい。調整・協議先となる関係者は、自治体や交通事業者等に加え、市街地再開発事業等と連携して整備する場合は再開発（準備）組合関係者、民間事業者による管理運営を想定している場合は民間事業者（マーケットサウンディング参加者）等多岐に渡るため、事業の特性に応じた必要な関係者を洗い出し、意見交換・協議を行う。
- 交通ターミナル内外における安全性確保のため、歩行者と車両の動線が交錯する箇所が生じないよう配慮し、歩行者と車両の空間の階層分離や柵・段差等による物理的な分離を検討する。
- 歩行者の動線では、交通ターミナル内外の考えられる歩行者動線を整理し、それぞれがシームレスな動線となるよう配慮する。その際、交通ターミナルの外部との連続性、案内情報の充実、バリアフリールートの確保等の配慮が必要である。具体的には、以下のような視点での検討が考えられる。

  - 鉄道駅の改札、一般車駐車場、駐輪場、その他周辺の主要施設等、交通ターミナル内外で往来が想定される主な歩行者動線に配慮する
  - 交通ターミナル内で乗り継ぎが生じる場合の乗降場同士の歩行者動線に配慮する
  - 交通ターミナル内の歩行者動線の需要量に応じて、十分な歩行・滞留空間を検討する
  - 乗降場の配置にあたって、車椅子使用者等の利用に配慮する

- 車両の動線は、施設内の空間確保だけでなく、周辺道路への影響、出入口の円滑性・安全性の確保、バス・タクシー等の公共交通とその他一般車両への分かりやすさ等も考慮する。具体的には、以下のような視点での検討が考えられる。

  - 現況の交通実態（車両動線、歩行者動線等）を十分に把握する
  - 交通ターミナル内外における、バス・タクシー等の公共交通とその他一般車両の動線や流出入口を分離する等、安全性に配慮した配置とする
  - 各車両がバースに正着しやすい設計となるよう留意する
  - バス、タクシー等の従来の公共交通に加え、日本版・公共ライドシェアや送迎車両など多岐にわたる車両を交通ターミナルに乗り入れることとした場合には、これらの車両同士がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離する等安全性に配慮した配置とする

- 交通ターミナル内外において、歩行者やバス・タクシー等（特定車両）、その他一般車両等が、各々通行可能な空間や出入口を判断できるよう、分かりやすい案内表示を検討する。
- 交通ターミナルの出入口や周辺道路・交差点の形状等に関しては、早期に警察を交えた意見交換・協議を行うことが望ましい。
- 施設内の車両動線については、実規模の仮想空間による車両の切り回しの検証も有効である。周辺部の道路への影響については交通シミュレーションにより検証する方法が考えられる。また、車両の安定運行の観点からは施設内や近隣に待機場所を配置することが望ましい。なお、車両の停留場所、駐車場所は、利用する車両から料金を徴収することができる点にも留意が必要である。
- 官民連携による管理運営を見据えて、周辺開発計画や公共施設と一体で施設配置を検討する。
- 災害時の拠点として必要な機能や空間の確保に留意する。（代替輸送のための空間の確保、情報収集・提供、帰宅困難者一時受入れ、ライフライン等）
- 地域の拠点でもあることから、施設外観を含め、高いデザイン性を確保するよう留意する。

歩行者動線の検討の視点を列挙

国土交通省

Point ③ 官民連携手法を導入する場合の留意点の充実

➡ 官民連携に関する検討および調査の早期着手について明記

- PFI事業を検討する場合、官民連携導入可能性調査やマーケットサウンディング等を早期に開始し、検討熟度に応じて複数回実施すること、またそれらの調査の前に民間事業者の事業範囲として任せる可能性のある項目を整理すべきことを記載。
- 参考として、導入可能性調査の手順等の記載を充実。

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

拡充（案）ガイドライン

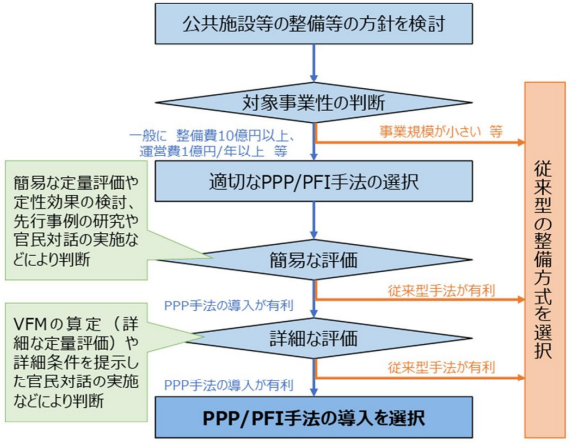
4-2 整備方針検討段階 （8）官民の事業区分・役割分担

②留意点

- 事業区分は、施設配置計画と併せて図示する。
- 官民の役割分担の考え方について、道路管理者は、まちづくりの公益性と施設の公共性を鑑み、まちづくりの具体化及び整備と連携することとし、収益性の高い施設については、民間資金の導入による施設整備と運営の最適化を図る。
- 官民連携を検討する前提として、需要予測等に基づく必要な経費、収益の見込みなどを試算することが望ましい。
- 市街地再開発事業と連携して施設整備する場合には、再開発組合等再開発事業施行者が整備する再開発ビルの保留床を取得する方法も考えられる。
- PFI 等により民間事業者等と一体となって施設として整備を行う場合、民間事業のノウハウ、コスト管理と収益のバランスを図りつつ、事業の成立性を高められるスキームとして民間事業者が事業を提案する公募提案方式の採用が考えられる。
- PFI 事業を検討する場合の官民連携導入可能性調査やマーケットサウンディングに着手する前に、当該事業のうち民間事業者の事業範囲として任せる可能性のある項目を整理しておくことが望ましい。
- PFI 事業を検討する場合の官民連携導入可能性調査やマーケットサウンディングは、できるだけ早期に開始し、検討熟度に応じて複数回実施することが望ましい。また、マーケットサウンディングの結果は施設の具体イメージ等に適宜フィードバックすることが望ましい。

民間事業者の事業範囲の整理や、
検討熟度に応じたマーケットサウンディング等の複数回実施について記載

＜参考＞PFI 事業の導入可能性調査の手順[4]



出典:PFI 事業の概要(内閣府民間資金等活用事業推進室(PPP/PFI 推進室)、2023 年 7 月)

導入可能性調査の手順等を充実

国土交通省

Point ③ 官民連携手法を導入する場合の留意点の充実

➡ 採算性の試算にあたっての観点、留意事項を充実

- 収益項目の例として、各バスタで検討されている内容を参考に追記するとともに、採算性の試算にあたっての留意事項を記載。
- 各バスタで蓄積された実務上の知見を踏まえ、支出や収入の想定および前提となる条件設定において留意すべき観点や、マーケットサウンディング等の結果を十分反映することが望ましい旨を記載。

赤文字：現行ガイドラインからの追記・変更点　緑文字：現行ガイドラインから記載場所を変更

拡充（案）ガイドライン

4-3 事業計画段階 （1）管理運営の考え方

- 民間事業者による管理運営を行う場合には、安定的かつ長期的なサービス提供にも留意し、管理運営における費用負担や収益性について現実的な試算を行う。
- 管理運営段階における収益項目としては、既存のバスターミナルの例等を踏まえ、例えば以下が考えられる。これらも参考に事業範囲を具体的に検討し、事業全体での採算性を試算する。

＜収益項目の例＞
- 停留料金〈バス・タクシー等事業者〉
- 駐車料金〈バス・タクシー等事業者、自家用車利用者〉
- 駐輪料金〈二輪車・自転車等利用者〉
- チケット販売等の代行〈バス等事業者〉
- テナント収入（飲食・物販施設、ロッカー・手荷物預かり所、ATM・外貨両替機、自動販売機等）〈テナント等運営者〉
- モビリティサービス（シェアサイクル、新たなモビリティ等）〈サービス利用者〉
- 広告収入（サイネージ、ポスター等）〈広告主〉
- ネーミングライツ〈命名権取得者〉
- イベント使用〈イベント主催者〉

収益項目の例を追記するとともに、
採算性の試算にあたっての留意事項を記載

- 収益項目・施設はこれらの例の他に、サービスエリアや「道の駅」等も参考になると考えられる。事業の特性に応じ柔軟に検討する。
- 収益項目のうち、任意実施のものや実現可能性が不明な項目等については、仮に実施しない場合でも事業が成り立つように留意し、採算性の試算にあたってどこまでを見込むかを検討する必要がある。
- 収益施設の過度な確保により、交通ターミナルが使いづらい構造とならないよう、双方のバランスに十分に配慮して検討・調整を行う必要がある。
- 採算性の試算に際しては、以下の観点を踏まえ、条件の精査や計画の調整を行うことに留意する。また、条件の精査にあたっては、マーケットサウンディングやヒアリング等を通じて民間事業者や既存バスターミナル等の意見・実態を十分反映することが望ましい。

➢ 収入の想定については、地域性等も加味して現実的な試算を行う
➢ テナント収入を見込む場合のテナント面積・賃料等は、市場動向や民間事業者との対話を踏まえた上で現実的な条件を設定する（例：テナントに空室が生じる場合の考慮）
➢ 支出の想定については、一般的なバスターミナルの管理運営実態や民間事業者との対話を踏まえ検討する（例：清掃や巡回、点検等の実施頻度、必要人員及び人件費単価の想定等）
➢ 支出の想定について、再開発ビル等の一部を交通ターミナルとして整備する場合は、管理費や共益費が生じるため留意する
➢ 大規模修繕にかかる費用を民間事業者の事業範囲に含むか否か、また、含まない場合に大規模修繕として扱う範囲等について整理する

- 特定車両停留施設における停留料金は、収益性や公平性に配慮し、交通事業者等の関係者と十分に協議を行った上で料金体系を決定する。停留料金を徴収しないことも可能であるため、特定車両として許可する車両の特性に応じて検討を行う。
- 事業期間は、マーケットサウンディング等の結果を考慮した設定となるよう留意する。

ガイドライン附属編3 関係法制度 改訂案

国土交通省

- これまでのガイドライン附属編では、バスタプロジェクトに関係が深い法制度として、制度の概要と根拠法令を列挙しているが、制度を活用する際の留意点や、根拠法令の該当する条文などの記載がないため、実務的な活用がしにくく、掲載されている制度も限られていた。

現行ガイドライン　附属編3

附属編3　関係法制度

特定車両停留施設の整備・管理運営に関する道路法の規定は第4章と附属編1に示したとおりである。一方、交通拠点の整備・管理運営においては他にも遵守・参照すべき法令が存在する。ここでは、それらの関係法制度について整理する。

（2）　関係法制度

交通拠点を整備するにあたって、関連する各種制度を活用することで整備・管理運営の円滑化や機能性の向上を図ることが可能となる。ここでは、その制度と根拠法令、参照すべきガイドライン等を整理する。

①空間の高度利用

表 3-1　関係する制度・ガイドライン等

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参考となるガイドライン等
立体道路	道路の区域を立体的に設定し、道路の上下空間での建築を可能にする制度	道路法	立体的区域の決定、道路一体建物に関する協定など、立体道路として整備する際の手続	立体道路制度について（国土交通省、平成 31 年 3 月）【https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/pdf/3d-road.pdf】
		都市計画法	重複利用区域を指定する都市計画決定の手続	
		建築基準法	道路内での建築制限、建築物を建築する際の手続・技術基準	
道路空間の立体的な活用	道路法の道路であっても、路外駐車場（バスターミナルの機能を有するものを含む）、路外駐輪場、特定車両停留施設等のうち、一般的な道の機能を有さないものについては、建築基準法での道路と取り扱わないという運用	建築基準法	道路内での建築制限（本運用を活用することで、適用除外になる）	立体道路制度について（国土交通省、平成 31 年 3 月）【https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/pdf/3d-road.pdf】
市街地再開発事業	細分化された敷地の統合、公共施設の整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業	都市再開発法	土地・建物に関する権利を置き換える権利交換等に関する手続	市街地再開発事業（国土交通省、令和 3 年 2 月）【https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/content/shigaichisaikaihatsu_210201.pptx】
		都市計画法	市街地再開発事業の実施を都市計画決定する手続	
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業	土地区画整理法	土地の区画形質の変更や公共施設用地の確保の際の手続	土地区画整理事業（国土交通省、令和 3 年 2 月）【https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/content/001307258.pptx】
		都市計画法	土地区画整理事業の実施を都市計画決定する手続	

②道路空間の活用に関連する制度

表 3-2　関係する制度・ガイドライン等

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参考となるガイドライン等
歩行者利便増進道路（ほこみち）	地域を豊かにする歩行者中心の道路の構築のため、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を各道路管理者が指定する制度	道路法	ほこみちに指定する際の手続、指定箇所における道路占用の特例など	歩行者利便増進道路ーほこみちー（国土交通省）【https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html】

③防災に関する制度

表 3-3　関係する制度・ガイドライン等

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参考となるガイドライン等
地域防災計画	都道府県または市町村が設置する地方防災会議で策定する、災害に係わる事務又は業務に関して定める計画	災害対策基本法	地域防災計画に規定すべき内容と定める手続	防災基本計画（内閣府）【https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/shinsei-todokede/dourosiyoukyoka/permission.html】
都市再生安全確保計画制度	都市再生緊急整備地域の協議会が、大規模な地震の発生に備え、避難経路の整備・管理や情報提供、備蓄物資の提供等に関する計画を作成できるようにする制度	都市再生特別措置法	計画に策定すべき内容や策定の手続、計画に係る特例措置	都市再生安全確保計画制度（国土交通省）【https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000049.html】

ガイドライン附属編3 関係法制度 改訂案

国土交通省

● 現行ガイドラインで記載している法制度のほかに、官民連携や収益向上などで活用できると思われる法制度を追加。

ユースケースの例	関連する制度（法律）
道路を立体的に利用したい	立体道路制度 （道路法、都市計画法、建築基準法、都市再生特別措置法、都市再開発法）
道路内に建物を設置したい	
街区を整理し公共用地を確保したい	市街地再開発事業（都市再開発法、都市計画法）
	土地区画整理事業（土地区画整理法、都市再開発法）
交通拠点内の広場や施設を防災拠点として活用したい	地域防災計画（災害対策基本法、都市計画法）
	都市再生安全確保計画制度（都市再生特別措置法）
広場や周辺道路で自治体や地域団体が店舗等を設置し賑わいを創出したい	歩行者利便増進道路（ほこみち制度）（道路法）
道路区域内に購買施設や食事施設を設置したい	道路占用許可制度（道路法）
道路区域内でイベント等を開催したい	道路使用許可制度（道路交通法）
官民連携により効率的かつ効果的に施設を運営したい	PFI（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）
	公共施設等運営方式（コンセッション方式） （民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）
交通拠点に脱炭素化に資する施設を設置したい	道路脱炭素化推進計画（道路法）
収益向上を図り維持管理費に充当したい	屋外広告物（屋外広告物法、景観法、道路法）
	ネーミングライツ（地方自治法、民法）

赤字は現行ガイドラインから新たに追加した法制度

ガイドライン附属編3 関係法制度 改訂案

国土交通省

- 該当する法律・制度の内容や主な役割、活用の際のポイント等を整理。
- 根拠となる法令の条文も合わせて記載。

拡充（案）ガイドライン

No.1 道路を立体的に利用したい 【立体道路制度】

特に用地の制約が多い都市部の交通拠点においては、交通拠点を複合施設の一部フロアに設けることにより、公共施設やオフィス、店舗等と一体的な利用が可能となるなど、利用者の利便性をより高めることができる。また、道路区域内に交通拠点を整備するにあたっては、その上部空間を有効活用することで、交通拠点の機能向上だけでなく、都市機能との相乗効果を図ることができる。

このような道路の立体的な利用には、立体道路制度を活用することで可能となる。

立体道路制度

- 道路の区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路の上下空間での建築を可能にし、道路と建築物等との一体的整備を実現する制度
- 従来は天上天下にわたっていた道路の区域を、上下方向に限定し立体的に定め（道路の立体的区域）、建物の敷地として併せて利用すべき区域（重複利用区域）と、建物の建築が可能な上下の範囲（建築限界）を定め、建築基準法による道路内の建築制限を緩和するもの

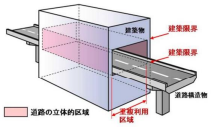


図 道路の立体的区域
出典：立体道路制度について（H31.3）

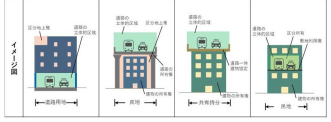
法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路法	第 4 条（私権の制限） 第 47 条の 17（道路の立体的区域の決定等） 第 47 条の 18～20（道路一体建物協定）など	道路の区域を立体的に指定する根拠で、道路の上下空間の利用に関する基本的な規定。
都市計画法	第 12 条の 11 （道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画）	地区計画により「重複利用区域」や「立体的区域」を定める根拠。
建築基準法	第 43 条（敷地等と道路との関係） 第 44 条（道路内の建築制限）	道路区域内での建築物の建築制限を合理化するための規定。
都市再生特別措置法	第 36 条の 2 及び第 36 条の 3 （道路の上空又は路面下における建築物等の建築又は建設）	都市再生特別地区における立体道路制度の適用根拠。
都市再開発法	第 109 条の 2 及び第 118 条の 25 （施設建築敷地内の道路の特例）など	市街地再開発事業での立体道路制度の活用。

参考となるガイドライン・通達等	• 立体道路制度について（国土交通省、平成 31 年 3 月） • 立体道路制度の運用について （国都計第 51 号　平成 30 年7月 13 日　国土交通省道路局長ほか）

活用の際のポイント・留意点

- 立体道路制度を活用した整備として、構造的な分類により、土地と施設の権利は右表の通りとなる。
- 道路と建物が一体構造となる場合は、道路法第 48 条の 18 に基づき「道路一体建物に関する協定」を締結することで、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。
- 一体構造の場合の車路部は、区分地上権を設定することで道路区域に組み込むことができる。
- ペデストリアンデッキのような歩行者専用道路や自転車専用道路、自転車歩行者専用道路でも、立体道路制度を適応することは可能である。その際は、建築基準法等の規定に不適合が生じないよう留意する。

表 立体道路制度での所有権の考え方

	道路と建物が分離構造		道路と建物が一体構造（合築構造）	
構造	道路の上空に建物	建物の上空に道路	一般的な合築	建物内にターミナル整備
土地	当初の所有権はそのままで、立体利用をする後に区分地上権を設定する。		道路側と建物側で所有権（共有持分）を担保する。	各空間が仕切られて独立している場合は、敷地利用権の設定が可能。
施設	各施設に対して各々が所有権を持つ。		基本的には建物側が所有権を持ち、道路課物一体協定にて道路側の権利を担保する。	各空間が仕切られて独立している場合は、区分所有権の設定が可能。
イメージ図				

【活用法制度の主要な規定条文】

道路法　第 4 条（私権の制限）

道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することができない。但し、所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転することを妨げない。

道路法　第 47 条の 17（道路の立体的区域の決定等）

道路管理者は、道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、第十八条第一項の規定により決定し又は変更する道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたもの（以下「立体的区域」という。）とすることができる。

※道路一体建物協定に関する条文（道路法第 47 条の 18～20）は、事務的な内容が大きいことから掲載を省略する。

都市計画法　第 12 条の 11
（道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画）

地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、市街地の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進と都市機能の増進とを図るため、道路（都市計画において定められた計画道路を含む。）の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、当該道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。この場合においては、当該区域内における建築物等の建築又は建設の限界であつて空間又は地下について上下の範囲を定めるものをも定めなければならない。

建築基準法　第 43 条（敷地等と道路との関係）

建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第四十四条第一項を除き、以下同じ。）に二メートル以上接しなければならない。

一　自動車のみの交通の用に供する道路

二　地区計画の区域（地区整備計画が定められている区域のうち都市計画法第十二条の十一の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。）内の道路

2　前項の規定は、次の各号のいずれかに該当する建築物については、適用しない。

一　その敷地が幅員四メートル以上の道（道路に該当するものを除き、避難及び通行の安全上必要な国土交通省令で定める基準に適合するものに限る。）に二メートル以上接する建築物のうち、利用者が少数であるものとしてその用途及び規模に関し国土交通省令で定める基準に適合するもので、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの

二　その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの

3　（略）

参考　これまでのご意見への対応

国土交通省

第6回・第7回検討会のご意見（ガイドライン関連抜粋）

	主な意見		対応方針
1	事業化の基準	**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。【第6回】	・第4章冒頭ページや、「4-1　構想段階」等の各段階の冒頭ページにおいて、各段階において実施すべき内容を記載。
2	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。【第6回】	・「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、早期にレイアウト図（案）を提示し調整・協議を行うべき旨を記載。
3		**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。【第6回】	・「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	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**しておくと良い。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。【第6回】	・（再掲）「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関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＞（6）各施設の具体イメージ＞4）防災機能」において、防災機能として必要な施設の検討と併せて協力体制を構築すべき旨を記載。
5	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。【第7回】	・「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。
6		バスタの施設内の検討だけではなく、**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。【第7回】	
7		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。【第7回】	

参考　これまでのご意見への対応

国土交通省

第6回・第7回検討会のご意見（ガイドライン関連抜粋）

	主な意見		対応方針
8	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捉えて、地域ごとによく議論して決定**いただきたい。【第7回】	・「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。 ・（再掲）「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関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。
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。【第7回】	
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。【第7回】	
11		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。【第7回】	
12	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。【第7回】	・「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。

参考　これまでのご意見への対応

国土交通省

第6回・第7回検討会のご意見（ガイドライン関連抜粋）

	主な意見		対応方針
13	配置・レイアウト検討	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。【第7回】	・「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。【第7回】	
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。【第7回】	
16		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**バース数に余裕を持たせた設計**とすべき。【第6回】	
17		**バス事業者目線で必要なバース数と、利用者目線での使いやすさを考えたバー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。【第6回】	
18		待機バースも必要であるが、**待機バー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。【第6回】	
19		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げられる配置の工夫**等、ガイドラインに記載があると良い。【第6回】	

参考　これまでのご意見への対応

国土交通省

第6回・第7回検討会のご意見（ガイドライン関連抜粋）

	主な意見		対応方針
20	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、**バー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かが課題**であるため、ガイドラインでまとめられると良い。【第6回】	・（再掲）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。
21		**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。【第6回】	・「4-2　整備方針検討段階＞（8）官民の事業区分・役割分担＞②留意点」において、官民連携導入可能性調査等の手順を記載。
22	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。【第6回】	・「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、バスタ事業の事例で検討されている収益項目を記載。
23	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。【第6回】	・別途、モビリティハブに関する資料が発出される予定
24	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。【第7回】	・「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。
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。【第6回】	「附属編3　関係法制度」を拡充。

本日特にご議論いただきたい論点について

国土交通省

論点①
「構想」「整備方針検討」「事業計画」「事業実施」「管理運営」の各段階において検討が必要な事項や、自治体や事業者等の関係者と連携すべき事項

○ 構想段階や整備方針検討段階など、早期段階から関係者と調整すべき点は他にあるか。また早期段階での関係者間の調整において留意すべきことはあるか。

論点②
送迎バスや日本版ライドシェアなど多様な車両を許可できることを踏まえた留意点

○ 停留を許可する車両の種類の検討にあたり、乗り入れが想定される交通事業者や自治体、観光事業者、イベント事業者等の他、協議・調整すべき関係者はいるか。

○ 交通ターミナルの安全性の観点から、車両動線や乗降場の分離等の他に留意すべき点や、ターミナルの設計等において工夫できることはあるか。

論点③
官民連携手法を導入して交通ターミナルを整備・運用する場合の留意点

○ 官民連携により事業を推進する際、事業の実現可能性検討や採算性の試算などにおいて、官民の考え方に乖離が生じないために、留意すべきことはあるか。