

運行事業者の募集要項

－都心と臨海副都心とを結ぶBRT－

平成 27 年 7 月

東京都都市整備局

目次

I はじめに

II 運行事業者の募集及び選定

- 1 応募の資格・条件及び制限
- 2 応募・選定のスケジュール
- 3 応募手順

III 事業実施上の条件

- 1 行政と運行事業者等の役割分担
- 2 バス運行事業の形態
- 3 基本協定の締結

IV 企画提案及び審査

- 1 企画提案で求める内容
- 2 審査委員会
- 3 主な審査項目

添付資料

- <様式1> 応募登録書
- <様式2> 応募辞退届
- <様式3> 企画提案書等提出届

参考資料

- <参考1> 「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画」について
- <参考2> BRTに関する主な補助制度（運行事業者向けに限る）
- <参考3> 産投出資を原資とした新たな支援
- <参考4> 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

I はじめに

これまで「都心と臨海副都心とを結ぶBRT」については、2014年10月末の事業協力者選定以降、「都心と臨海副都心とを結ぶBRT協議会（座長：中村文彦横浜国立大学理事・副学長）」を設置し、検討を進めて参りました。

同協議会は計4回開催され、運行・停留施設の考え方やルート案などを取りまとめ、「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画（以下「基本計画」という。）」として2015年4月28日に取りまとめました。

今後は、2019年度のBRT運行開始に向け、事業化に向けた取組を進めて参ります。このたび、基本計画の考え方を前提としたBRTの運行の実現に向けて、運行事業者を公募いたします。

運行事業者には、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、世界に誇る技術・運行・サービスを実現し、大会後も発展する臨海副都心地域を支える基盤となるBRT事業に取り組んでいただくことを期待いたします。

Ⅱ 運行事業者の募集及び選定

1 応募の資格・条件及び制限

(1) 応募資格

次に掲げる項目に当てはまる法人とします。グループやJV（ジョイント・ベンチャー）は不可とします。

【許認可関係】

- ◎道路運送法第4条の規定による一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けていること。

【経営基盤】

- ◎BRT事業を安定的に継続できる経営基盤を有していること。

(2) 応募の制限

応募者は、次に掲げる全てに該当しない者であることとします。

- ア 当該法人の代表権を持つ役員が、契約を締結する能力を有しない者又は破産者で復権を得ない者
- イ 国税、地方税その他公租公課について滞納処分を受けている者
- ウ 破産、民事再生、会社更生その他これらに準ずる手続開始の申立てを受けた者又は申立てをした者
- エ 東京都競争入札参加有資格者指名停止等取扱要綱に基づき指名停止を受けている期間中である者
- オ 当該法人及びその代表者、役員又は使用人その他の従業者が東京都暴力団排除条例第2条第2号から第5号までの規定に該当する者

(3) 応募の条件

応募者は、次に掲げる条件を満たす必要があります。

【新たなブランドの創設】

- ◎応募者等が有する既定の名称・ブランドではなく、**新たな名称・ブランドで運行**すること。
- ◎車両や停留施設、乗務員の制服、各種媒体など、BRTシステム全てに**統一されたコンセプト**を導入すること。

【基本計画の履行】

- ◎原則として、**基本計画に示されている内容を履行**し、BRTの運行を実現していくための事業計画を策定すること。
ただし、東京都都市整備局と協議の下、需要に見合った頻度の運行を事業者の判断で行い、停留施設の設備などお客様サービスに関する諸設備の程度は自らの事業計画に基づき設定すること。
- ◎次世代交通技術の導入等、**より高いレベルのサービスを実現**する体制を整えること。

【人員の確保】

- ◎BRTの運行に**必要な人員を確保**できること。

【労働組合との合意】

- ◎運行開始までに、労働条件に関し、**事業者と事業者の労働組合との間で合意が得られる**こと。

【東京都への協力】

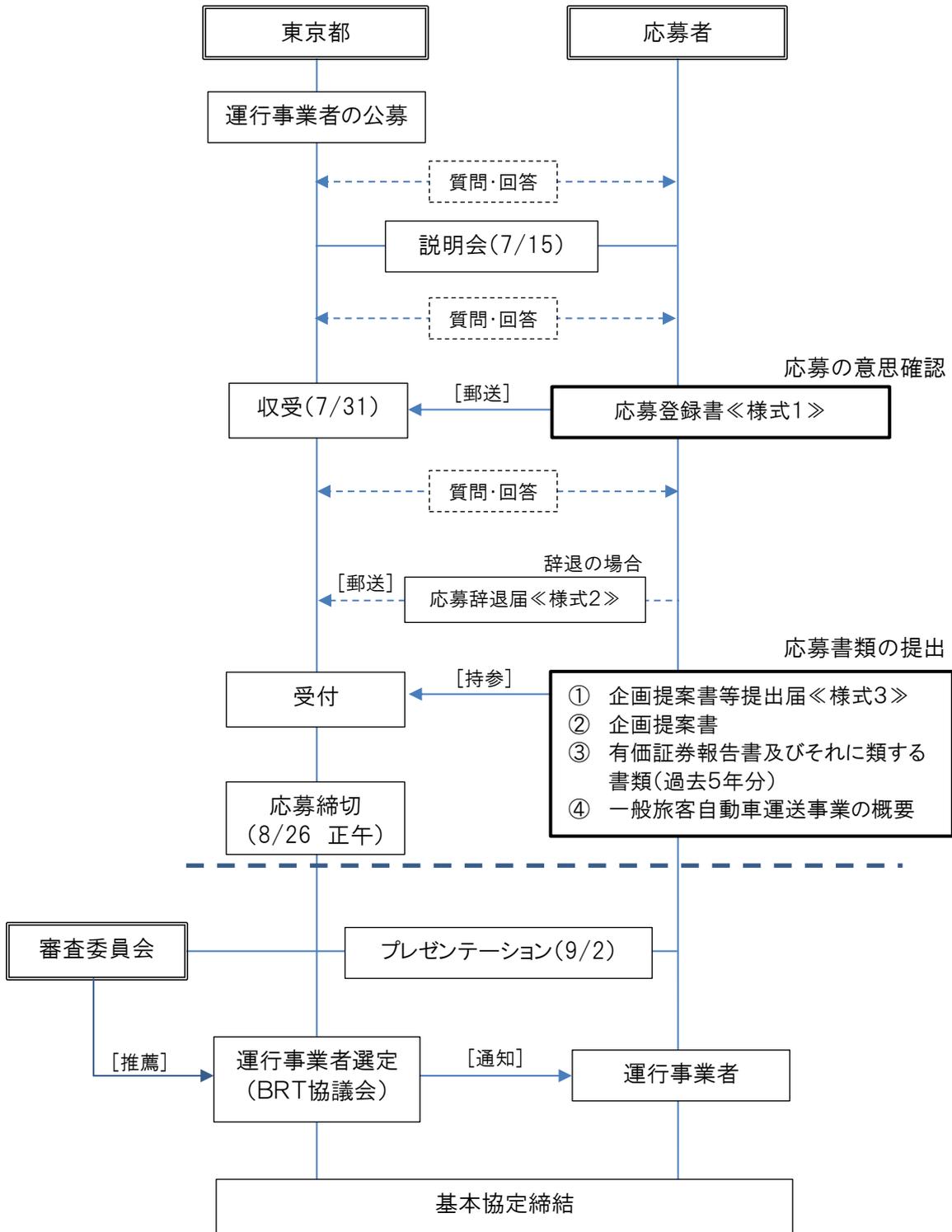
- ◎運行計画・施設整備計画を含めた事業計画の策定に際して、東京都と基本協定を締結すること。
- ◎東京都都市整備局と連携し、道路管理者・交通管理者等の関係機関や地元区と協議・調整を行うこと。

2 応募・選定のスケジュール

応募・選定のスケジュールは以下のとおりとします。

7月15日（水）	事業者募集要項等の説明会の開催
7月31日（金）	応募登録書の提出期限（※消印有効）
8月26日（水） 正午	企画提案書等の提出期限
9月 2日（水）	企画提案書等に基づくプレゼンテーション ・ヒアリング
9月 中旬	運行事業者の選定
10月 頃	基本協定締結

<応募・選定の流れ>



3 応募手順

(1) 事業者募集要項等の説明会の開催

運行事業者への応募を希望する事業者に対して説明会を開催します。説明会の日は以下のとおりです。参加を希望される場合は、事前に下記メールアドレスまで参加希望の御連絡をお願いします。

◎日 時

2015年7月15日(水)	第1回	10:30~11:30
〃	第2回	13:30~14:30
〃	第3回	15:30~16:30

(内容はいずれも同じです)

◎場 所

東京都庁 第二本庁舎 10階203会議室
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

◎申込方法

- ・下記のアドレスまで電子メールで御連絡ください。

メールアドレス S0000178@section.metro.tokyo.jp

- ・メールの件名を【BRT事業者公募説明会】とし、希望する時間、参加人数を御記入ください。

(参加人数は、**1社当たり5名まで**とさせていただきます)

◎申込受付期間

2015年7月8日(水) から 2015年7月13日(月) まで

※**応募資格を満たす事業者のみを対象**とします。当日は名刺を御提出ください。

(2) 応募参加表明の受付

運行事業者への応募を希望される方は、応募登録書〈様式1〉に必要事項を記入し、期間内に下記の住所へ郵送してください。

応募登録書の提出は、応募の要件とします。なお、応募登録書を提出した企業名等は公表しません。

◎宛 先

〒163-8001 新宿区西新宿二丁目8番1号

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 交通計画調整担当

担当：関、齊原

◎受付期間

2015年7月16日(木)から2015年7月31日(金)まで

※郵送のみの受付とします。(7月31日(金)消印有効)

(3) 応募の辞退

下記の期間については、応募の辞退を認めます。

辞退に際しては、応募辞退届〈様式2〉に必要事項を記入し、期間内に下記の住所へ郵送して下さい。

◎宛 先

〒163-8001 新宿区西新宿二丁目8番1号

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 交通計画調整担当

担当：関、齊原

◎受付期間

2015年8月17日(月)から2015年8月25日(火)まで

※郵送のみの受付とします。(8月25日(火)消印有効)

(4) 企画提案書等の提出

企画提案書は次に示す書類と併せて提出してください。提出後の運行事業者応募の辞退は原則として認めません。なお、提出書類は、返却しません。

①企画提案書等提出届<様式3>

②企画提案書

本要項に記載している事柄をよく読み、企画提案書を作成し提出してください。

③応募者の有価証券報告書及びそれに類する書類(過去5年分)

④応募者の一般旅客自動車運送事業の概要

旅客自動車運送事業等報告規則第2条及び自動車事故報告規則第3条に基づく下記の資料を過去5年分提出してください。

- ・事業概況報告書
- ・一般旅客自動車運送事業損益明細表
- ・一般旅客自動車運送事業人件費明細表
- ・一般旅客自動車運送事業固定資産明細表
- ・一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書
- ・自動車事故報告書

◎提出先

東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課 交通計画調整担当
担当：関、齊原
東京都庁第二本庁舎 22 階南側 電話 03-5388-3304
新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

◎受付期間

2015年8月17日(月)から2015年8月26日(水)正午まで

※持参のみの受付とします。(郵送不可)

◎提出部数

各 10 セット

(5) 質問及び回答

質問は電子メールでのみ受け付けます。

なお、応募状況・審査内容に関する質問、プレゼンテーション・ヒアリング実施後の質問については一切受け付けません。

◎質問方法

・下記のアドレスまで電子メールで御連絡ください（書式は問いません）。

メールアドレス S0000178@section.metro.tokyo.jp

・メールの件名を【BRT事業者公募に関する質問】と御記載ください。

◎質問受付期間

①説明会（7/15）まで

2015年7月8日（水）から2015年7月10日（金）まで

②応募参加表明の受付期限（7/31）まで

2015年7月16日（木）から2015年7月24日（金）まで

③企画提案書等の提出期限（8/26 正午）まで

2015年8月17日（月）から2015年8月21日（金）まで

(6) プレゼンテーション・ヒアリングの実施

企画提案書を提出した応募者に対しては、指定した日時にプレゼンテーションを行っていただきます。プレゼンテーションの詳細は応募者に別途お知らせします。

(7) 審査及び運行事業者の選定

プレゼンテーション及び書類審査により、評価結果が第1位の応募者を運行事業者の候補者とします。

「都心と臨海副都心とを結ぶBRT協議会」にて、候補者を運行事業者として決定し、東京都都市整備局と候補者とで協議の上、基本協定を締結します。

また、評価結果が第2位の応募者については次点とし、東京都都市整備局と第1位の応募者とが基本協定締結に至らなかった場合に、運行事業者の候補者として選定します。

(8) 提出書類等の取扱い

＜応募に係る事柄の秘匿＞

- ・ 今回の公募に当たって、応募者の社名、数及び提出書類の内容等については、東京都からは公表しません（一部概要除く）。
- ・ 運行事業者として選定された事業者名は東京都から公表します。

Ⅲ 事業実施上の条件

1 行政と運行事業者等の役割分担

BRTの運行に際して必要となる施設整備について、行政と運行事業者との役割分担は、原則として次ページのとおりとします。なお、運行事業者が整備・調達する事項については、条件によっては、巻末＜参考2＞に示す既存の補助制度の適用が可能です。

詳細については、事業計画策定の中で、東京都都市整備局と運行事業者とで協議を行います。

表 行政と運行事業者等の役割分担

項目	内容	行政	運行事業者	その他
車庫・営業所 ・整備場	車庫用地の確保	○	※1	
	車庫・整備場・営業所の整備		◎	
車両	車両の調達	補助※2	◎	
	P T P S用車載器の整備	補助※2	◎	
停留施設	バスベイの設置 (都道・区道の改良)	◎	※3	
	歩道のかさ上げ	○	※4	
	停留施設の構造物(足場・上屋)	○	※4	
	運行に係る設備の整備(意匠・ 運賃收受設備・案内情報設備)	補助※2	◎	
	各種システムの構築※5	補助※2	◎	
交通 ターミナル	虎ノ門バスターミナル 八重洲バスターミナル		※6	◎ 再開発事業者
	選手村	※7	※6	※7
	その他(晴海地区・国際展示場 駅・東京テレポート駅等)	◎	※6 ※8	◎
水素ステーション				◎ I社等事業者

(凡例 ◎：整備・維持管理を行う主体 ○：整備等を行う主体)

- ※1 車庫用地については、運行事業者に有償貸与することを予定しています。
- ※2 補助は、毎年度ごとに採択案件が選定され、補助金交付が確約されているものではありません。
- ※3 維持管理については、別途協議することとします。
- ※4 歩道のかさ上げ、停留施設の構造物(足場・上屋)については、行政が整備を行い(又は行政が整備費用を負担し)、維持管理は運行事業者が行うこととします。
- ※5 運行管理システム、センターの設置方法については、別途協議することとします。
- ※6 交通ターミナルにおいては、運行に係る設備の整備・維持管理は運行事業者が行うこととします(八重洲バスターミナルを除く)。また、別途ターミナル乗入料や維持管理費が発生する可能性があります。乗入れにあたっては、ターミナル事業者等の関係機関と別途協議が必要となります。
- ※7 選手村の交通ターミナルについては、その位置、規模、整備主体について東京都において検討中です。なお、運行事業者に整備費の負担を求めることはありません。
- ※8 既定の都市計画等との整合については、別途協議が必要となります。
- ※ 専用レーン・優先レーンの設定等、道路・交通管理面の検討は今後実施します。

2 バス運行事業の形態

BRT の運行は、事業者が有する既定の名称・ブランドではなく、新たなブランドで運行することを条件としています。

このため、BRT 運行事業者に選定された事業者は、BRT 運行事業会社として、所有する組織を活用するか、新事業会社を設立するか選択していただきます。

また、今年度から国において補助金による支援に加えて、新たに出資による支援の枠組みが創設され、事業者の採り得る選択肢が増えました（添付＜参考3＞参照）。

公募に当たっては、以下に示す運行事業組織のパターンの中から、応募者の状況に合わせて最適な形態を選択の上、事業提案を行ってください。

●BRT 運行事業者が採り得る運行事業会社のパターン

(1) 所有する組織を活用するパターン



図 所有会社活用イメージ

《枠組み》

- ・ 応募者の所有組織を活用し、BRT 運行事業を実施する。
- ・ 応募者の所有組織に BRT 部門を組織することは必須ではないが、新たに運行管理者を置く必要がある。

《公的支援》

- ・ 既定の東京都及び国の補助の活用が可能

《留意事項》

- ・ 東京都及び国の補助については、毎年度ごとに採択案件が選定され、補助金交付が確約されているものではない。
- ・ 東京都の補助の一部は国の補助に連動したものとなる。

(2) 新会社を設立するパターン (補助方式)

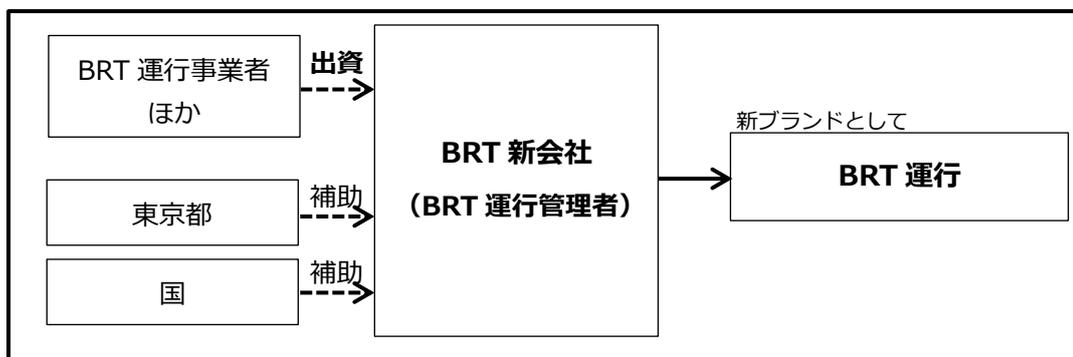


図 新会社設立 (補助方式) イメージ

《枠組み》

- ・ BRT 運行事業者は、新会社を設立し、新たに道路運送法第 4 条の規定による一般旅客自動車運送事業の許可を受け、BRT 運行事業を実施する。
- ・ 新会社設立に当たって、BRT 運行事業者は必ずしも出資者になる必要はないが、新会社での運行権を取得する必要がある。
- ・ 東京都及び国による出資は行わない。
- ・ 今回の運行事業者公募の際に、出資者構成を確定する必要はない。

《公的支援》

- ・ 既定の東京都及び国の補助の活用が可能

《留意事項》

- ・ 東京都及び国の補助については、毎年度ごとに採択案件が選定され、補助金交付が確約されているものではない。
- ・ 東京都の補助の一部は国の補助に連動したものとなる。
- ・ 新会社設立に伴うリスクは全て事業者が負う。

(3) 新会社を設立するパターン（出資方式）

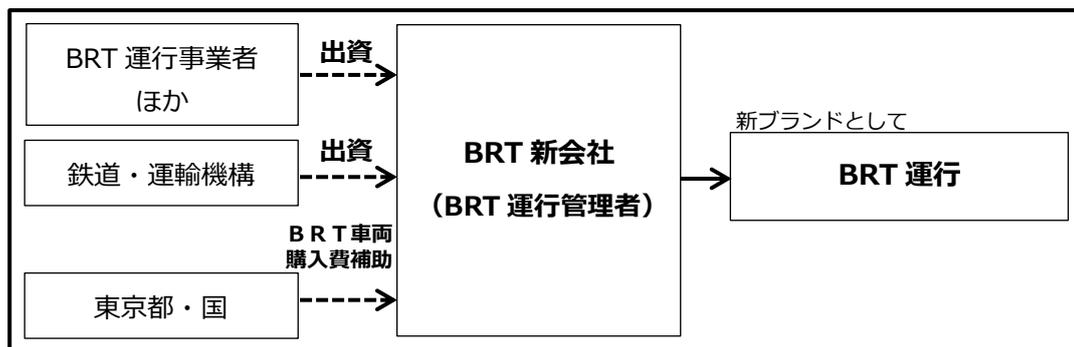


図 新会社設立（出資方式）イメージ

《枠組み》

- ・ BRT 運行事業者は、新会社を設立し、新たに道路運送法第 4 条の規定による一般旅客自動車運送事業の許可を受け、BRT 運行事業を実施する。
- ・ 新会社設立に当たって、BRT 運行事業者は必ずしも出資者になる必要はないが、新会社での運行権を取得する必要がある。
- ・ 東京都は、関係する特別区と共同で、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化法」という）」に基づく協議会を構成し、同法に基づく「地域公共交通網形成計画」を策定する。
- ・ BRT 運行事業者は活性化法に基づく「道路運送高度化実施計画等」を策定し、国の認定を受ける。
- ・ （独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という）は、BRT 運行事業者ほか設立した新会社に対して出資を行う。
- ・ 今回の運行事業者公募の際に、出資者構成を確定する必要はない。

《公的支援》

- ・ 条件によっては、BRT 車両購入に関する東京都及び国の補助の活用が可能である。

《留意事項》

- ・ 鉄道・運輸機構の出資を受けるためには、同機構の審査を通過する必要がある。
- ・ 東京都及び国の補助については、毎年度ごとに採択案件が選定され、補助金交付が確約されているものではない。
- ・ 東京都の補助の一部は国の補助に連動したものとなる。
- ・ 新会社設立に伴うリスクは全て事業者が負う。

注) 運行権について

本要項における運行権を有する者とは、次のいずれかに該当する者とします。

- i) B R Tの運行管理者を選任できる者
- ii) B R Tの運行管理者を選任している法人から、道路運送法第 35 条の規定による「管理の委託」を受けて B R Tを運行する者

3 基本協定の締結

運行事業者選定後、運行事業者と東京都とで基本協定を締結します。基本協定の内容はおおむね以下のとおりとします。

(1) 基本協定に参加する当事者

基本協定に参加する当事者は、東京都及び運行事業者とする。

(2) 基本協定の位置付け

基本協定は、B R T運行事業における当事者間の基本的合意事項（行政と運行事業者との役割分担、運行に当たっての考え方・条件等）を定めることとします。

なお、行政と運行事業者の役割分担については、本要項に記載している内容を原則とし、詳細については東京都都市整備局と協議して決定することとします。

基本協定締結後は、災害その他特別の事情がない限り、B R T運行事業者として2019年度のB R T運行開始を目指していただきます。今年度は事業計画を東京都都市整備局と共に策定していただきます。

(3) 基本協定の期間

基本協定は、運行事業者の決定後速やかに締結するものとします。基本協定の期間は、基本協定締結日から10年間とし、内容については、運行事業者と協議の上定めることとします。

IV 企画提案及び審査

1 企画提案で求める内容

企画提案では、以下の事柄について、「基本計画」に示されたBRTの運行を実現するための具体的方策・計画を提案してください。

(1) 事業スキーム

「Ⅲ 事業実施上の条件 2 バス運行事業の形態」に示している事業パターンのうち、どの会社形態を採用する予定か記載してください。

新会社を設立する場合は以下の事柄を記載してください。

- ・ 想定される出資者構成（未定でも構いません）
- ・ 今回応募した事業者と新会社との関係

（運行を確保するための方策が分かるように御記載ください）

例：役員・従業員の派遣の有無、運転要員等の派遣・募集の方法 など

(2) 概略の事業計画

1) 計画の具体性

「基本計画」を前提として、BRTの運行を実現するための概略の事業計画について、以下に挙げた事柄ごとに具体的に記載してください。

基本計画を上回る内容があれば、御提案していただいても結構です。

- ①各ルート及び停留施設の位置
- ②各ルートの運行計画
- ③想定する運賃／運賃收受方法
- ④停留施設・ターミナルの施設・設備の整備及び維持管理計画
- ⑤営業所・整備場・車庫の整備及び維持管理計画
- ⑥車両調達計画・仕様について
- ⑦人員計画
- ⑧提供するサービス
- ⑨その他

2) 事業の継続性

B R T 事業を継続的に実施する観点から、以下に挙げた事柄ごとに記載してください。

<収支関係>

- ①需要想定
- ②選定した事業スキームと収支計画（中期・長期）
→中期（事業開始から 10 年間）、長期（中期の後さらに 10 年間）
- ③資金調達の方法

<人員関係>

- ①事業管理運営体制
- ②運転要員等確保の方法
- ③従業員の教育方法

3) 運行の安全性

B R T 運行の安全確保について、以下に挙げた事柄を記載してください。

- ①過去 5 年間の重大事故発生件数（第一当事者事故・それ以外）
- ②過去の事件事例とそれを繰り返さないための対応
- ③他社の事故を基にした対応
- ④事故・緊急時の体制と運用実績
- ⑤同一事例における事故発生後の対応

4) 新技術導入の取組

東京の B R T にふさわしいと考える新技術の導入について、以下に挙げた事柄を記載してください。

- ①導入予定の新技術の目的と効果
- ②導入のスケジュールと体制
- ③導入に当たっての課題

2 審査委員会

審査に当たっては、学識経験者等の外部有識者から構成される審査委員会を設置します。審査委員会の構成は以下のとおりです。

- ・ 岡村 敏之 東洋大学教授
- ・ 大森 宣暁 宇都宮大学大学院教授
- ・ 大沢 昌玄 日本大学准教授
- ・ 前田 博 弁護士
- ・ 大野木 孝之 公認会計士・税理士
- ・ 朝香 博 東京商工会議所 地域振興部長

オブザーバー

- ・ 三宅 亮 国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課長
- ・ 濱崎 真也 国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第一課長

3 主な審査項目

<審査の視点>

審査の視点は以下のとおりです。審査の視点に基づく主な審査項目は次ページのとおりです。その他、審査委員会が必要と認めた項目で評価します。

【審査の視点】

視点① 行政目的の達成（計画の具体性・事業の継続性・運行の安全性）

視点② より高いサービスを実現しようとする意欲・体制

視点③ 経営基盤（事業者の安定性）

表 審査の視点と主な審査項目

視点	項目	内容	審査項目の例
視点① 行政目的 の達成	計画の 具体性	「基本計画」と 整合している か	○運行計画の具体性 ○施設・設備計画の具体性 ○車両調達等に関する具体性 ○その他各種計画に関すること 等
	事業の 継続性	事業継続性が 担保されるか	<収支関係> ○需要想定の妥当性 ○選定した事業スキームと収支計画 (中期・長期)の妥当性 ○資金調達の確実性 等 <人員関係> ○事業管理運営体制 ○運転要員等確保の方法 ○従業員の教育方法 等
	運行の 安全性	安全性が担保 されるか (事故の教訓 をいかしてい るか)	○自社の責に帰する重大事故発生件数 ／保有車両数 ○過去5年間の事故とその後の対応状況 ○事故や緊急時の体制と運用実績 ○同一事例における事故発生後の対応 等
視点② より高いサービスを実現しよう とする意欲・体制			○新技術等の導入について具体的な提案内容 ○提供するサービスの質と実施体制 等
視点③ 経営基盤	事業者の 安定性	ふさわしい経 営基盤を有し ているか	○過去5年間の経営状況 ○会計監査の有無 (新会社設立の場合) ○新会社のもくろみの妥当性 等

<様式 1 >

平成 27 年 月 日

応募登録書

東京都
都市整備局長 安井 順一 様

当社は、「都心と臨海副都心とを結ぶBRT」における運行事業者に応募参加することを希望します。

企業名	商号又は名称： 所在地： 代表者役職名： 氏 名： 印
担当者	所 属： 役 職 名： 氏 名： 電 話 番 号： メー ル ア ド レ ス：

注意事項：募集要項に記載されている宛先に郵送してください。郵送受付のみとします。

<様式2>

平成 27 年 月 日

応募辞退届

東京都
都市整備局長 安井 順一 様

当社は、「都心と臨海副都心とを結ぶBRT」における運行事業者の応募を辞退いたします。

企業名	商号又は名称： 所在地： 代表者役職名： 氏 名： 印
担当者	所 属： 役 職 名： 氏 名： 電 話 番 号： メールアドレス：

注意事項：募集要項に記載されている宛先に郵送してください。郵送受付のみとします。

<様式3>

平成 27 年 月 日

企画提案書等提出届

東京都
都市整備局長 安井 順一 様

住所
名称

当社は、「都心と臨海副都心とを結ぶBRT」における運行事業者の募集に応募します。応募に際して、「①本届」、「②企画提案書」、「③有価証券報告書及びそれに類する書類」及び「④一般旅客自動車運送事業の概要」を提出いたします。

企業等の事務担当責任者

所 属	
[役職名] 氏 名	
連絡先	住 所 : 電話番号 : FAX 番号 : メールアドレス :

注意事項：募集要項に記載されている提出先まで持参してください。持参受付のみとします。

＜参考 1＞「都心と臨海副都心とを結ぶ B R T に関する基本計画」について

1 これまでの経緯

- 2014 年 8 月 「都心と臨海副都心とを結ぶ公共交通に関する基本方針」を公表
- 10 月 事業協力者を選定
- 11 月 B R T 協議会※の設置
- 2015 年 4 月 「基本計画」を公表

※協議会について

- 名 称 : 都心と臨海副都心とを結ぶ B R T 協議会
- 構成員 : 中村文彦横浜国立大学理事・副学長、大沢昌玄日本大学准教授、国土交通省、森ビル(株)、U R 都市機構、千代田区、港区、江東区、警視庁、環境局、中央卸売市場、オリンピック・パラリンピック準備局、建設局、港湾局、都市整備局、事務局（中央区、事業協力者（京成バス・交通局）、都市整備局都市基盤部）

2 「都心と臨海副都心とを結ぶ B R T に関する基本計画」について

運行事業者には、基本計画の考え方を前提として、B R T を運行していただきます。基本計画に記されている主な内容は以下のとおりです。

【運行計画】

- 運行計画については、基本計画に示された都心と臨海副都心間の往復ルートを基本として、各地域ごとの異なる交通需要に対応した運行を検討していく。
- 車両・施設、交通管理、運賃収受方式、啓発活動など複合的な対策を講じ、速達性・定時性の確保を図っていく。

【停留施設について】

- 主要な停留施設には可能な限り建屋整備を行う等、快適性の向上、バリアフリーの実現を図っていく。
- 停留施設の位置については、基本計画に示した位置を基本に、道路管理者・交

通管理者と協議の上、検討を進める。

【車両】

○国が進める技術開発（内閣府S I P）と連携し、安全・快適性の確保、正確な運行を目指す。

○単車型については、燃料電池バスを全数導入する。

【トータルデザイン】

○車両や駅施設など、全てに統一したコンセプトを導入することを検討する。

3 運行開始までの概略スケジュール

2015 年度内	事業計画の策定
2016 年度～2018 年度	既存路線バスの拡充/実証実験 (単車型燃料電池バス導入を含む)
2019 年度内	B R T 運行開始 (連節バス及び単車型燃料電池バスによる運行)
2020 年度以降	B R T 本格運行 (連節型燃料電池バスの導入)

<参考2>

B R Tに関する主な補助制度（運行事業者向けに限る）

補助金名称	対象者	補助対象		補助率	
				国	都
地域公共交通確保維持改善事業 地域公共交通バリア解消促進等事業 （バリアフリー化設備等整備事業）	一般乗合旅客自動車運送事業者（路線定期運行を行うものに限る）等	バス・タクシー車両の移動等円滑化に要する経費	ノンステップバス、リフト付バス、福祉タクシーの導入・改造に要する経費のうち車両本体及び車機器類の価格、改造費	1/3 ※1	—
		バスターミナル、タクシー乗り場の移動等円滑化に要する経費	段差の解消、誘導用ブロックの整備、障害者対応型便所の設置等に要する経費のうち本工事費（資産の購入を含む）、附帯工事費、補償費及び事務費（補助対象事業に直接要する経費に限る）		
		バリア解消に資する待合・乗継環境の向上、情報提供に要する経費（待合室、情報提供案内板、ホームページ作成等）			
地域公共交通確保維持改善事業 地域公共交通バリア解消促進等事業 （利用環境改善促進事業）		B R Tシステムの整備に関する経費	連節車両の導入、停留施設整備、公共車両優先システム P T P S 車載器整備、I C カードシステム導入等に要する経費	1/3 2/5 ※2 1/2 ※3、※4	—
		バス I C カードシステム、バスロケーションシステム、デマンドシステム導入、その他 I T システム等の高度化に要する経費（システム開発費、設備整備費等）※5			
バス走行環境改善システム整備事業	道路交通渋滞が激しい路線を有するバス事業者	バスロケーションシステム		—	1/5
だれにも乗り降りしやすいバス整備事業	民営バス事業者	ノンステップバス・リフト付バス購入経費と通常車両価格（ワンステップバス）との差額		—	1/4 （一台当たり補助限度額700千円）
低公害車普及促進対策費補助金 （環境対応車導入事業）	一般乗合旅客自動車運送事業者等	環境対応車（優良ハイブリッドバス）の新規導入	車両本体価格（新車の改造により環境対応車を導入する場合には、環境対応車への改造に要する経費を含む）	1/4 ※6	国負担分を除いた額の1/2 （一台当たり補助限度額2,500千円）
東京都民営バス事業者に係る低公害車・低燃費車導入促進補助		使用過程車のC N Gバスへの改造	C N G自動車への改造に要する経費		
低公害車普及促進対策費補助金 （地域交通グリーン化事業）	一般乗合旅客自動車運送事業者等	車両本体価格（電気自動車バス等への改造に要する経費を含む。）、電気自動車バス等への改造に要する経費、電気自動車用充電設備（（1）急速充電設備及び普通充電設備の導入費用（2）非接触式充電設備の導入費用）		1/2	—
燃料電池バス導入促進※7	事業者	燃料電池バス		—	上限額 3,000万円

※1 ただし、ノンステップバス、リフト付バスについては1/4又は当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/2を乗じて得た額のいずれか少ない方

※2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という）に掲げる地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という）及び地域公共交通再編実施計画（以下「再編計画」という）に基づいて実施される事業は補助率2/5

※3 形成計画及び再編計画並びに立地適正化計画（都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条第1項に掲げる計画をいう）及び都市・地域総合交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱（平成21年3月16日））に基づき策定されたものであって、同要綱の定めるところにより大臣の認定を受けたものに限る）の双方に基づいて実施される事業は補助率1/2

※4 形成計画及び再編計画並びに軌道運送高度化実施計画（活性化法第8条第1項に掲げる計画であって、同法第9条第3項の規定により大臣の認定を受けたものに限る）又は道路運送高度化実施計画（活性化法第13条第1項に掲げる計画であって、同法第14条第3項の規定により大臣の認定を受けたものに限る）に基づいて実施される事業は補助率1/2

※5 ※2、※3、※4の補助率については、それぞれB R Tシステムの整備と一体的に実施する場合に限って適用するものとする。

※6 環境対応車の新規導入にあっては、経年車の廃車を伴う新車導入については、当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/2を乗じて得た額が、当該補助に補助率を乗じて得た額よりも少ない場合には、当該差額に1/2を乗じて得た額以内とし、新車のみ導入については、当該補助対象経費と通常車両価格との差額に1/3を乗じて得た額が、当該補助対象経費に補助率を乗じて得た額よりも少ない場合には、当該差額に1/3を乗じて得た額以内とする。

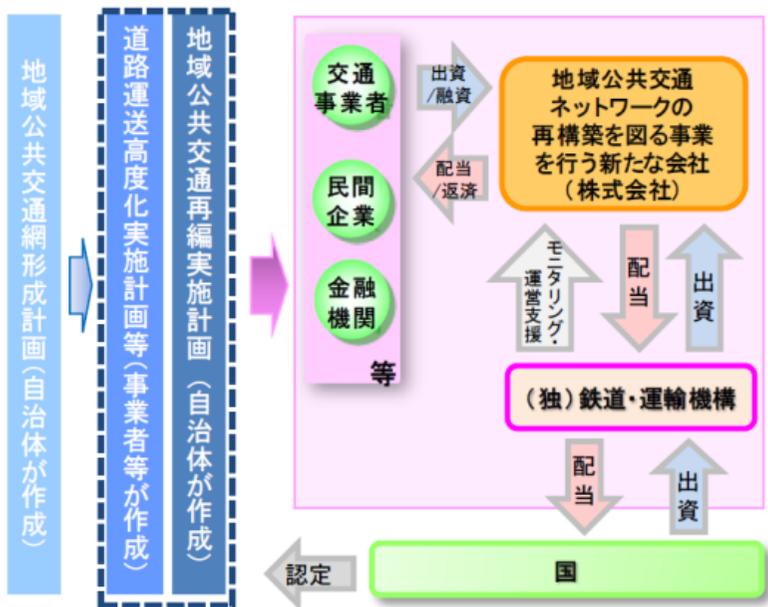
※7 平成27年1月東京都環境局都市エネルギー部（現：地球環境エネルギー部）資料より

産投出資を原資とした新たな支援

○ 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対する出資制度を創設

平成27年度財政投融资計画
産業投資 10億円

基本スキーム



- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT)



(BRT)

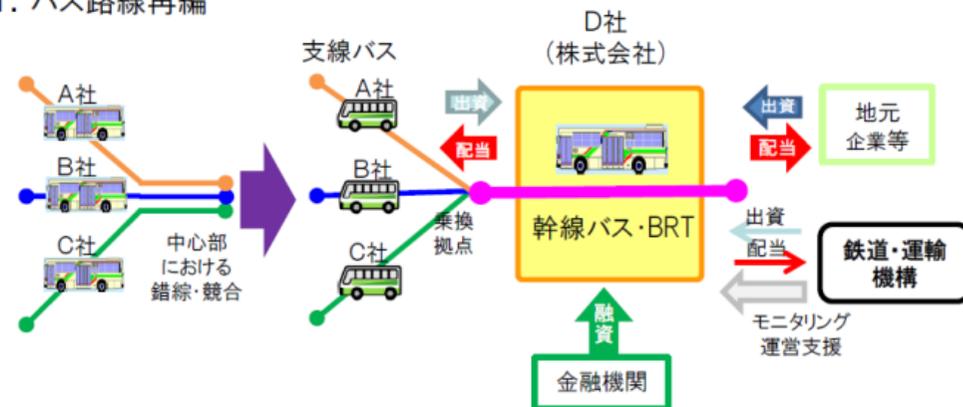


(ICカード)

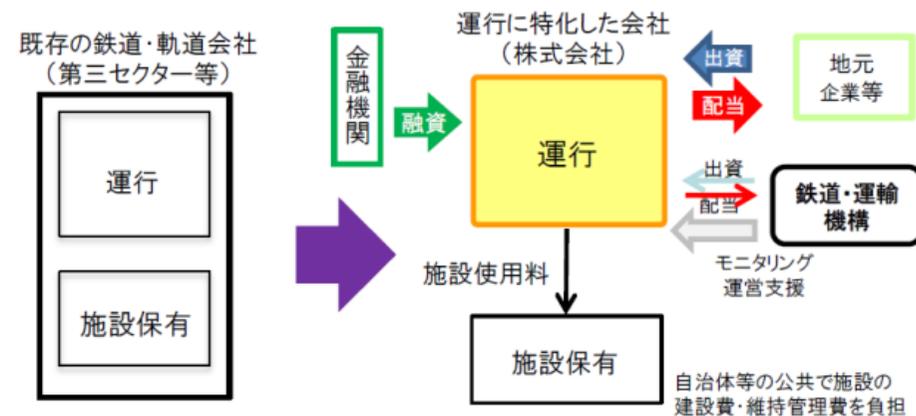
産業投資による支援対象となる 新設事業運営会社のイメージ

鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

1. バス路線再編



2. 地方鉄道・軌道の上下分離



地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速的普及促進

平成27年度予算額:299百万円【平成26年度補正予算額:200百万円】

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車の普及を効果的に加速し、地域交通事業のグリーン化、低炭素まちづくり、地域防災への活用等を推進するとともに、電気自動車を活用した新しい街づくり等を通じた地域活力の維持・拡大を図る観点から、地域や事業者による電気自動車の集中的導入等について、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援する。

※走行中にCO2やNOx、粒子状物質等を排出しない自動車。

支援対象

電気自動車の普及を加速する上では、未来に向けた成功事例を生み出し、ニーズ・関心を急速に高めることが効果的。

地域主導や事業者間連携による集中的導入等

地域や自動車運送事業者による電気自動車の集中的導入等であって、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組

ゼロエミッション性など固有の価値に着目しこれを活かした導入

非常給電機能に着目し、地域防災等の計画と連携した導入

事業計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援。

支援内容

<電気自動車（プラグインハイブリッド自動車や燃料電池車を含む）の導入補助>

バス：車両本体価格の1/2

トラック等：車両本体価格の1/3

※燃料電池車：車両本体価格の1/2

<充電施設の導入補助>

バス：導入費用の1/2

トラック等：導入費用の1/3

実感できる効果

「優れた取組み」の創出による全国各地への普及・伝播



自然保護のためのマイカー規制を実施する観光地における電気バスの導入（岩手県宮古市）



通常期は新幹線駅と港を結ぶシャトルバスとして運行し、災害等の有事の際に非常電源として電気バスを活用（鹿児島県薩摩川内市）



住宅地等で頻繁に停車する郵便集配業務で、排出ガスが無く、静音性が高い特性を持つ電気トラックによる地域の住民に配慮した運送を実施（栃木県宇都宮市他）



地域環境の取り組みとともに、地場産業であるジーンズをPR（岡山県倉敷市）

ガソリンスタンド過疎地域で、電気タクシーを運行し、地方の抱えるエネルギー供給問題に対応（熊本県球磨郡）

運輸部門における省エネ対策の推進及び個性あふれる地方の創生に貢献