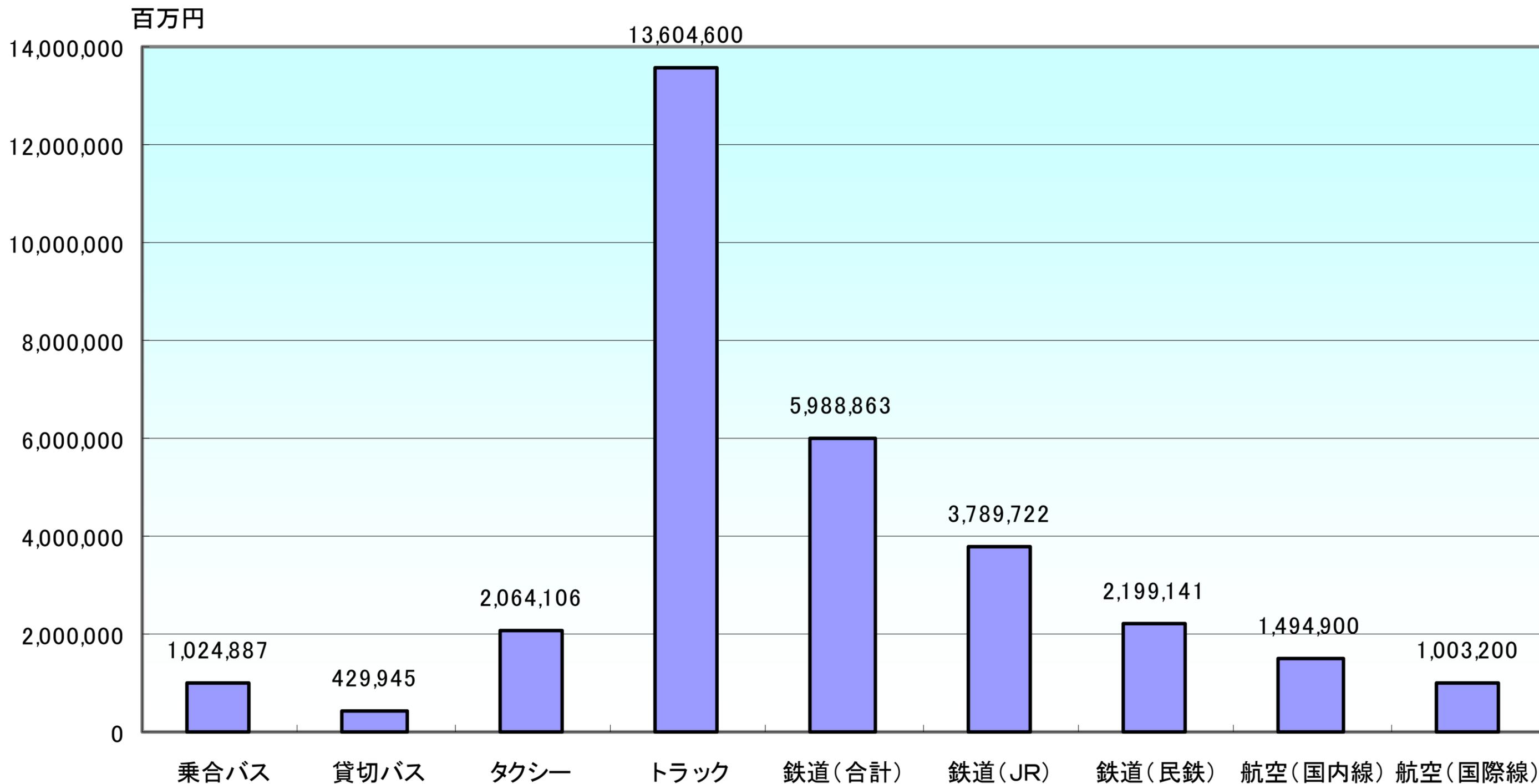


バス産業を巡る現状

交通系産業の収入規模

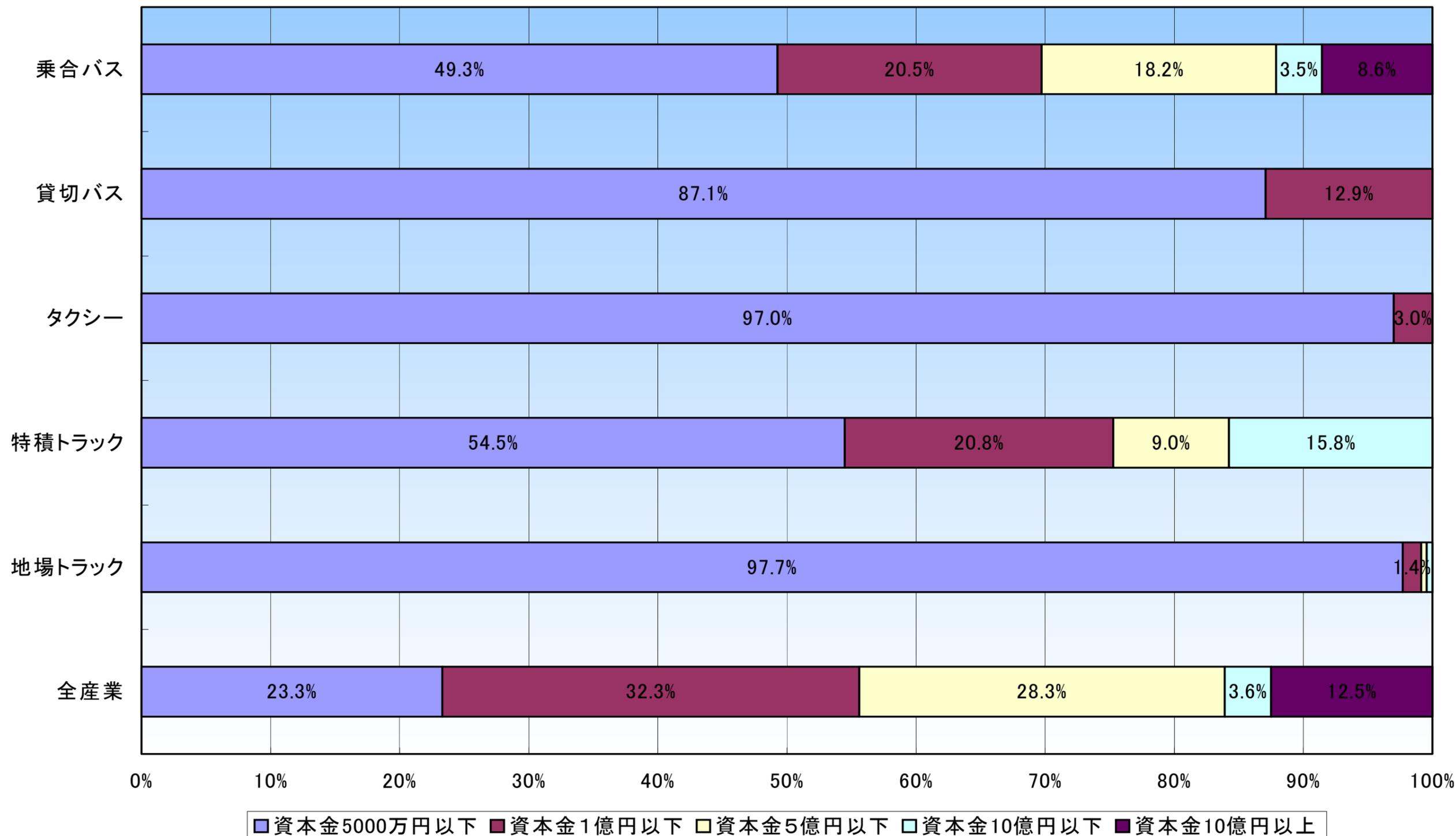
営業収入(平成18年度)により事業規模を見ると、乗合バス事業は約1兆円産業。
貸切バスは4300億円。タクシーは2兆円産業、トラックは14兆円。
鉄道(平成17年度)は6兆円産業、航空は国内線が1.5兆円、国際線が1兆円。



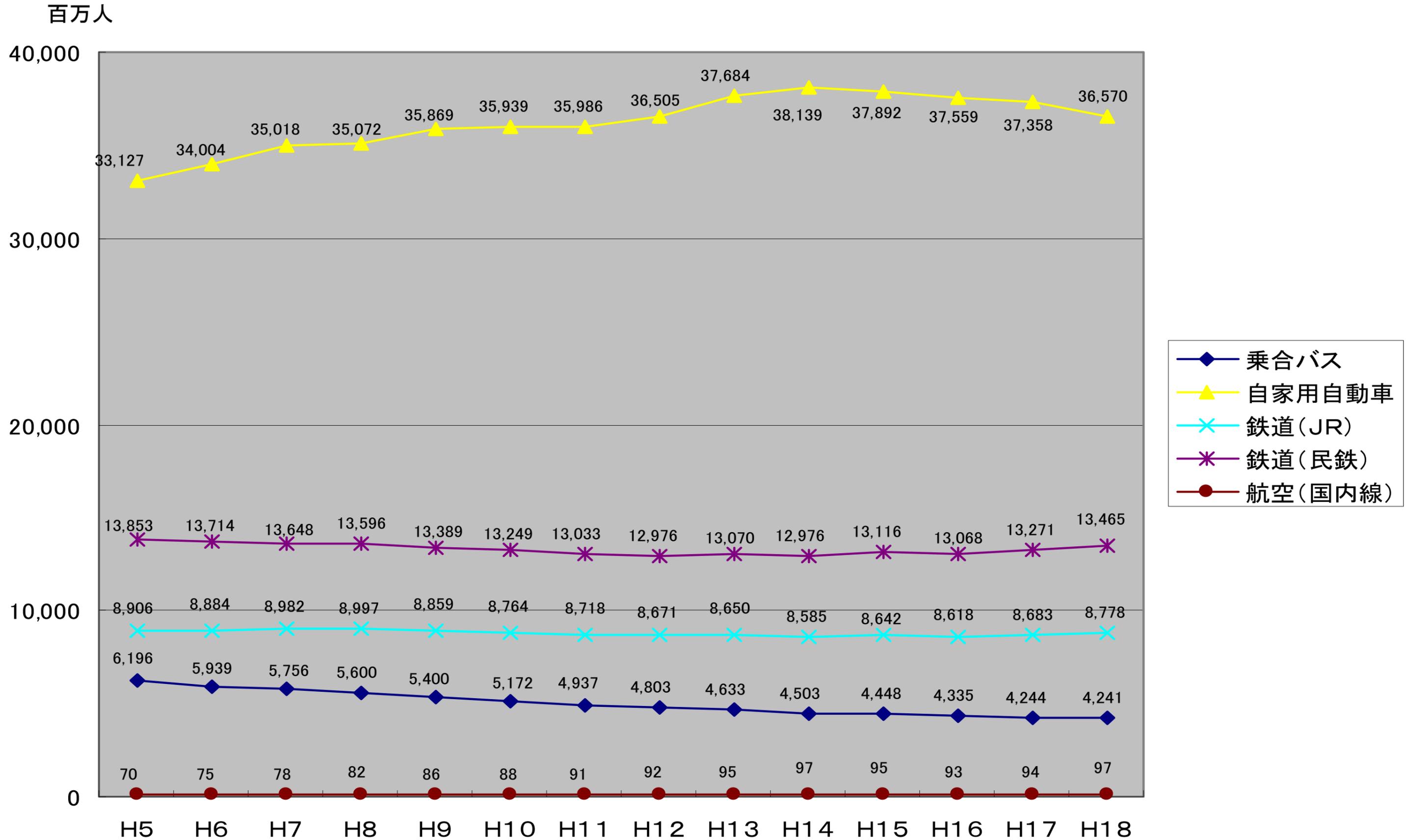
※鉄道については、平成17年度の実績。

交通系産業の資本金規模

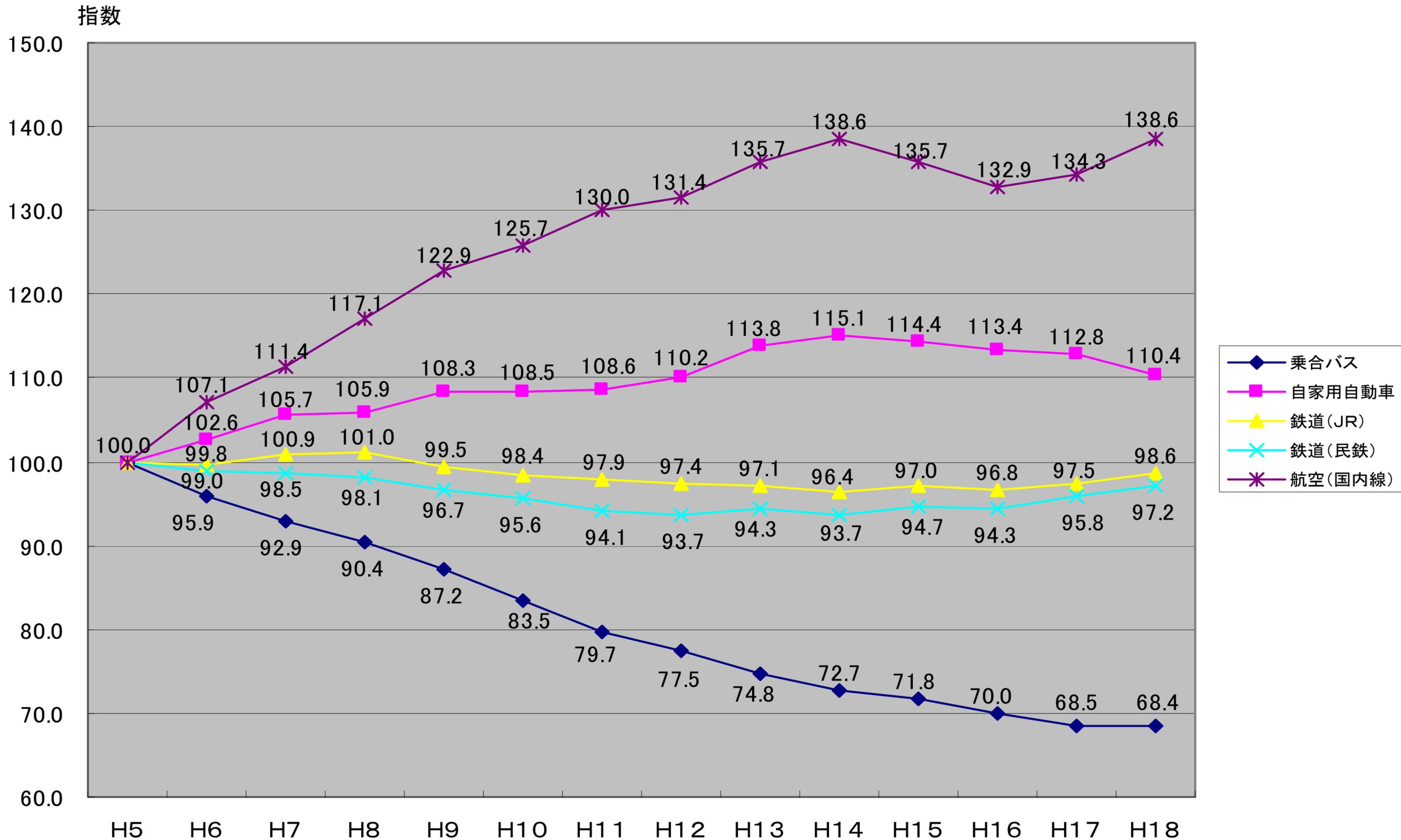
資本金の額により企業規模を見ると、乗合バス事業は全産業に比べて資本金5000万円以下の中小企業が多いが、電鉄系を中心として、資本金5億円以上の企業も多い。一方、貸切バス事業者はほとんどが資本金5000万円以下の中小企業。



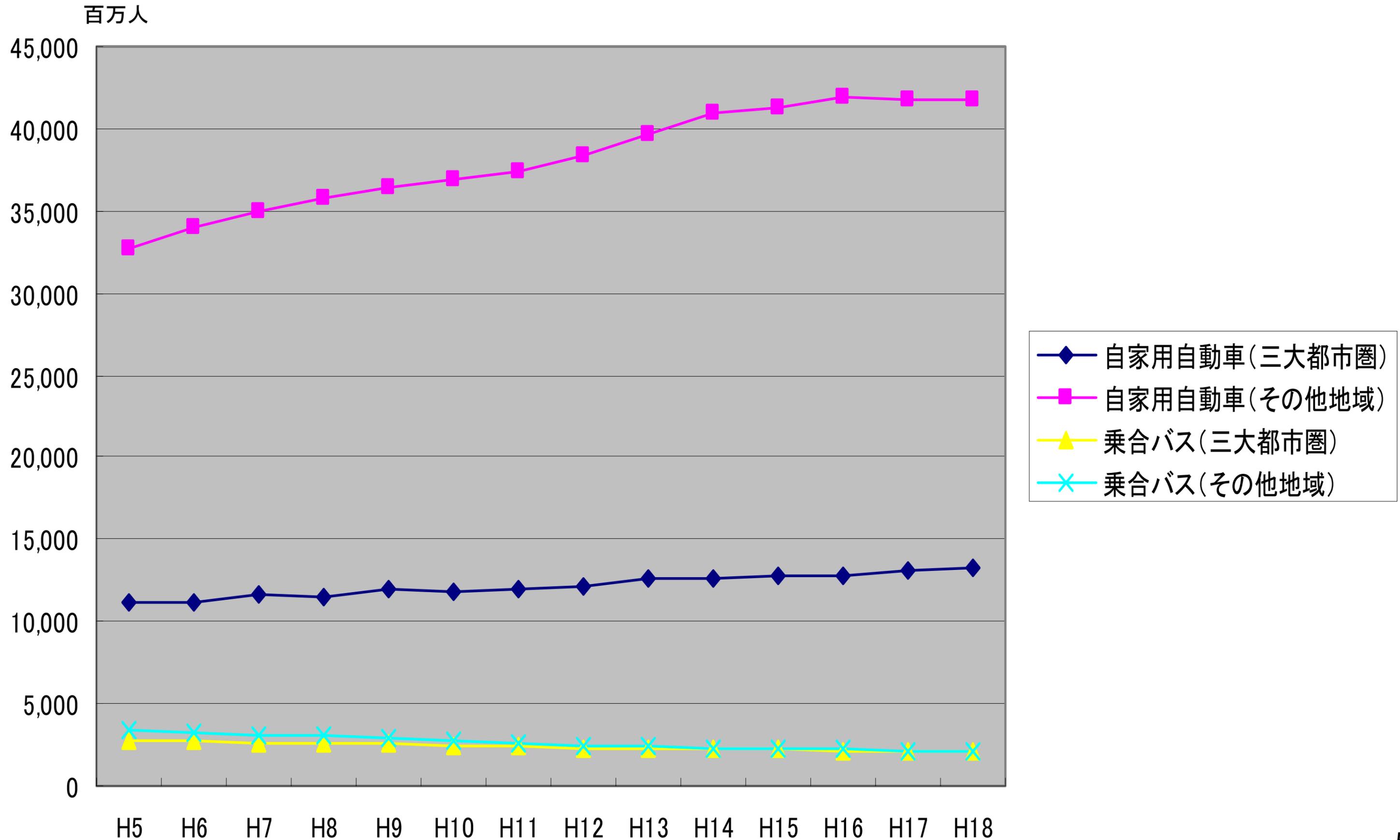
輸送機関別輸送人員の推移



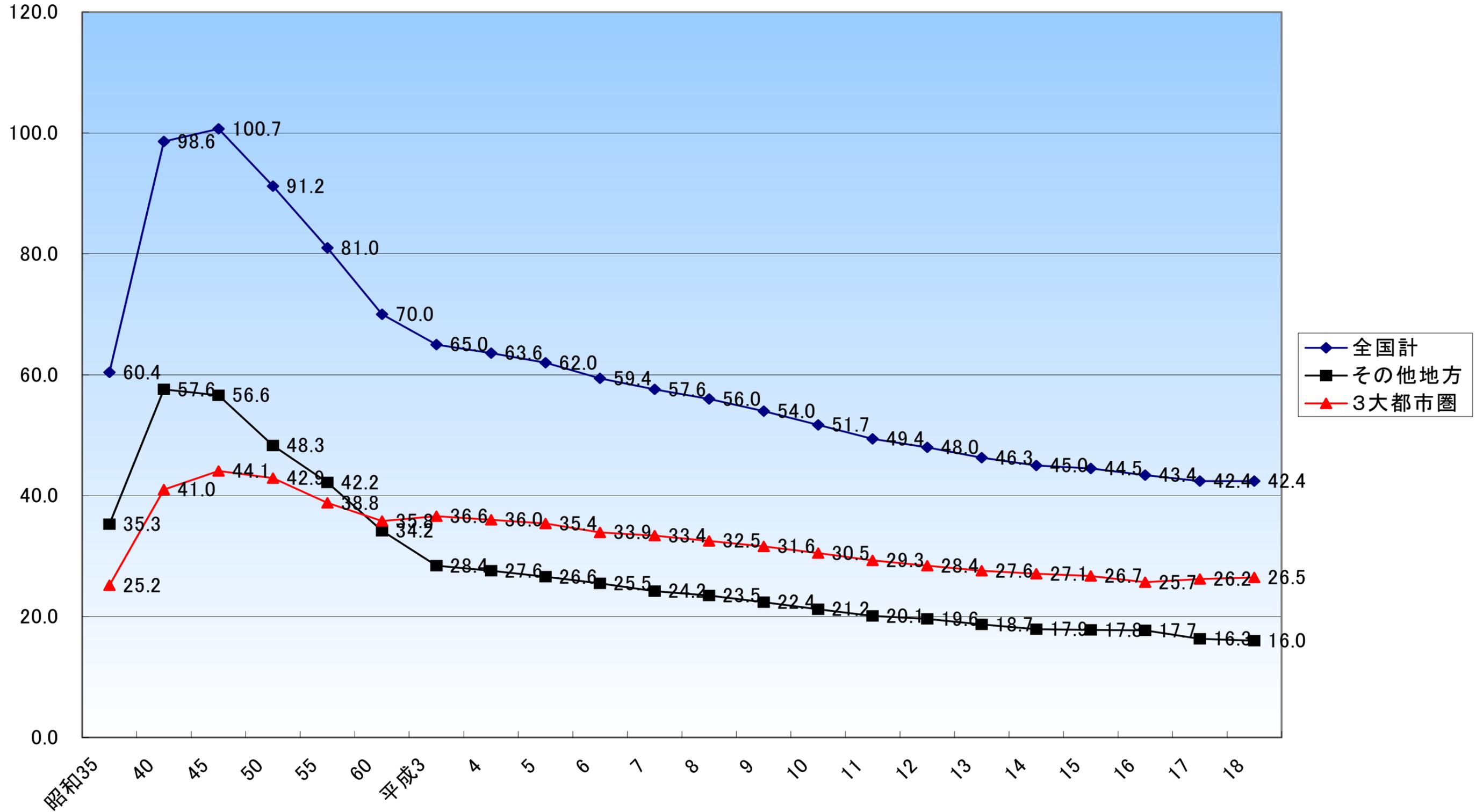
輸送機関別輸送人員の推移(指数による比較)



三大都市圏・その他地域の輸送人員の推移

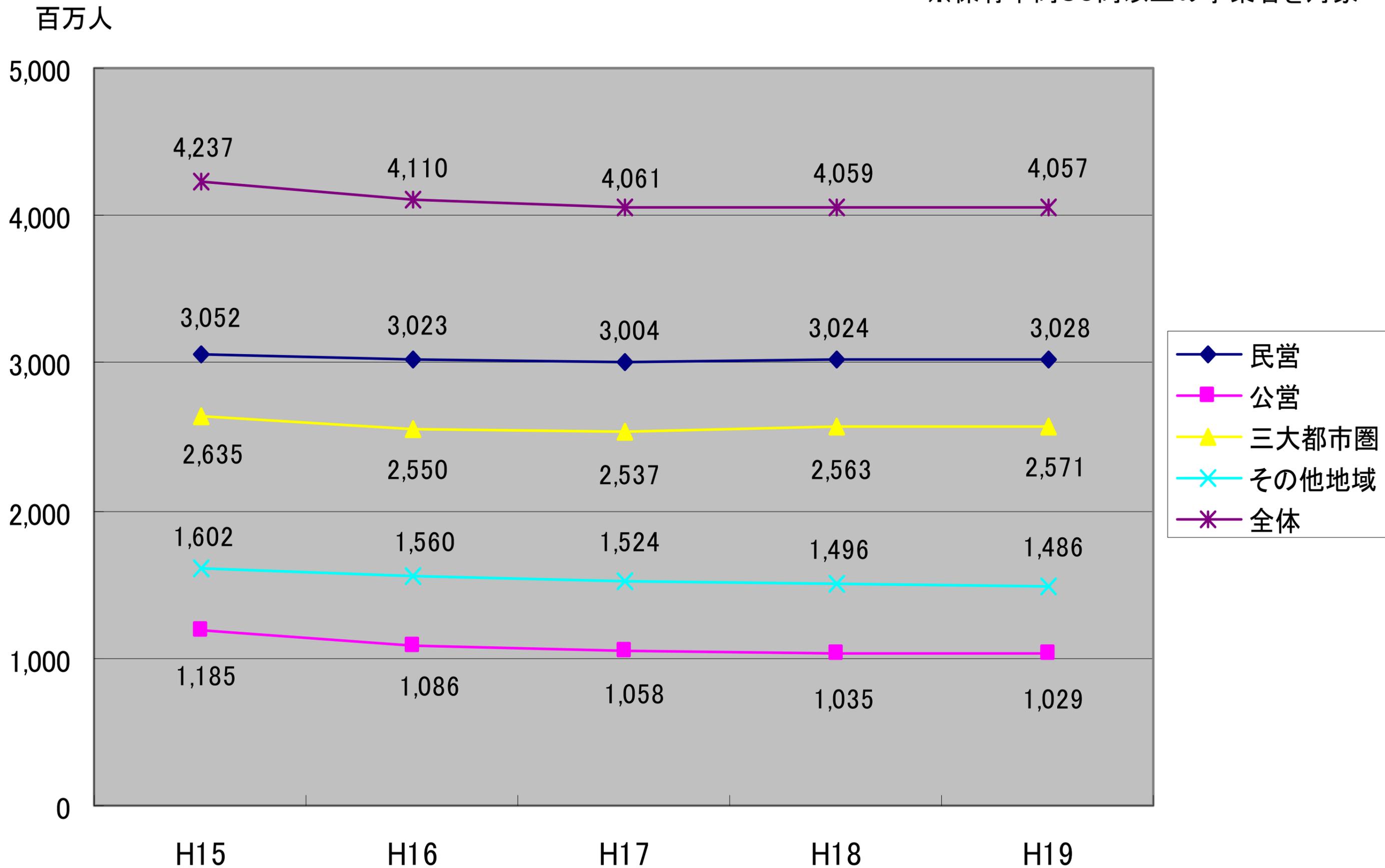


乗合バス輸送人員の推移 ①

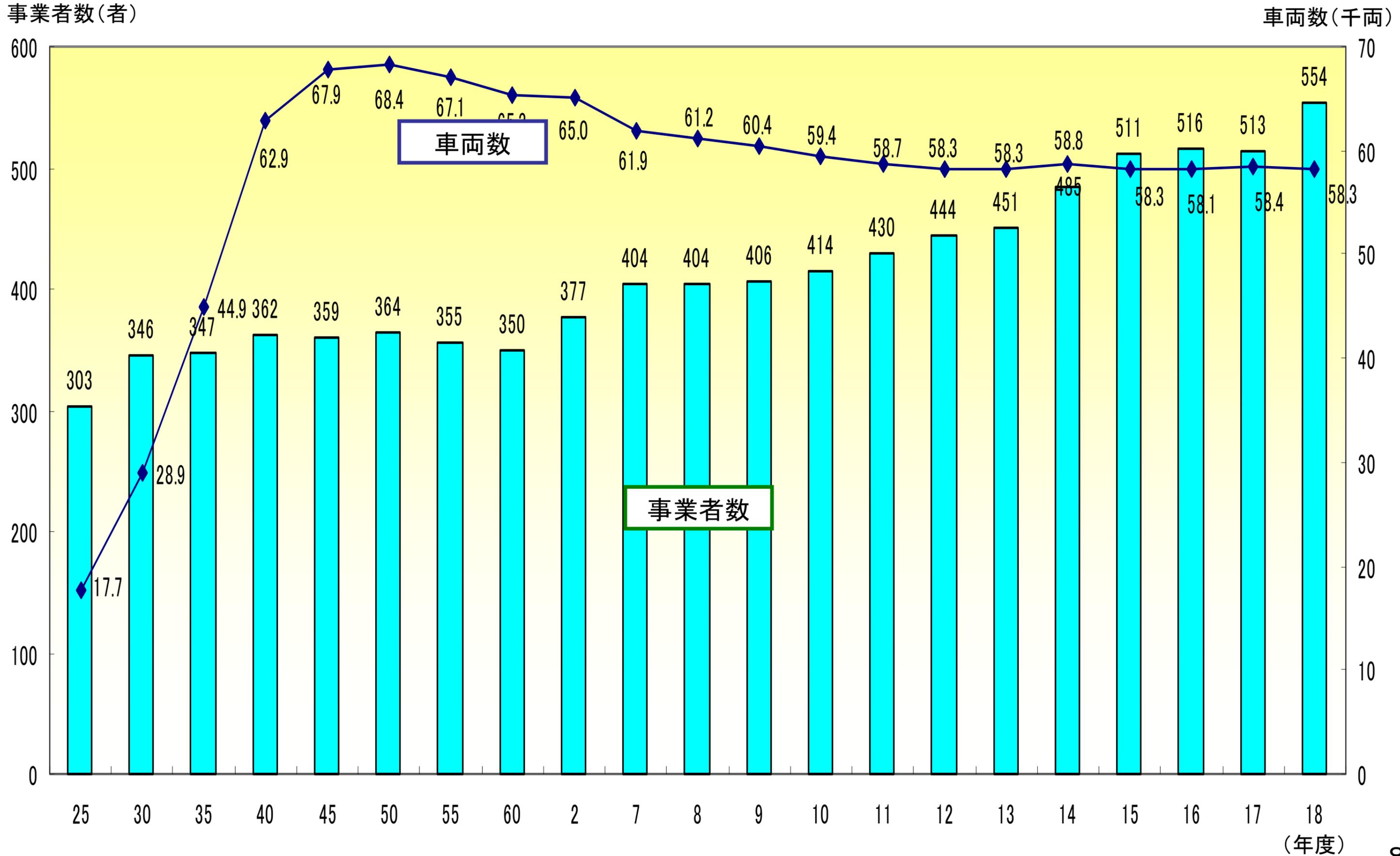


乗合バス輸送人員の推移 ②

※保有車両30両以上の事業者を対象



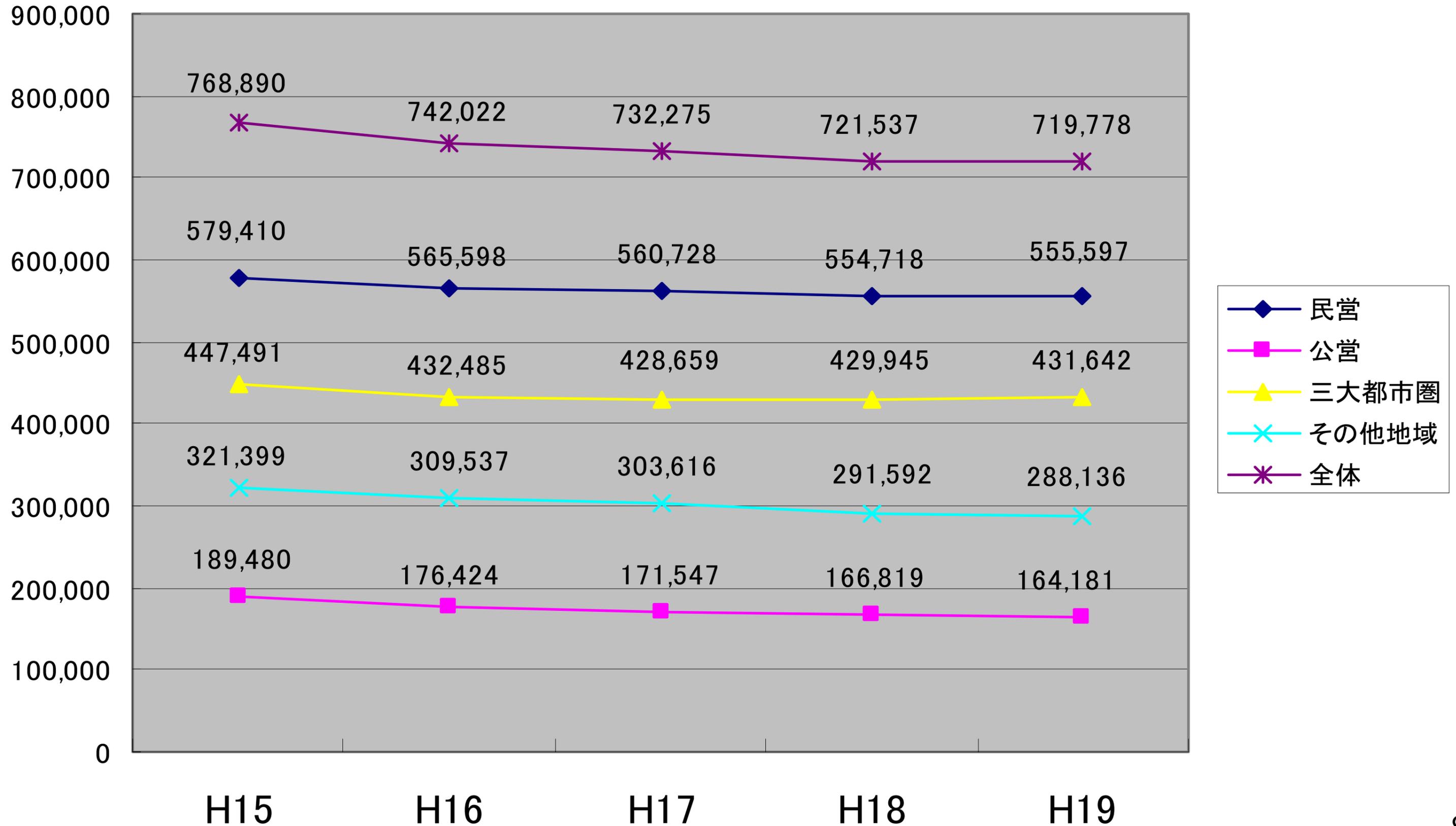
乗合バス事業者数と車両数の推移



運送収入の推移

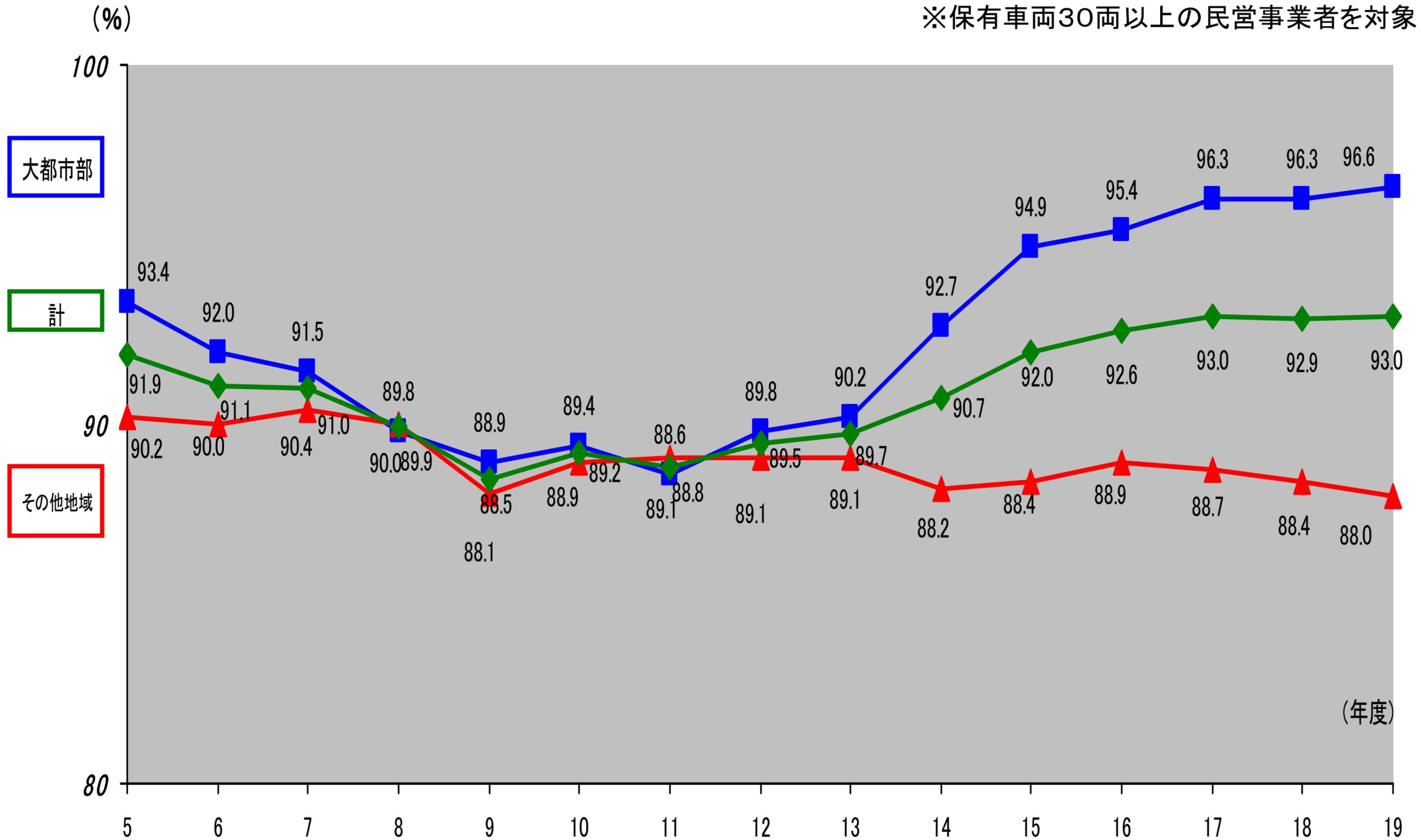
百万円

※保有車両30両以上の事業者を対象



年度別収支率の推移(三大都市圏・その他地域)

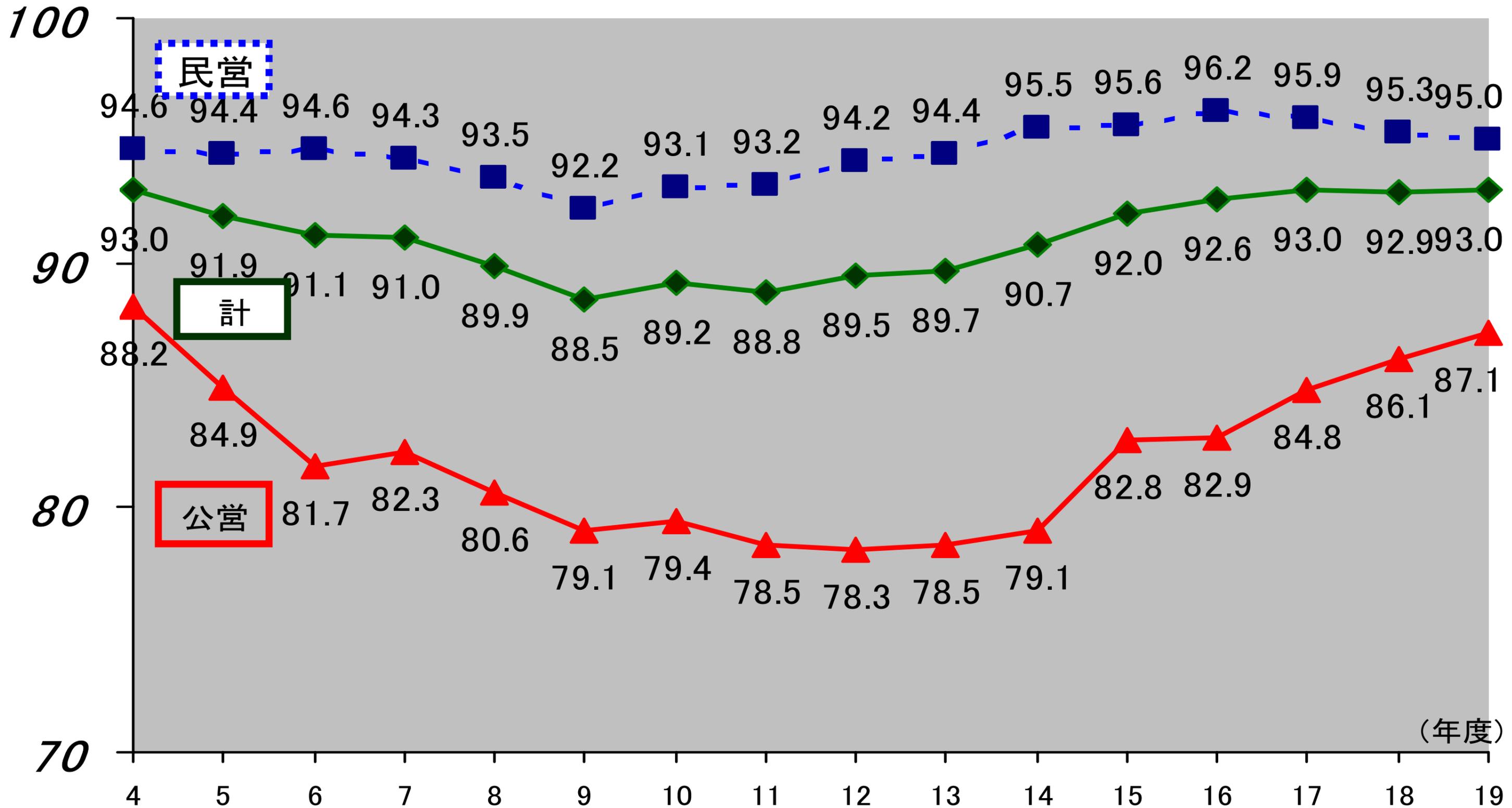
※保有車両30両以上の民営事業者を対象



収支率の推移(民営・公営)

※保有車両30両以上の民営事業者を対象

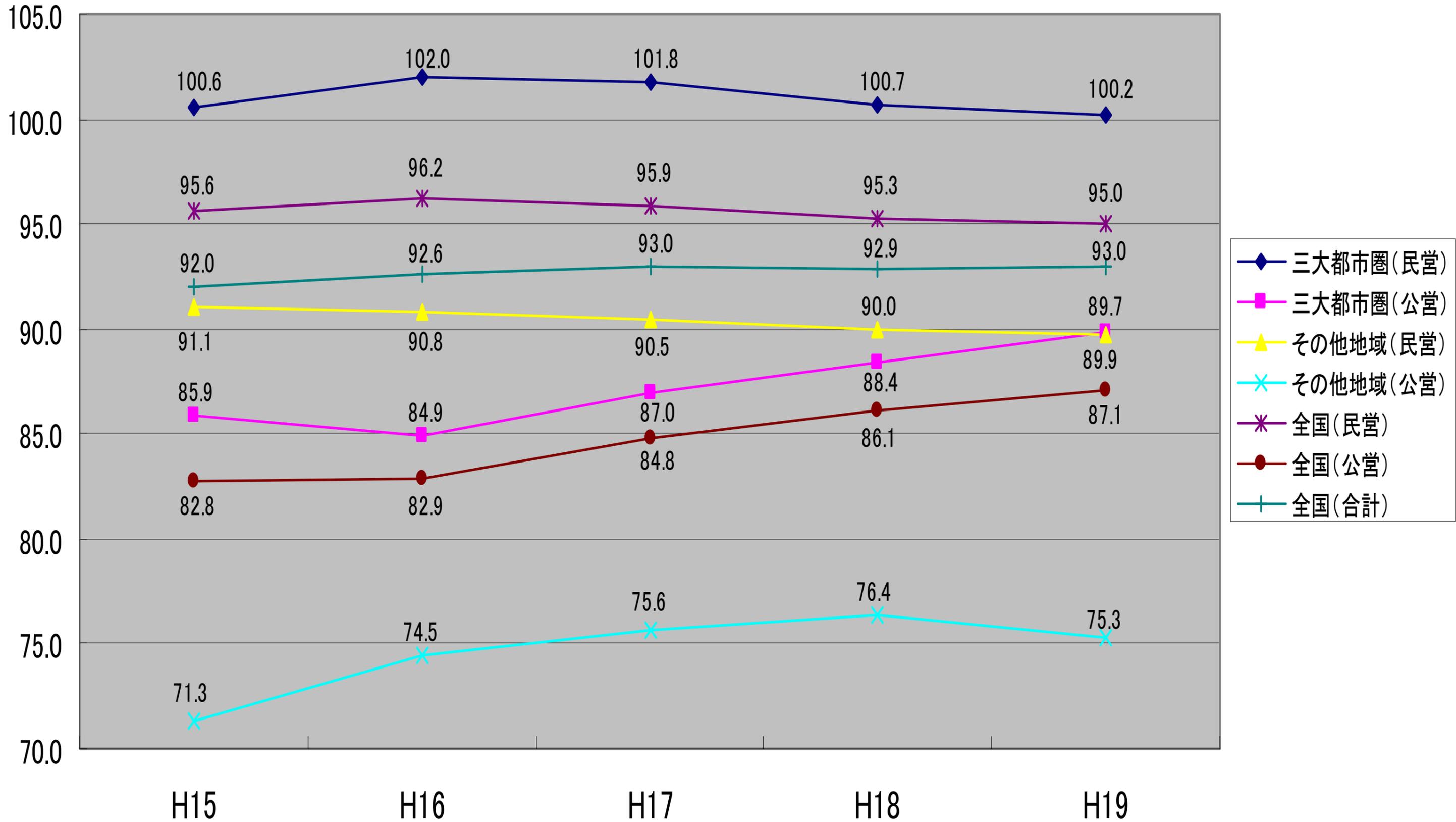
(%)



(年度)

経常収支率の推移

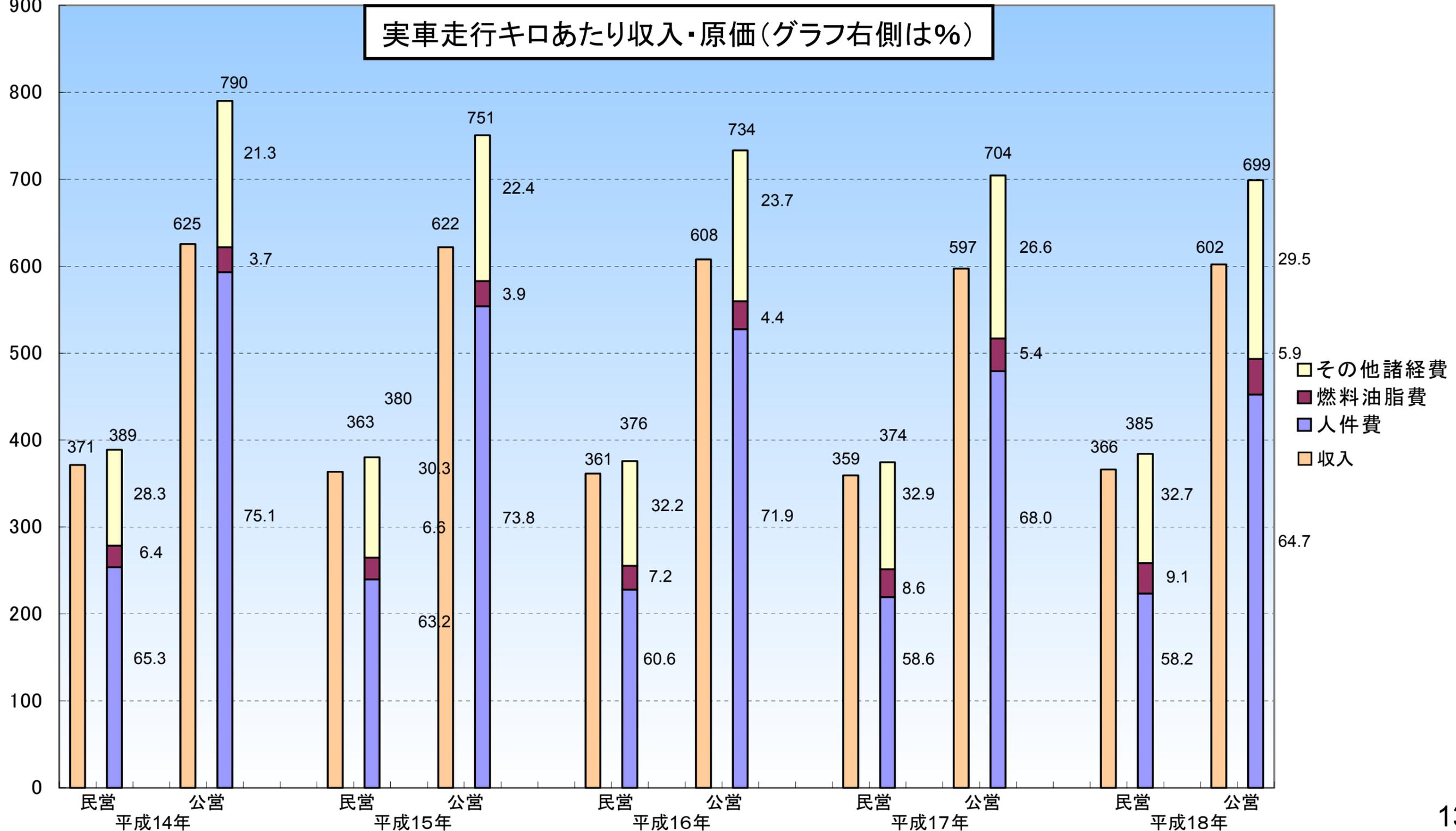
%



実車走行キロ当たり収入・原価

乗合バスの公営事業者は、民営事業者に比べて原価も高いが、収入も高い。
 これは、大都市圏、地方における都市部において事業を行っているため。
 原価は人件費の高さを反映して高い。燃料油脂費の占める割合は低い。

(単位:円)



乗合バス事業者1者当たりの収入及び費用の推移 (保有車両30両以上の民営事業者の平均値)

(単位:百万円)

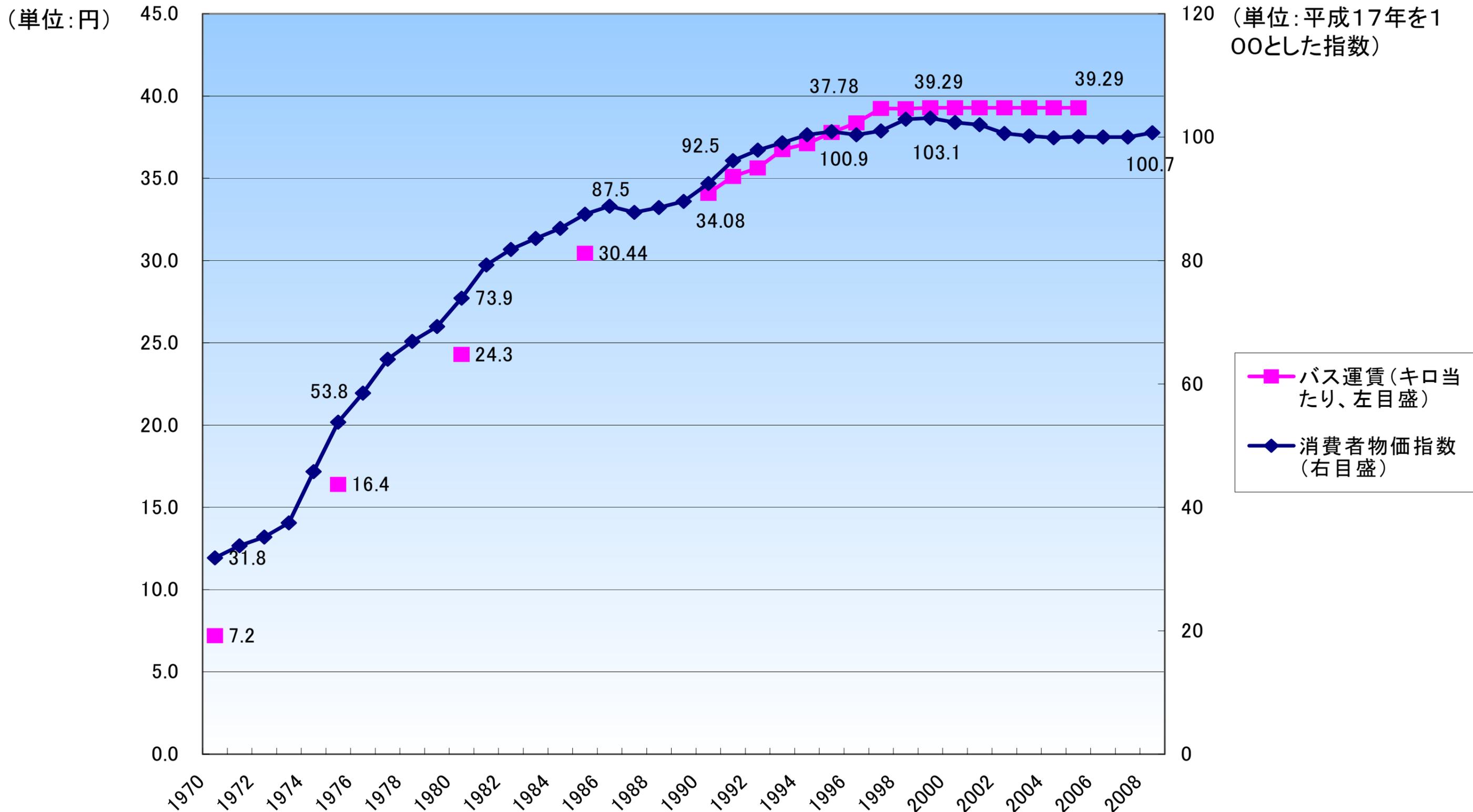
		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
収入	運送収入	3,343	3,201	2,895	2,602	2,552	2,514	2,481	2,444	2,437
	運送雑収	86	84	86	78	84	82	81	74	76
	営業外収入	35	30	28	28	24	24	20	20	21
	合計	3,463	3,314	3,008	2,708	2,660	2,619	2,581	2,537	2,534
運送費用	人件費	2,492	2,287	2,011	1,725	1,638	1,543	1,470	1,445	1,407
	燃料油脂費	195	207	192	182	183	198	231	242	258
	車両修繕費	142	144	140	135	138	141	138	136	138
	車両減価償却費	150	135	120	118	129	138	146	153	176
	自動車税	5	5	4	4	4	4	4	4	4
	自動車重量税	8	8	7	7	7	7	7	7	6
	自動車損害賠償保険料	11	11	10	11	11	11	11	12	12
	有料道路使用料	16	18	18	18	19	19	19	14	14
	その他経費	377	399	412	404	435	453	461	450	459
	小計	3,395	3,214	2,915	2,602	2,563	2,514	2,488	2,464	2,474
一般管理費	人件費	185	168	153	126	116	110	106	105	101
	その他経費	75	74	69	63	62	68	65	65	64
	小計	260	242	223	189	179	178	172	170	165
営業外費用	金融費用	46	44	35	30	26	22	20	17	18
	その他経費	17	17	15	14	15	10	12	11	10
	小計	63	60	50	44	41	33	31	29	28
経費合計		3,717	3,517	3,188	2,835	2,783	2,724	2,691	2,662	2,667
対象事業者数(者)		195	195	212	228	227	225	226	227	228

乗合バス事業者の実車走行キロ当たり収入及び費用の構成費推移（保有車両30両以上の民営事業者）

		H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
収入	運送収入	96.5%	96.6%	96.2%	96.1%	96.0%	96.0%	96.1%	96.3%	96.2%
	運送雑収	2.5%	2.5%	2.8%	2.9%	3.1%	3.1%	3.1%	2.9%	3.0%
	営業外収入	1.0%	0.9%	0.9%	1.0%	0.9%	0.9%	0.8%	0.8%	0.8%
	合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
運送費	人件費	67.0%	65.0%	63.1%	60.9%	58.9%	56.6%	54.6%	54.3%	52.8%
	燃料油脂費	5.2%	5.9%	6.0%	6.4%	6.6%	7.3%	8.6%	9.1%	9.7%
	車両修繕費	3.8%	4.1%	4.4%	4.8%	4.9%	5.2%	5.1%	5.1%	5.2%
	車両減価償却費	4.0%	3.9%	3.8%	4.2%	4.6%	5.1%	5.4%	5.8%	6.6%
	自動車税	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
	自動車重量税	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%
	自動車損害賠償保険料	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.4%
	有料道路使用料	0.4%	0.5%	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%	0.5%	0.5%
	その他経費	10.1%	11.4%	12.9%	14.2%	15.6%	16.6%	17.1%	16.9%	17.1%
	小計	91.3%	91.4%	91.4%	91.8%	92.1%	92.3%	92.4%	92.5%	92.8%
一般管理費	人件費	5.0%	4.8%	4.8%	4.5%	4.2%	4.0%	4.0%	3.9%	3.8%
	その他経費	2.0%	2.1%	2.2%	2.2%	2.2%	2.5%	2.4%	2.4%	2.4%
	小計	7.0%	6.9%	7.0%	6.7%	6.4%	6.5%	6.4%	6.4%	6.2%
営業外	金融費用	1.2%	1.2%	1.1%	1.1%	0.9%	0.8%	0.7%	0.7%	0.7%
	その他経費	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
	小計	1.7%	1.7%	1.6%	1.6%	1.5%	1.2%	1.2%	1.1%	1.1%
経費合計		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

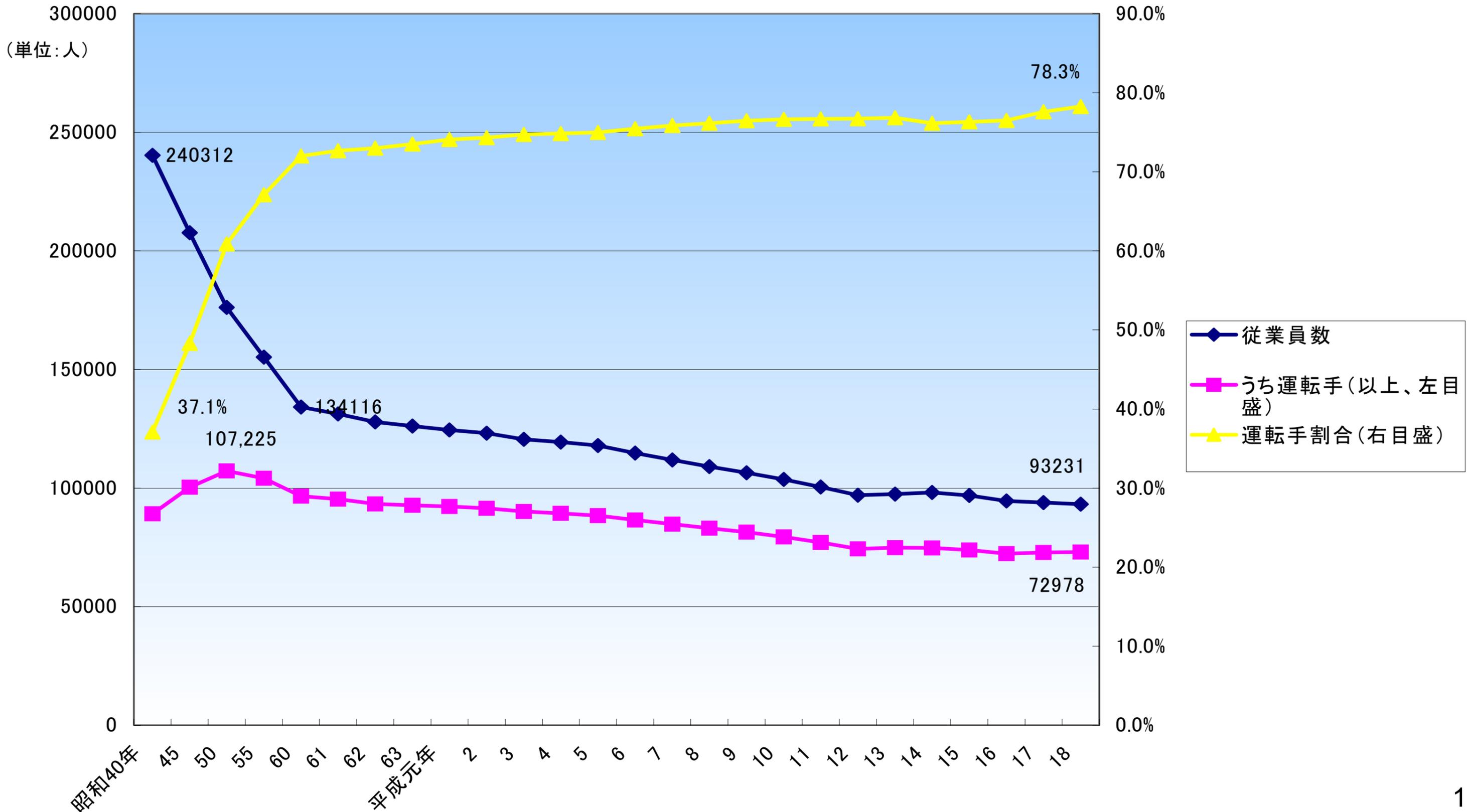
乗合バスの運賃

乗合バスの運賃は、平成11年以降、運賃改定をほとんど行っていないため、伸びていない。消費者物価指数の推移と比べると、ほぼ並行している。



乗合バス事業の従業員数

乗合バスの従業員数は漸減している。最近の人員削減は管理部門を中心に行っている結果、従業員数に占める運転手割合が高まっている。

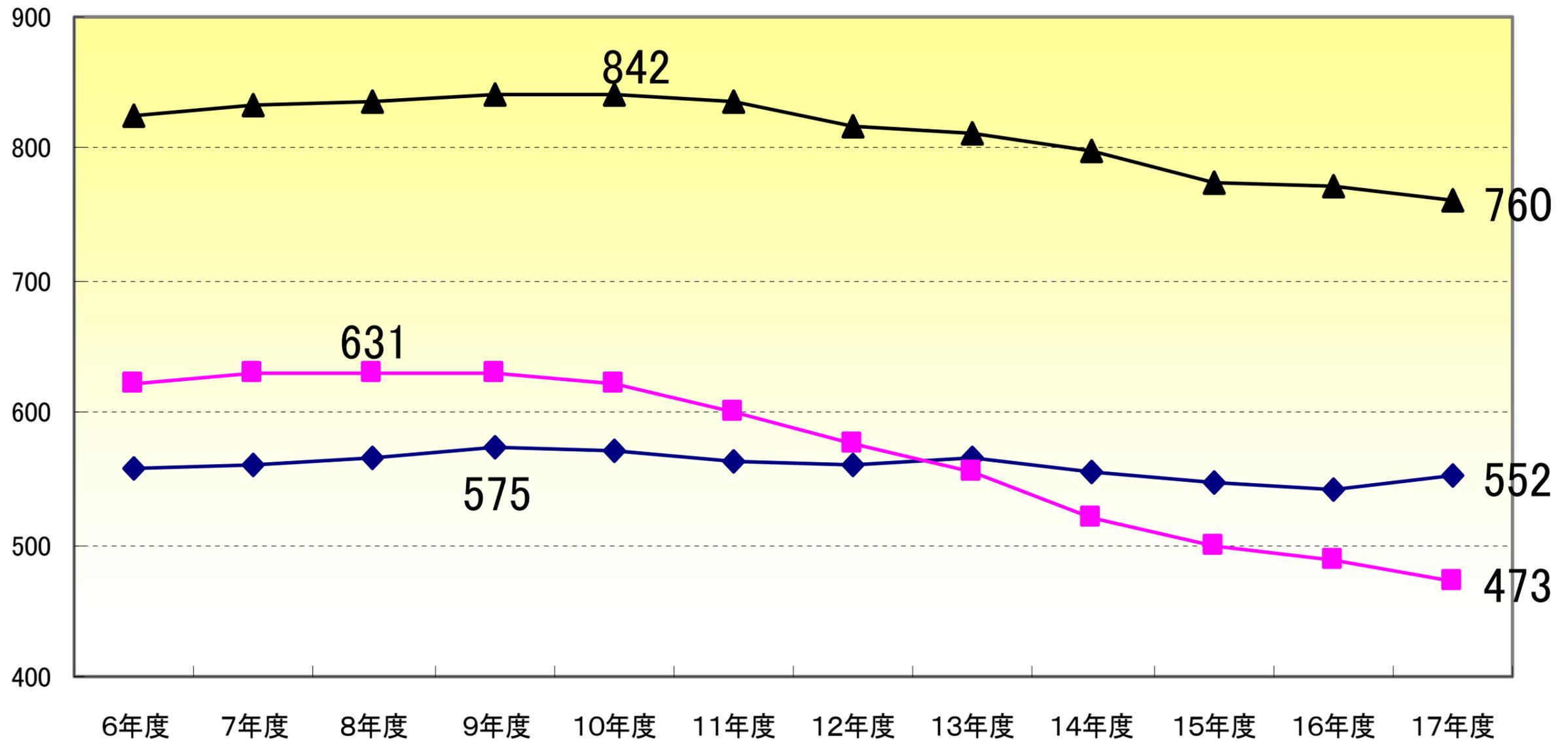


乗合バス事業の人件費の推移

事業者本体の人件費削減と、分社化・管理の受委託等によって、経費の節減が行われてきた。

バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況

(単位:万円)



◆ 全産業(男子) ■ 民営バス ▲ 公営バス

三大都市圏及びその他地域における事業者数（保有車両30両以上）

収支別		平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		黒字	赤字	計												
ブロック別																
大都市部 (三大都市圏)	民 営	46	24	70	46	23	69	46	24	70	44	29	73	41	35	76
	公 営	1	11	12	0	11	11	0	11	11	0	11	11	3	8	11
	計	47	35	82	46	34	80	46	35	81	44	40	84	44	43	87
その他地域	民 営	27	130	157	25	131	156	29	127	156	30	124	154	25	127	152
	公 営	0	19	19	0	17	17	0	17	17	0	16	16	0	17	17
	計	27	149	176	25	148	173	29	144	173	30	140	170	25	144	169
全 国	民 営	73	154	227	71	154	225	75	151	226	74	153	227	66	162	228
	公 営	1	30	31	0	28	28	0	28	28	0	27	27	3	25	28
	計	74	184	258	71	182	253	75	179	254	74	180	254	69	187	256

(注) 大都市部(三大都市圏)は、千葉、武相(東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)、京浜(東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市)、東海(愛知県、三重県及び岐阜県)、京阪神(大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域))ブロックの集計値。

三大都市圏における事業者数（保有車両30両以上）

収支別		平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			平成19年度		
		黒字	赤字	計												
ブロック別	東京圏 (千葉、武相、京浜)															
	民 営	36	14	50	40	9	49	39	11	50	37	17	54	38	18	56
	公 営	0	3	3	0	3	3	0	3	3	0	3	3	2	1	3
	計	36	17	53	40	12	52	39	14	53	37	20	57	40	19	59
中京圏 (東海)	民 営	2	7	9	1	8	9	1	8	9	0	9	9	0	10	10
	公 営	0	2	2	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1
	計	2	9	11	1	9	10	1	9	10	0	10	10	0	11	11
	近畿圏 (京阪神)	民 営	8	3	11	5	6	11	6	5	11	7	3	10	3	7
公 営	1	6	7	0	7	7	0	7	7	0	7	7	1	6	7	
計	9	9	18	5	13	18	6	12	18	7	10	17	4	13	17	
大都市部計	民 営	46	24	70	46	23	69	46	24	70	44	29	73	41	35	76
	公 営	1	11	12	0	11	11	0	11	11	0	11	11	3	8	11
	計	47	35	82	46	34	80	46	35	81	44	40	84	44	43	87

(注) 大都市部(三大都市圏)は、千葉、武相(東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)、京浜(東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市)、東海(愛知県、三重県及び岐阜県)、京阪神(大阪府、京都府(京都市を含む大阪府に隣接する地域)及び兵庫県(神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域))ブロックの集計値。

過去10年間の乗合バス路線の休止・廃止状況

(単位：路線キロ)

年度	許可キロ	休止キロ	廃止キロ
平成6年度末	297,576	10,668	9,180
平成7年度末	298,886	11,753	5,544
平成8年度末	296,140	10,183	7,867
平成9年度末	297,910	13,224	8,152
平成10年度末	297,998	13,985	9,141
平成11年度末	300,368	15,439	9,559
平成12年度末	304,023	14,539	9,027
平成13年度末	314,376	12,248	10,293
平成14年度末	330,348	11,860	8,320
平成15年度末	340,898	11,258	8,217
平成16年度末	352,687	10,899	7,180
平成17年度末	357,103	12,094	8,087
平成18年度末	372,654	11,658	11,989

注) 許可キロ及び休止キロは各年度末時点の数値である。

廃止キロは、各年度の1年間に届出のあった廃止キロの合計である。

乗合バス事業における経営の限界事例

乗合バス事業の法的整理が続出

保有車両30両以上の乗合バス事業者において民間事業者の71%、公営事業者は89%が赤字

平成11年以降の再生等の事例

民事再生法

- 那覇交通(株)
- 北都交通(株)
- 富士交通(株)
- 琉球バス(株)

会社更生法

- 京都交通(株)
- 水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 茨城交通(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算予定)
- 中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株)
- 関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

地域のバスの概況

市町村の財政負担が増えており、地方財政措置がなされているものの、市町村からの財政支援への要望が強い。

全系統	系統数 約38,000系統	公的補助 約510億円	主な特徴	今後の見通し
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)		・3大都市圏、政令市、地方都市等の主要系統	
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)			
公的補助なし	約17,100系統 (45.0%)	内部補助 ↓	・都市部、地方部を問わず、全国的に存在	・内部補助の崩壊により、廃止・減便に ・廃止された場合、コミュニティバス等に転換されることも多い
公的補助あり	約10,900系統 (約28.7%)		地方の負担は約440億円 (地方財政計画上は750億円)	
地バス補助	約1,700系統 (約4.5%)	国: 約70億円(約14%) 県: 約70億円(約14%)	・地方の中心都市と各市町村を結ぶ ・主に通学・高齢者の通院等対応	・系統数は微減
県・市町村 単独補助 (廃止路線代替バス等)	約6,000系統 (15.8%)	県: 約70億円 (約14%) 市町村: 約300億円 (約60%)	・地域内の交通空白地帯解消、中心市街地活性化等の対応として市町村が運営。 ・地域公共交通活性化・再生総合事業の主な対象	(コミバス等のみ) ・ここ数年で著しい増加 ・市町村負担も増加
コミュニティバス・ 乗合タクシー 市町村有償運送	約3,200系統 (約8.4%)			

バスに対する支援制度の概要

制 度 名	補助対象 ・ 補助率	21年度予算
○地方バス路線維持対策 (自治体同額協調)	①路線維持費 1/2(経常費用の9/20を上限) 【事業者】 ②車両購入費 1/2(ワンステップ1,300万円、ノンステップ1,500万円を上限) ③合理化促進費 1/2(バス事業者が行う経営改善に対し、一定額の補助金を上乘せ)	7,551百万円
○公共交通移動円滑化事業 (自治体同額協調)	○ノンステップバスの導入 通常車両価格の差額の1/2 【事業者】	780百万円 の内数
○自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業 (自治体同額協調)	①オムニバスタウン整備総合対策事業 【自治体】 ・オムニバスタウン計画の策定に関する調査 1/2 【事業者】 ・計画に基づく施設整備等 1/3 【事業者】 ②交通システム対策事業 【事業者】 ・P&BR, C&BR, バスロケーションシステム、トランジットモール、日本型BRT、乗継システム及びITS等先駆的システムの整備 1/4 ③個別対策事業 【事業者】 ・PTPS車載器、バスターミナル、上屋・待合所等の整備 1/5 ④調査事業、実証実験・実証運行事業 【自治体、事業者】 ・上記交通システム対策事業に掲げる補助対象(ITS等先駆的システムを除く。)の導入及び路線再編、バスレーン設置の調査、実証実験・実証運行 1/2	1,669百万円 の内数
○地域公共交通活性化・再生総合事業 (同額協調)	①地域公共交通総合連携計画策定調査 定額(協調なし) 【協議会】 ②総合事業計画に定める事業 ・バス・乗合タクシーの実証運行 1/2 ・実証運行以外の事業(車両購入、施設・設備整備、利用促進等) 1/2 * 政令市の設置する協議会には1/3	4,400百万円 の内数
○低公害車等普及促進対策 (協調)	①低公害バス等(CNGバス・ハイブリッドバス・クリーンディーゼルバス・電気自動車・ディーゼル低燃費バス等)の導入 【事業者】 ・新車導入 通常車両価格との差額の1/2 ・使用過程車のCNG車への改造 改造費の1/3	1,720百万円 の内数

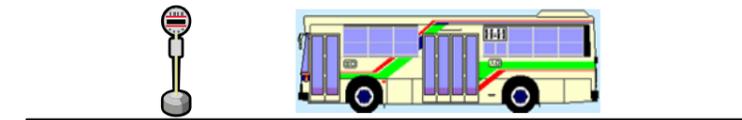
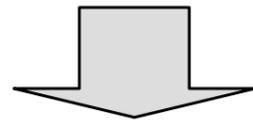
地方バス路線維持対策の概要

バス事業に係る生活交通の確保のため、国と地方の適切な役割分担のもと、国は広域的・幹線的な輸送サービス類型について都道府県と協調して支援。

生活交通確保のための枠組み

<地域協議会>

- 都道府県が主催：都道府県、市町村、運輸局、事業者がメンバー
- 生活交通確保方策を協議・調整（地域の実情に応じて効率的な輸送形態を選択）



国の役割

広域的・幹線的なバス路線について、都道府県と協調して支援

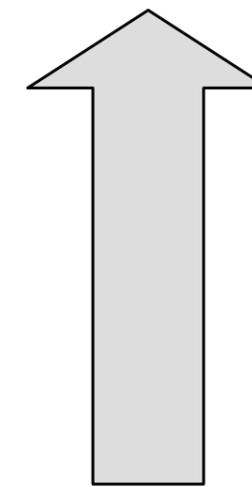
→ 地方バス補助

地方の役割

その他のバス路線について、地方公共団体の判断により維持を図る

生活交通路線

- ・複数の市町村にまたがり、キロ程が10km以上
 - ・1日の輸送量が15人～150人
 - ・1日の運行回数が3回以上等
- <路線維持費補助、車両購入費補助、路線維持合理化促進費補助
国1/2 都道府県1/2>



生活交通確保対策を講じる地方公共団体に対する地方財政措置

公共交通移動円滑化事業の概要

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、標準仕様ノンステップバスに補助を重点化することによって、ノンステップバスの普及促進を強力に推進する。

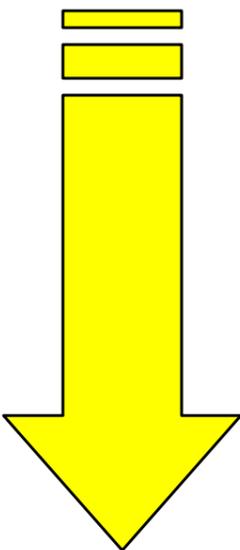
標準仕様ノンステップバスの普及の促進

標準仕様採用の効果

- ・ 高齢者、障害者を含むバス利用者にとって高い利便性を享受できる
- ・ 仕様の標準化により大量定型生産を図り、製造コストが低減される

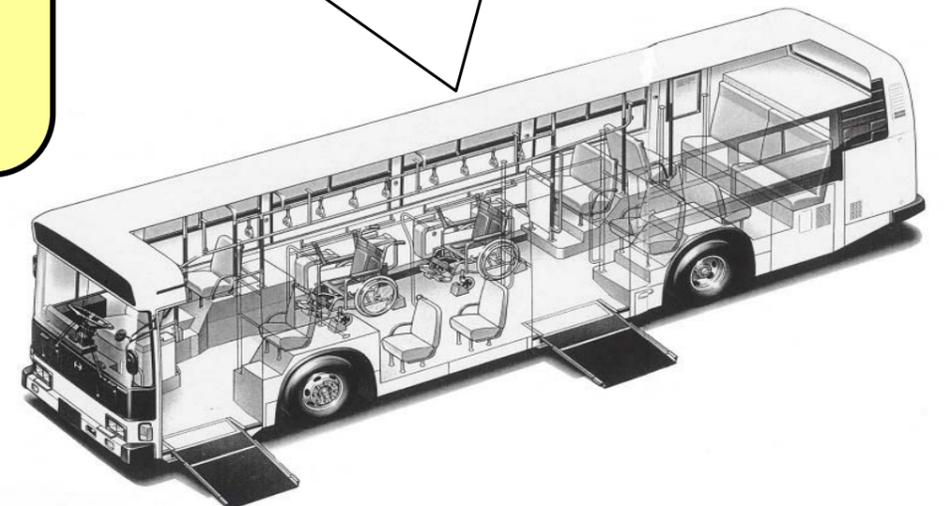
国の支援

- ・ 通常車両価格(ワンステップバス)とノンステップバス車両価格の差額を、1/2ずつ国と地方公共団体とで協調して補助
- ・ 標準仕様ノンステップバスに補助を重点化



ノンステップバスの普及を拡大

車いすスペース、通路幅等について標準仕様化



自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業の概要

自動車事故を防止し、自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立を目指したまちづくりの取り組み(オムニバスタウン整備総合対策事業)やバスレーンやPTPS(公共車両優先システム)を組み合わせた日本型BRT(Bus Rapid Transit)の導入等について地方公共団体と協調して支援する。

オムニバスタウン整備総合対策事業

自動車事故を防止し、自動車交通の安全性の向上を図るため、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系の確立を目指したまちづくりの取り組みを支援。

これまでに、浜松市、金沢市、松江市、盛岡市、鎌倉市、熊本市、奈良市、静岡市、仙台市、岐阜市、岡山市、松山市、新潟市、福山市の14都市を指定。

市町村、道路管理者、交通管理者、バス事業者等関係者の一体的な取り組み
— オムニバスタウン計画 —

バスの安全性・
利便性の向上

交通施設の
整備・改善

交通安全に配慮した
バスの走行環境改善

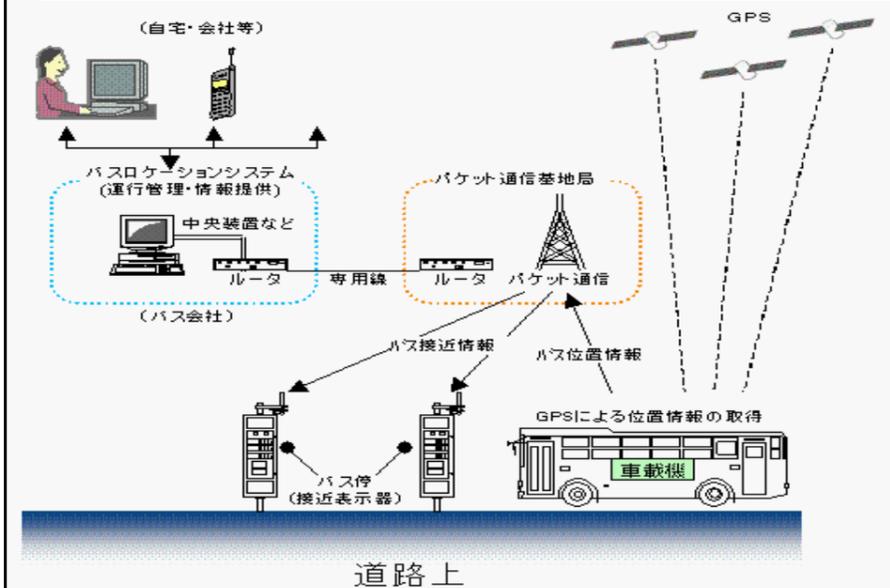
バスの社会的
意義の認識高揚

関係省庁の連携による支援

国土交通省(自動車交通局、道路局、都市・地域整備局)、警察庁

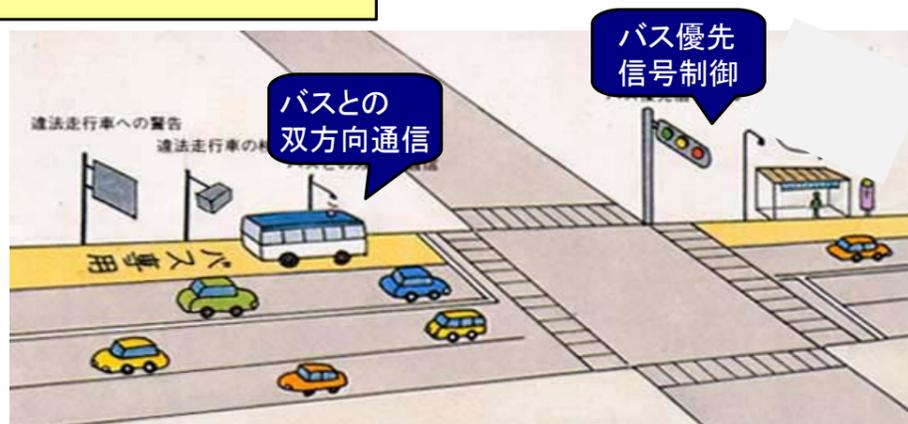
バスロケーションシステムの整備

GPSにより、リアルタイムにバスの運行状況を把握し、適時適切な運行管理を実施。



PTPSの整備

警察の交通管制システムと連携し、バス優先の信号制御により交通の円滑化を図る。



日本型BRTの導入促進

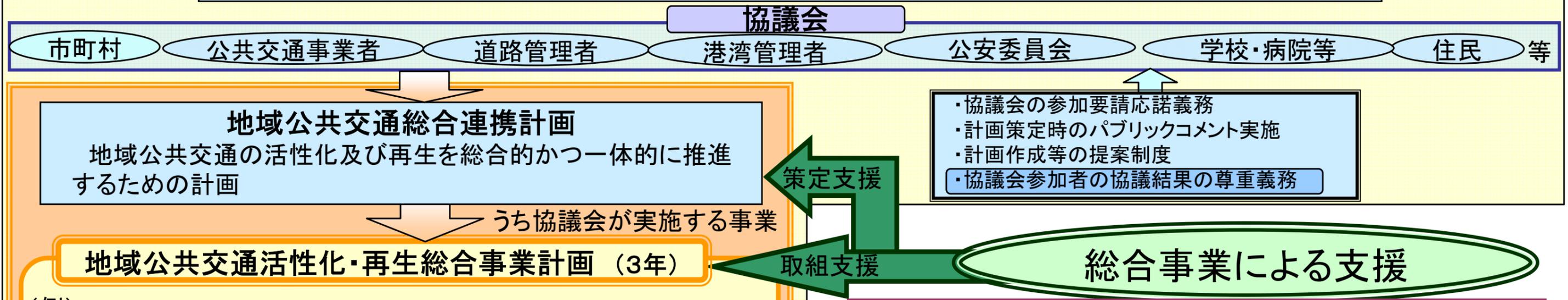
連節ノンステップバスとバスレーン、PTPS等の一体導入(BRT: Bus Rapid Transit)により交通の円滑化を図る。



地域公共交通活性化・再生総合事業の概要

地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な地域公共交通の活性化・再生に取り組む地域の法定協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行)



地域公共交通活性化・再生総合事業計画 (3年)

(例)

- ◇鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行(運航)
 - ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
 - ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
 - ・空港アクセス乗合タクシー・バスの実証運行
 - ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等
- ◇車両関連施設整備等
 - ・バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV(低床式軌道車両)の導入 等
- ◇スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇乗継円滑化等
 - ・乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等
- ◇鉄道、バス、旅客船、地域航空の利用促進活動等
 - ・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等
- ◇新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇その他地域の創意工夫による事業



- ### 総合事業による支援
- <補助率等>
- 「地域公共交通総合連携計画」(法定計画)策定経費 定額
 - 総合事業計画に定める事業に要する経費
 - ・実証運行(運航) 1/2
 - ・実証運行(運航)以外の事業 1/2 (※)
 - (※)政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

- ### 制度の特徴
- 【計画的取組の実現】
 - ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
 - 【協議会の裁量確保】
 - ・事業をパッケージで一括支援
 - ・メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
 - 【地域の実情に応じた支援の実現】
 - ・地域の実情に応じた協調負担の実現
 - 【事業評価の徹底】
 - ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

低公害車普及促進対策の概要

大都市地域等における大気汚染対策、地球温暖化対策及び原油価格高騰対策の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対する支援を行うことにより、低公害車等の普及を促進し、大気環境等の改善を図る。

●低公害車等の導入に対する補助



補助対象(※1)	補助率
新車の導入	通常車両価格との差額の1/2
CNGトラック・バス等 〈拡充〉総重量2.5t以下も対象化	
ハイブリッドトラック・バス等(※2) 〈拡充〉総重量3.5t以下も対象化	
クリーンディーゼルトラック・バス等(※3) 〈新規〉	
電気自動車〈新規〉	
ディーゼル低燃費トラック・バス等(※4) 〈新規〉	
LPG低燃費タクシー(※5) 〈新規〉	改造費の1/3
使用過程車のCNG車への改造	



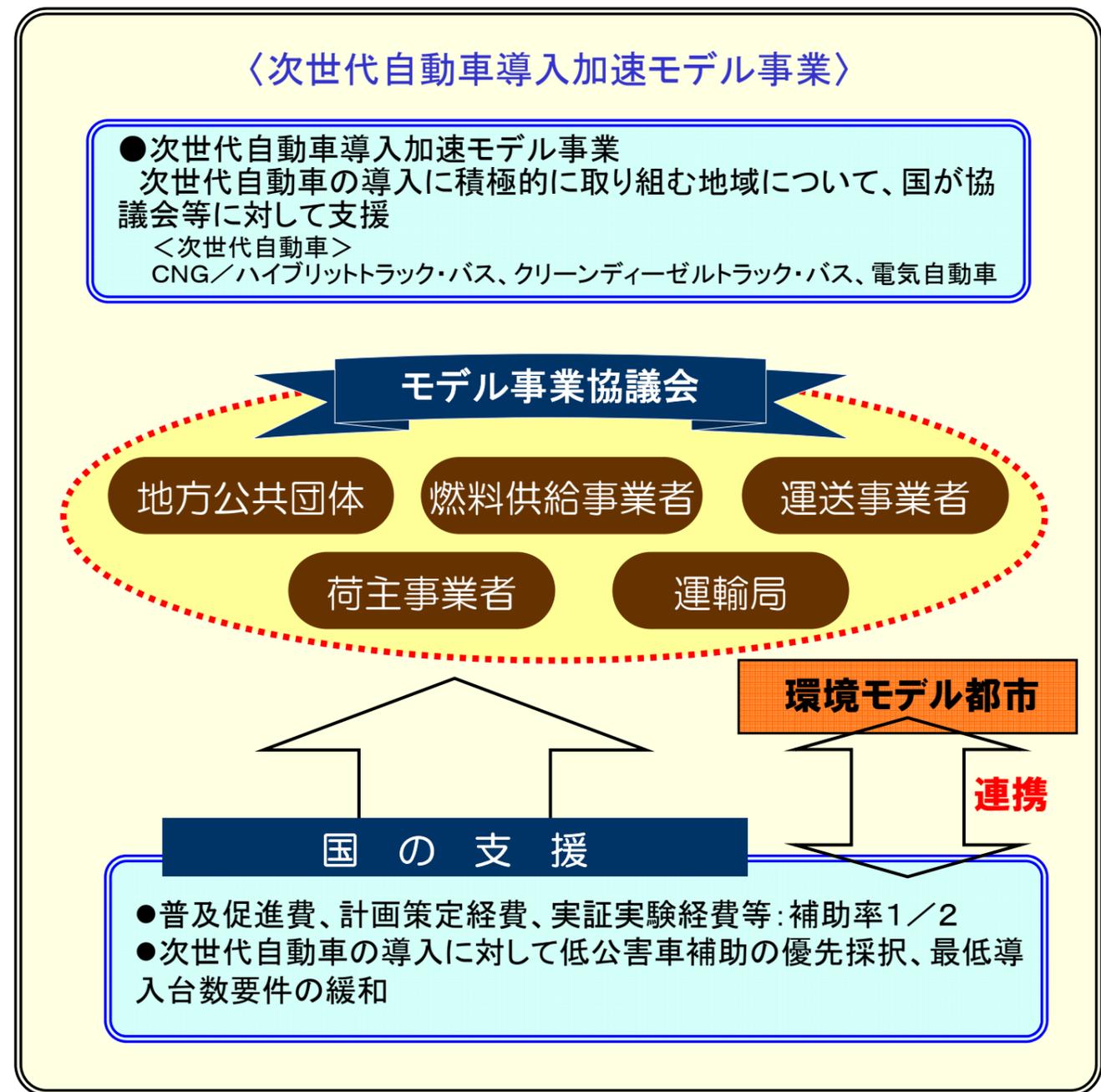
CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス等
 ➢PMは排出せず、NOxは5割以上低減
 ➢CNGスタンドが必要

ハイブリッドトラック・バス等
 ➢内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
 ➢新たなインフラ整備の必要がない

電気自動車
 ➢NOx・PM, CO2排出ゼロ

(※1)最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
 (※2)新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両
 (※3)ポスト新長期規制に適合する車両
 (※4)2015年燃費基準に適合する車両
 (※5)2010年燃費基準に適合する車両

●地域をあげた取組への支援



生活交通確保のための地方財政措置について

地方公共団体が、地域協議会における結論等に基づき、地域の足の確保の観点やまちづくりの観点から、地域の実情に応じて、路線バスの維持、行政バスの運行、車両購入等の生活交通確保対策を講じるために要する経費に対し、所要の地方財政措置を講じることとされている。

○特別交付税措置の概要

(1) 地方バス生活路線維持費補助に係るもの

- ・ 維持費補助 地方負担額の8割
- ・ 車両購入費補助 地方負担額の8割

(2) 地方単独事業

- ・ 維持費 地方負担額の8割
- ・ 車両購入費 地方負担額の8割

〔地方単独事業の主なもの〕

- ・ 国庫補助対象外の路線を運行する事業者への地方公共団体の補助経費
- ・ 行政バスの運行経費

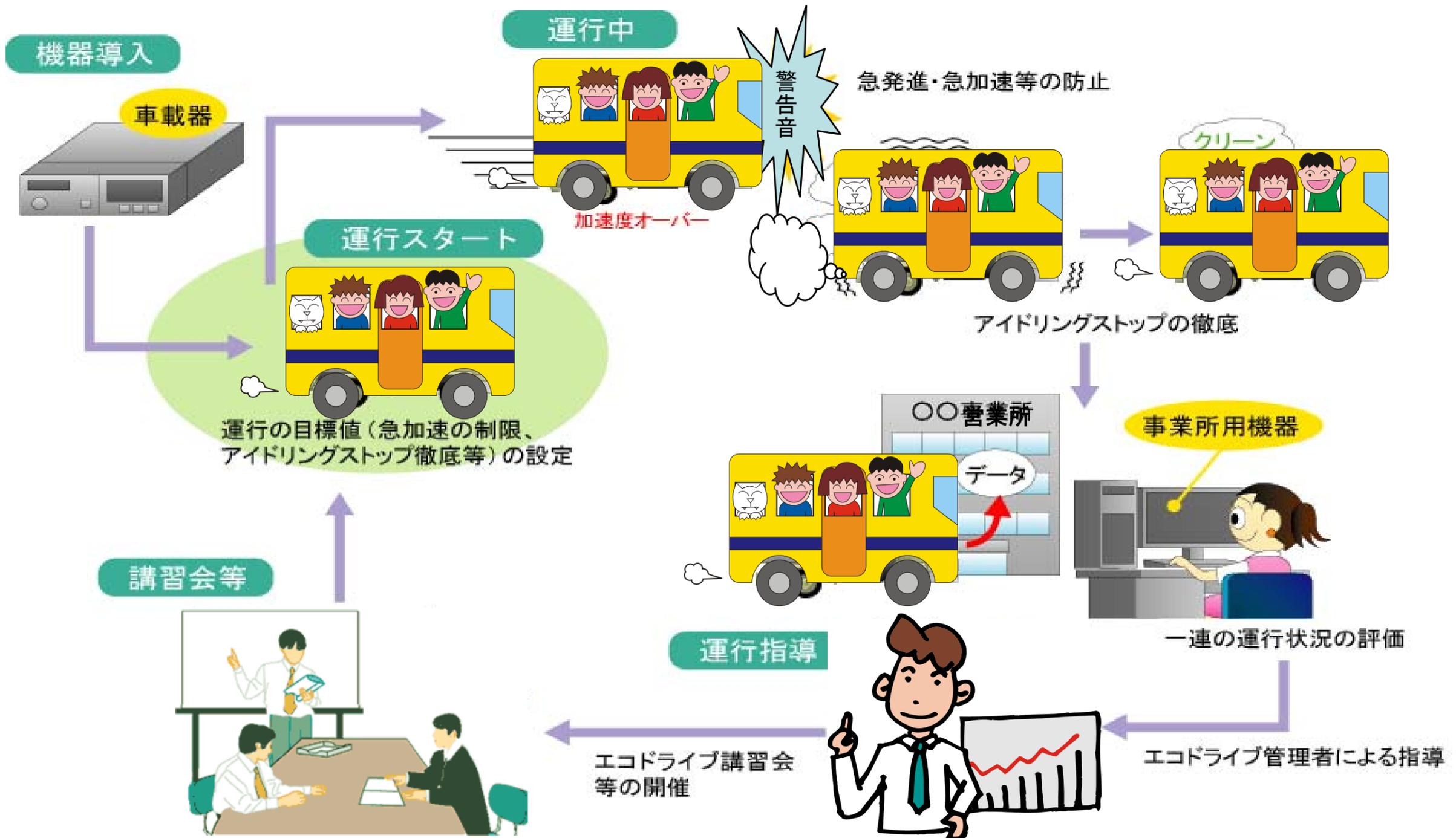
○地方財政措置の推移（地方財政計画上）

平成13年度事業費	550億円程度	平成17年度事業費	750億円程度
平成14年度事業費	700億円程度	平成18年度事業費	760億円程度
平成15年度事業費	730億円程度	平成19年度事業費	750億円程度
平成16年度事業費	740億円程度	平成20年度事業費	750億円程度

※総務省資料より

エコドライブ管理システム

エコドライブ管理システム(EMS: Ecological-drive Management System)とは、環境にやさしい運転を実践するために、自動車にエコドライブ用車載機器を、また、事業所に運行データ分析装置を設置し、自動車の運転方法、運行状況全般を電子データとして管理することによりエコドライブ(省エネルギー運転)と安全運転を支援するシステム。



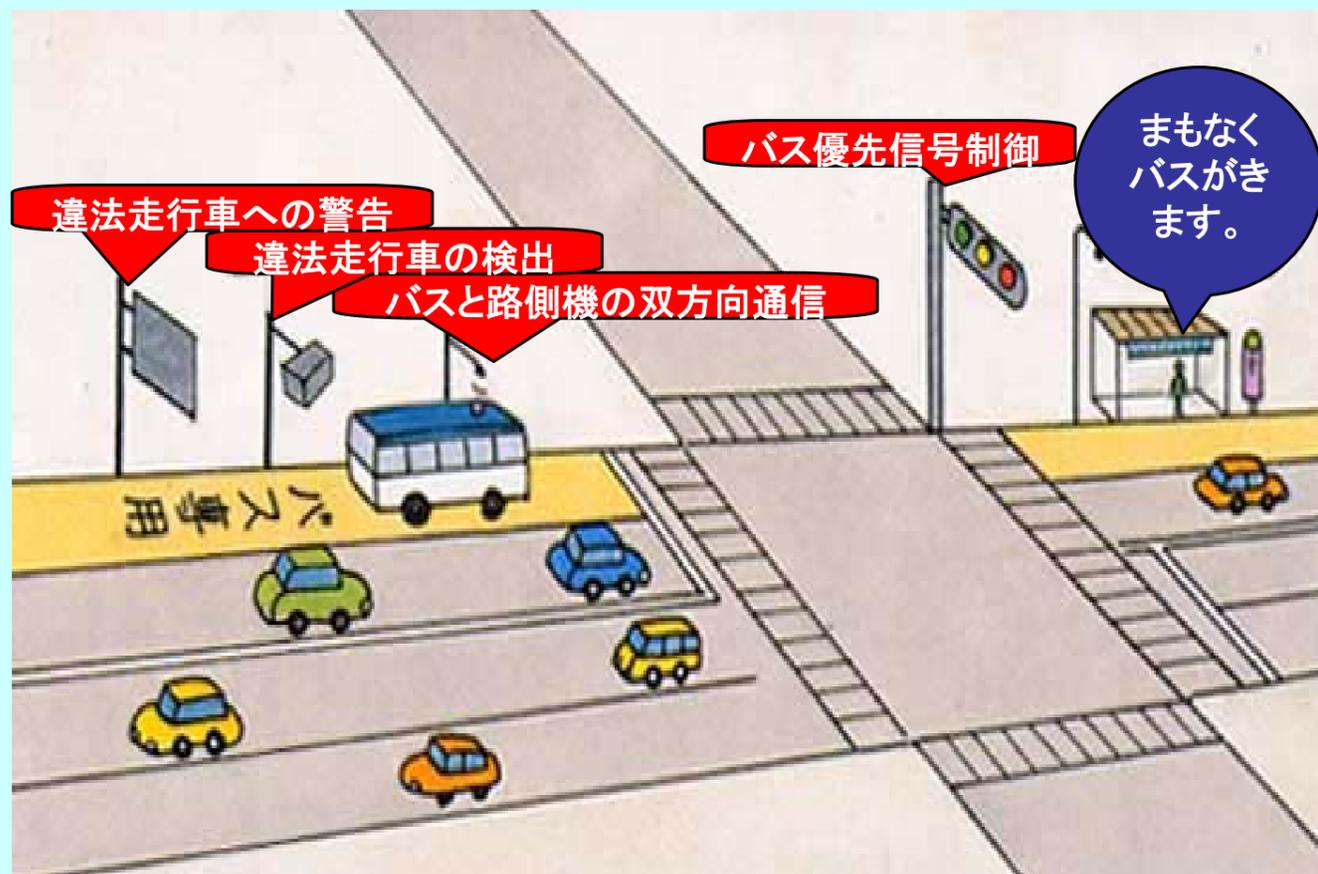
公共車両優先システム(PTPS:Public Transport Priority Systems)

～バスの進行にあわせて信号の「青」を延長し「赤」を短縮するシステム～

バス事業者のバスロケーションシステム(国土交通省が導入を支援)と警察の交通管制システムとを連携させたシステム。

バスの交差点への接近に合わせて信号を青に変更するバス優先の信号制御やバスレーンにおける違法走行車への警告などを行う。

バス専用レーンの設置、カラー舗装、交差点改良等との一体的な実施で、相乗効果を発揮。

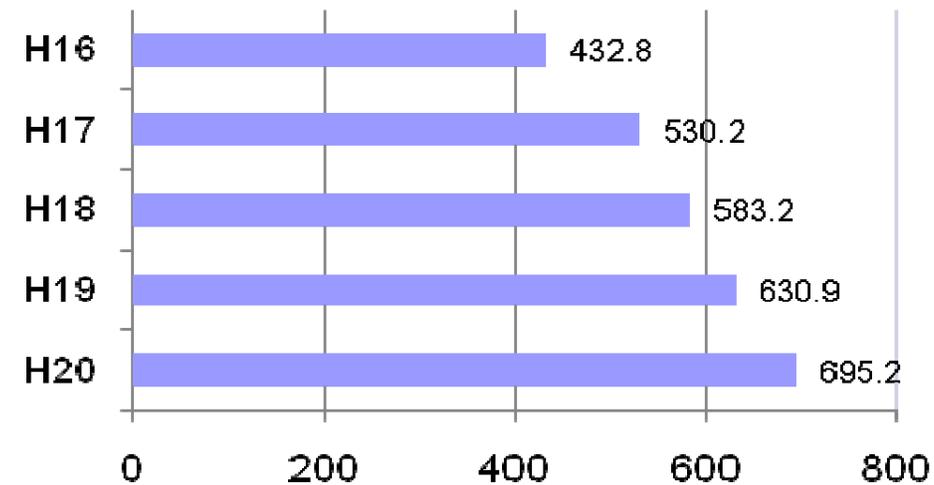


<PTPSの効果(例)>

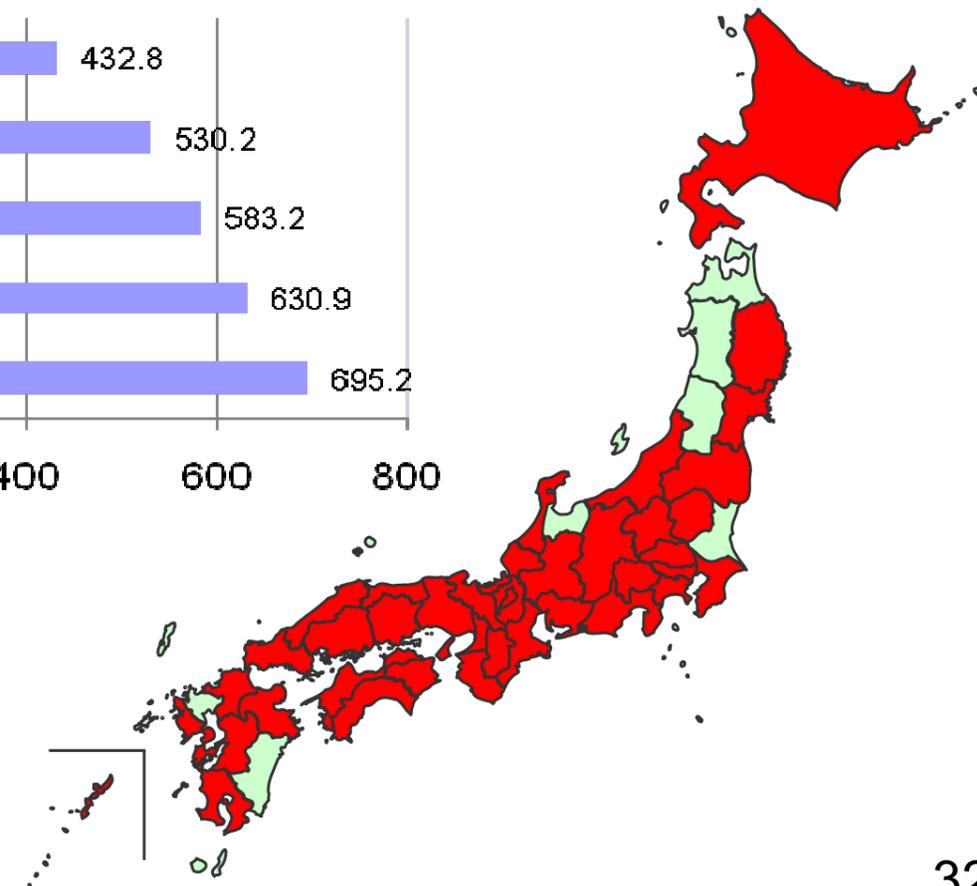
- ・バスの定時運行の確保
 - * 松江市の例 定時運行率 23%→63%
- ・運行時間の短縮
 - * 松江市の例 14.9%短縮
- ・乗車人員の増加
 - * 大阪府の例 4.7%増加

<PTPSの導入状況(運用中)>

導入総延長距離(km) (各年3月末現在)



(平成20年3月31日現在)
40都道府県、95事業者
総延長 695.2km



BRT (Bus Rapid Transit)

BRTとは

バス専用道路等により軌道系交通と比較して遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システム

日本の事例

都市名	運行事業者	運行開始	主な特徴
厚木市	神奈川中央交通	H20.2.4	連節ノンステップバス(独社製)、PTPS、鉄道乗継情報装置
藤沢市	神奈川中央交通	H17.3.14	連節ノンステップバス(独社製)、PTPS
名古屋市	名古屋市交通局 名鉄バス	S60.4.30	基幹バスシステム、中央走行方式、バス専用レーン(ラッシュ時)



厚木市の連節ノンステップバス



名古屋市の基幹バスシステム

海外事例

国名	都市名	開業年次	主な特徴
ブラジル	クリチバ	1973	土地利用計画と整合したバス専用道路(都市軸)、高容量3連節バス
アメリカ	ボストン	2002	バス専用トンネル、トロリー&CNGデュアルモード連節バス
カナダ	オタワ	1983	大規模バス専用道路ネットワーク、急行サービス、バス追い越し車線
イギリス	ランコーンNT	1973	8の字型バス専用道路、急行サービス、ニュータウン計画と一体化した整備
フランス	ルーアン	1999	ガイドウェイバス
ドイツ	マンハイム	1984	ガイドウェイバス、交差点混雑区間を回避するバス専用道路
豪州	ブリズベン	1990	バス専用道路、都心部バスターンネル
韓国	ソウル	2004	中央走行バス専用道路、既存バスネットワークを大規模改編
インドネシア	ジャカルタ	2004	中央走行バス専用道路(一般車線と縁石で区分)



▲クリチバ市(ブラジル)のチューブバス停
(バス車体の床高さまでかさ上げしたバス停で、改札口があり運賃収受も改札内に入る時に行われる)