

# 都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画

平成27年4月  
東京都都市整備局

# 目次

## はじめに

### 1 運行について

- ・ 需要対応
- ・ 地域交通体系
- ・ まちづくりとの連携
- ・ 継続的な経営
- ・ 時間に正確な運行
- ・ 運行計画

### 2 停留施設について

- ・ 快適性
- ・ ユニバーサルデザイン・バリアフリー
- ・ 利便性の追求
  - ① 都心側停留施設（バスステーション等）（明快で短い乗換導線）
  - ② 臨海側停留施設（バスステーション等）（民間敷地等の活用）
  - ③ 停留施設（バスステーション等）の公募検討

### 3 車両について

- ・ 安心・快適
- ・ ユニバーサルデザイン・バリアフリー
- ・ 利便性の追求
- ・ 車両の調達

### 4 トータルデザインについて

- ・ 必要性
- ・ 統一されたコンセプト

### 5 新たな東京モデルについて

- ・ 水素社会の実現
- ・ 次世代交通技術の導入
- ・ 他の地域へも展開が可能なマネジメントモデル

## **6 事業スキームの検討について**

- ・ 整備運営方法の検討
- ・ 水素ステーション

## **7 運行の予定**

## **8 2015年度からの検討体制**

## **9 今後のスケジュール**

## **<用語解説>**

## はじめに

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「オリンピック・パラリンピック」という。）の開催まで5年を切り、様々な取組が進められています。オリンピック・パラリンピック時に選手輸送などの役割を担う環状2号線の建設や、選手村の整備に向けた事業協力者の決定などに加え、昨年末には燃料電池車が市販され、水素ステーションの設置など水素社会の実現に向けた取組も進んでいます。

都心と臨海副都心とを結ぶBRT\*については、一帯の交通需要の増加に素早くかつ柔軟に対応することや、水素技術をはじめとした最先端技術を取り入れるなど、高い技術で裏打ちされた社会システムとして実現していきたいと考えています。

都心から臨海副都心に至る地域におけるBRTの整備に向けて、平成26年11月に設置した「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）」において、これまで様々な観点から議論してきました。

この基本計画は、これらの議論を踏まえてBRTの運行に必要な基本的な考え方を示し、今後様々な関係者と実現に向けた協議を行う事業計画の素案とも言えるものです。

今後、オリンピック・パラリンピックを一里塚として、高い技術に裏打ちされた社会システムの一つとしてBRTを構築し、次世代に残る大きな資産となるよう取り組んでまいります。

### （参考）これまでの経緯

- 平成26年8月 基本方針の策定・事業協力者の公募
- 平成26年10月 事業協力者の選定（京成バス株式会社、東京都交通局）
- 平成26年11月 都心と臨海副都心とを結ぶBRT協議会設置
- 平成27年3月 基本計画に向けた中間整理

2015年（平成27年）4月

東京都 都市整備局



都心と臨海副都心とを結ぶBRTは、東京で生まれる新たな交通機関です。燃料電池や連節型車両の採用に加えて、新しい技術を取り入れた交通システムとして、統一されたコンセプトが必要になると考えています。

上のイメージ図は、多摩美術大学と東京都とで実施した共同研究における、コンセプトの試作です。なお、実際の運行の際に採用するデザインではありません。

# 1 運行について

## (需要対応) ※別紙 1、2、3

- ① 都心・臨海副都心間の往復ルートを基本とします。
- ② 勝どき、晴海、豊洲、有明、国際展示場の各地域では、時間帯や方向が異なる交通需要（早朝は都心から豊洲新市場（仮称）への業務交通、朝は勝どき・晴海地区から都心に向かう通勤交通や都心から晴海地区等へ向かう通勤交通、日中は、晴海と都心間の業務交通、イベント時などの大規模な移動、夕方から夜にかけては帰路につく通勤交通など）が発生しており、単純な都心・臨海副都心間の往復運行だけでは需要に的確に対応できません。

	都心	勝どき	晴海	市場前	有明	国際展示場
早朝	●					
朝	●	●	●			
昼	●					
夕～夜	●	●	●			

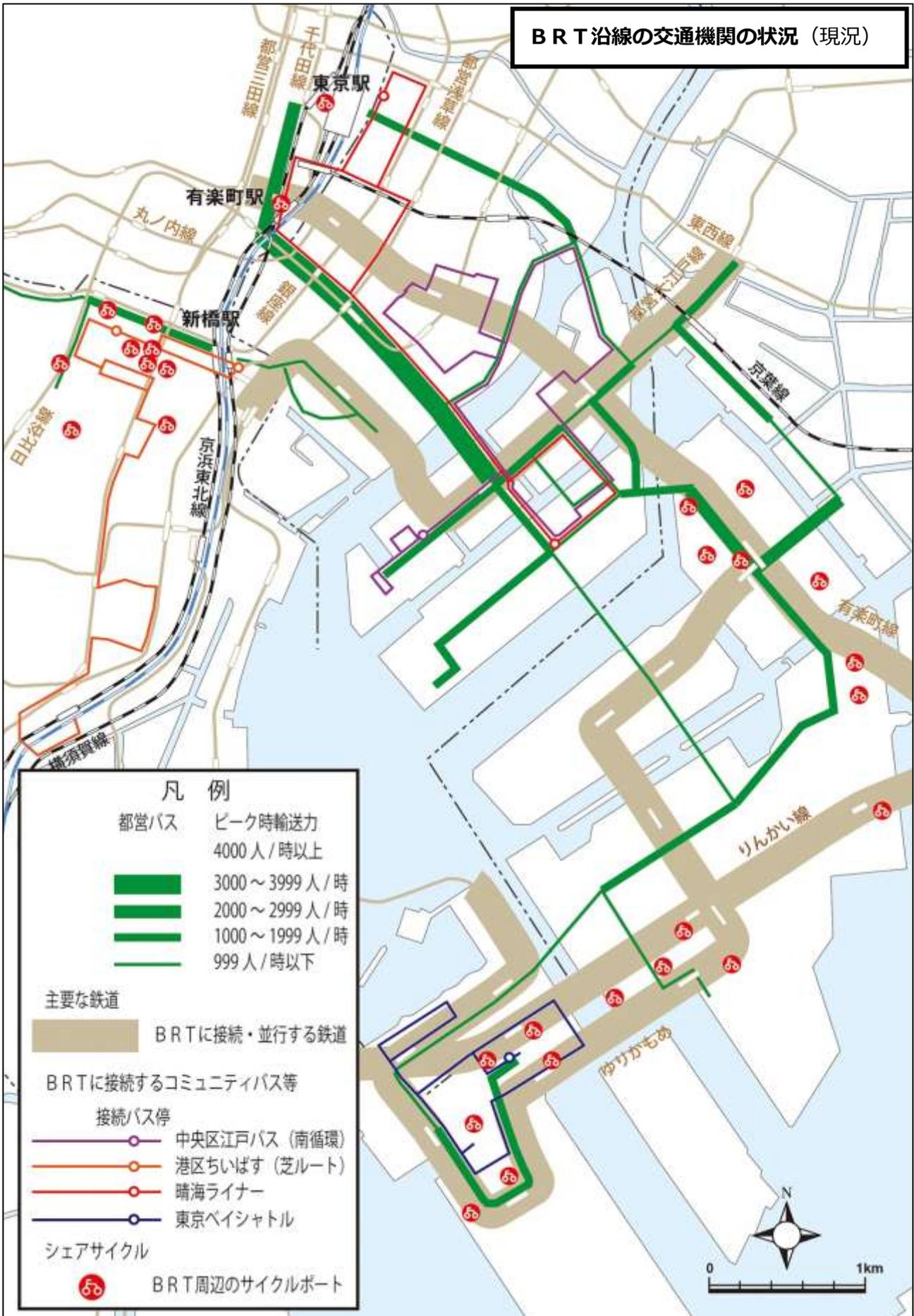
表：ピーク時の主な交通需要

- ③ このため、都心・臨海副都心間の往復ルートを基本として、それぞれの地域のピーク需要に合わせたシャトル運行や、拠点となる鉄道駅同士を結び大規模な需要地を回るフィーダー輸送を加えた、複数系統の設定を行うことで、様々な需要に対応します。
- ④ B R Tの運行ルートについては、安全で円滑な運行が確保できるよう総合的な検討を行います。

## (地域交通体系)

- ① 既存の鉄道やゆりかもめ、路線バス、コミュニティバスのほか、コミュニティサイクルなどの、いわゆる端末を担う地域内交通を含めた、地域全体の交通について効率的な交通体系の構築を図ります。
- ② 平成 27 年度には、B R Tの運行ルートを検討していく中で、既存公共交通機関の運行事業者や関係区などと連携し、路線バスやコミュニティバスの路線の再編計画を加え、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会の設置なども検討していきます。

# BRT沿線の交通機関の状況（現況）



\* 図は輸送力の違いを表現したイメージです。

\* 都営バスについては、BRTと平行又は交差する路線を抽出しています。



### **(まちづくりとの連携)**

- ① B R Tの起終点として、虎ノ門や八重洲で計画が進む再開発事業で整備されるバスターミナルへの乗り入れについて関係者と調整を進めます。
- ② 臨海副都心地域における都市開発は、M I C E \*の誘致をはじめとして様々な主体によって今後も進むものと考えられます。こうした新たに発生する需要にも適切に対応していきます。
- ③ B R Tの発着場所となる停留施設（バスステーション等）について、高層マンションなど大規模建築物のエントランスや公開空地など、都市計画等との整合を図るとともに地域の声も聴き、道路外の活用を検討していきます。
- ④ 選手村の後開発をはじめとして、今後都市計画事業や大規模開発などで整備される、多くの交通需要が見込まれる地域については、B R Tのほか、路線バスやコミュニティサイクルなども利用できる複合的な交通ターミナル施設の整備を検討していきます。
- ⑤ さらに、水素ステーションについて、BRT 沿線の開発動向も踏まえ、整備を検討していきます。

### **(継続的な経営)**

- ① B R Tは、既存の交通不便地域を解消し、オリンピック・パラリンピックを契機に高まる交通需要に速やかに対応することに加え、オリンピック・パラリンピック後も地域の交通需要の変化に的確に対応した運行を目指します。
- ② 地域の基幹的な交通機関として、将来にわたり運行することから、需要に応じた運行計画とするほか、必要となる制度の創設等について関係機関と調整を進めます。
- ③ 今後、継続的な運行を行うことを前提として運行事業者を公募し、安全運行の取組、経営基盤、事業計画、人員管理などの観点から選定します。

## （時間に正確な運行）

- ① 車両や施設、道路・交通管理、運賃收受方式、啓発活動など、ハード・ソフト両面からの対策を講じ、定時性・速達性の確保を図ります。
- ② 車両面では、全ての扉で同時に乗降可能な広い乗降扉の採用や、国などと共に停留施設（バスステーション等）との段差・隙間のない停車を可能にする技術の導入を検討します。
- ③ 施設面では、一度に多くの乗客が待機し、各扉からスムーズな乗降ができる停留施設（バスステーション等）のスペースの確保や、運行情報の提供、車両を止めやすいバスベ이의工夫などを検討します。
- ④ 道路・交通管理面では、専用・優先レーン等の設定や公共車両優先システム（P T P S）\*の導入などを検討します。
- ⑤ 運賃收受方式は、I Cカードによる事前決済を基本として、将来的には非接触通信技術などを活用し、乗降時の滞留が起きないスムーズな收受方式を国と連携して検討を進めます。
- ⑥ 啓発活動は、運行に当たって沿道地域の協力を求め、公共交通を優先し、一般車が「譲る」、「止まる」などの意識改革に向けたキャンペーンの実施などを検討します。



写真：バスベ이의例（川崎駅バスターミナル）

## （運行計画）

- ① 事業者決定後に、道路交通状況や需要を見据えた運行ダイヤの検討を行い、料金や各種サービスなどを盛り込んだ実現可能性の高い運行計画を策定します。
- ② 運行に必要な営業所、車庫・整備場等について、具体的な位置や規模について、事業者と共に関係者と調整を行い、用地確保を進めていきます。
- ③ 安心・安全の実現や、新たな交通機関としてふさわしい接遇やおもてなしを実現するため、乗務員や係員の育成計画も策定していきます。



写真：車庫の例（東京都交通局 深川車庫）



写真：整備場の例（京成バス 新都心営業所整備工場）

## 2 停留施設について

### (快適性)

- ① 主要な停留施設（バスステーション等）には可能な限り建屋整備を行い、下記の施設を例示とする付帯施設を設け、周辺土地利用と連携を図り、地域の生活拠点化を図ります。

例) 地域内交通（コミュニティサイクル、コミュニティバス等）乗継施設

小規模商業施設（コンビニ、書店、コーヒーショップ等）

燃料電池バスによる災害時の電力供給

- ② 待合施設の充実（休憩機能、トイレ、エンターテインメント環境等）を図ります。
- ③ 簡易な事前改札による乗降時の滞留が起きないスムーズな運賃收受方式の検討を行います。

### (ユニバーサルデザイン・バリアフリー)

- ① 停留施設（バスステーション等）における垂直・水平移動時のバリアフリーを実現していきます。
- ② 案内情報の高度化（多言語、運行・乗継情報、パーソナルコンシェルジュ機能等）を図っていきます。



写真：ブラジル・リオBRTの停留施設

## (利便性の追求) ※別紙 4、5

### ① 都心側停留施設(バスステーション等)(明快で短い乗換導線)

**新橋** : 新橋・汐留駅へのアクセスを考慮し、具体的な設置位置を検討します。

**虎ノ門** : 虎ノ門バスターミナル(虎ノ門駅・虎ノ門新駅(仮称)へのアクセス)への乗り入れについて関係者と協議を進めます。

**東京** : 八重洲バスターミナル(東京駅へ地上・地下でアクセス)の乗り入れについて関係者と協議を進めます。

**銀座** : 地域内での停留施設の設置について、関係者と検討を進めます。

### ② 臨海側停留施設(バスステーション等)(民間敷地等の活用)

**勝どき** : 道路上での設置検討のほか、高層マンション等の敷地内へのBRTの直接乗り入れを含めて、地域の意見を聴くなど検討を進めていきます。

**選手村** : 交通結節点の整備(複合的なバスターミナル)について、選手村の市街地再開発事業の事業協力者等と検討を進めていきます。

**晴海** : 高層マンション等の敷地内や都有地等の活用について、地域の声を踏まえ、関係者と協議を進めていきます。

**豊洲** : 豊洲駅(地下鉄・ゆりかもめ)とのアクセスを重視し、区と連携しながら、具体的な設置位置を検討していきます。

**市場前** : 豊洲新市場(仮称)へのアクセスを重視し、民間敷地の活用も含め、関係者と協議を進めていきます。

**有明** : 道路上の設置を基本として、高層マンション等の敷地内へのBRTの直接乗り入れを含めて、地域の意見を聴いていきます。

**国際展示場** : 通常時は駅前広場を利用し、大規模イベント時にはビッグサイト内の乗降場から都心などへのシャトル輸送を検討していきます。

### ③ 停留施設（バスステーション等）の公募検討

停留施設（バスステーション等）の配置を検討するに当たり、歩道上などへの設置のほか、公益性が見込まれる大規模マンションなどのエントランスを公共的に活用することも検討していきます。

その際、施設所有者などを対象に公募することも視野に入れていきます。公募を行う場合には、下記の項目などをはじめとした条件整理を進めていきます。

（公募条件のイメージ）

- ・ 道路管理者、交通管理者、運行事業者との協議が調うこと。
- ・ B R T 導入可能な構造的な条件（荷重や面積など）に適合すること。
- ・ 想定するルート沿道である地理的な条件（速達性の確保）に適合すること。
- ・ 乗り入れする建物に一定の需要があること。/近隣からの利用も可能となること。
- ・ 事故防止や周辺交通への影響について対策を講じること。
- ・ 出入口の形状や、停留施設（バスステーション等）までのアクセスルート等の安全対策が講じられること。
- ・ 応募者条件

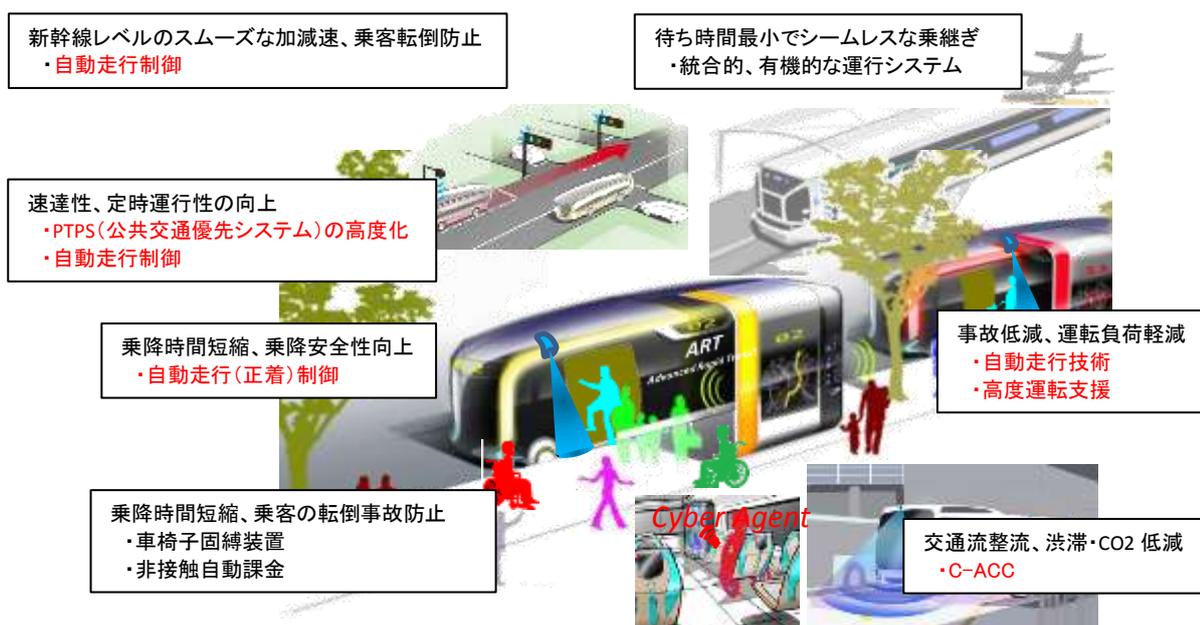
既存建物の場合：管理組合や所有者、計画中の建物：開発事業者、組合等



写真：建設中の環状2号線（晴海付近）

### 3 車両について

内閣府が進める「戦略的イノベーション創造プログラム（S I P）」における「次世代都市交通WG」では自動走行の技術を取り入れることで、市民にとってより魅力的な次世代都市交通システム「ART : Advanced Rapid Transit」(図1)の実現を目指しています。このWGとの連携などにより下記項目の実証・実装を図ることで、安全・快適性の確保はもとより、乗降時間の短縮などを図り、時間に正確な運行も目指していきます。



出典：2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた科学技術イノベーションの取組に関するタスクフォース

図1 ARTイメージ

(参考) 内閣府 HP 戦略的イノベーション創造プログラム (S I P)

<http://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/>

#### (安心・快適)

- ① 燃料電池車両による運行・水素ステーションの導入
- ② 衝突防止機能、加減速の自動化による事故防止機能の高度化
- ③ 車両相互の通信・自動制御による滑らかな交通流動の実現
- ④ その他乗務員の負担軽減技術の導入 (車両制御・車内サービス)

### **(ユニバーサルデザイン・バリアフリー)**

- ① 車椅子利用者が自力で乗降可能な「隙間なし、段差なし」停車
- ② 全ての扉での乗降を実現する乗降扉の拡大
- ③ 車内ノンステップ部分の最大化（ローフロア車両の導入検討）
- ④ 要介助者（交通弱者）利用の事前車内通知機能
- ⑤ 車椅子の簡便な固定装置の導入



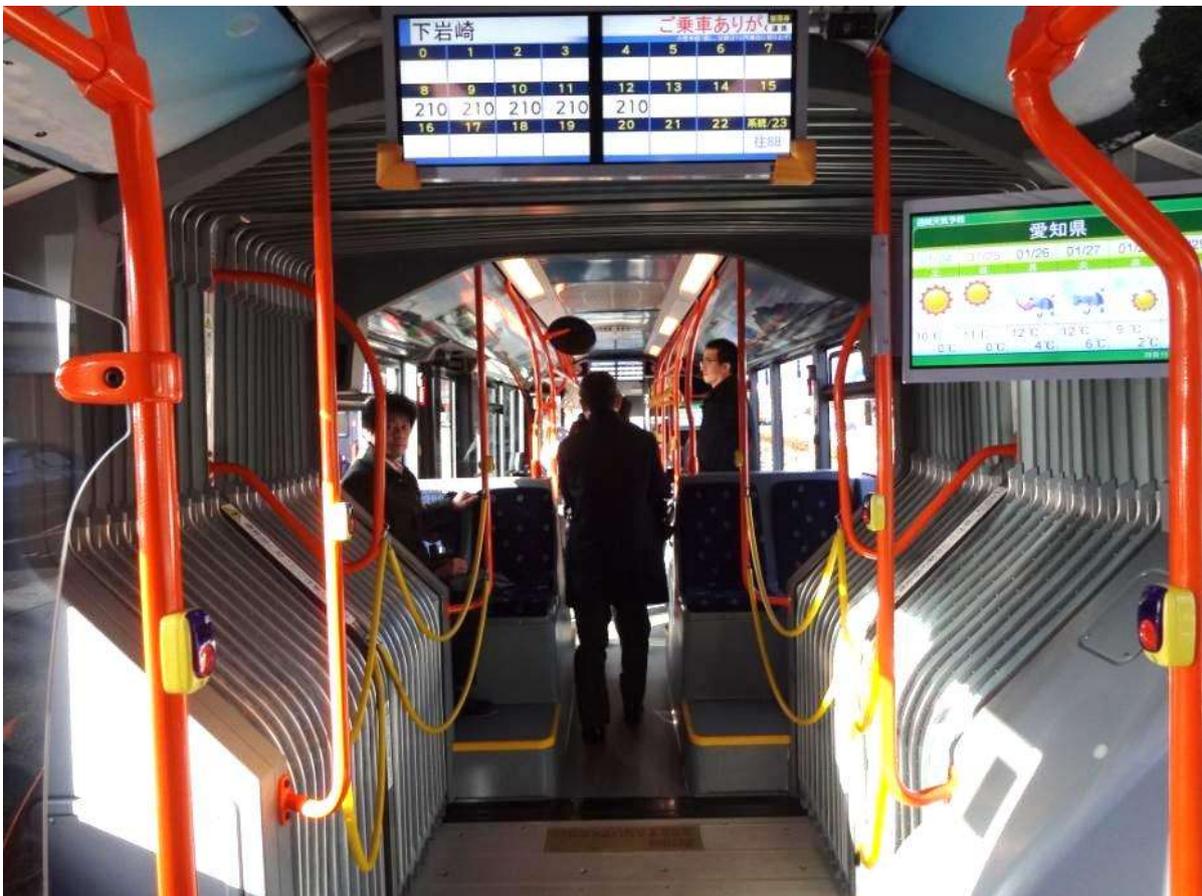
写真：隙間のない停車例（ブラジル・リオBRT）

### **(利便性の追求)**

- ① 乗降時の滞留が起きないスムーズな運賃收受方式の段階的な導入検討
- ② 車内通信、情報提供機能（ディスプレイ・案内等）の拡充
- ③ 全扉での乗降を実現
- ④ 需要に応じた車両（連節バス）の導入

### (車両の調達)

- ① 事業者と共に策定する運行計画に基づき必要車両台数の算定を行い、単車型車両については、燃料電池バスを全数調達できるよう、メーカー等と協議を進めていきます。
- ② 連節型車両については、2020年までの燃料電池連節バスの開発・市場導入をメーカーなどに強く求め、生産量に応じて段階的に導入していきます。
- ③ 需要の伸びを見据えた年次ごとの調達・更新計画を策定し、燃料電池バスの普及を促進していきます。



写真：連節バスの車内（岐阜清流ライナー）

## 4 トータルデザインについて

### (必要性)

- ① 鉄道不便地域における新たな交通機関としての位置付けを図り、地域のシンボルとして認識し、利用者に愛着と高揚感を持ってもらうための新たなブランドを創造します。
- ② オリンピック・パラリンピックを契機としてより一層の発展を遂げる地域において、次世代交通のモデルとしての存在を世界にアピールします。

### (統一されたコンセプト)

- ① 車両や駅施設、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します。
- ② 統一されたコンセプトは、色彩・字体・メッセージ・画風によるものとして、今後、その組合せのパターン（見本）を示し、運行開始前にトータルデザインの公募を行います。
- ③ いち早く、BRTのイメージを広めていくために平成26年度に、多摩美術大学美術学部グラフィックデザイン学科と官学共同研究を実施し、上記の組合せパターンの見本の作成を行いました。以下のイメージはこの研究成果（見本としての利用）になります。



図：BRTイメージ（見本）

# 「視界の広がり もたらす開放感」

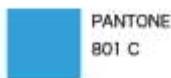
## BRT BRT

### <テーマ & メッセージ>

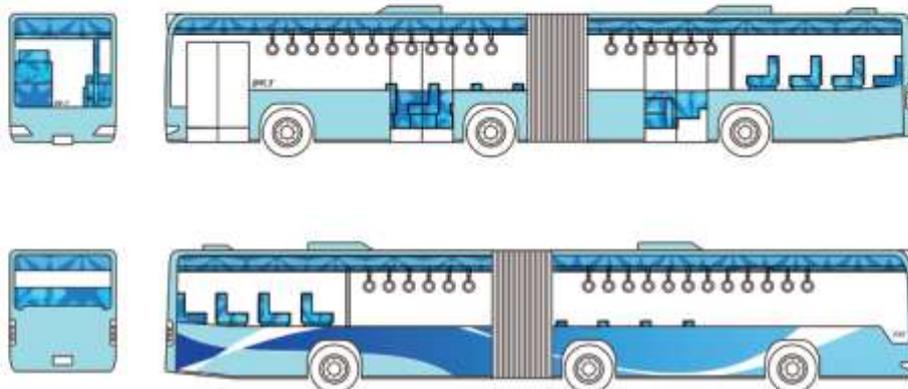
#### 「開放感」

五輪会場や選手村の地区を囲む東京湾や開けた空は、高層ビルや商業施設の立ち並ぶ他の地区とは全くちがう広々とした印象を抱かせる。それらの印象から導きだしたテーマによって定めた色彩を、よりコンセプトが伝わるよう、造形や色の置き方に配慮して考えた。開放感というテーマのもとで統一感を出し、コンセプトにもとづいたデザインを設定した。

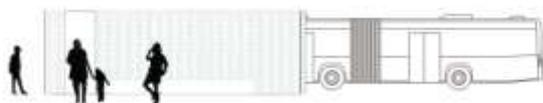
### <メインカラー>



### <車体デザイン>



### <バス停>



### <制服>



PANTONE 7460C

ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

# 「あこがれの街」

TOKYO BRT



## <テーマ & メッセージ>

### 「銀座」

地方のあこがれの対象である銀座は、実際に銀座という街におもむいたことのない人にも懐かしい印象を与える。また繁華街のひとつとして有名であり、地方のたくさんの商店街もそれぞれにあやかるため、銀座と名のつく商店街や商品が多くある。わたしたちが今回テーマにした「銀座」も、実際にある地名ではなく、地方の人たちが思い描く繁華街としての銀座である。懐かしさと伝統から決められた色や造形を使い、どのようにすればコンセプトにある、人から憧れられるバスになるかを考え制作した。

## <メインカラー>



PANTONE  
2955 C



PANTONE  
7626 C

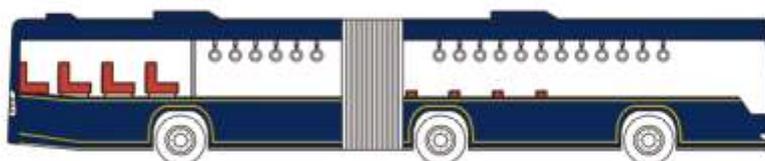
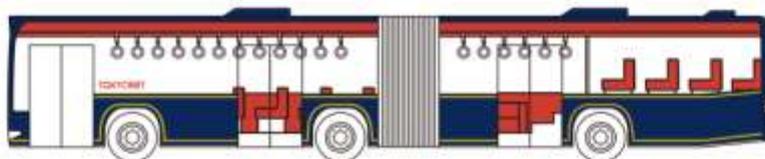


PANTONE  
110 C



PANTONE  
443 C

## <車体デザイン>



## <制服>



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

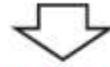
(参考)

チームA テーマ①

<テーマ>

**A案**

1. 川(水) 2. クリーン(水素バス、空気) 3. 未来



コンセプト「川と共に生きる未来都市」

<メインカラー>

1. 川…穏やかな川、ゆるやかな流れ、人々の生活に寄り添っている川
2. クリーン…空気に優しい、地球に優しい
3. 未来…近い未来、明るい、にぎやか、栄えている



<造形案/キービジュアル>



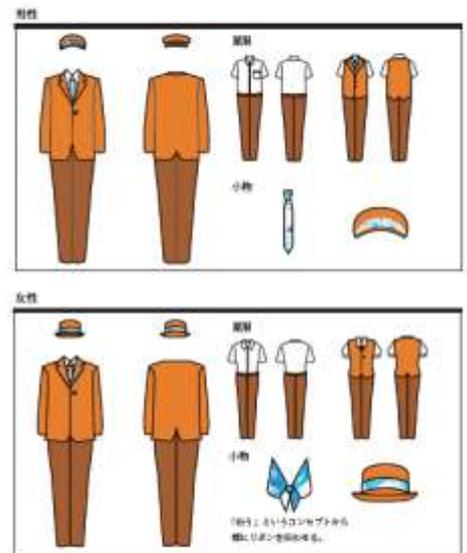
<ロゴ>



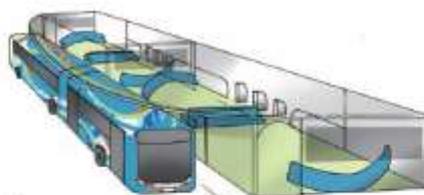
<車体デザイン>



<制服>



<バス停>



① ターミナル型バス停留所



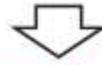
② 小型バス停留所



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

(参考)

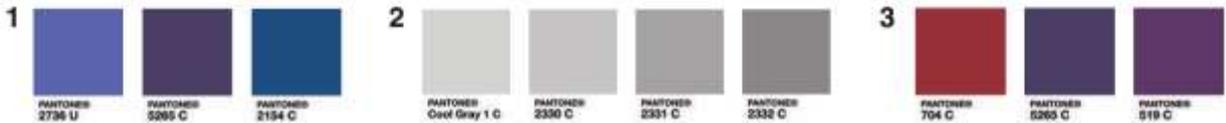
<テーマ> **B案** 1. 未来(技術の発展) 2. 都市(市街地) 3. 上品



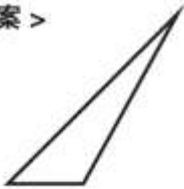
コンセプト「 発展し続ける街 」

<メインカラー>

- 1. 未来…技術の発展(水素バス)、躍進
- 2. 都会…市街地、機能的、無駄がない、スマート
- 3. 上品…洗練されている



<造形案>



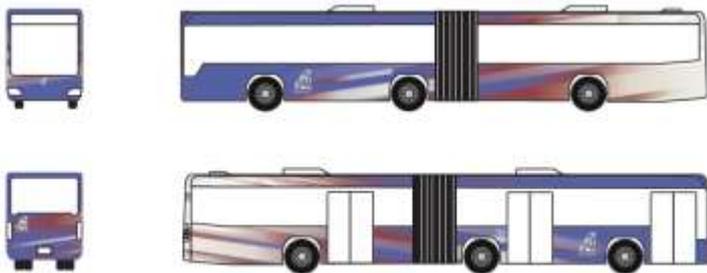
<ロゴ>



<制服>



<車体デザイン>



<バス停>



① ターミナル型バス停留所



② 小型バス停留所



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

(参考)

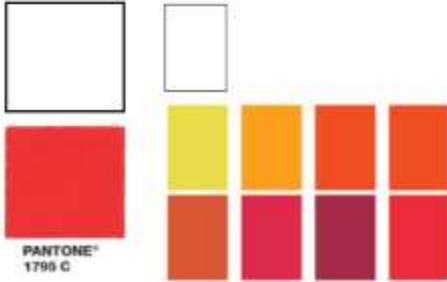
チームU テーマ①

<テーマ>

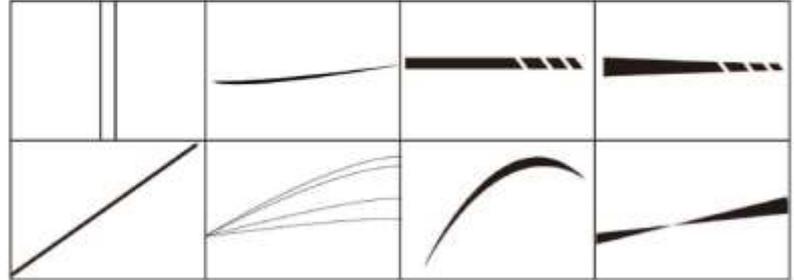
第1キーワード 「可能性」

HINODE

<メインカラー>



<造形案>



<ロゴ>

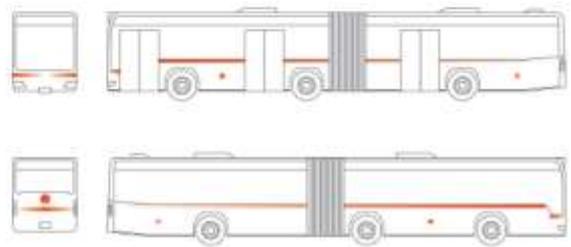
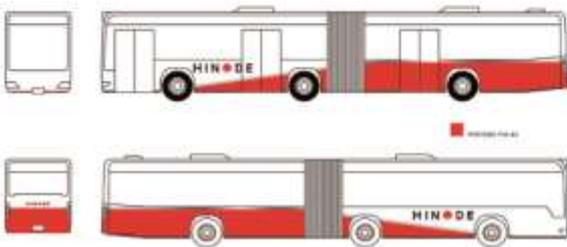
1

HINODE

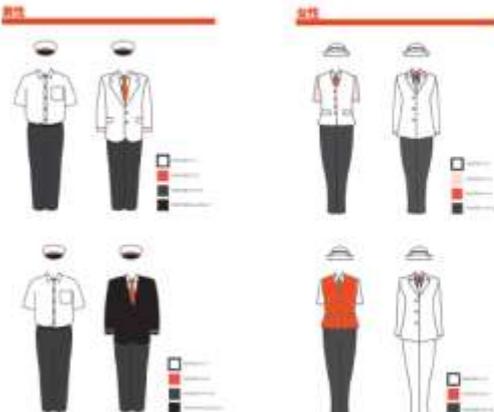
2



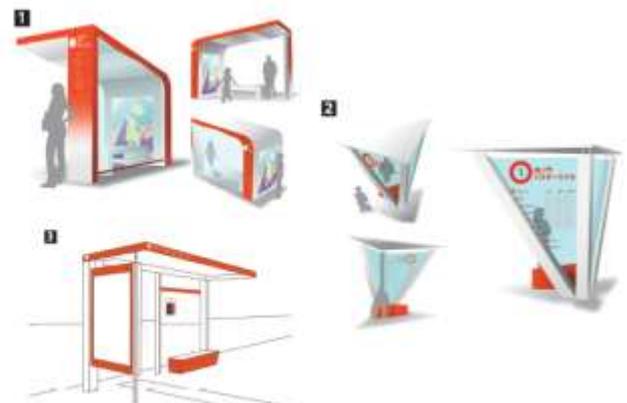
<車体デザイン>



<制服>



<バス停>



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

(参考)

< 掲示物デザイン >

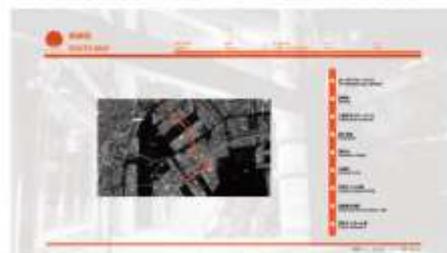
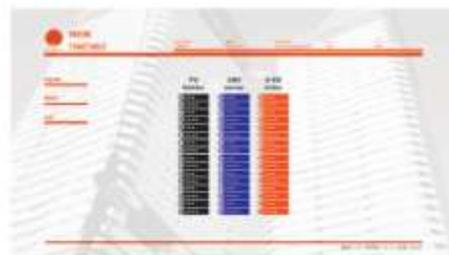
行き先表示・路線図



時刻表・柱



< WEB デザイン >



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

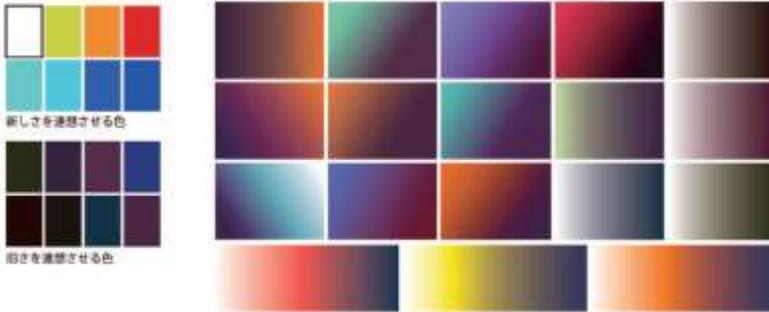
(参考)

<テーマ>

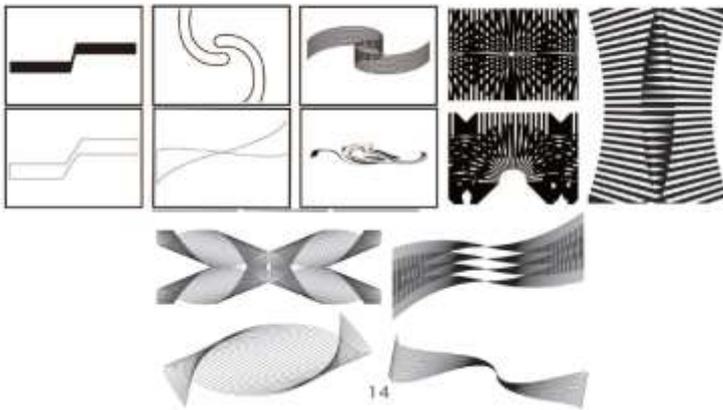
第2キーワード 「共存」

東京 BRT

<メインカラー>

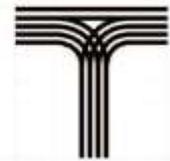


<造形案>



<ロゴ>

1



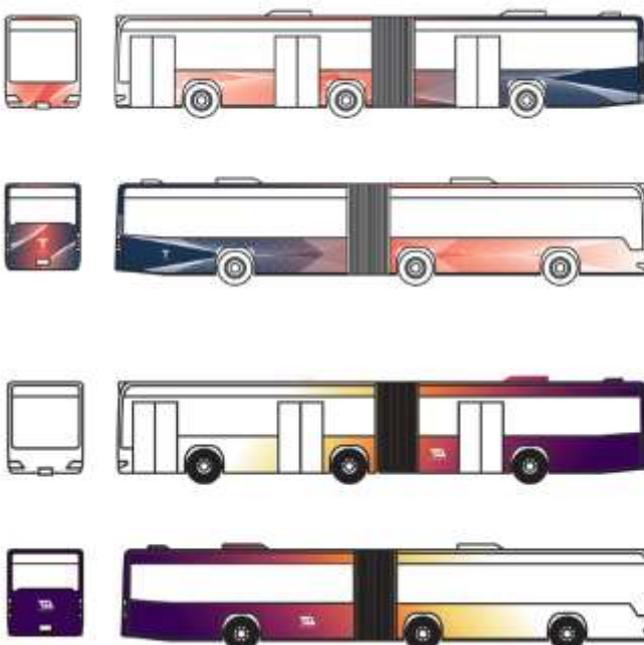
東京 BRT

2



東京 BRT

<車体デザイン>



<制服>

男性

1



2



女性

1



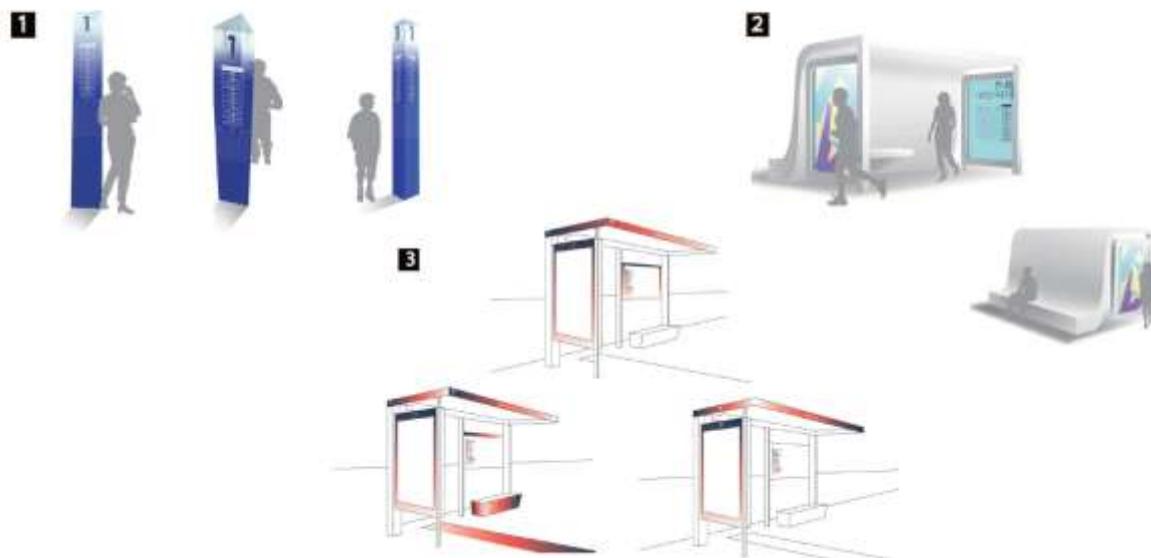
2



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

## (参考)

### <バス停>



### <掲示物デザイン>

#### 行き先表示・路線図



#### 時刻表・柱



### <WEB デザイン>

#### パソコン用 WEB ページ



#### スマートフォン用 WEB ページ



ここに示すデザインはあくまでイメージで、東京都として決定したものではありません。

## 5 新たな東京モデルについて

### (水素社会の実現)

- ① 1964年大会時における新幹線のように、オリンピック・パラリンピックを契機として生まれた画期的な技術は、その後の社会の発展に大きく寄与しています。
- ② 2020年大会におけるそれは、水素社会の実現であり、今回のBRTにおいても、開業当初から燃料電池バスと水素ステーションの導入を図り、水素社会の一つのショーケースとしてアピールしていきます。



写真：実証実験運行の燃料電池バス（愛知県豊田市）

### **(次世代交通技術の導入)**

- ① B R Tに高い安全性と快適性を備えるため、内閣府が進める「戦略的イノベーション創造プログラム（S I P）」における「自動走行システム分野」で開発が予定される次世代交通技術を積極的に取り入れます。
- ② 停留施設（バスステーション等）への隙間・段差がない停車を行う技術や、車内転倒が起きないようにスムーズな加減速制御技術などの導入により、世界に誇る高い安全性や快適性の向上、ユニバーサルデザインの実現を目指します。
- ③ 停留施設（バスステーション等）での停車時間の短縮を図るため、円滑な乗降に資する運賃收受方式について、「戦略的イノベーション創造プログラム（S I P）」と連携し、料金收受システムや通信技術開発について実施方策を検討していきます。

### **(他の地域へも展開が可能なマネジメントモデル)**

今回のB R T計画、実施を通じて得られる計画立案、関係者調整、調達、運営などに関するノウハウを取りまとめ、公共交通の計画を行う行政や事業者に対して要請に応じ技術協力を行います。

## 6 事業スキームの検討について

### (整備運営方法の検討)

BRT事業化に必要な各種整備・調達・運行・維持修繕などについて、上下分離方式や補助制度などの拡充の検討のほか、効率的な事業運営を実現するための運営・管理方式などの検討も行います。

### (水素ステーション)

水素ステーションは、水素エネルギーを普及展開する基盤施設として位置付け、BRT車両に供給可能な容量を備えた規模とし、設置場所や整備主体、運営主体を含めて検討していきます。



写真：水素ステーション（豊田エコフルタウン）

## 7 運行の予定

### ① (2019年度の運行)

走行可能なルート・範囲で連節バスと単車型燃料電池バスによる運行を開始し、順次本格化させます。

### ② (2020年度の運行)

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会と調整を行い、可能な範囲で運行を行います。また大会期間中の選手輸送などに、車両の貸出しを検討していきます。

また、メーカーと連携し、連節型燃料電池バスの導入を目指します。

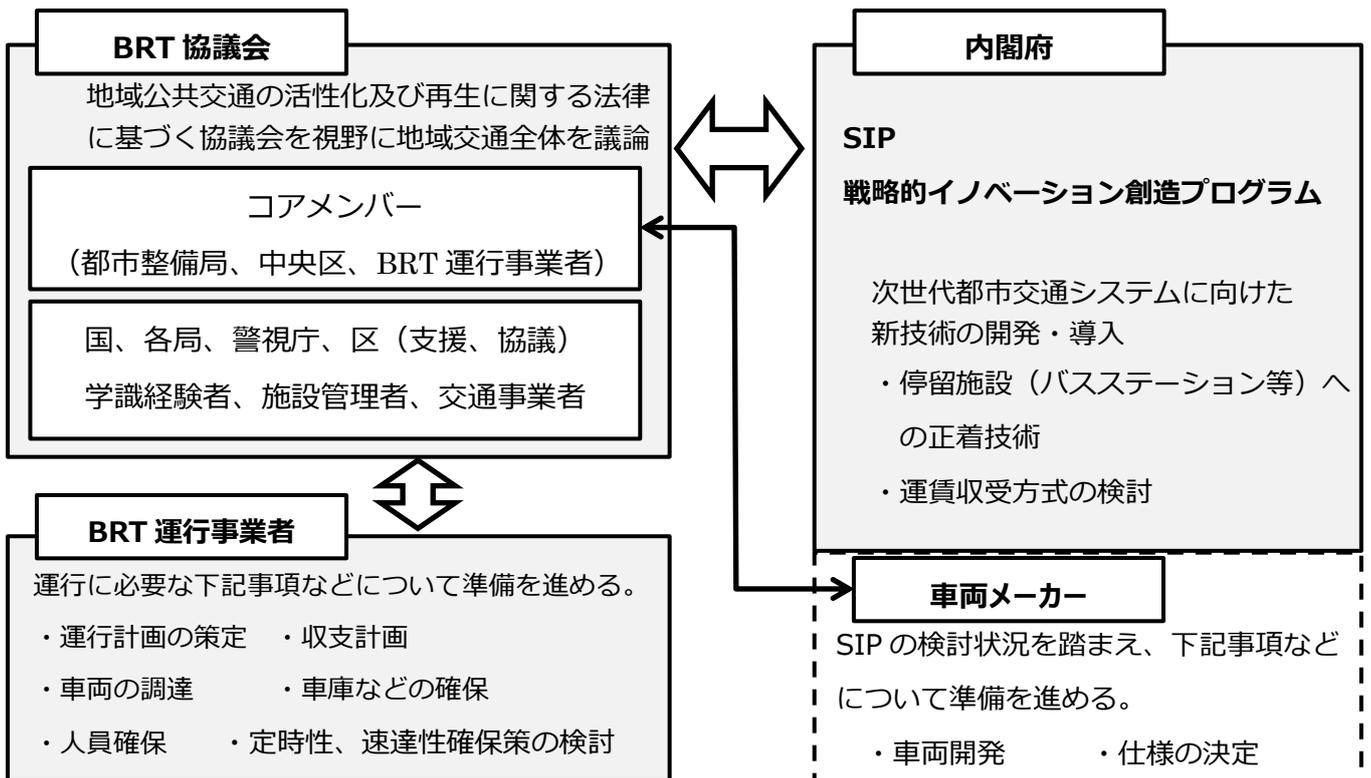
### ③ (2020年度以降)

選手村の後開発の状況に合わせ、同地区への運行を加えた本格運行とします。

全ての車両が燃料電池バスとなるよう積極的に導入し、連節燃料電池バスの本格的導入を目指します。

※なお、2019年度のBRT運行開始までは、虎ノ門・勝どき・晴海地区等における開発や豊洲新市場（仮称）などの需要に合わせ既存の路線バス運行の拡充を図るとともに、燃料電池バスの早期導入を目指し、周辺地域の公共交通の充実を図ります。

## 8 2015年度からの検討体制



## 9 今後のスケジュール

### ■ 2015 年度のスケジュール（予定）

第 1 四半期	事業者の公募 事業者の選定、協定締結（公募後、速やかに。時期未定）
年度内	事業計画の策定
通年	B R T 協議会の実施

以後、諸手続及び関係機関との調整

### ■ 2016 年度以降の見込み

2016 年度～2018 年度	既存路線バスの拡充 （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）

## <用語解説>

### ◆ B R T

B R Tとは、「*Bus Rapid Transit*」の略です。連節バス、IC カードシステム、道路改良等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有し、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を指します。

(出典：東京の都市づくりビジョン（改定）)

### ◆ M I C E

企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称です。

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

道路上に設置された光ビーコンを利用して、バスに搭載された車載器からの車両情報を識別し、その交差点を通過する際に、優先的な信号制御を行い、円滑な走行を確保するシステムを指します。