

3) 幹線バス路線のBRT化による支線整備例(新潟BRT:暫定開業)

①. 位置づけ

新潟市内の路線バス網のうち、JR新潟駅を中心に東西南北の基幹的公共交通軸の形成を図るものである。

第1期導入区間としては、JR新潟駅から青山バス停までの東西方向の区間に連節バスの導入を図るものである。

表 本線と支線の関係

本線	支線
・JR上越新幹線 ・JR信越本線	・新潟BRT

②. 適用計画制度・事業制度

本路線の整備にあたって適用された計画制度及び事業制度等は次のとおりである。

すなわち、計画制度としては都市・地域総合交通戦略を策定し、バス網再編整備の方向を明確にしたうえで、基幹公共交通として連節バスの導入を行った。

適用した助成制度は、社会資本整備総合交付金である。

表 適用計画制度と事業制度

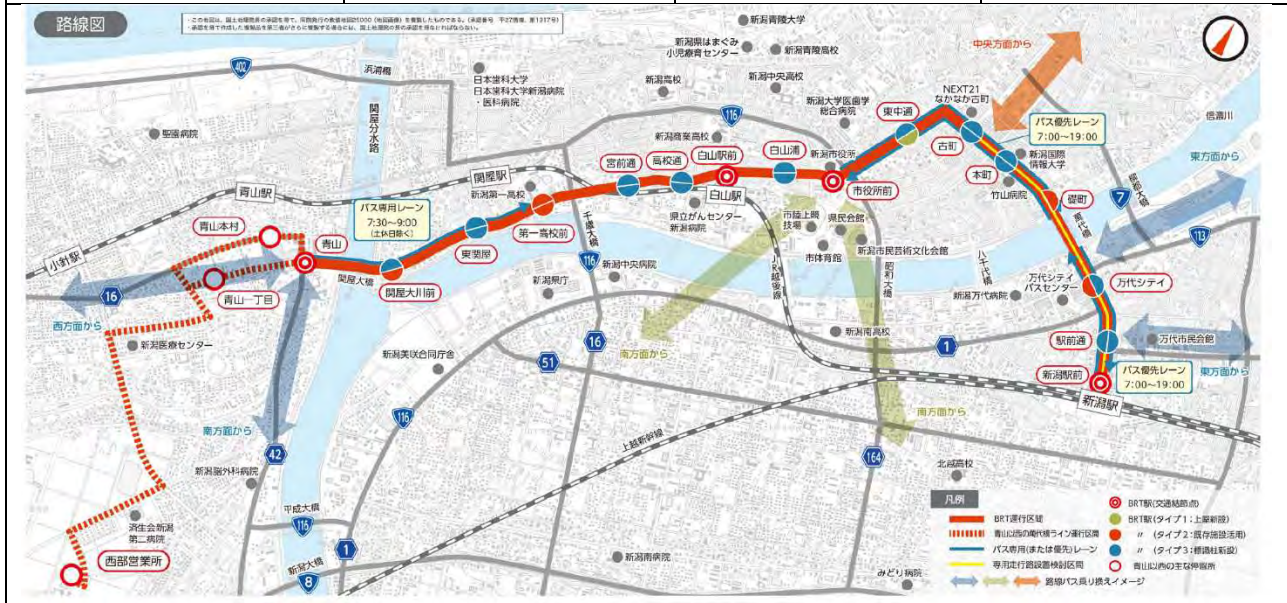
制度区分	適用内容
1 適用計画制度	・都市・地域総合交通戦略（平成20年3月）
2 適用事業制度	—
3 適用助成制度	・社会資本整備総合交付金

③. 路線概要

本路線はJ R新潟駅から青山バス停までの区間約7km に、連節バスを導入するものである。第1期に導入を予定している連節バスは4両である。また、この区間の停留場は16か所を設定している。

表 路線概要

起終点	路線長	停留場	導入バス
J R新潟駅 青山バス停	約7km	16か所	連節バス4両



出典：新潟市BRT第1期導入事業概要

<<https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/newsystem/sonota/shiryosyu.html>>

④. 整備スキーム

BRTの施設整備など初期投資に関する費用は新潟市が担い、運行や運営といった費用は運行事業者である新潟交通が担う公設民営方式で進めている。

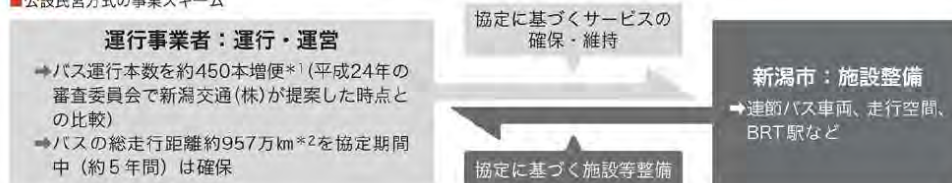
役割分担や各者の責務は「運行事業者協定」の中で明確にしている。

全体の概算事業費は約30億円と推定されている(専用走行路の整備や連節バスの追加導入を含む)。

事業スキーム「公設民営方式」

新バスシステムの取り組みは、BRTの施設整備など初期投資に関する事項は新潟市が担い、運行や運営といった事項は、審査委員会を通じて選定された運行事業者である新潟交通(株)が担う「公設民営方式」で進めており、それぞれの役割分担や責務は、運行事業者協定の中で明確にしている。

■公設民営方式の事業スキーム



*1 平成27年9月5日新バスシステム開業時点
*2 平成29年3月16日ダイヤ改正における年間走行キロ計画値

出典：新潟市BRT第1期導入事業概要

<<https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/newsystem/sonota/shiryosyu.html>>

図 整備スキーム

第1期BRT導入区間の運行開始までに要した事業費は約12億円(新潟駅、白山駅駅前広場整備費は含まず)となっている。

表 第1期BRT事業費

第1期BRT運行開始までの事業費	
走行空間・駅	約0.9億円
連節バス	約3.5億円
情報案内システム	約1.2億円
交通結節点	約5.1億円
その他(デザイン、プロモーション、案内サイン等の事業費)	約1.0億円
合計	約11.7億円

出典：新潟市BRT第1期導入事業概要

<<https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/kotsu/newsystem/sonota/shiryosyu.html>>

4) オリンピック時の輸送力強化のための支線整備例(東京臨海部BRT:計画中)

①. 位置づけ

オリンピック開催時に、臨海部で開催される競技を観覧するための大幅な交通需要の増大への対応を図り、大会以降も地域の発展を支える交通機関としてオリンピック時の都心と臨海副都心とを結ぶBRTが計画中である。

このBRTは、オリンピック以後も、臨海副都心周辺地域における環状2号線の開通、選手村跡地をはじめとする開発などの大きな変化に対し、現状では都心と臨海副都心を結ぶ南北方向の公共交通が脆弱であるため、オリンピック後のレガシー施設としての利用も視野に入れている。

表 本線と支線との関係

本線	支線
・JR在来線、東京メトロ	・臨海副都心BRT

②. 適用計画制度・事業制度

本路線の整備にあたって予定されている計画制度及び事業制度等は次のとおりである。

本路線に関する計画制度としては、地域公共交通網形成計画が適用されており、事業制度としては、道路運送高度事業、地域公共交通再編事業が予定されている。

また、補助制度としては、社会資本整備総合交付金や地域公共交通確保維持改善事業補助金の活用を想定している。

表 適用計画制度と事業制度

制度区分	適用内容
1 適用計画制度	・地域公共交通網形成計画（平成28年6月策定）
2 適用事業制度	・道路運送高度化事業（予定） ・地域公共交通再編事業（予定）
3 適用助成制度	・社会資本整備総合交付金や地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用予定

③. 路線概要

本路線はオリンピック時、JR新橋駅から勝どき駅、豊洲駅までの区間に連節バスを導入する計画である。オリンピック後は東京テレポート駅までの路線延伸も検討中である。

図 路線概要

起終点	路線長	停留場	導入バス
(オリンピック時) 新橋駅 勝どき、豊洲駅	約 5 km (オリンピック時)	(オリンピック時) 5カ所 (オリンピック後) 10カ所	連節バス (車両数未定) 単車 (燃料電池バス、車両数未定)

2019年：2系統の運行から開始	東京2020大会後：3系統の運行
<p>運行するバス (イメージ) 単車バス (燃料電池バス) 連節バス</p> <p>(停留施設名は仮称です。) (東京2020大会期間中の運行は未定です。)</p>	<p>運行するバス (イメージ) 単車バス (燃料電池バス) 連節バス</p> <p>(停留施設名は仮称です。) (東京2020大会期間中の運行は未定です。)</p>

出典：都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画（平成28年4月東京都都市整備局・京成バス（株））<<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2016/04/DATA/70q44100.pdf>>

④. 整備スキーム

車両の調達や乗務員の育成などを行うため、京成バスを中心に、行政の出資を想定したBRT運行のための新会社を設立する予定である。

また、新会社は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資制度の活用を検討中である。