

国土交通省近畿地方整備局及び神戸市は、令和 7 年 1 月 24 日に「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。以下「PFI 法」という。）第 5 条第 3 項の規定により、「一般国道 2 号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等」及び「三宮バスターミナル特定運営事業等」に関する実施方針を公表しました。

今般、PFI 法第 7 条の規定に基づき、同事業を特定事業として選定したので、PFI 法第 11 条の規定により客観的評価の結果をここに公表します。

令和 7 年 1 月 28 日

近畿地方整備局長 長谷川 朋弘
神戸市長 久 元 喜 造

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等 三宮バスターミナル特定運営事業等 特定事業の選定について

1. 事業の概要

兵庫・神戸の玄関口である神戸三宮駅周辺は、鉄道駅と中・長距離バス停が分散しているため、「乗換の利便性が低い」、「バス待合空間が不十分である」、「路上のバス停に起因する後続車の走行阻害が発生している」などの課題を抱えている。これらの課題を解消するため、国と市は、令和2年3月に「新たな中・長距離バスターミナル」等の整備を位置付けた「国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画」を策定した。「新たな中・長距離バスターミナル」は、Ⅰ期、Ⅱ期と段階的に整備し、既存の三宮バスターミナルと一体的に維持管理・運営する。整備にあたっては、計画の具体化を民間事業者の知見と技術、ノウハウを広く取り入れながら官民連携で推進する。

本事業は、新バスターミナル（Ⅰ期）の内装を整備し、ミント神戸の1階等に位置する既存の三宮バスターミナルと一体的な運用を行い、点在中・長距離バス停の一部を集約した新たな運用を開始することで、三宮クロススクエアと連携して新たな交通結節空間を創出し、乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上の実現を図ることを目的とする。

(1) 事業名称

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等
三宮バスターミナル特定運営事業等

(2) 事業に供される公共施設の種類

＜一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等＞
道路法に基づく道路の附属物（特定車両停留施設（国））
※再開発ビル（雲井5）の各種登記完了、竣工後に指定する予定である。
＜三宮バスターミナル特定運営事業等＞
道路法に基づく道路の附属物（特定車両停留施設（市））

(3) 公共施設等の管理者等

＜一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル特定運営事業等＞
国土交通大臣 中野 洋昌
（本事業について国土交通大臣の事務を分掌する者 近畿地方整備局長 長谷川 朋弘）
＜三宮バスターミナル特定運営事業等＞
神戸市長 久元 喜造

(4) 事業内容

事業者は、本事業に関して、以下の業務等を行う。

a) 新バスターミナル運営等事業

① 内装整備業務

- ・ 特定車両停留施設（国）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

- ・ 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

- ・ 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
- ・ 什器・備品維持管理業務
- ・ 警備業務
- ・ 清掃業務
- ・ 経常修繕業務
- ・ 交通事故復旧業務
- ・ 長期修繕計画案作成業務

④ 運営業務

- ・ 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、収受等）
- ・ 安全対策業務
- ・ 利用者対応業務（チケット販売の調整及び運営、利用者案内・対応、苦情への対応等）
- ・ 危機管理対応業務
- ・ バス便の移行調整業務（移行対象バスの調整の場及び会議への参加、移行対象バス以外の取扱い検討等）
- ・ その他関連業務（広報活動、再開発ビル（雲井5）の管理組合への参加、三宮周辺におけるエリアマネジメント活動への参加等）

b) 三宮バスターミナル運営等事業

① 準備業務

- ・ 開業前研修
- ・ バス事業者部会からの引継ぎ
- ・ 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

② 維持管理業務

- ・ 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
- ・ 什器・備品維持管理業務
- ・ 警備業務
- ・ 清掃業務
- ・ 経常修繕業務
- ・ 交通事故応急対応業務
- ・ 長期修繕計画案作成業務

③ 運營業務

- ・ 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、収受等）
- ・ 安全対策業務
- ・ 利用者対応業務（チケット販売の調整及び運営、利用者案内・対応、苦情への対応等）
- ・ 危機管理対応業務
- ・ バス便の移行調整業務（移行対象バスの調整の場及び会議への参加、移行対象バス以外の取扱い検討等）
- ・ その他関連業務（広報活動、管理規約（市）の遵守、三宮周辺におけるエリアマネジメント活動への参加等）

c) 新バスターミナル利便増進事業

- ・ 利便施設（国）の設置、運営
- ・ 事業者が必要と考え、任意で行う事業・業務

d) 三宮バスターミナル利便増進事業

- ・ 利便施設（市）の設置、運営
- ・ 事業者が必要と考え、任意で行う事業・業務

(5) 事業方式

新バスターミナル（Ⅰ期）では、再開発会社等が整備する再開発ビル（雲井5）の地下2階から地上3階までの一部を道路法上の特定車両停留施設（国）として内装を整備する予定である。新バスターミナル（Ⅰ期）のうち、特定車両停留施設（国）の内装整備については、国と事業者の間で締結する特定事業契約の定めるところにより、事業者が資金調達・内装設計・内装施工を行い、内装整備完了後に特定車両停留施設（国）の所有権を国に移転する（BT（Build－Transfer）方式）。

新バスターミナル（Ⅰ期）の維持管理・運営については、特定車両停留施設（国）の所有権

移転後、国が運営権設定対象施設（国）について事業者に対して運営権（国）を設定し、同契約の定めるところにより、事業者が、バス事業者（国）等の施設利用者から徴収する利用料金等により実施する方式とする。

三宮バスターミナルについては、市が運営権設定対象施設（市）について運営権（市）を設定し、市と事業者の間で締結する実施契約の定めるところにより、事業者が、バス事業者（市）等の施設利用者から徴収する利用料金等により実施する方式とする。なお、現在の三宮バスターミナルは特定車両停留施設ではないが、市は、新バスターミナル（Ⅰ期）開業までに三宮バスターミナルを特定車両停留施設（市）に指定する。

また、再開発ビル（雲井５）に隣接する再開発ビル（雲井６）内に整備する新バスターミナル（Ⅱ期）が事業化された場合には、本事業期間中は別事業となるが、Ⅱ期事業の運営を行う者と相互に連携して運用すること。

なお、新バスターミナル（Ⅱ期）工事期間中、新バスターミナル（Ⅰ期）のバース数に影響が生じる場合、工事期間中のバス運行及び料金収入に関して調整を行う必要があるため、別途協議する。その他、新バスターミナル（Ⅱ期）整備に伴い本事業の実施に影響が生じる場合は、国及び市と協議するものとする。

(6) 事業期間（国）

a) 本事業（国）の事業期間

本事業（国）の事業期間は、特定事業契約締結から約 15 年間を想定している。事業期間は、事業者が本施設（国）の内装整備を実施する期間（内装整備業務期間）及び運営権（国）に基づき本施設（国）の維持管理及び運営を実施する期間（運営・維持管理期間）で構成される。

内装整備業務期間は、約 2 年 2 カ月（内装設計・内装施工約 1 年 8 カ月、再開発ビル（雲井５）の完了検査約 3 カ月、準備（※）約 3 カ月）、運営・維持管理期間は、本施設（国）の竣工後、運営権（国）を設定する令和 10（2028）年度から事業期間終了までの約 13 年を想定している。

なお、本事業（国）の事業終了日は、本事業（市）と同一とする。

（※）準備業務は、内装設計・内装施工中に先行して行うことも可能とする。

b) 内装整備業務期間

内装整備業務期間は、内装設計に係る期間及び内装施工に係る期間で構成され、約 2 年 2 カ月（内装設計・内装施工約 1 年 8 カ月、再開発ビル（雲井５）の完了検査約 3 カ月、準備約 3 カ月）とする。

内装設計は、特定事業契約締結後から令和 8（2026）年 5 月 31 日までに完了すること。内装施工は、設計完了及び再開発ビル（雲井５）の建築確認申請（計画変更）終了後着手し、令和 9（2027）年 8 月より開始予定の再開発ビル（雲井５）の完了検査準備開始前に完了すること。準備は再開発ビル（雲井５）竣工後の令和 10（2028）年 1 月から 3 カ月程度を想定しているが、内装設計・内装施工中に先行して行うことも可能とする。

c) 運営権（国）存続期間

運営権（国）存続期間は、運営権（国）を設定した日から、13 年後の応当日の前日までとする。運営権（国）存続期間は、運営・維持管理期間終了日をもって終了し、運営権（国）は同日をもって消滅する。

(7) 事業期間（市）

a) 本事業（市）の事業期間

本事業（市）の事業期間は、実施契約締結から約 15 年間を想定している。事業期間は、準備業務を実施する期間（準備業務期間）及び運営権（市）に基づき本施設（市）の維持管理及び運営を実施する期間（運営・維持管理期間）で構成される。

準備業務期間は約 2 年 1 カ月、運営・維持管理期間は、運営権（市）を設定する令和 10 (2028) 年度から事業期間終了までの約 13 年を想定している。

なお、本事業（市）の事業終了日は、本事業（国）と同一とする。

b) 運営権（市）存続期間

運営権（市）存続期間は、運営権（市）を設定した日から、13 年後の応当日の前日までとする。運営権（市）存続期間は、事業終了日をもって終了し、運営権（市）は同日をもって消滅する。

(8) 事業費の支払い等

a) 運営権対価の支払い

本事業に係る運営権の設定に対する対価は 0 円とする。事業者が運営権対価を 1 円以上で提案できる場合は、該当金額を公的負担の削減に充てることとする。

b) 利用料金の設定及び收受

本事業では、事業者は、本施設に車両を停留させる者から徴収する停留料金及び利便施設の利用者から得た収入を自らの収入とすることができる。

① 停留料金の設定及び收受

事業者は、道路法第 48 条の 35 第 2 項に基づき、自らの経営判断により、下記の条件を充足する範囲内で特定車両停留施設に係る停留料金を設定する。

- ・ 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の車両を同時に 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。

なお、事業者は、特定事業契約及び実施契約締結後、供用開始前までに、特定車両停留施設に係る停留料金について、国及び市に届出を行うこと。

国又は市は、道路法第 48 条の 42 第 1 項に基づき、事業者が届け出た特定車両停留施設の

停留料金の額が上記規定に従ったものであるか確認するとともに、上記規定に反すると認められる場合には、道路管理者が期間を定めて当該料金の変更を事業者に命じることができる。

② その他の利用料金の設定及び収受

事業者は、利便施設に係る料金については、法令等上、料金を収受し、その収入とすることが禁止されていないことを確認した上で、自ら自由に利用料金を設定、収受し、その収入とすることができる。

c) 費用負担

① 内装整備に係る費用負担

新バスターミナル（Ⅰ期）の整備に係る費用のうち、A 工事に係る費用は国が負担する。

B 工事に係る費用は、国が費用負担する C 工事に伴い発生する B 工事に係る費用を除き、事業者が負担する。

C 工事に係る費用は、事業者又は国が負担することとし、特定事業契約に定めるところにより、国は、新バスターミナル（Ⅰ期）の内装整備における費用の一部（※１）を事業者に支払う。

国の支払う内装整備費等の参考規模（※２）は 1,406,551 千円程度（10%の消費税相当額を含む）を想定している。提出された金額は、1,406,551 千円を超えてはならないものとする。ただし、維持管理・運営費に係る費用負担の削減に資する提案は、内装整備費の変更協議の対象とする。

（※１）本施設（国）に係る内装整備費用は、追加投資とみなされる部分を除き、国が負担する。

（※２）再開発ビル（雲井５）A 工事との区分について引き続き再開発会社等と協議中であるため、参考規模については競争的対話後に変更する可能性がある。

② 維持管理・運営に係る費用負担

本事業の実施にあたり、提案時に事業者が提示する提案額を、維持管理・運営に係るサービス購入料等として公共が負担することとする。ただし、維持管理・運営に係るサービス購入料等の提案額については、上限額 1,144,000 千円（10%の消費税相当額を含む）を超えてはならないものとする。

下記図の収入及び費用は、新バスターミナル（Ⅰ期）及び三宮バスターミナルを併せたものとする。運営費には、再開発ビル（雲井５）に係る管理費（※１）及びミント神戸に係る共益費（※２）を含む。

なお、利便増進事業については、事業者が自らの責任と費用負担により実施するものとする。

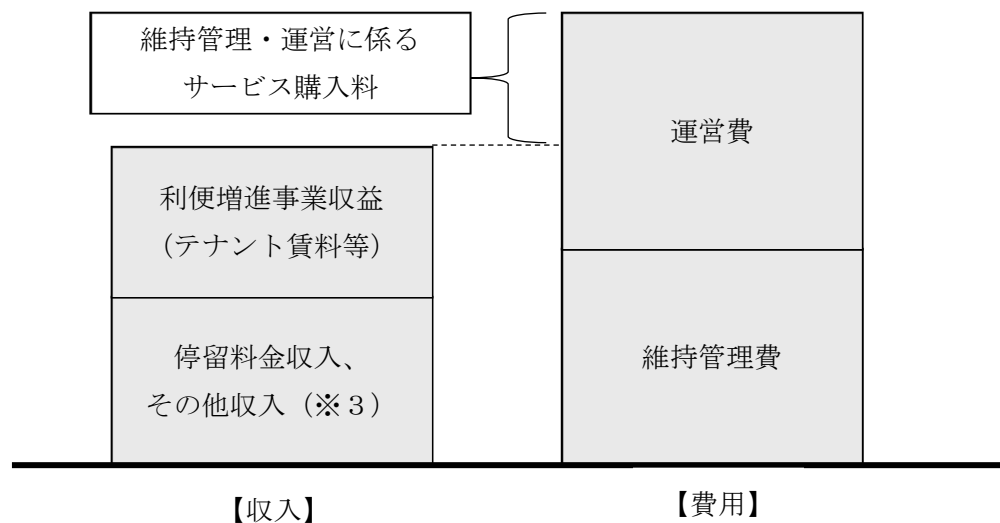


図 1 サービス購入料の構成イメージ

(※1) 管理費は、管理組合が組合管理部分や共用部分等の管理に要する経費に充てるために、区分所有者が納付する費用である。管理規約等に基づき、事業者が管理組合に区分所有者（国）である国に代わり、代理納付することを想定している。なお、管理費は令和9（2027）年11月支払いの12月分より徴収予定であるが、運営権設定日までの管理費は国が負担し、事業者の支払いは発生しない。

(※2) 共益費は、事業者が管理協議会に区分所有者（市）である市に代わり、代理納付することを想定している。

(※3) その他収入は、三宮バスターミナルにおけるバス管制システムの運用費を想定している。

(9) 公共施設等の立地条件及び規模

a) 再開発ビル（雲井5）

① 施行区域

兵庫県神戸市中央区雲井通5丁目

② 面積

敷地面積：約 8,230 m²、延べ面積：約 98,900 m²

※新バスターミナル（I期）を含む

b) 新バスターミナル（I期）

① 所在地

兵庫県神戸市中央区雲井通5丁目

② 面積

約 6,730 m²

2～3階 バス待合空間・チケット売り場・各種店舗等：約 3,180 m²

1階 バス乗降場：約 2,990 m²（I期）

1階 専用使用部分：約 70 m²

1階 入口東側一部スペース：約 360 m²

地下1階 エレベーター施設：約 20 m²

地下2階 エレベーター施設・エレベーターホール：約 110 m²

c) 三宮バスターミナル

① 所在地

神戸市中央区雲井通7丁目

② 面積

約 1,900 m² うちミント神戸敷地内：約 1,200 m²

2. PFI 事業として実施することの客観的評価

(1) コスト算出による定量的評価

本事業について、国及び市が直接実施する場合と PFI 事業として実施する場合の公共負担額の比較を行うにあたって、その前提条件を「別紙 定量的評価の根拠」のとおり設定した。

なお、これらの前提条件は国及び市が独自に設定したものであり、実際の応募者の提案内容を制約するものではない。

上記の前提条件のもとで、国及び市が直接事業を実施する場合と PFI 事業で実施する場合の公共負担額を比較すると、PFI 事業で実施する場合は、国及び市が直接事業を実施する場合に比べて、現在価値換算後、12.8%の VFM が見込まれる結果となった。

(2) PFI 事業として実施することの定性的評価

本事業を PFI 事業として実施する場合の主な定性的効果として以下が挙げられる。

a) 事業者の創意工夫によるサービス水準の向上

民間事業者には内装整備、維持管理、運営の各業務を一括発注することにより、それらの業務を各々分割して発注する場合に比べ、民間事業者独自の創意工夫やアイデア、ノウハウ、技術力が最大限に発揮される。特に、運営権の設定により、民間事業者は利用料金を収受することが可能であり、協議の成立をもって占用許可とみなされることから、民間事業者の収入の多様化と柔軟な運用が可能となる。

また、民間事業者のアイデアやノウハウ等を活用した新バスターミナル（I 期）と三宮バスターミナルの一体的な運用により、点在する中・長距離バス停の一部を集約した運用が可能となり、三宮クロススクエアと連携した新たな交通結節空間の創出、乗換・待合環境の改善、更には交通の円滑化、防災機能の向上の実現が期待できる。

加えて、長期的な視点で維持管理・運営が実施されることにより、民間事業者による各業務を通じた包括的な創意工夫が発揮されることで、利用者に対し、より質の高いサービスの提供が期待できる。

b) リスク分担の明確化による安定した事業実施

発生が想定されるリスクについて事業者の責任を明確化することで、事業者による問題発生時の適切かつ迅速な対応が可能となり、リスクに対する対応力を高めることができる。

また、事業者独自のアイデアやノウハウ等の活用により、リスクの顕在化の予防に資する対策等が行われることで、事業目的の円滑な遂行及び安定した事業の実施が期待できる。

c) 経営能力の活用による一体的・機動的な経営の実現

本事業は、事業者が新バスターミナル（I 期）及び三宮バスターミナルを利便施設と一体的に運営することで、新たな中・長距離バスターミナルとしての一体的・機動的な経営の実現が期待できる。

d) モニタリングによるサービスの質の確保

事業期間を通じて安定性を維持し、適切かつ確実に業務が遂行されるよう、国及び市による業績等の監視が定期的に実施されることにより、公共性・安全性を確保しつつ、事業者が有する専門的な知識や技術を最大限に活用することにより、神戸の玄関口にふさわしい利便性・快適性を有した質の高いサービスの提供が期待できる。

(3) PFI 事業として実施することの総合評価

以上のことから、本事業は、PFI 事業として実施することにより、定量的評価及び定性的評価に係る効果が発揮されるものと期待できる。このため、本事業を PFI 法第 7 条に規定する特定事業として選定することが適当であると認める。

別紙 定量的評価の根拠

1. PSC と PFI-LCC と VFM の値		
項目	値	公表しない場合はその理由
①PSC（現在価値ベース）	（非公表）	その後の応募等において正当な競争が阻害されるおそれがあるため。
②PFI-LCC（現在価値ベース）	（非公表）	
③VFM（金額）	（非公表）	
④VFM（割合）	12.8%	

2. VFM 検討の前提条件		
項目	値	算出根拠等
①割引率	0.8%	「VFM (Value For Money) に関するガイドライン（令和 5 年 6 月改正）」を踏まえ、0.8%に設定した。
②物価上昇率	—	物価変動の影響は物価変動リスクの調整により行い、事業費の算定には物価上昇率は加味しない。

3. 事業費などの算出方法			
項目	PSC の費用の項目	PFI-LCC の費用の項目	算出根拠
①収入	停留料金収入 道路占用料収入	法人税等の国及び市還元分	PSC は、想定バス便数に基づく額を算定した。 PFI-LCC は、事業者の納税額を算定した。
②内装整備費	内装設計費 内装施工費 工事監理費	内装設計費 内装施工費 工事監理費 SPC 経費（開業費等） 建中金利	PSC は、同等用途を有する施設事例の事業費単価及びメーカー見積情報等を元に算定した。 PFI-LCC は、事業者の創意工夫により得られる削減額を考慮した上で SPC 経費（開業費等）及び建中金利を加味した。
③維持管理・運営費	人件費 光熱水費 点検保守費 修繕費 警備費 清掃費 管理費・共益費	サービス購入料 （左記費用及び SPC 経費の一部）	PSC は、事例実績を参考に算定した。 PFI-LCC は、事業者の創意工夫により得られる収入増加額及び費用削減額を考慮した上で、事業継続に必要と想定される額を算定した。
④その他の費用	内装設計業務確認・検査費 内装工事完了確認・検査費 維持管理・運営業務発注経費	PFI 事業実施に伴うアドバイザー費用、モニタリング費用等	PSC は、各業務実施に係る職員人件費を算定した。 PFI-LCC は、事例を参考に算定した。