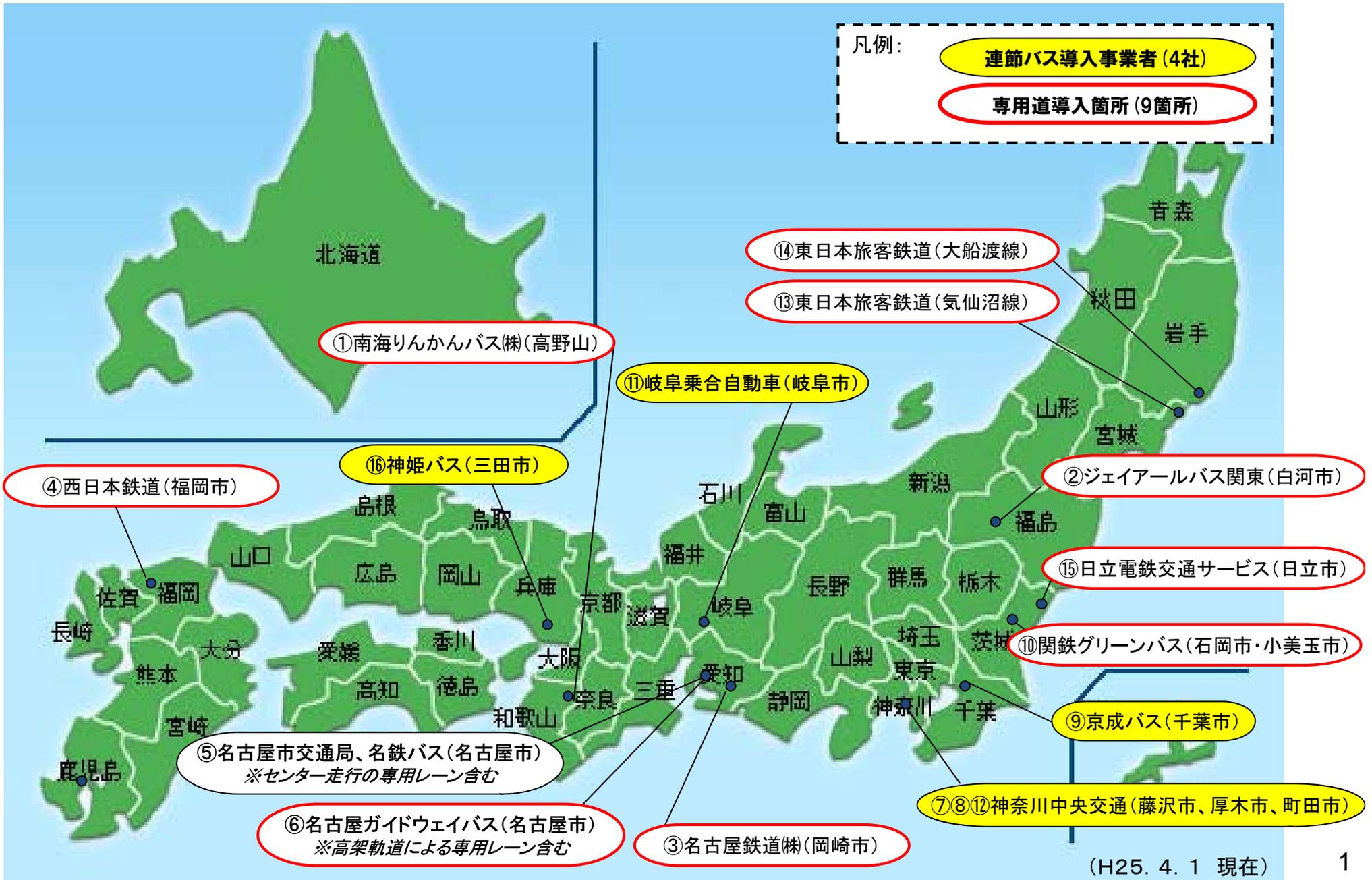


BRTの取り組み状況及び支援制度

BRTの全国分布状況



BRT導入事例の一覧①

番号	事業者名 【タイプ】	運行区間	運行開始時期	備考
①	南海りんかんバス(株) 【専用道】	和歌山県高野村 (高野山駅～女人堂)	昭和23年6月10日 (専用道供用開始)	【バス専用自動車道】
②	ジェイアールバス関東(株) 【専用道】	福島県白河市 (三森 - 表郷役場前 - 磐城金山 - 関辺)	昭和32年4月26日 (専用道供用開始)	【バス専用自動車道】国鉄白棚線の線路敷きにバス専用道を整備
③	名古屋鉄道(株) 【専用道】	愛知県岡崎市 (岡崎駅前 - 福岡町)	昭和38年1月20日 (専用道供用開始)	【バス専用自動車道】名鉄岡崎市内線の廃線敷にバス専用道を整備
④	西日本鉄道(株) 【専用道】	福岡県福岡市 (馬出～箱崎)	昭和50年11月2日 (専用道供用開始)	【バス専用自動車道】西鉄福岡市内線の廃線敷にバス専用道を整備
⑤	名古屋市交通局、名鉄バス(株) 【基幹バス】	愛知県名古屋市 (引山～大津通<南交差点>)	昭和60年4月30日	【バス専用レーン】カラー舗装によって一般車線と区分されたバスレーンを走行。朝7～9時・夕17～19時(その他の時間帯は優先レーン)
⑥	名古屋ガイドウェイバス(株) 【高架軌道】	愛知県名古屋市 (大曾根～小幡緑地)	平成13年3月23日	【高架軌道】高架軌道区間は軌道法の適用。大曾根～小幡緑地間の所要時間が32分から13分に短縮
⑦	神奈川中央交通(株) 【連節バス】	神奈川県藤沢市 (小田急湘南台駅～慶応大学)	平成17年3月14日	【連節バス】4台 【その他】PTPSの導入
⑧	神奈川中央交通(株) 【連節バス】	神奈川県厚木市 (厚木バスセンター～厚木アクスト)	平成20年2月4日	【連節バス】4台 【その他】PTPSの導入、車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置
⑨	京成バス(株) 【連節バス】	千葉県千葉市 (幕張本郷駅～海浜幕張駅)	平成22年2月19日	【連節バス】10台 【その他】車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置、バスロケーションシステム、交差点への右折矢印信号設置
⑩	関鉄グリーンバス(株) 【専用道】	茨城県石岡市・小美玉市 (石岡-高下～四箇村駅)	平成22年8月30日	【バス専用道】鹿島鉄道の廃線敷きにバス専用道を整備 ※全体計画は石岡駅～小川駅
⑪	岐阜乗合自動車(株) 【連節バス】	岐阜県岐阜市 (岐阜駅～岐阜大学・岐阜大学病院)	平成23年3月27日	【連節バス】2台 【その他】バスレーン
⑫	神奈川中央交通(株) 【連節バス】	東京都町田市 (町田バスセンター～山崎団地センター)	平成24年5月28日	【連節バス】4台 【その他】車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置

BRT導入事例の一覧②

番号	事業者名 【タイプ】	運行区間	運行開始時期	備考
⑬	東日本旅客鉄道(株) 【専用道】	【気仙沼線】宮城県気仙沼市 (柳津～気仙沼)	平成24年12月22日	JR気仙沼線不通区間の仮復旧 【バス専用道】約55kmのうち11.6km(平成25年5月末現在)
⑭	東日本旅客鉄道(株) 【専用道】	【大船渡線】宮城県気仙沼市 (気仙沼～盛)	平成25年3月2日	JR大船渡線不通区間の仮復旧 【バス専用道】43.7kmのうち3.2km(平成25年5月末現在) (大船渡～盛間及び小友駅前)
⑮	日立電鉄交通サービス 【専用道】	茨城県日立市 (日立おさかなセンター～大甕駅)	平成25年3月25日	【バス専用道】2台 ※うち専用道区間は約1.3km
⑯	神姫バス(株) 【連節バス】	兵庫県三田市 (三田駅・新三田駅～関西学院大学等)	平成25年4月1日	【連節バス】2台 【その他】ICカードシステム

BRT等の全国の動向一覧

全国各地でBRTの導入に向けた取り組みがなされているが、バス専用走行路の確保やPTPSの導入など、様々な取り組みが行われている。

本資料は、事業中・計画構想について示したものである。

■ 計画段階 (BRT)

計画都市	計画概要	現在の検討状況
気仙沼線	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災で被災したJR気仙沼線について、鉄道の復旧にいたるまでには時間を要することから、BRTによる仮復旧を実施。 BRTによる仮復旧の対象となる区間は気仙沼－柳津間の55.3km。このうち約6割を専用道化。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年8月に暫定サービスを開始し、12月には本格運行を開始した。 現在は、約7kmが専用道として供用済。
大船渡線	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災で被災したJR大船渡線について、鉄道の復旧にいたるまでには時間を要することから、BRTによる仮復旧を実施。 BRTによる仮復旧の対象となる区間は気仙沼－盛間の約44km。このうち、当面約3割を専用道化。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年3月に、本格運行を開始した。 現在は、約3kmが専用道として供用済。
日立市	<p>【日立市BRT導入計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日立電鉄跡地の旧久慈浜駅～旧鮎川駅(約8.5km)間にBRTを導入 	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年度に跡地利用の検討開始、日立電鉄線跡地活用整備基本構想策定委員会の設置、日立電鉄線跡地活用整備基本構想策定 平成22年度に日立電鉄線跡地新交通導入計画検討委員会の設置、日立電鉄線跡地新交通導入計画策定 平成23年度に第Ⅰ期計画区間(旧久慈浜駅～大甕駅南(L=1.3km))工事着手 第Ⅰ期計画区間の運行計画の検討 平成24年度に新交通の利用促進活動の展開
相模原市	<ul style="list-style-type: none"> 道路の混雑緩和、麻溝台・新磯野地区への交通アクセス確保とまちづくり支援などの観点から、「相模大野駅から原当麻駅」(約8km)を検討区間として検討 	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年度に「新しい交通システムの取り組みに係る地域説明会」を実施 平成24、25年度に新しい交通システム導入委員会を開催し、ルートや幅員、システム等を検討予定
新潟市	<p>【新たな交通システム導入検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市全体として快適に移動できる交通環境の実現を目指し、都心部の主要拠点間を連絡する基幹公共交通軸において新たな交通システム(BRT、LRT、小型モノレール)を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に、新潟市都市・地域総合通戦略(にいがた交通戦略プラン)を策定 平成22年度に、新たな交通システム導入検討委員会(学識経験者、交通事業者、行政機関、関係団体、市民等)を設置 平成23年度は、検討委員会の提言(当面はBRTの早期導入を目指す)を受けて、「新たな交通システム導入基本方針」を公表 平成24年度に新たな交通システム導入に向けた技術、関連施設等に関する企画提案作成、新潟市BRT第1期導入区間運行事業者審査委員会を設置 平成25年度に、新潟交通と運行事業者基本協定を締結

BRT導入事例（宮城県・気仙沼線）

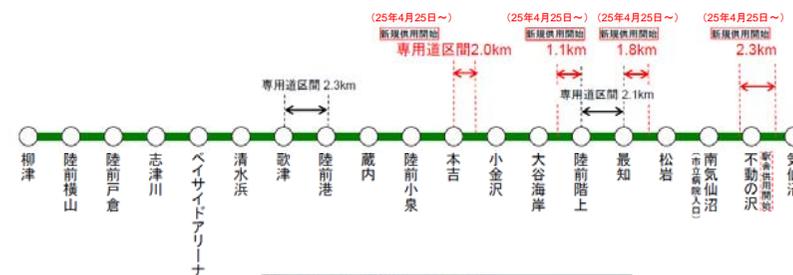
「第5回JR気仙沼線復興調整会議(平成24年5月7日;事務局 東北運輸局)」において、津波により甚大な被害を受けた気仙沼線の復旧に係る当面の措置として、BRTによる「仮復旧」を行うことで、JR東日本及び沿線自治体(気仙沼市、南三陸町、登米市)間で合意。昨年8月20日より暫定的なサービスを開始し、12月22日から本格運行開始。

- 【運行開始】 平成24年12月22日
- 【運行事業者】 東日本旅客鉄道株
- 【運行区間】 柳津～気仙沼 約55km(うち専用道区間11.6km)所要約2時間
- 【運行車両】 日野自動車製優良ハイブリッドバス
(全長)10.92m
(定員) 77名

- 【導入台数】 20台(新車18台、中古2台)
- 【その他】 バスロケーションシステム導入

【主な導入効果・特徴】

- ・鉄道運休中の柳津～気仙沼間（約55km）の約6割を専用道化する予定
- ・運行便数は震災前（鉄道）の約1.5倍～3倍程度
- ・沿線高校生など地元の要望を踏まえ、増便等ダイヤ改正、駅（停留所）の新設・移設
- ・JR東日本が事業主体（道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者）となる（JR東日本としては初）



歌津駅（停留所）



駅（停留所）に設置されたバス・ロケーションシステム



バス・ロケーションシステム（携帯電話からも確認可能）

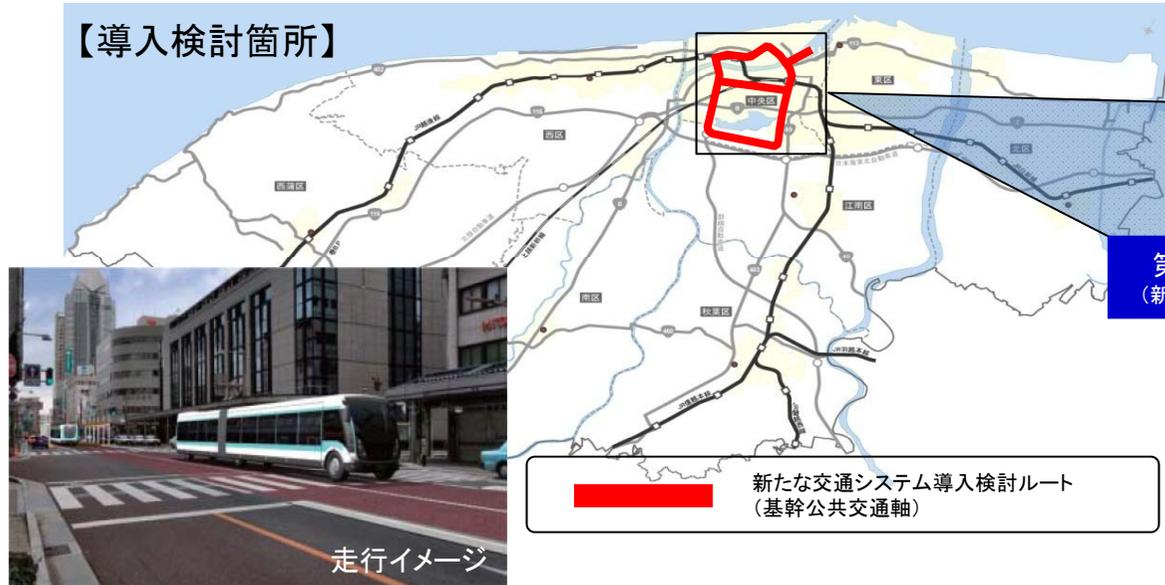


沿線「ゆるキャラ」のラッピング

BRT導入計画（新潟県・新潟市）

○都心アクセス軸を強化し、乗り換えの便利な交通結節点で連携を図るとともに、都心部の主要拠点間を連絡する基幹公共交通軸においてサービスレベルの高い新たな交通システムの導入を推進

【導入検討箇所】



【経緯】

新たな交通システム導入基本方針(H24.2)

- 平成26年度を目標に第一期導入区間(新潟駅～白山駅)にBRTを導入
- 新潟駅高架下交通広場の供用の目途がつく頃に、将来的なLRTへの移行判断を行う

基本方針に基づき検討を進めてきたBRTの導入について、市民の意見などを踏まえ、持続可能な“新バスシステム”の構築に向け、平成26年度末から段階的かつ着実に取り組んでいくところ。

地方公共団体等向け

- ・公設部分
- ・事業者への間接補助 等

社会資本整備総合交付金

<道路局、都市局>

BRTの走行空間（走行路面、停留所、シェルター等）、車両基地等の整備、ICカードの導入等に対し総合的に支援

国費率：国 5.5/10等

【交付対象者】地方公共団体等

事業者向け

地域公共交通確保維持改善事業

<総合政策局、自動車局>

BRTシステムの構築に不可欠な施設（連節車両、停留所施設、PTPSの導入等）の整備、バスロケーションシステム、ICカードシステムの導入等に対して補助

補助率：国 1/3

【補助対象者】運送事業者等

社会資本整備総合交付金によるBRT整備への支援

平成25年度予算:9,089億円の内数

- ・社会資本総合整備計画に位置付けることにより、社会資本整備総合交付金を活用し、BRTの整備に対して総合的、一体的な施策の推進が可能

社会資本整備総合交付金による総合的なBRT導入のイメージ

【基幹事業 等】

《BRTの整備を含めた多様な都市交通施設の整備》

【BRT走行空間、施設の整備】



【交通結節点の整備】



駅前広場の整備

【歩行者空間整備】



【駐輪場の整備】



【効果促進事業】

《公共交通の魅力の向上等》

【車両の導入】



BRT車両の購入

【公共交通の利用促進
・中心市街地賑わい創出】



トランジット・モール
社会実験

※写真はいずれも整備イメージ

地域公共交通確保維持改善事業の一環として、BRTの導入など、バス利用のバリアフリー化等に資する利用環境改善を図る取り組みに対して国費による補助を行っている。

25年度予算額3.4億円(参考 24年度当初予算額3.4億円)

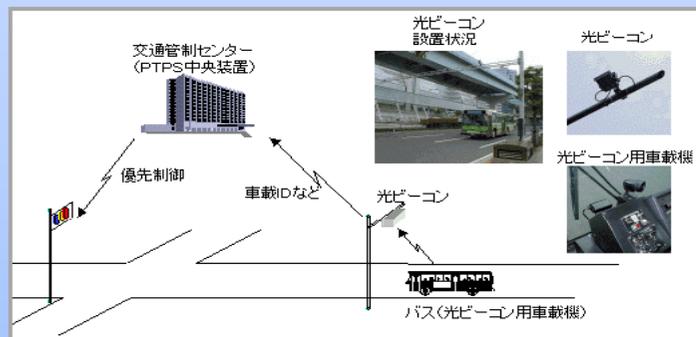
■ BRTシステム

(連節ノンステップバス及びそれと一体的に整備する停留所施設、公共車両優先システム(PTPS)車載機、ICカードシステム、バスロケーションシステム等)

⇒ 補助率 1/3



<連節ノンステップバス>



<公共車両優先システム (PTPS)>

■ ICカードシステム

■ バスロケーションシステム

■ デマンドシステム

■ 公共車両優先システム(PTPS)車載機

■ その他ITシステム等の高度化

⇒ 補助率 1/3



<ICカード車載機>



<バスロケーションシステム>

