

第1回BRTの導入促進等に関する検討会 議事概要

開催日時：平成25年10月24日（木）14：30～17：30

会場：国土交通省10階共用会議室A

事務局よりの検討会開催趣旨説明、事業者及び自治体からのBRT導入事例説明の後、意見交換が行われた。主な事項は以下の通り。

○BRTとまちづくり

- ・BRTを進めるのに重要なのはまちづくりと一体となっていくことが必要で、その中でどのようにBRTを生かしていくかが大切。
- ・BRTのファン、サポーターを作っていくことが必要。
- ・BRTが新しく運行する沿線の既存バスネットワーク再編が必要。
- ・BRTを進めるためには、バス利用者、住民、地域の意見が必要。バス会社だけでは出来ない。
- ・世界でのBRTの定義は専用道をもって幹線的輸送を行うもの、定時性、速達性、大量輸送ができるのが特徴。
- ・幹線的な存在感のあるものがBRT。日本では連節バスや専用道にフォーカスを置く方向だが、幹線的なバスを生かす議論も必要。幹線的なバス輸送と連節バスは交わるが同一なものではない。

○連節バスの導入について

- ・全国どこのバス会社も乗務員が不足、連節バスの導入により、一人の乗務員で二倍の輸送量があるのは大きな合理効果があると感じている。
- ・モノレールやLRTを導入したい自治体に対し、一足飛びにお金をかけてそれらをやるより、連節バスをいれることで、バスとして活躍する分野があることをPRできた。
- ・連節バスの導入にあたって車両が外国製であるため情報量が非常に少なく、コスト、将来のランニングコスト、メンテナンス費用、投下資本がどのように回収できるか等、先々の見通しが非常に立てにくい。情報の集約、データベース化等ができないか。
- ・連節バス導入で朝夕ラッシュでの輸送力に余裕ができれば速達性の向上ができるので非常に効果的と考える。

○連節バスの運行にあたって

- ・道路管理者、警察との事前協議は大切。事業者単独での調整はしにくい。道路占有空間確保等、道路の改修等、道路環境整備には行政の協力が必要

○連節バス車両の購入について

- ・車両の購入補助は、国費で1/3補助を受けているが、事業者としては自前での購入は大変、国、地方公共団体の補助が導入促進となる。補助制度の充実や年度またがりの補

助をお願いしたい。

- ・車両の他にバックヤードの費用に対しても補助メニューがあると導入が進む。

○BRTの運行を行うバス車両の生産について

- ・外国人観光客を全国津々浦々に向かい入れる際の足としてBRTは使える。その際、BRTシステムを外人にも分かり易く、車両もかっこよくスタイリッシュなものでつくりたいか。
- ・海外の導入事例では、ヨーロッパのメーカーにはBRTのエキスパートが社内において導入計画の段階から関わってコンサルティングを行っている。
- ・連節バスの開発には多額の費用を要するため、海外展開も含めて考えていかなければならないことになる。
- ・右ハンドルの連節バスの国が少なくメーカーが供給を絞る理由となっている。国産化を踏まえた、グローバルなハーモナイゼーションができれば、右ハンドル国へは日本が供給とすることで、基本的な頭数が揃うこととなる。
- ・国産の車両、今までの路線バスのパラダイムを変えるようなインパクトのあるものが欲しい。

○専用道について

- ・BRTのメリットとして、BRT空間を避難路、緊急物資輸送路として位置づけている。給水、緊急物資輸送時に一般の道路が混雑しても、専用道では一定のコントロールが可能となる。
- ・道路法上の道路のため、専用道路なのに家が建ってしまうという建築基準法との不整合がある。
- ・34カ所踏切があるので軌道法では踏切であっても道路では一旦停止になる。全部立体化は出来ない。