

都心と臨海地域とを結ぶBRTに関する事業計画（改定）の概要

- BRTは、臨海地域の交通需要の増加に速やかに対応し、地域の発展を支える公共交通機関として運行を計画
- 2016年4月に策定した事業計画を、周辺状況の変化を踏まえて改定

運行計画

2020年度	2021年度	2022年度以降
BRTプレ運行（地上部道路）※		BRT本格運行（本線トンネル）
プレ運行（一次）（1系統） 環状第2号線 地上部道路開通（2019年度末）後 東京2020大会前・期間中	プレ運行（二次）（3系統） 東京2020大会後	本格運行（4系統） 環状第2号線 本線トンネル開通（2022年度）後 選手村まちびらき後
<p>一次運行ルート（虎ノ門～晴海二丁目）</p> <p>幹線ルート（虎ノ門・東京駅～国際展示場駅・東京テレポート駅）</p> <p>晴海・豊洲ルート（虎ノ門～市場前駅）</p> <p>勝どきルート（新橋駅～勝どき）</p> <p>選手村ルート（新橋駅～晴海五丁目）</p> <p>検討路線</p> <p>※停留施設、ルート名は仮称。ルートは概略を示す。 ※大会期間中の運行内容については、関係機関と調整中。</p>	<p>二次運行ルート（虎ノ門～晴海二丁目、晴海三丁目、晴海五丁目）</p> <p>本線トンネルルート（虎ノ門・東京駅～国際展示場駅・東京テレポート駅）</p> <p>晴海・豊洲ルート（虎ノ門～市場前駅）</p> <p>勝どきルート（新橋駅～勝どき）</p> <p>選手村ルート（新橋駅～晴海五丁目）</p> <p>検討路線</p> <p>※停留施設、ルート名は仮称。ルートは概略を示す。 ※大会期間中の運行内容については、関係機関と調整中。</p>	<p>本格運行ルート（虎ノ門～晴海二丁目、晴海三丁目、晴海五丁目、選手村）</p> <p>本線トンネルルート（虎ノ門・東京駅～国際展示場駅・東京テレポート駅）</p> <p>晴海・豊洲ルート（虎ノ門～市場前駅）</p> <p>勝どきルート（新橋駅～勝どき）</p> <p>選手村ルート（新橋駅～晴海五丁目）</p> <p>検討路線</p> <p>※停留施設、ルート名は仮称。ルートは概略を示す。 ※大会期間中の運行内容については、関係機関と調整中。</p>
京成バス(株)による運行	京成バス(株)と新会社の共同運行	新会社による運行

※BRTプレ運行…将来的なBRT本格運行への円滑な転換を図るとともに、臨海地域の需要増に対応するため、環状第2号線本線トンネル開通前から行う先行的な運行

都心と臨海地域とを結ぶ BRT に関する事業計画（改定）の概要

運行の概要

		BRTプレ運行 (2020年度から)	BRT本格運行 (2022年度以降)
環状第二号線 (築地区間)		地上部道路 往復2車線	本線トンネル 往復4車線 側道 往復2車線
表定速度		路線バス並み (11~15km/h程度)	LR T・新交通システム並み (目標20km/h以上)
運賃收受		乗車時ICカード又は現金	乗車時ICカード又は乗車券 (車内での現金收受なし)
車両		単車バス(一部燃料電池バス) 連節バス	単車バス(燃料電池バス) 連節バス
輸送力※	ピーク時	6便程度・450人程度/時間	20便程度・2,000人程度/時間
	上記以外	4便程度・300人程度/時間	12便程度・1,200人程度/時間

※新橋駅～勝どき間の運行便数及び輸送人数(片道)

運行開始時の便数であり、交通状況や需要等を考慮しながら適切な運行頻度・便数を検討
一部系統で途中停留施設を通過する急行便の運行を検討



燃料電池バス(イメージ)



連節バス(イメージ)

停留施設

- ・車椅子の方がスムーズに乗り降りできるよう、バリアフリーに配慮した計画とする



上屋を設けた停留施設の例



スムーズな乗り降りを実現した例

新会社の設立

- ・京成バス(株)が本格運行時の運行主体となる新会社を設立
- ・設立時期を、2017年春頃から2019年度へ変更(予定)

スケジュール(予定)

2018年度・トータルデザインの検討、停留施設等設計

2019年度・停留施設等施工開始

2020年度・BRTのプレ運行開始
・東京2020大会後、運行を拡大

2022年度以降・環状第2号線の本線トンネル開通後、
BRTの本格運行開始