

**旧上瀬谷通信施設周辺における
新たな交通の事業スキーム検討
(新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）の事業スキーム検討)
報告書**

令和 8 年 3 月
横浜市
EY 新日本有限責任監査法人

目次

1 本調査の概要	1-1
1.1 事業概要	1-1
1.1.1 事業の背景	1-1
1.1.2 事業の概要	1-4
1.2 本調査の概要	1-5
1.2.1 調査の目的	1-5
1.2.2 調査の前提	1-5
1.2.3 調査のフロー及びスケジュール	1-5
1.2.4 調査の内容	1-6
2 インフラの維持管理・運営に関する検討業務	2-1
2.1 法的な制約等に係る整理、検討及び事業スキームの具体化	2-1
2.1.1 事業の対象となる施設・設備の整理	2-1
2.1.2 事業検討上の前提条件に関わる法令等	2-3
2.1.3 事業スキームの具体化	2-7
2.2 事業収支の精査、リスク分担（案）の作成	2-11
2.2.1 事業収支の精査	2-11
2.2.2 リスク分担（案）の作成	2-13
2.3 民間サウンディング	2-22
2.3.1 サウンディング調査の概要	2-22
2.3.2 サウンディング調査結果のまとめ	2-22
3 一体公募に向けた検討業務	3-1
3.1 バス運行事業の PFI 事業への組込みの在り方	3-1
3.1.1 バス運行事業の PFI 事業への組込み方の検討（一体化合意関係について）	3-1
3.2 事業一体性の担保手法	3-2
3.2.1 一体化合意の実施方針の案文	3-2
4 まとめ	4-1
4.1 総括（本調査の成果）	4-1
4.2 【参考】他自治体での本調査の成果の活用について	4-2
4.3 今後の検討課題	4-3
4.4 来年度以降のスケジュール	4-4

1 本調査の概要

1.1 事業概要

1.1.1 事業の背景

(1) 横浜市西部地域の現状と交通課題

横浜市西部地域（立場～瀬谷～十日市場）の環状4号線沿線には大規模団地が複数立地し、旭区・緑区・瀬谷区・泉区の総人口の約3割以上に当たる約22万人が居住している。一方で、当該地域の鉄道路線は東西方向に敷設されていることや米軍に接収されていた歴史的な背景等から、南北方向の交通ネットワークが脆弱であり、公共交通で十分にカバーできていない交通空白地域が存在している。

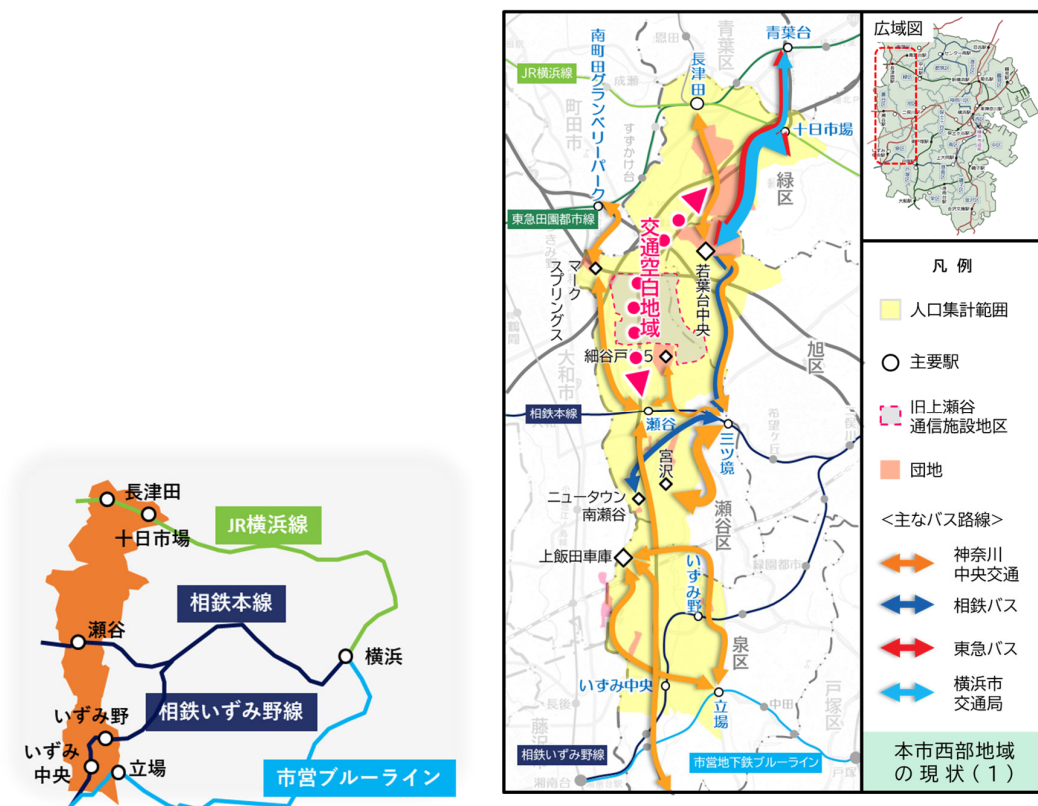


図 1-1 西部地域の公共交通の現状

(2) 旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換による新たな需要の顕在化

このような状況の中、同地域に位置する旧上瀬谷通信施設地区は、今後、「農業振興地区」「観光・賑わい地区」「物流地区」「防災・公園地区」として土地利用転換を進める方針としている。

このうち、「観光・賑わい地区」には、テーマパーク（2031年以降の開業を予定）を整備し、将来的に年間1,500万人超の来場者を見込む計画となっている。これにより、新たな交通需要の発生が想定されるが、当該地区は、最寄り駅である相鉄線瀬谷駅から2km以上離れており、かつ、バス等の公共交通の整備がされていない。

表 1-1 土地利用の内容

地区	内容
農業振興地区	・賑わい施設などと連携した農産物の収穫体験や、ICTなどを活用した質の高い農産物の安定生産と直売所等による「収益性の高い農業」の展開など、他の地域へも波及する新たな都市農業モデルとなる拠点を形成
観光・賑わい地区	・テーマパークを核とした複合的な集客施設が立地し、国内外から人を呼び込む観光と賑わいの拠点を形成
物流地区	・東名高速道路や保土ヶ谷バイパスなどの広域的な幹線道路との近接性をいかし、新技術を活用した効率的な国内物流を展開する新たな拠点を形成
防災・公園地区	・国際園芸博覧会のレガシーを継承する公園や災害時における広域的な防災拠点（消防・警察・自衛隊などの受入に必要な広域応援活動拠点としての施設・機能や広域避難場所としての機能）などを形成



図 1-2 旧上瀬谷通信施設地区の土地利用計画図



図 1-3 旧上瀬谷通信施設地区「観光・賑わい地区」の事業予定者の提案概要(抜粋)

(3) 新たな輸送システム導入の必要性

環状4号線等を活用した複数の鉄道路線とつながるバス交通ネットワークを新たに構築するとともに、瀬谷から上瀬谷間では道路混雑の抑制や多くの来街者等の需要に対応する新たな輸送システム（以下、「新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）」という。）を導入することで、西部地域の方々をはじめとする誰もが移動しやすいまちの実現を目指している。



図 1-4 公共交通ネットワークのイメージ

1.1.2 事業の概要

(1) 新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）のコンセプト

新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）は、実証が進む次世代技術の活用を前提に、自動運転・隊列走行を活用した連節バスによる新たな輸送システムの導入を目指す。

道路混雑の影響を受けないよう、区間内にバス専用の道路（専用道）を整備し、連節バスが最大 3 台で隊列走行することにより、輸送力を確保しつつ、将来的には省人化（運転手負担の低減）を図る。

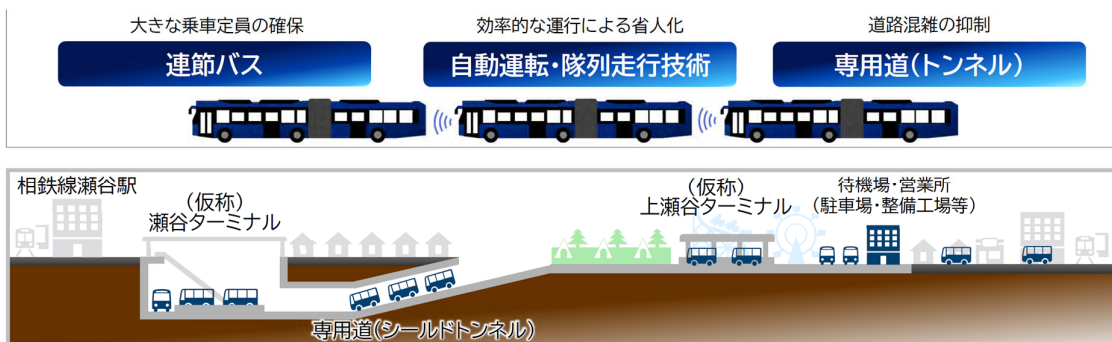


図 1-5 新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）のイメージ

(2) 新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）を実現するための事業範囲

本事業は、大きくバスターミナル・専用道等（以下「インフラ」という。）に係る事業（公共事業）とバス運行事業（民間事業）の 2 事業により構成される。さらに、インフラに係る事業は、インフラ整備事業とインフラ維持管理・運営事業に分類される。

インフラ整備事業は、（仮称）瀬谷ターミナル、（仮称）上瀬谷ターミナル、専用道（道路、トンネル）、附属設備等のインフラ施設を整備する事業を指す。

インフラ維持管理・運営事業は、（仮称）瀬谷ターミナル、（仮称）上瀬谷ターミナル、専用道（道路、トンネル）等の維持管理及びバスターミナルの運営を行う事業を指す。

バス運行事業は、交通システムを導入するために、バスの調達、バスの運行、関連施設・設備（営業所・整備工場等）の整備・維持管理・運営を行う事業を指す。

なお、インフラの整備は横浜市が行い、バスの運行は民間が行う上下分離を想定している。

表 1-2 事業の構成と概要

大分類	小分類	概要
バスターミナル・専用道等に係る事業（公共事業）	バスターミナル・専用道等整備事業	（仮称）瀬谷ターミナル、（仮称）上瀬谷ターミナル、専用道（道路、トンネル）、附属設備等のインフラ施設を整備
	バスターミナル・専用道等維持管理・運営事業	（仮称）瀬谷ターミナル、（仮称）上瀬谷ターミナル、専用道（道路、トンネル）等の維持管理及びバスターミナルの運営
バス運行事業（民間事業）	バス運行事業	バスの調達、バスの運行、関連施設・設備（営業所・整備工場等）の整備・維持管理・運営

1.2 本調査の概要

1.2.1 調査の目的

令和7年度 旧上瀬谷通信施設周辺における新たな交通の事業スキーム検討業務（以下「本業務」という。）は、新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）の導入に向けて、バス運行事業に加え、インフラの維持管理・運営事業の2事業について、実現性・継続性がある事業スキームの詳細検討、具体化を目的とする。

1.2.2 調査の前提

昨年度の検討において、本業務の調査対象である2事業を担う事業者選定の方法として、「一体公募（PFI）¹」、「分離公募（PFI／委託）²」の3スキームを定性的・定量的に比較・評価した。その結果、役割分担の明確化、民間事業者の参画可能性、横浜市の財政負担等の観点から、「分離公募（PFI）」が最も優れた事業スキームと整理している。このため、本業務では、2事業を「分離公募（PFI）」としつつも、バス運行事業とインフラの維持管理・運営事業が関連事業として一体性を保つよう、事業スキームを検討することとする。

1.2.3 調査のフロー及びスケジュール

本調査は、「インフラの維持管理・運営に関する検討」と「バス運行事業に関する公募準備」を並行して進め、両者の連携を確保しながら段階的に取りまとめる。

まず、インフラ側は、過年度整理した事業内容等を基に、事業スキームの具体化、収支・リスク等の検討を行い、民間事業者の意見を踏まえて内容を精査する。

次に、バス運行側は前提条件の整理・精査を行い、公募条件案の具体化、収支・リスク等の検討、民間事業者の意見の把握を経て、公募スケジュール案を作成する。

最後に、両事業の一体性確保に向けた論点と手法を整理し、検討結果を報告書として取りまとめる。

表 1-3 調査のフロー及びスケジュール

業務項目	調査項目	10月	11月	12月	1月	2月
(1) インフラの維持管理・運営	法的制約等の整理・検討、事業スキーム具体化					
	事業収支の精査、リスク分担（案）の作成					
	民間サウンディング					
(2) 運行事業に関する公募準備	バス運行事業の前提条件の精査					
	公募条件（案）の具体化					
	事業収支、プロフィットシェア・ロスシェアの検討					
	バス運行事業者へのサウンディング					
	バス運行事業者の特定に係るスケジュール					
(3) 一体公募に向けた検討	バス運行事業の PFI 事業への組込みの在り方					
	事業一体性の担保手法					
(4) まとめ						

¹ インフラの維持管理・運営事業を PFI 本体事業、バス運行事業を PFI 付帯事業とし、バス運行事業者の選定に合わせて2事業を担う事業者を一体公募・選定

² バス運行事業者を先に公募・選定し、後から別途、バスターミナル・専用道等維持管理・運営事業を PFI 事業／委託事業として事業者を選定

1.2.4 調査の内容

業務項目ごとの調査内容を表 1-4 に示す。

表 1-4 業務項目ごとの調査内容

業務項目	調査項目	内容
(1) インフラの維持管理・運営	法的制約等の整理・検討、事業スキームの具体化	・過年度整理した事業内容等を基に、法令等（PFI法、道路法等）の整理・検討を行い、事業スキームを具体化
	事業収支の精査、リスク分担（案）の作成	・具体化した事業スキームを基に、VFM（Value For Money）を算定するとともに、他事例を踏まえ、リスク分担（案）を作成
	民間サウンディング	・民間事業者に具体化した事業スキーム（事業方式、事業範囲等）を提示し、民間事業者の参画可能性や留意点、改善の方向性に係る意見を把握
(2) バス運行事業に関する公募準備	バス運行事業の前提条件の精査	・過年度整理した事業内容等を基に、運行条件・目標サービス水準、許認可（道路運送法に基づく路線許可等）や運賃制度の整理を行い、検討上の前提条件を精査
	公募条件（案）の具体化	・バス運行の事業スキーム（上下分離、管理の受委託、バス保有主体など）を整理・具体化
	事業収支の検討、リスク分担（案）の作成	・運行条件、事業スキームを基にバス運行に係る事業収支を算定するとともに、プロフィットシェア・ロスシェアについて検討
	バス運行事業者へのサウンディング	・バス運行事業者に具体化した運行条件等を提示し、民間事業者の参画可能性や留意点、改善の方向性に係る意見を把握
	公募スケジュール（案）の作成（バス運行事業者の特定に係るスケジュール）	・関係者協議に必要な期間を織り込み、実行可能なスケジュール案として取りまとめる
(3) 一体公募に向けた検討	バス運行事業の PFI 事業への組込みの在り方	・分離公募を前提としつつ、サービスの一体性を確保するための組込み（条件付け、協定関係等）方法、担保手法を整理・検討
	事業一体性の担保手法	

2 インフラの維持管理・運営に関する検討業務

2.1 法的な制約等に係る整理、検討及び事業スキームの具体化

2.1.1 事業の対象となる施設・設備の整理

(1) 整備が必要な施設・設備

相鉄線瀬谷駅周辺に（仮称）瀬谷ターミナルを整備し、旧上瀬谷通信施設地区内に（仮称）上瀬谷ターミナルを配置、両者を地下区間と地表区間を組み合わせた専用道（道路・トンネル）で結ぶ構成を想定する。

また、上瀬谷ターミナル周辺には、車両の待機・転回スペースに加え、営業所（整備工場等）を配置し、運行の安定性・保守性を担保する計画としている。

さらに、上瀬谷ターミナルには新たな輸送システムに加え、上瀬谷以北方面等からのフィーダーバスの進入も想定し、地区全体の交通結節点としての機能発揮を見込む。

本事業に係る施設・設備のうち、新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）の道路や道路附属物等の施設・設備については、公共資産として、整備・調達・維持管理・運営を行う想定とする。

その他、新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）の運行のために必要となる施設・設備（バス車両、自動運転システム、営業所、整備工場等）については、民間資産として、整備・調達・維持管理・運営を行う想定とする。

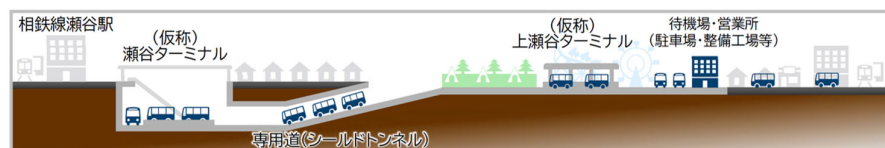


図 2-1 施設計画（現時点の想定イメージ）

表 2-1 整備が必要な施設・設備（道路・トンネル以外）

項目	内容
車両関係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両本体 ・ 各種車載器 ・ 充電設備
営業所関係	<ul style="list-style-type: none"> ・ ターミナル ・ 事務所 ・ 車両工場 ・ 高圧受電設備 ・ 洗車設備 ・ 構内舗装
その他システム	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行情報提供システム ・ 停留所バスロケ設備等 ・ デジタルサイネージ
自動運転関係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動運転システム ・ 車内監視システム ・ 磁気マーカ ・ 信号検知

(2) ターミナルの機能・施設

ターミナルの機能・施設と想定される内容や設置の考え方を表 2-2 に示す。

表 2-2 ターミナルの機能・施設

機能や施設		瀬谷 ターミナル	上瀬谷 ターミナル	想定される内容や設置の考え方
運行上 必要と 考える 機能・ 施設	駅務諸室	○	－	ターミナル内の日常管理を伴う諸室、改札口の設置を想定する瀬谷ターミナルに配置を想定
	乗務諸室	○	－	駅務諸室に隣接して乗務員の管理を担う諸室を瀬谷ターミナルに配置を想定。乗務員と車両の運用方法によっては営業所に集約することも想定される
	乗務員便所	－	○	上瀬谷ターミナルには後述の通りに旅客便所を設置しない計画。そのために乗務員が利用する便所が必要と想定
	改札口	○	－	上り・下りともに瀬谷ターミナルにて料金の収受を想定
	立入防止柵 (乗降場)	○	○	乗降場縁端から 2.0m の位置に立入防止柵の設置を想定。既存のバスターミナルを参考にすると自動ドア
運行以 外であ ると望 ましい機 能・施 設	旅客便所	○	－	瀬谷ターミナルは相鉄瀬谷駅との乗り換えなどを考慮して設置を想定。上瀬谷ターミナルは自由に行き来可能で悪戯等の安全性に配慮し不要と想定
	利便増進施設 (店舗など)	○	－	瀬谷ターミナルは改札口付近にスペースを確保可能なため賑わいの創出を目的に設置を想定。上瀬谷ターミナルはテーマパーク側が担うことを想定
	備蓄倉庫	○	－	瀬谷ターミナルは相鉄瀬谷駅との乗り換えなどを考慮して設置を想定。上瀬谷ターミナルは災害時対応時に周辺施設にて対応する想定であるため不要
	待合所	－	○	瀬谷ターミナルは利便増進施設の設置を想定するので不要と想定。上瀬谷ターミナルでは利用者の休憩・待合・他路線との乗り継ぎなどに配慮してベンチ等の設置を想定

2.1.2 事業検討上の前提条件に関わる法令等

(1) PFI 法

PFI（Private Finance Initiative）とは、公共施設等の整備等に民間資金や経営能力、技術的能力を活用することにより、効率的かつ質の高い公共サービスの提供を図る官民連携手法であり、「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（以下「PFI 法」という。）」に基づく。

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（平成 11 年法律第 117 号）

（定義）

第 2 条 この法律において「公共施設等」とは、次に掲げる施設（設備を含む。）をいう。

- 一 道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園、水道、下水道、工業用水道その他の公共施設
- 二 庁舎、宿舍その他の公用施設
- 三 教育文化施設、スポーツ施設、集会施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、更生保護施設、駐車場、地下街その他の公益的施設及び賃貸住宅
- 四 情報通信施設、熱供給施設、新エネルギー施設、リサイクル施設（廃棄物処理施設を除く。）、観光施設及び研究施設
- 五 船舶、航空機その他の輸送施設及び人工衛星（これらの施設の運行に必要な施設を含む。）
- 六 前各号に掲げる施設に準ずる施設として政令で定めるもの

ア 事業方式

PFI 法では、道路等を含む「公共施設等」を対象として、施設の整備（設計・建設等）や維持管理・運営を民間事業者が担う枠組みが整理されている。

PFI 事業の方式は、対象業務の範囲（整備を含むか／維持管理のみか）、施設の所有関係（竣工後に公共へ移転するか等）、収入の得方（サービス対価型か、利用料金収入型か）により複数に整理される。

例えば、施設を民間が整備し、完成後に公共へ所有権を移転する方式は「BT（Build-Transfer）」、施設の維持管理・運営のみを民間に委ねる方式は「O 方式（Operate）」として整理される。

また、公共施設等の運営等を行い、利用料金を民間が自らの収入として収受する方式は、公共施設等運営権（いわゆるコンセッション）を用いる枠組みとして整理される。

イ 本事業への適用

本事業（インフラの維持管理・運営）においては、施設本体（構造・躯体等）は市が整備する一方で、運営に直結する内装・設備等については、民間のノウハウを活用して仕様最適化や運営効率化を図る観点から、民間が資金調達・施工を行い、完了後に市へ所有権を移転する BT 方式を採用する。これにより、公共資産としての一体的な管理を確保しつつ、民間の提案による機能性・維持管理性の向上を期待できる。

また、バスターミナルの運営については、施設利用者からの停留料金等の利用料金収入を基礎に、民間の創意工夫によるサービス向上やコスト削減を促すことが重要であることから、公共施設等運営権（コンセッション）を適用し、運営主体の自律的な運営を図る。

あわせて、専用道等については、道路としての公共性や安全確保の観点から、所有・管理主体は市が保持した上で、日常の維持管理業務を民間が担う O 方式を適用し、効率的な維持管理の実現を図る。

(2) 道路法

ア バスターミナル（特定車両停留施設）へのコンセッション制度の活用

令和2年5月の道路法改正により、交通結節機能の強化や物流の円滑化等を目的として、バス・タクシー等の事業者専用の停留施設を道路施設（道路附属物）として位置付ける枠組み（特定車両停留施設）が整備され、当該施設の管理運営に民間の経営能力等を導入しやすい制度環境が整った。

PFI法は道路を含む公共施設等を対象としており、道路法に基づき道路施設として整理されるバスターミナルについては、PFI法上の枠組みを活用して、利用料金収入を伴う運営（コンセッション）を適用することが可能となる。

このため、本事業では、PFI法の制度（コンセッション）を活用することで、停留料金等を原資とした自律的な運営や、サービス水準の向上に向けたインセンティブ設計を行う。

一方で、「自動車ターミナル法」に基づく自動車ターミナルの位置づけで整備することも考えられるが、道路法上の道路施設として整理されるものではなく、道路としての管理権限・許可体系の下に位置付く施設とは異なる。

このため、道路施設を前提とする公共施設等運営権（コンセッション）の適用にはなじみにくく、制度設計上も道路法に基づく特定車両停留施設として整理する方が、PFI法との接続を含めて整合的である。

以上を踏まえ、本事業では、バスターミナルを道路法上の枠組みで整理したうえで、PFI法に基づくコンセッションの適用を前提に検討を進める。

令和2年度道路法改正内容説明会資料（抄録）

2. 特定車両停留施設について

国土交通省

① 特定車両停留施設の概要

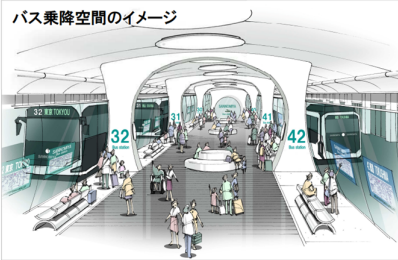
特定車両停留施設

- 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、新たに位置付け

事業者専用の道路施設の構築

- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け
 - 施設を利用できる車両の種類を道路管理者が指定する
 - 車両を停留する際にあらかじめ道路管理者が許可する
 - 道路管理者が停留料金を徴収することができる 等

バス乗降空間のイメージ

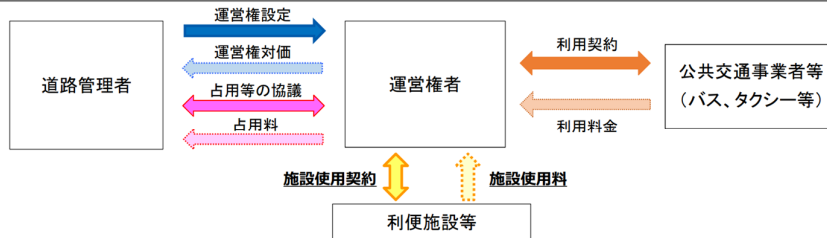


出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

図 2-2 特定車両停留施設の概要
(出典) 国土交通省「令和2年度道路法改正内容説明会資料（抄録）」

⑦コンセッション制度

- 特定車両停留施設では「コンセッション（公共施設等運営権）制度」の活用が可能
- 運営権者が利用料金を自らの収入として收受
- 道路法24条の工事、道路占用のうち、省令で定める行為については、運営権者と道路管理者の協議の成立で、承認・許可があったものとみなす



協議の成立で承認・許可があったとみなされる行為

法24条の工事	道路占用
<ul style="list-style-type: none"> ○停留場所、乗降場、待合所、荷扱場の増設 ○道路の工事・除草・除雪・維持 ※特定車両停留施設の機能の維持及び向上又は当該施設の利用者の利便の増進に資するものに限る 	<ul style="list-style-type: none"> ○案内の標識 ○食事施設 ○購買施設 ○利用者の利便の増進に資する工作物、物件又は施設



図 2-3 バスターミナルへのコンセッションの活用の制度概要

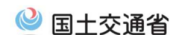
（出典）国土交通省「令和2年度道路法改正内容説明会資料（抄録）」

イ 特定車両停留施設に係る停留許可

道路法第 48 条の 35 において、道路管理者は条例で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができ、停留料金の額は、同第 2 項に規定される原則によって定めるところとされている。

令和 2 年度道路法改正内容説明会資料（抄録）

2. 特定車両停留施設について



④ 停留料金の徴収

- 道路管理者は、特定車両を停留させる者から停留料金を徴収することが可能（§ 48の35①）
- 停留料金の額は、法律で規定される原則によらなければならない（§ 48の35②）

道路法における規定

（特定車両停留施設の停留料金及び割増金）

第48条の35 道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

停留料金の額の原則

基準	内容
①特定車両を停留させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。	○特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金又は高額な料金を定めることにより、特定車両停留施設の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならない。
②特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。	○特定車両を停留させる者の負担能力からみて極めて高額な料金を設定し、その利用を事実上不可能とするような料金の額であってはならない。
③特定車両停留施設を利用することができる特定車両と同一の種類車両を同時に2両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。	○周辺の車両を停留させることができる施設の利用料金に比べて著しく低額であることにより、当該施設の業務を圧迫するような停留料金の額であってはならない。

※ コンセッションの導入時、運営権者が設定する利用料金にも同じ原則が適用される

3

図 2-4 バスターミナルにおける停留料金の徴収に関する概要
（出典）国土交通省「令和 2 年度道路法改正内容説明会資料（抄録）」

2.1.3 事業スキームの具体化

(1) 事業方式

過年度の調査結果および「2.1.2 事業検討上の前提条件に関わる法令等」の整理を踏まえ、以下の方式を前提に事業スキームを具体化する。

ア 対象施設

本事業では、市がバスターミナル整備工事として別途発注・整備する施設を道路法上の特定車両停留施設とし、市がバス専用道として別途発注・整備する専用道を事業対象施設とする。

イ 事業方式

市が整備する特定車両停留施設のうち特定車両用場所、待合等、デッキ及びその他設備の内装整備については、特定事業契約の定めるところにより、事業者（以下、「PFI 事業者」という。）が資金調達・内装施工を行い、内装整備完了後に内装の所有権を市に移転する（BT（Build－Transfer）方式）。

また、特定車両用場所、待合等、デッキ及びその他設備の維持管理及び運営については、バスターミナル整備工事の完了後、市が PFI 事業者に運営権を設定し、特定事業契約の定めるところにより、運営権者が、バス事業者等の施設利用者から徴収する停留料金等により実施する（コンセッション方式）。

なお、専用道については、上記事業契約に基づき PFI 事業者が維持管理を一体的に実施する（O 方式）。

表 2-3 施設区分と役割分担

施設区分	所有	整備	維持管理	運営	運営権の設定
バスターミナル施設	市	市が別途発注（但し、内装整備は民間事業者が BT 方式により整備）	民間事業者がコンセッション（公共施設等運営権）方式により運営・維持管理		○
専用道	市	市が別途発注	民間事業者が O 方式により維持管理	—	×

(2) 事業期間

本事業の事業期間は、次に掲げるターミナル施設維持管理・運営事業期間と専用道維持管理事業期間を合わせたものをいう。

ア ターミナル施設維持管理・運営期間

ターミナル施設維持管理・運営事業期間は、内装整備業務にかかる期間（内装整備業務期間）に維持管理業務及び運営業務にかかる期間（維持管理・運営業務期間）を加えた期間とし、特定事業契約の締結日から約 15 年とする。なお、内装整備業務期間は、約 2 年（開業準備を含む）とする。

運営権存続期間は、特定事業契約に基づく運営権の設定日（事業者による内装施工業務の完了時）を始期とし、事業期間の終了日を終期とする。

運営権存続期間は、事業期間の終了日をもって終了し、運営権は同日をもって消滅する。なお、事業者が利便増進事業を実施する期間については、事業期間の範囲内で、市が事業者と協議のうえ定める。

イ 専用道維持管理期間

専用道維持管理事業期間は、専用道の完成日を始期とし、専用道の維持管理業務にかかる期間（維持管理・運営業務期間）とし、特定事業契約の締結日から約 15 年とする。

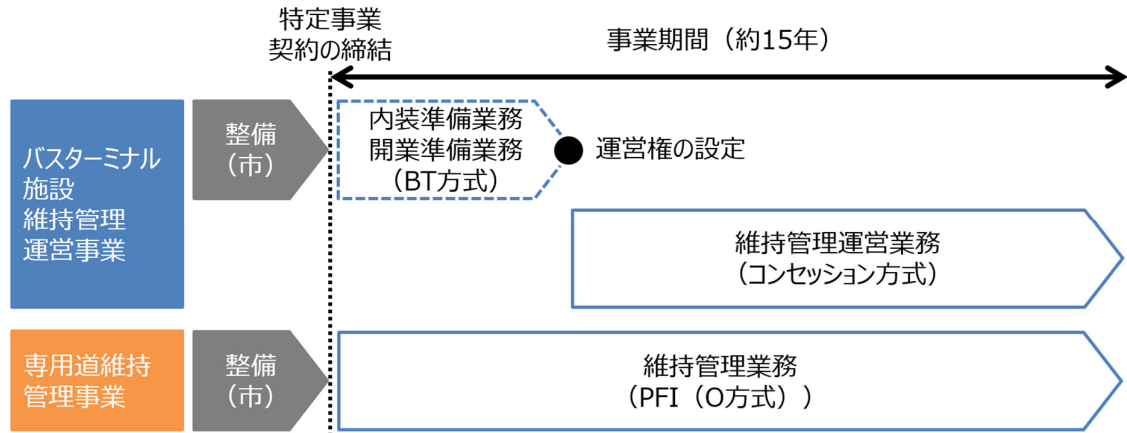


図 2-5 PFI 事業期間のイメージ

(3) スケジュール

本事業の開業までのスケジュールを図 2-6 に示す。本事業では、インフラ整備（市が別途発注）と PFI（インフラ維持管理・運営）およびバス運行事業者の選定・許認可・運行準備が相互に関連するため、工程管理上は依存関係の把握が重要となる。

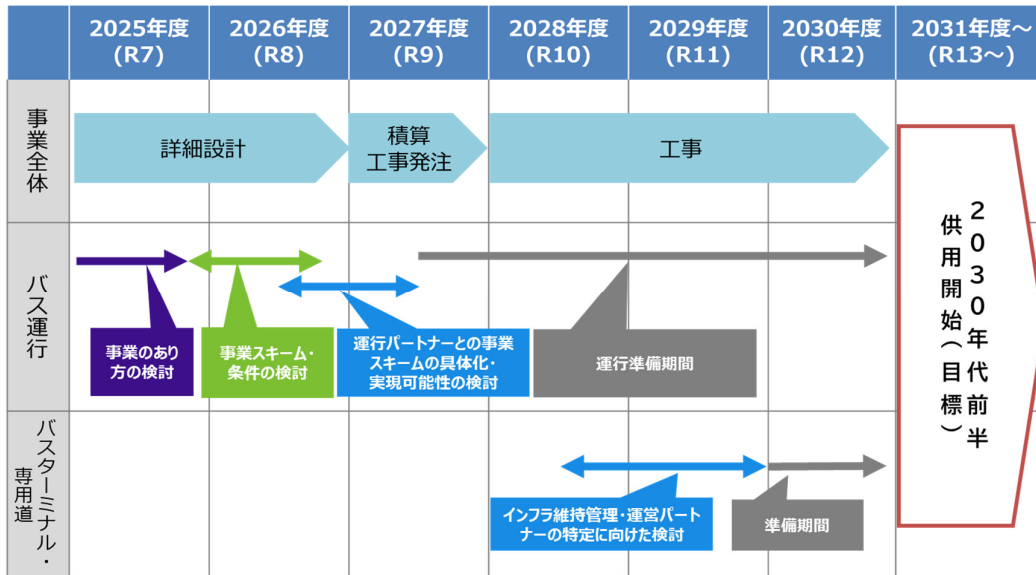


図 2-6 事業開始までのスケジュール

(4) 事業範囲

PFI 事業者の事業範囲を表 2-4 に示す。

表 2-4 PFI 事業者の事業範囲

事業	業務区分	事業範囲
バスターミナル施設 維持管理・運営事業	① 内装整備業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定車両停留施設の内装設計 ・ 内装施工 ・ 工事監理及びその関連業務
	② 準備業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開業前研修 ・ バス便の移行調整業務 ・ 広報活動 ・ 事業パンフレットの作成 ・ 供用約款の策定
	③ 維持管理業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物点検保守管理業務 ・ 建築設備点検保守管理業務 ・ 車路点検保守管理業務 ・ 外構施設点検保守管理業務 ・ 什器備品維持管理業務 ・ 警備業務 ・ 清掃業務 ・ 植栽維持管理業務 ・ 経常修繕業務 ・ 交通事故復旧業務 ・ 設備等更新業務 ・ 長期修繕計画案作成業務
	④ 運営業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理業務（運行ダイヤ調整、運行管理等） ・ 料金徴収業務（停留料金の設定、届出、收受等） ・ 安全対策業務 ・ 利用者対応業務 ・ 危機管理対応業務 ・ バス便の移行調整業務 ・ その他関連業務
	⑤ 利便増進事業	（任意事業）
専用道 維持管理事業	① 維持管理業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通管理業務（道路巡回業務等） ・ 維持業務（路面清掃業務、休憩施設等清掃業務等） ・ 施設点検及び修繕業務（舗装点検及び修繕業務等）※ ※大規模修繕等の一定の修繕を除く ・ 危機管理対応業務（災害対策活動業務等）

(5) 費用負担等

ターミナル施設維持管理・運営事業と専用道維持管理事業に要する費用は、停留料収入をもって充てるものとする。ただし、停留料収入では費用の全部を負担できない場合には、他事例も参考に、サービス購入料の導入、最低収入保証／収入不足補填（上振れ時はプロフィットシェアで還元）、収益源の複線化等の選択肢を整理し、来年度以降に詳細の制度設計を行う。

2.2 事業収支の精査、リスク分担（案）の作成

2.2.1 事業収支の精査

(1) VFM の算定

VFM（Value For Money）とは、支払いに対して最も価値の高いサービスを提供するという考え方のもと、ライフサイクル・コスト（設定した事業期間に係る支出・収入の合計）の削減を通じ、従来方式と比べていかに財政負担額を縮減できるか、その割合を算定するものである。このとき、発生時点が異なる支出・収入等の金額については、将来価値を一定の割引率で現在価値に換算して比較することとされている。

本事業で想定するインフラの維持管理・運營業務の PFI 事業について、下記の通り VFM を算定した。

(2) VFM の算定条件の検討

VFM 算定における前提条件を表 2-5 に示す。

表 2-5 VFM 算定における前提条件

#	項目	前提条件
1	分析対象	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナル・専用道等維持管理・運營業業 ※バス運行事業は独立採算のため市による財政負担は想定されない。 停留料の対象 新たな交通 : 瀬谷ターミナル及び上瀬谷ターミナル フィーダーバス : 上瀬谷ターミナルのみ
2	算定期間	<ul style="list-style-type: none"> 内閣府の PFI 事業の手引きの先例では 7 - 30 年が多いことが示されている 国土交通省の長期修繕計画作成ガイドラインでは、計画期間を 30 年以上とし、その期間内に大規模修繕工事を 2 回以上含むことを基本要件として定めている 大規模修繕の発生やそれに要する費用の想定は困難であることから、事業期間中に大規模修繕のタイミングが入らないよう、本件の対象期間は開業期間 15 年及び準備期間 2 年の計 17 年と設定する。
3	割引率	<ul style="list-style-type: none"> 直近の 15 年国債金利（令和 7 年 10 月 16 日時点）を従来方式の割引率とし、PFI 方式にはリスク負担として 0.5% を加算した割引率とする。 従来方式 2.252% PFI 方式 2.752%
4	資金調達 SPC 資本金	<ul style="list-style-type: none"> SPC 設立費用、業務費、内装整備費、SPC 運営経費等を支払った上で、資金ショートとならない金額を設定
	借入金	<ul style="list-style-type: none"> 資金ショートとなる場合設定する。 利率は、日本証券業協会の社債の取引情報銘柄一覧（令和 7 年 11 月 17 日発表）より、借入期間に応じた社債の利率の平均とする。
5	税率	<ul style="list-style-type: none"> 神奈川県横浜市の税率より 実効税率 33.5%
6	削減率	<ul style="list-style-type: none"> 「PPP/PFI 手法導入優先的検討規程策定の手引」（令和 4 年 9 月）の運営費に係る費用削減率より 10%
7	物価上昇	<ul style="list-style-type: none"> 加味しない。
8	発着回数 の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 発着回数ごとに支払い（瀬谷を出発、上瀬谷に到着、上瀬谷を出発、瀬谷に到着の 4 発着とカウント）
9	発着の運行 本数	<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通 : 供用 1 年目から 5 年目に単調に増加し、供用 5 年目以降は変化しないと仮定 フィーダーバス : 供用 1 年目から 8 年目に単調に増加し、供用 8 年目以降は変化しないと仮定

(3) VFM の算定結果

バスターミナル・専用道の運営・維持管理を停留料収入による独立採算とすることは難しいが、従来方式と比較した結果、VFM は約 8% 見込むことができる。

VFM 算定上、従来方式、PFI 方式ともに同じ条件で計算しているが、今後の民間事業者のノウハウの活用により、従来方式よりも PFI 方式の停留料収入等が増えれば、更なる財政負担額の軽減につながり、VFM はさらに高まる可能性がある。

民間事業者側では、投資の採算性の指標である EIRR は 5% を超えており、一定の採算性・収益性は確保できる。

2.2.2 リスク分担（案）の作成

ターミナル施設維持管理・運営事業および専用道維持管理事業における横浜市とPFI事業によるリスク分担（案）を表2-に示す。

表 2-6 リスク分担（案）

○：主負担（リスクが顕在化した場合に原則として負担を行う）

△：従負担（リスクが顕在化した場合の負担が主負担に比べて少ない、又は限定的に負担を行う）

リスク分類・種類	リスクの内容	負担者		備考	
		市	事業者		
共通					
1	募集要項等	募集要項等の誤り、内容の変更によるもの	○		
2	募集費用	応募費用に関するもの		○	
3	構成企業等に関するリスク	業務を委託し、又は請け負わせる応募企業又は構成企業その他の第三者（その使用人を含む。）の使用に係る責任		○	構成企業等の責めに帰す事由は、事業者の責めに帰す事由とみなす。また、構成企業等を当事者又は関係者とする紛争、訴訟等に起因する増加費用又は損害については、事業者が負担する。
4	支払遅延リスク	横浜市の支払いの遅延	○		横浜市は事業者に遅延利息を支払う。
		事業者の横浜市への支払いの遅延		○	事業者は横浜市に遅延利息を支払う。
5	資金調達リスク	本事業の実施に関する費用の事業者の資金調達に関する責任		○	
6	金利変動リスク	基準金利確定の日までの金利変動による資金調達コストの増加	○		契約締結後、特定の時期（本施設の引渡より前）に、基準金利を提案時のものから改定し、確定することを予定している。
		基準金利確定の日以降の金利変動による資金調達コストの変動		○	
7	横浜市の関連業務に関するリスク	横浜市が本事業に関連して別途発注する業務において、事業者の帰責事由により、横浜市が使用する第三者（その使用人を含む）に係る損害が生じた場合		○	
		横浜市が本事業に関連して別途発注する業務において、上記以外の事由により、横浜市が使用する第三者（その使用人を含む。）に係る損害が生じた場合	○		
8	税制変更リスク	消費税又は地方消費税の税率変更による増加費用	○		

リスク分類・種類		リスクの内容	負担者		備考
			市	事業者	
		本事業に特別に又は典型的に影響を及ぼす税制の変更又は新設による増加費用	○		
		上記以外の税制の変更又は新設による増加費用		○	
9	法令等変更リスク	法令、政策等の変更又は新設（以下「法令等変更」という。）のうち、本事業に特別に又は典型的に適用され、かつ事業者に不当な影響を及ぼす法令等変更による増加費用	○		ただし、本事業の継続に過分の費用を要する場合は、事業契約を解除できるものとする。
		上記以外の法令等変更による増加費用		○	
10	不可抗力リスク	内装整備業務における不可抗力により生じる増加費用又は損害（期間変更に伴う費用、本施設の損壊に伴う費用、調査費用等を含む。）	○	△	増加費用又は損害について、内装整備費の1%相当額までを事業者が負担し、これを超えた金額を横浜市が負担する。数次にわたり不可抗力が発生する場合、内装整備業務期間の累計額に対して適用する。ただし、保険等によるてん補がある場合は、増加費用及び損害からこれを控除して上記を適用する。なお、災害応急対策又は復旧に関する内装整備工事における増加費用及び損害は全て横浜市が負担する。なお、本事業の継続に過分の費用を要する場合は、事業契約を解除できるものとする。
		維持管理業務・運営業務における不可抗力により生じる増加費用又は損害（期間変更に伴う費用、本施設の損壊に伴う費用、調査費用等を含む。）	○	△	横浜市の負担を基本とし、詳細は横浜市と事業者との協議の上で復旧等の措置をとる。また、不可抗力によって本事業の一部又は全部を実施することができなかった場合、横浜市は事業契約上の義務の一時的免責の措置をとる。なお、災害応急対策又は復旧に関する維持管理・運営における増加費用及び損害は全て横浜市が負担する。なお、本事業の継続に過分の費用を要する場合は、事業契約を解除できるものとする。
11	要求水準変更リスク	横浜市の指示による要求水準の変更により生じる増加費用	○		ただし、横浜市の合理的な指示による要求水準の変更により横浜市が支払う維持管理・運営費用が減少する場合には、減額するものとする。

リスク分類・種類		リスクの内容	負担者		備考
			市	事業者	
12	許認可取得遅延リスク	横浜市が実施する許認可の取得・維持に関する責任及び損害（許認可取得の遅延から生じる増加費用を含む）	○		
		事業者の帰責事由による許認可の取得・維持に関する責任及び損害（許認可取得の遅延から生じる増加費用を含む。）		○	
		開発事業者の帰責事由による許認可の取得・維持に関する責任及び損害（許認可取得の遅延から生じる増加費用を含む。）	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
13	知的財産権侵害リスク	本事業の実施にあたり第三者の知的財産権等を侵害し、又は事業者が作成した成果物等が第三者の知的財産権等を侵害した場合に、第三者に生じた損害の賠償		○	
14	要求水準の確保に係るリスク	要求水準の達成に疑義が生じた場合の検査のために、又は要求水準を達成しない、若しくは達成しないおそれがあると判断された場合の修補、改善等のために生じた増加費用		○	
15	住民運動に関するリスク	本事業の実施自体に対する住民反対運動・訴訟等に関するもの	○		
		上記以外による住民反対運動・訴訟等に関するもの		○	
16	事業計画の変更リスク	横浜市に起因する事業計画の変更	○		事業計画の変更による内装整備の増加や維持管理費用の増加を含む。
		事業者に起因する事業計画の変更		○	
		開発事業者に起因する事業計画の変更	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
17	関連する建設工事に関する増加費用に対するリスク	横浜市が本事業に関連して別途発注する工事に起因する遅延に伴う増加費用	○		
18	第三者への損害リスク	本事業に起因して、事業者の帰責事由により第三者に及ぼした損害		○	

リスク分類・種類	リスクの内容	負担者		備考	
		市	事業者		
内装整備時					
19	土地の瑕疵に関するリスク	横浜市が提示した資料から合理的に予期することができない事業敷地の瑕疵に起因する増加費用	○		横浜市及び開発事業者で協議のうえ、対応する。
20	横浜市の貸与資料に関するリスク	事業敷地に関する横浜市の貸与資料の誤り、欠如、不明瞭等に起因する増加費用	○		横浜市及び開発事業者で協議のうえ、対応する。
21	調査に関するリスク	横浜市による事業敷地に関する調査の未実施、不備、誤り等に起因する増加費用	○		横浜市及び開発事業者で協議のうえ、対応する。
		事業者による事業敷地に関する調査の未実施、不備、誤り等に起因する増加費用		○	
22	設計変更リスク	横浜市の帰責事由による設計変更による増加費用又は損害	○		
		事業者の帰責事由による設計変更による増加費用又は損害		○	
		開発事業者の帰責事由による設計変更による増加費用又は損害	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
23	設計図書の瑕疵リスク	横浜市が作成した設計図書の瑕疵による増加費用又は損害	○		
24	環境対策リスク	内装整備業務の実施が近隣住民の生活環境に与える影響の調査及び合理的に要求される範囲での近隣対策の実施に係る責任及び費用		○	
		内装整備業務の実施に関して、横浜市の帰責事由により生じた近隣住民等の要望活動・訴訟に起因する増加費用	○		
		内装整備業務の実施に関して、開発事業者の帰責事由により生じた近隣住民等の要望活動・訴訟に起因する増加費用	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
		内装整備業務の実施に関して、上記以外により生じた近隣住民等の要望活動・訴訟に起因する増加費用		○	
25	引渡し遅延リスク	横浜市の帰責事由による引渡しの遅延による増加費用	○		横浜市は増加費用を負担する。
		事業者の帰責事由による引渡しの遅延による増加費用		○	事業者は横浜市に遅延損害金を支払う。

リスク分類・種類		リスクの内容	負担者		備考
			市	事業者	
		開発事業者の帰責事由による引渡しの遅延による増加費用	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
26	内装整備業務の中止・中断リスク	横浜市の帰責事由による内装整備業務の全部又は一部の一時中止による増加費用	○		
		事業者の帰責事由による内装整備業務の全部又は一部の一時中止による増加費用		○	
		開発事業者の帰責事由による内装整備業務の全部又は一部の一時中止による増加費用	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
27	臨機の措置に関するリスク	災害防止等のための臨機の措置に要した費用（不可抗力に起因する場合を除く）	○	○	内装整備工事費の範囲において事業者が負担することが明らかに適当でないと認められる部分については横浜市が、その他については事業者が負担する。
28	第三者への損害リスク	内装整備工事の施工に伴い通常避けることのできない騒音、振動、地盤沈下、地下水の断絶等の理由により、内装整備工事の施工について第三者に及ぼした損害		○	
		横浜市の帰責事由により、内装整備工事の施工について第三者に及ぼした損害	○		ただし、保険によりてん補された部分を除く。
		開発事業者の帰責事由により、内装整備工事の施工について第三者に及ぼした損害	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
		上記以外で、内装整備工事の施工について第三者に及ぼした損害		○	
29	部分使用による損害リスク	引渡日前に横浜市が本施設を利用した場合における増加費用又は損害	○		
30	契約不適合リスク	契約不適合責任期間内における契約不適合の修補又は損害賠償の請求等		○	
		契約不適合責任期間外における契約不適合の修補又は損害賠償の請求	○		契約不適合の修補又は損害賠償を請求できる期間は、本施設の引渡し後2年以内（当該契約不適合が事業者の故意若しくは重大な過失により生じた場合については10年以内）

リスク分類・種類		リスクの内容	負担者		備考
			市	事業者	
31	物価上昇リスク	内装整備業務期間中の賃金水準又は物価水準の上昇による内装整備工事費の増加	○	△	一定範囲以下の物価変動については、事業者が負担し、一定範囲以上の物価変動は横浜市が負担する。なお、範囲については募集要項等で示す。ただし、特別な要因により、主要な工事材料の価格に著しい変動が生じた場合又は予期することのできない特別な事情により、急激な価格水準の変動が生じた場合については、内装整備工事費の変更について横浜市と協議できる。
32	事業敷地の維持保全リスク	内装整備業務期間中の事業敷地の維持保全及びこれに要する費用		○	
維持管理・運営時					
33	臨機の措置に関するリスク	災害防止等のための臨機の措置に要した費用（不可抗力に起因する場合を除く）	○	○	維持管理・運営費の範囲において事業者が負担することが明らかに適当でないと認められる部分については横浜市が、その他については事業者が負担する。
34	第三者への損害リスク	横浜市の帰責事由により、維持管理業務・運營業務の実施について第三者に及ぼした損害（騒音、振動等の理由によるものを含む。次に同じ。）	○		
		上記以外により、維持管理業務・運營業務の実施について第三者に及ぼした損害		○	
35	施設の損傷リスク	横浜市の帰責事由による本施設等の損傷を復旧するための費用	○		
		事業者の帰責事由による本施設等の損傷を復旧するための費用		○	契約不適合認定された場合は、契約不適合リスクとなる。
		上記のいずれの責めにも帰さない事由による本施設の損傷を復旧するための費用（不可抗力に起因する場合を除く。）	○		ただし、第三者による交通事故による本施設の損傷について、事業者が維持修繕として行う場合は、事業者が原因者と協議のうえ、原因者に対してかかる費用の全額または一部を請求する。
36	施設の改修リスク	横浜市の事由による施設改修の発生	○		ただし、本事業の条件として提示したものは除く。
		内装整備業務以外の工事に起因する施設改修の発生	○		横浜市と事業者で協議のうえ、当事者等との協議に基づき対応する。
		上記以外により、維持管理業務開始		○	ただし、大規模修繕は横浜市負担と

リスク分類・種類		リスクの内容	負担者		備考
			市	事業者	
		以降における施設改修の発生			する。
37	維持管理業務・運営業務の開始遅延・中止・中断リスク	横浜市の帰責事由による維持管理業務・運営業務の全部又は一部の開始遅延、中止又は中断による損害	○		横浜市は事業者が生じた増加費用を負担する。(横浜市の帰責事由により遅延し、事業者が施設の引き渡しを受けられず、維持管理・運営業務を開始できない場合)
		事業者の帰責事由による維持管理業務・運営業務の全部又は一部の開始遅延、中止又は中断による損害		○	
		内装整備業務以外の工事に起因する維持管理業務・運営業務の全部又は一部の開始遅延、中止又は中断による損害	○		横浜市と開発事業者で協議のうえ、対応する。
38	物価上昇リスク	維持管理業務期間中の賃金水準又は物価水準の上昇	○	△	一定範囲以下の物価変動については、事業者が負担し、一定範囲以上の物価変動は横浜市が負担する。なお、範囲については募集要項等で示す。
39	需要変動リスク	利便増進事業以外に係る需要変動	△	○	事業者負担を基本とするが、プロフィット・ロスシェア条項を検討しており、規定された基準を上回った場合には横浜市にも一部還元し、下回った場合には横浜市も一部負担する。プロフィット・ロスシェア条項を導入する場合は、事業開始当初から導入するが、5年毎に協議により見直しを想定している。
		利便増進事業に係る需要変動	△	○	
40	技術進歩リスク	著しい技術進歩により、維持管理業務・運営業務の内容等が変更される場合の費用増大	△	○	事業者負担を基本とするが、著しい技術進歩がみられる場合には、横浜市及び事業者の双方の求めに応じて、運営権存続期間の延長若しくは事業契約上の義務の一時的免責等のリスク分担の見直しに関する協議を行う。
41	競合施設設置リスク	近隣バスターミナル設置により本事業の一部又は全部を実施することができない場合の損害	△	○	事業者負担を基本とするが、バスターミナルの新規設置により、本事業の一部又は全部を実施することができなかった場合、横浜市は、運営権存続期間の延長若しくは事業契約上の義務の一時的免責又はその両方の措置をとる。

リスク分類・種類	リスクの内容	負担者		備考	
		市	事業者		
契約終了・解除時					
42	原状回復リスク	事業契約の終了時又は解除時に、事業者（応募企業又は構成企業その他の第三者を含む。）が所有する業務設備・備品その他の物件等を撤去するとともに、事業場所を業務運営に支障のない状態に復旧する費用		○	事業者の所有資産について、第三者への引継ぎを認めるものを除く。
43	移行期間保全リスク	事業契約解除通知時から引渡し又は業務引継ぎの完了の時点までの本施設の出来形又は本施設の維持保全に要する費用		○	
44	契約解除リスク	横浜市の帰責事由による契約解除	○		
		事業者の帰責事由による契約解除		○	事業者は横浜市に違約金を支払う。
		開発事業者の事由による契約解除	○		横浜市及び開発事業者で協議のうえ、対応する。
		不可抗力に起因する契約解除	○	○	横浜市及び事業者は応分に増加費用又は損害を負担する。（履行済業務の清算をして、双方損害を請求しない方法も想定している。）
		法令等変更起因する契約解除	○	○	横浜市及び事業者は応分に増加費用又は損害を負担する。（履行済業務の清算をして、双方損害を請求しない方法も想定している。）



2.3 民間サウンディング

2.3.1 サウンディング調査の概要

(1) 調査目的

本サウンディング調査は、新たな交通（瀬谷～上瀬谷間）の導入に向け、インフラ維持管理・運営事業に係る事業スキームの実現可能性を高めることを目的として実施した。具体的には、想定する事業方式・事業期間・事業範囲・費用負担・リスク分担等に関して、民間事業者の参画可能性や留意点、改善の方向性に係る意見を把握した。

(2) 調査対象

道路やトンネルの維持管理の実績を有する、又は、コンセッションを含む PFI 事業の実績を有する、インフラ維持管理・運営事業事業者へサウンディング調査を実施した。調査は、質問票（書面）による意見聴取に加え、オンラインによる個別ヒアリングを実施した。

2.3.2 サウンディング調査結果のまとめ

(1) 事業方式について

バスターミナルはコンセッション方式、専用道は PFI（O 方式）を想定する現行案について、概ね理解が得られた一方、停留料収入のみで独立採算を成立させることは難しいとの見解が複数確認された。

独立採算を目指す場合には、利便施設・広告等の付帯事業の導入や、サービス購入料を併用する混合型とすることにより、収入の安定化を図る必要があるとの意見がみられた。また、効率的な運営や提案自由度の確保の観点から、施設整備と維持管理・運営を一体として扱うことを望む意見も確認された。

(2) 事業期間について

事業期間については「15 年程度」を一つの目安として妥当とする意見がみられた一方、投資回収や運営体制の構築・改善の観点から、15 年を上回る期間設定を望む意見も確認された。

また、専用道（舗装）やトンネル、電気設備等の更新時期を踏まえ、ライフサイクルに応じた期間設定や更新費用の織込みが必要との指摘があった。

加えて、前例が少ない事業であることから、状況変化に応じて契約変更協議が可能な設計とすることが参画のしやすさにつながるとの意見がみられた。

(3) スケジュールについて

関係者（特にバス運行を行う運行パートナー）との調整がボトルネックとなり得る点が多く指摘され、設計段階から運行パートナー候補との協議機会を確保することが重要との意見が確認された。

また、特定車両停留施設における PFI の前例が少ないことから、スキームや料金設定、リスク分担等の整理に時間を要する可能性があるとの指摘があった。全体として、調整の不確実性を踏まえ、一定の余裕を見込んだスケジュール設定が望ましいとの意見がみられた。

(4) 事業の範囲について

業務範囲に関し、概ね対応が難しい業務はないという意見が確認された一方、施設（建築物）と車道・専用道等で必要となるノウハウや機器が異なるため、役割分担や実施体制を明確にする必要があるとの意見が確認された。また、建設工事や改良工事を含めて一体的に実施することで効率性が高まるとの意見がある一方、ターミナル運営業務は単独で担うことが難しい場合もあり、運営可能な企業と連携することが現実的との指摘があった。

(5) 費用負担等について

停留料収入等のみで維持管理・運営費用を賄う独立採算の成立は難しいとの意見が確認された。特に、収入がテーマパーク需要等の外生要因に大きく左右される点が懸念として挙げられ、需要リスクの高さを踏まえた収入の安定化策（サービス購入料を併用する混合型、公的費用負担の導入等）が必要との意見がみられた。

停留料水準の設定に当たっては、他事例との比較に加え、維持管理・運営に必要な費用から逆算して検討することが有効との指摘があった。

(6) バス運行事業及び施設維持管理事業の一体化に向けた合意について

バス運行事業とインフラ維持管理・運営事業の一体性を確保するための合意形成の考え方自体には賛同が得られた。一方で、管理区分や所掌範囲の明確化、合意内容の公平性確保、先に選定されるバス運行事業者の影響力が過度に強くないための整理が重要との意見が確認された。

また、バス運行事業者の要望を事前に把握し、条件と費用（予算）の整合を取っておくことが、計画の煩雑化やコスト増の抑制に資するとの指摘があった。将来的に他のモビリティが追加される場合も見据え、追加調整が可能となる枠組みを検討する必要がある。

(7) リスク分担について

物価上昇リスク及び開業遅延リスクについて、契約上の整理を明確化し、事業者が負担可能な範囲と公的負担とする範囲を適切に設定する必要があるとの意見が確認された。

特に、物価上昇については、変動幅の線引きや指標、判断・支払タイミングを事前に明確化すること、また運行本数や需要変動も踏まえた調整（定期又は条件付き）を設けることが望ましいとの意見がみられた。

開業遅延については、テーマパーク開業の遅延等により収入が下振れする場合の補填ルールの提示、不可抗力事象に係る公的負担の整理等が求められた。

(8) 総括

サウンディングでは、現行で想定する事業スキームの方向性について一定の理解が得られた一方、停留料収入等のみでの独立採算成立は難しく、付帯事業の導入やサービス購入料の併用、公的負担の在り方等を含めた収入安定化策の検討が必要であるとの意見が確認された。

また、事業の新規性や関係者の多さを踏まえ、運行パートナー（バス運行事業者）との調整を早期から計画的に行うこと、スケジュールに一定の余裕を持たせること、管理区分・所掌範囲やリスク分担を契約上明確化することが、民間事業者の参画を促進する上で重要である。

3 一体公募に向けた検討業務

3.1 バス運行事業の PFI 事業への組み込みの在り方

3.1.1 バス運行事業の PFI 事業への組み込み方の検討（一体化合意関係について）

本事業は、バスターミナル施設及び専用道に係る維持管理事業者と、バス運行事業者を市が別途選定する。施設維持管理事業者の選定に先行して市はバス運行事業者を選定することから、上下一体の事業遂行を担保する観点より、市はあらかじめバス運行事業者との間で、①バス運行事業者のバス運行に関する条件、②バス運行事業者による施設及び専用道の使用に関する条件、③市の本事業の公募に関する運行事業者の協力等に関する合意を締結する。図 3-1 に、一体化合意の基本的なイメージを示す。

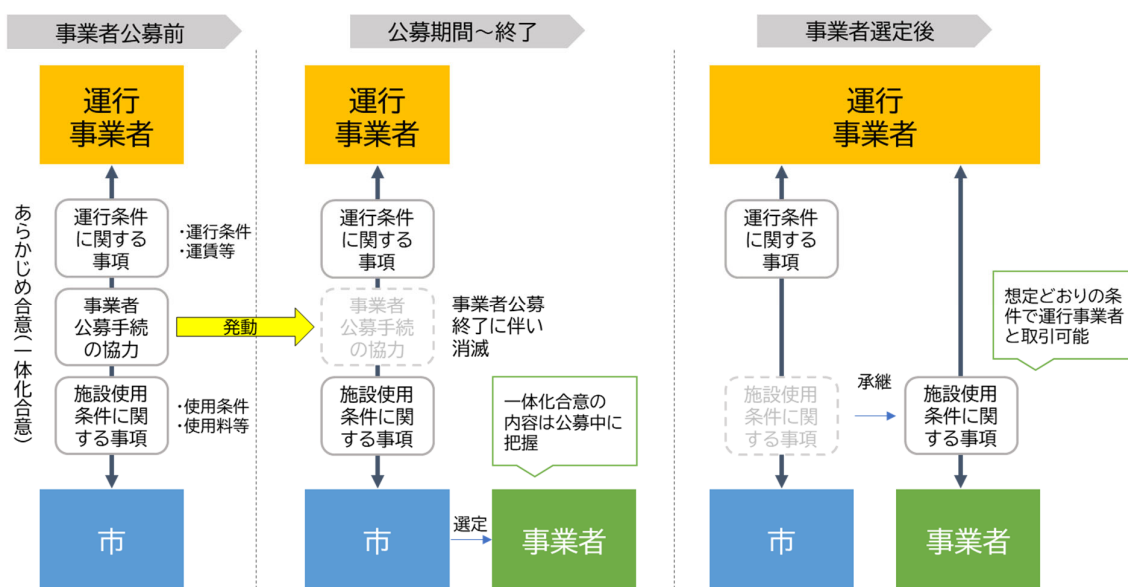


図 3-1 一体化合意のイメージ

3.2 事業一体性の担保手法

3.2.1 一体化合意の実施方針の案文

ターミナル施設維持管理・運営事業および専用道維持管理事業の事業者公募の際、実施方針に以下を明記することにより、バス運行事業との事業一体性を担保する。

実施方針案文（運行事業者と市の合意事項及びその承継）

市は、本事業の公募手続きに先立ち、運行事業者との間で下記の内容を含む協定を締結済みである。

- ア 運行事業者のバス運行に関する条件
- イ 運行事業者の施設及び専用道の使用に関する条件
- ウ 市の本事業の公募に関する運行事業者の協力

なお、上記の協定は募集要項公表時において開示する。

また、市は、本事業の開始日までの間に、上記協定のうちイに関する合意事項についてその協定上の地位を事業者に承継する。かかる承継について運行事業者はあらかじめ承諾している。

そのため、事業者は上記合意事項にしたがって運行事業者から料金等を収受し、また運行事業者に対して施設・専用道を利用させなければならない。

4 まとめ

4.1 総括（本調査の成果）

本調査では、昨年度整理した方向性を前提に、インフラ（バスターミナル・専用道等）の維持管理・運営事業とバス運行事業を分離しつつも一体的に成立させるための事業スキームを具体化し、収支・リスクの論点整理を進めた。その結果得られた成果を、以下のとおり整理する。

(1) 検討対象・枠組みの整理

- ・ インフラ（バスターミナル・専用道等）の維持管理・運営事業とバス運行事業を分離公募（PFI）する前提で整理したうえで、両者を関連事業として一体的に成立させる検討枠組みを整理した。
- ・ バスターミナルを道路法上の「特定車両停留施設」として位置付け、運営を運営権方式（コンセッション）で実施する考え方を整理した。
- ・ 専用道（道路・トンネル等）について、公共が所有・整備しつつ、維持管理をPFI（O方式）で実施する考え方を整理した。

(2) 官民連携スキームの具体化

- ・ ターミナル内装のBT方式、ターミナル運営の運営権方式、専用道維持管理のO方式を組み合わせた事業スキーム案を具体化した。
- ・ 分離公募を前提としつつ、バス運行事業とインフラ維持管理・運営事業の一体性確保に向けた組込み方（事前合意（協定等）・条件付け等）の整理を行い、公募条件へ反映する論点を明確化した。
- ・ 停留料収入に加え、付帯事業（広告・利便施設等）を組み合わせて得る構造を整理し、収益機会の拡張（相乗効果）の方向性を把握した。

(3) 収支・財政影響の把握

- ・ インフラ維持管理・運営事業について、事業期間・割引率等の前提を置きVFMを算定し、従来方式と比較した財政負担縮減の可能性を把握した。
- ・ 停留料収入のみでの独立採算は難しいとの前提を踏まえ、サービス購入料等の公的負担と付帯事業を組み合わせた収入安定化策の必要性を整理した。

(4) リスク分担・契約設計の整理

- ・ 法令変更、不可抗力、許認可遅延、物価上昇、需要変動等を含むリスク分担（案）を整理し、プロフィットシェア／ロスシェアや変更協議等の方向性を整理した。
- ・ 工程上のボトルネックとして運行事業者との調整を位置付け、設計段階から協議機会を確保し、余裕ある工程を設定する必要性を整理した。

(5) 民間意向の確認（サウンディング）

- ・ 現行の枠組み自体には一定の理解が得られる一方、停留料収入のみでの独立採算は難しく、収入安定化策（付帯事業・サービス購入料等の組合せ）が重要であることが確認された。
- ・ また、契約の柔軟性（変更協議）や十分な工程余裕が参画可能性を左右することが確認された。

4.2 【参考】他自治体での本調査の成果の活用について

他自治体でも同様の検討を行う際に参考となる事項と共通する課題について、以下のとおりまとめる。

専用道・ターミナルを含むバス交通整備を対象に、運行事業と関連施設の維持管理・運営を一体的に成立させるための整理手法（スキームの切り分け、運営権方式の適用、収支・リスク設計、民間対話の進め方等）は、他自治体でも取り入れることができると考える。

一方で、収入安定化策の制度設計、運行事業者との調整を含む工程管理、需要・物価等の不確実性に対するリスク分担の検討が共通して重要となる。

表 4-1 【参考】他自治体での本調査の成果の活用について

他自治体でも参考となる事項（横展開に活用）	他自治体でも共通する課題
<ul style="list-style-type: none"> ・道路法上の「特定車両停留施設」としてのバスターミナル位置付けと、運営権方式（コンセッション）の適用に関する整理 ・専用道の維持管理をPFI（O方式）で行い、ターミナル内装をBT方式で整備する等、複数方式を組み合わせたスキーム具体化の考え方 ・VFM算定の前提設定・算定手順、ならびにリスク分担表（案）作成の枠組み ・プロフィットシェア／ロスシェアの論点整理と、収入安定化策（付帯事業を含む）の整理 ・民間サウンディングの実施方法（提示情報・確認事項）と、結果を踏まえた公募条件の改善論点の整理 	<ul style="list-style-type: none"> ・停留料等の利用料収入のみで独立採算が難しい場合の、サービス購入料等を含む収入安定化策の設計 ・運行事業者（運行条件・体制・車両調達）と施設側（維持管理・運営）の整合をとるための調整プロセスと工程余裕の確保 ・需要変動・物価上昇・許認可遅延・不可抗力等へのリスク分担と、変更協議を含む契約上の調整ルールの設計 ・施設（建築物等）と道路施設で求められるノウハウが異なることを踏まえた役割分担・体制設計 ・参画判断に必要な前提情報（需要、役割分担、費用負担、収支・リスク等）の整理と公募資料への反映

4.3 今後の検討課題

(1) インフラの維持管理・運営に関する検討課題

ア 収入安定化策（停留料＋付帯事業＋公的負担）の制度設計

- ・ 停留料金収入のみでの独立採算は困難との見解を踏まえ、サービス購入料等の公的負担、付帯事業（広告・利便施設等）の位置づけ、必要な対価水準等の考え方を整理し、採用方針を決定する。

イ 事業スキームの精緻化とVFMの更新

- ・ 上記を踏まえた事業スキームの精緻化と、それに合わせたVFMの前提条件や数値条件を精緻化し、適宜VFMを更新する。

(2) バス運行に関する検討事項

ア 参画判断に必要な前提情報の整理

- ・ 参画判断の期限と提示情報（需要、運行条件、必要な運行体制、車両調達、収支等）を明確化し、公募条件として提示できるレベルまで数値・条件を整える。

イ 事業スキームの精緻化

- ・ 上記を踏まえた事業スキームの精緻化

(3) 共通の検討課題

ア 前提条件の最終確定（開業時期・需要・段階導入）

- ・ 土地利用計画および開業時期（段階開業の有無）に整合した需要・運行条件を確定する。

イ 一体性確保策（分離公募下でのサービス一体運用）の具体化

- ・ 一体化合意の枠組み（役割分担、情報共有、施設使用条件、協議事項・承継等）を具体化し、バス運行事業者・PFI事業者・市の三者の関係整理（公平性確保を含む）を進める。

ウ リスク分担・契約変更の運用設計

- ・ 物価・人件費上昇、需要変動、開業遅延、第三者要因・不可抗力に対するリスク分担と、変更協議・改定ルール（発動条件、支払い方法、見直し周期）を契約条項として実装できる形に整理する。

エ スケジュール（公募～開業）と対話プロセスの設計

- ・ 公募期間や、設計段階・公募中・事業開始前の対話機会の設計を含め、全体工程に再設計する。

オ 公募資料の作成

- ・ 参画判断に必要な情報（需要、運賃制度、費用負担、スケジュール、要求水準、リスク分担等）を、募集要項・要求水準書案として整備し、公募準備を進める。

4.4 来年度以降のスケジュール

来年度以降に想定しているスケジュールのイメージを図 4-1 に示す。

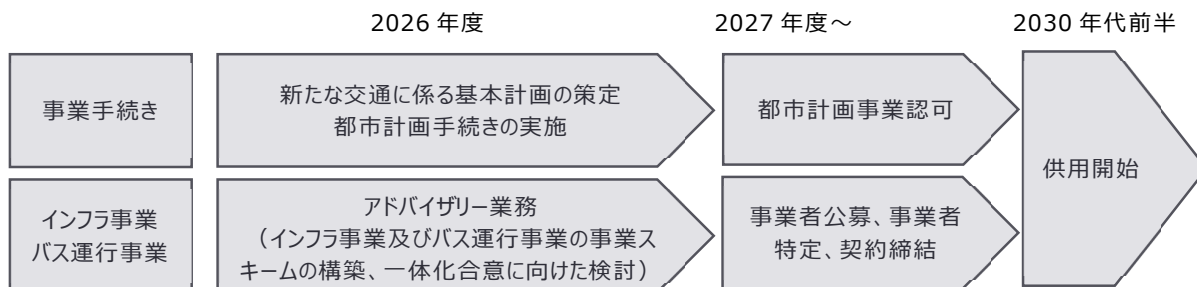


図 4-1 来年度以降の想定スケジュール