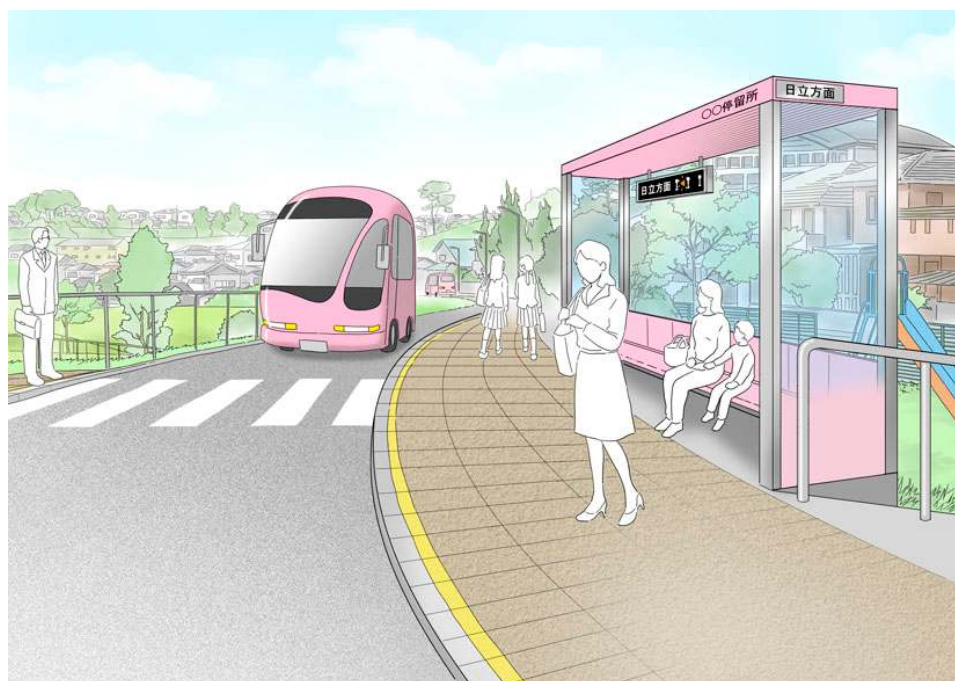


第4章 事業計画

第3章まででは、旧久慈浜駅以北の跡地全線の整備を前提に、新交通（BRT）導入の最終目標像を検討した。しかしながら、施設整備に関わる時間的、財政的な制約から計画全体を直ちに実現することは不可能であり、優先性や事業性の観点から段階的な施設整備と導入を順次進めて行くこととなる。また、段階的な整備・導入と同時並行して、計画の検証と市民等へのPRを進めることが重要である。

さらに、鉄道や既存路線バスとの接続を考慮し、一般道への乗入れや既存路線バスとの連絡などについても検討が必要である。

本章では、新交通（BRT）導入の段階的整備計画の考え方と運行計画・施設整備の内容について検討する。合わせて、計画の事業化に必要な運行収支計画、市内バスネットワーク再編の考え方および事業スキームについて検討する。



《参考》新交通（BRT）導入イメージ（旧久慈浜駅～旧大甕駅間）

4-1. 段階的整備の考え方

- 新交通(BRT)については、優先性や事業性、財政条件等の観点から、跡地や関連施設等の整備にあわせ、順次導入を進める。
- 各段階において、専用路整備による定時性・速達性の効果発現とJR常陸多賀駅やJR日立駅などへのアクセス等によるサービス拡大をねらいとする。

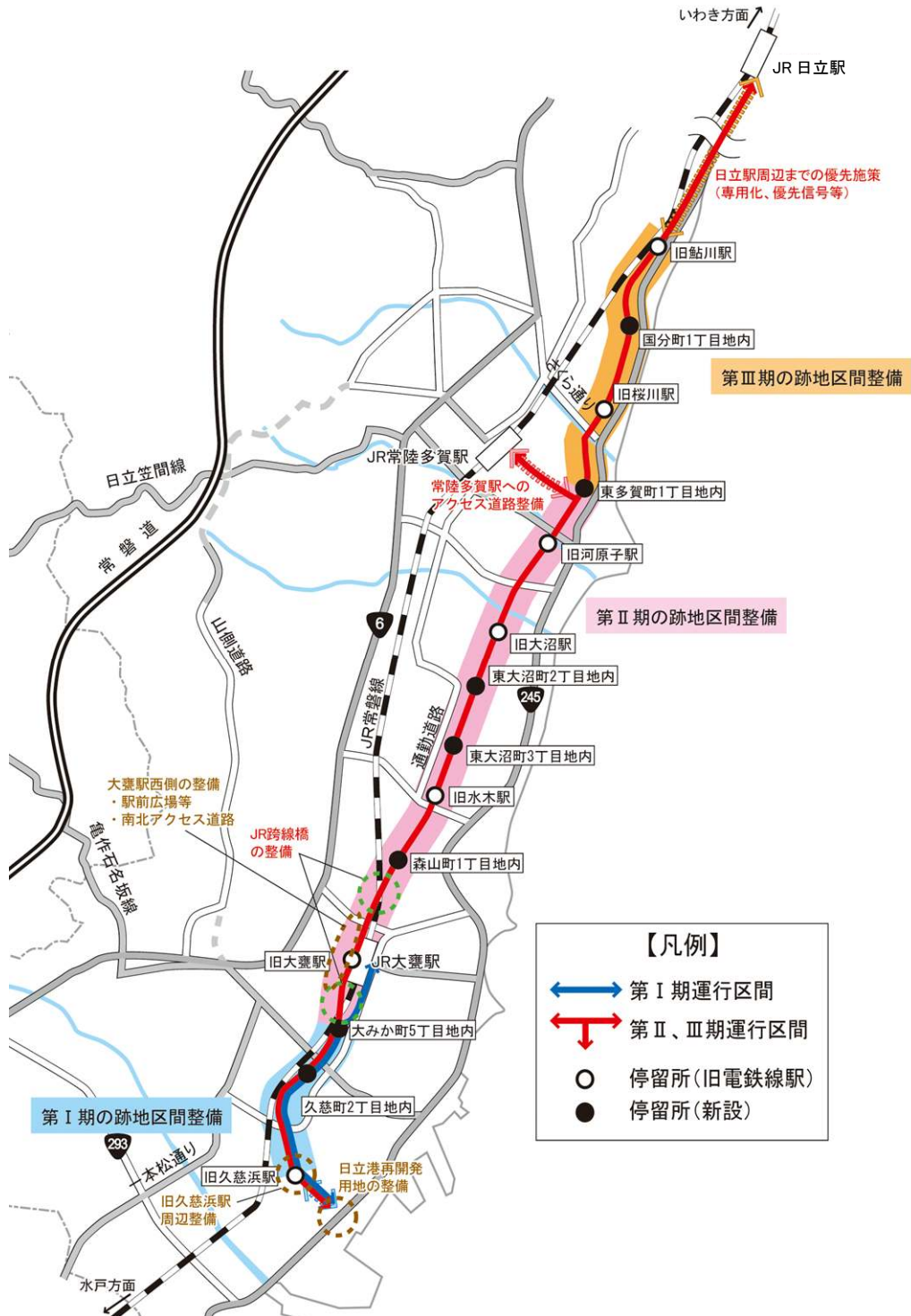


図 段階的整備のイメージ

4-2. 各段階における整備計画

(1) 第Ⅰ期整備計画

① 第Ⅰ期整備計画の位置づけ

- 第Ⅰ期整備計画は、JR 線横断構造物など施設整備に係る時間的、費用的な制約の下で、跡地活用の早期具体化のため、一部区間の BRT 専用路整備とバス運行を図る。
- 第Ⅰ期のバス運行は、全体計画に先駆けた部分的な運行実施により、新交通(BRT)のPRと効果・課題の検証を行う。検証のねらいは、主に定時・速達性の達成度合い等の運行状況を実際に確認することとする。なお、利用状況の検証は、短い運行区間では限定的となる。

② 第Ⅰ期のバス運行計画

- 第Ⅰ期のバス運行計画は、起終点が日立港再開発地区～JR 大甕駅(現在の東口)、運行距離が約 2.7km である。停留所は、起終点を含めて 6 箇所である。
- 運行間隔を朝ピーク時 10 分とすると、投入車両数は 3 台(予備含む)となる。

表 第Ⅰ期のバス運行計画

項目	日立港再開発地区 ～旧久慈浜駅	旧久慈浜駅 ～大みか町 5 丁目地内 【BRT 専用路区間】	大みか町 5 丁目地内 ～JR 大甕駅東口 (吹上通り経由)
起終点、キロ程	日立港再開発地区～JR 大甕駅東口、約 2.7km		
	約 0.7km	約 1.3km	約 0.7km
停留所	2 停留所 (旧久慈浜駅除く)	3 停留所	1 停留所 (JR 大甕駅東口)
表定速度	15km/時	20km/時	15km/時
所要時間	日立港再開発地区～JR 大甕駅東口、約 10 分		
	約 3 分	約 4 分	約 3 分
運行時間帯	5 時台から 23 時台の約 17 時間		
運行頻度	朝ピーク時 10 分間隔、オフピーク時 20 分間隔		
終日運行本数	54 本/日 (往復 108 本/日)		
投入車両数	必要台数 2 台、予備 1 台、合計 3 台		

注) 投入車両数=必要台数(往復所要時間÷ピーク時運行間隔)×予備 1.2

(参考) 既存路線バスの所要時間

久慈交流センターから日立駅への路線の「久慈交流センター」～「大甕駅」(久慈小学校経由)の所要時間は時刻表上 12 分である(H20 年 10 月実績は平均 14 分、最大 19 分)。

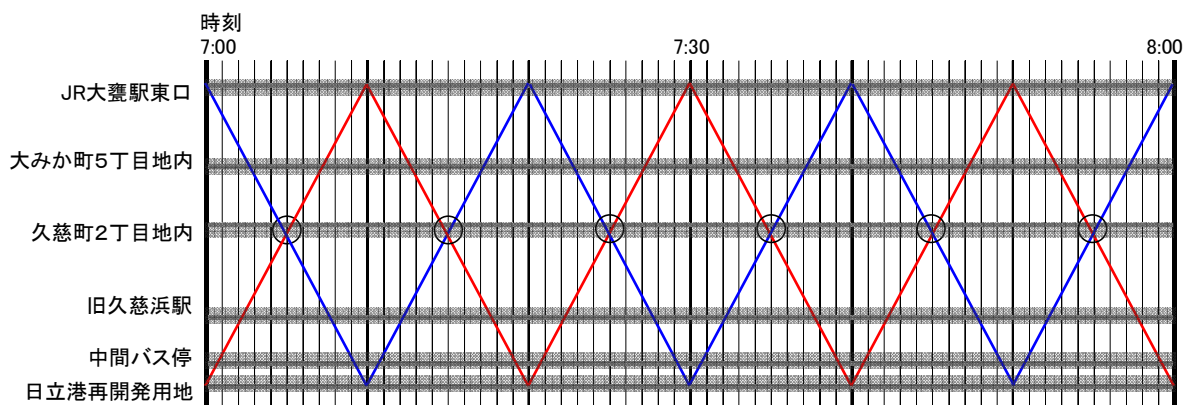
《運行頻度に関する考え方》

- ・第Ⅰ期運行での運行頻度は、利用者推計によるとピークの輸送量は約 94 人/時であるため、輸送力という点では 10 分間隔までの本数は足りないが、利用意向調査でも特に通勤利用では運行頻度が定時性ととも重視されること、および第Ⅰ期運行の位置づけから全線供用を見越した利便性の高さをアピールすることが重要と考えて設定した。
- ・また、利用意向調査によると、久慈地区にお住まいで通勤に「週 2,3 回」以上利用するとの人は、大みか地区への通勤者で 150 人、日立地区への通勤者で 250 人などとなっており、利用者推計を上回る潜在的な需要が期待される。
- ・なお、ピーク時 10 分間隔の運行ダイヤイメージによると、車両 2 台がピストン運行することとなり、車両確保などの点で過剰な投資ではないと考えられる。
- ・ただし、実際のダイヤ（運行頻度等）設定にあたっては、鉄道や既存路線バスの時刻や乗り継ぎ時間を考慮したダイヤ設定が必要であり、各交通機関との調整・連携が必要である。

《起終点に関する考え方》

- ・起終点としては、現在、鉄道廃止代替バスの発着所であり、また、久慈サンピア日立や日立おさかなセンターなどの観光商業施設等利用者からの利用が見込める日立港再開発用地内の久慈交流センター東側付近に確保することが考えられる。
- ・起終点部の施設としては、停留所や車両転回施設のほかに、他交通との乗り継ぎ施設、や休憩施設など一体的なターミナル機能としての整備を検討する。
- ・併せて、周辺の低未利用地を活用することで交通と観光施設の一体化を図り、地域観光の活性化にも寄与することが可能となる。

注) 第Ⅰ期の運行ダイヤ（イメージ）



- * 1 バス車両2台（色別）：往復所要分(10分×2)÷運行間隔10分⇒2台
- * 2 丸印（○）は上下方向のバスの行き違い箇所

③ 第 I 期の施設整備計画

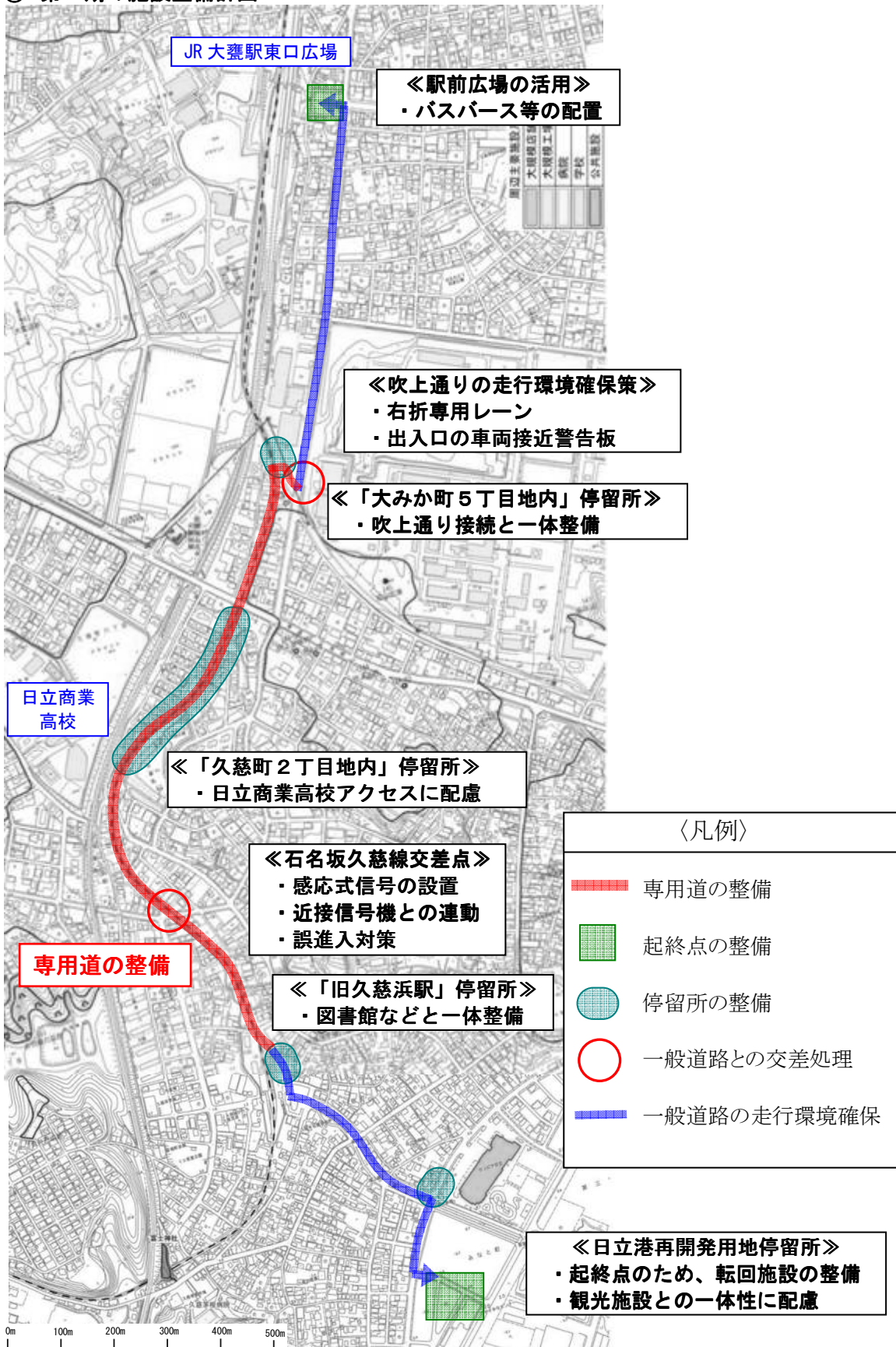


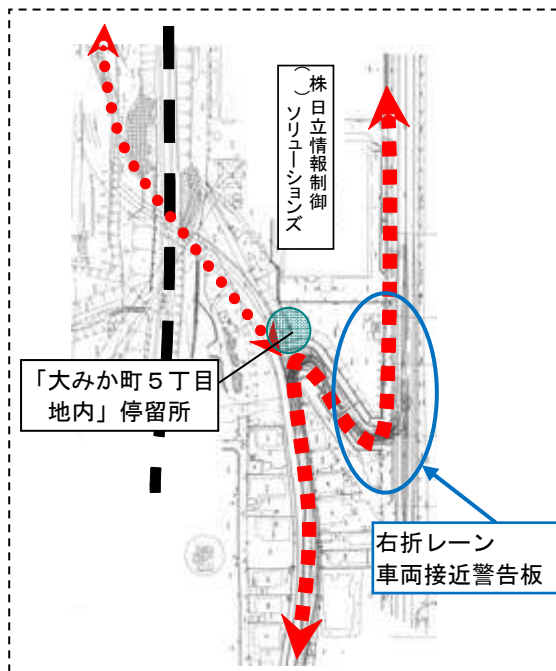
図 第 I 期運行計画ルートに関わる施設整備

(参考) 第 I 期計画における各施設計画案

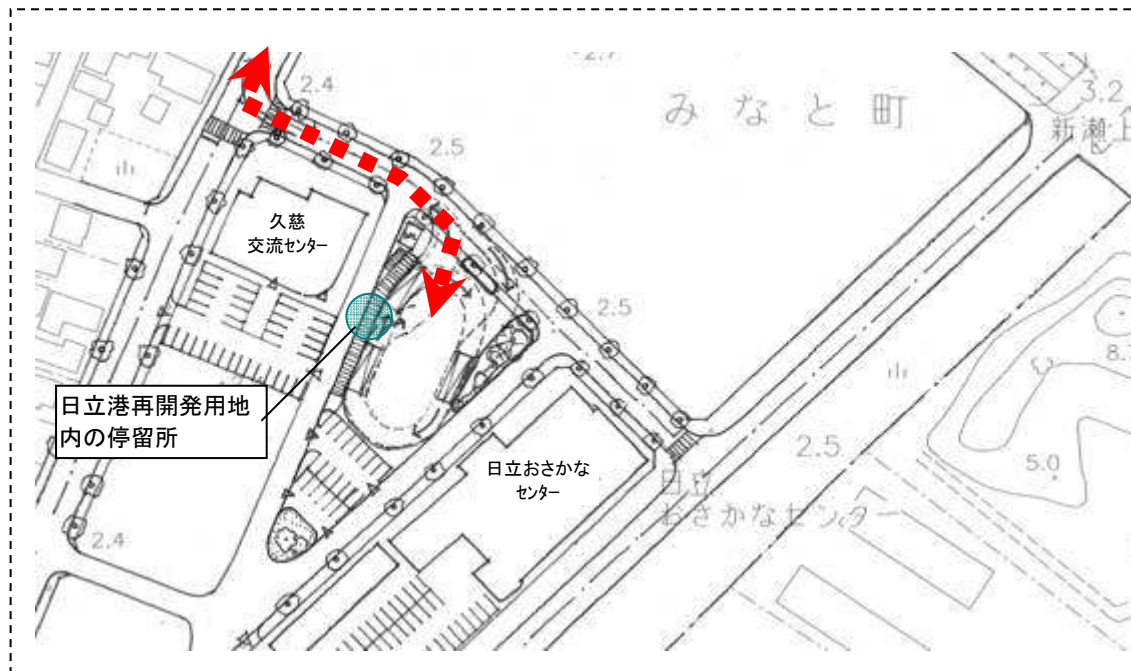
《旧久慈浜駅の停留所等の整備》
図書館などと一緒に整備



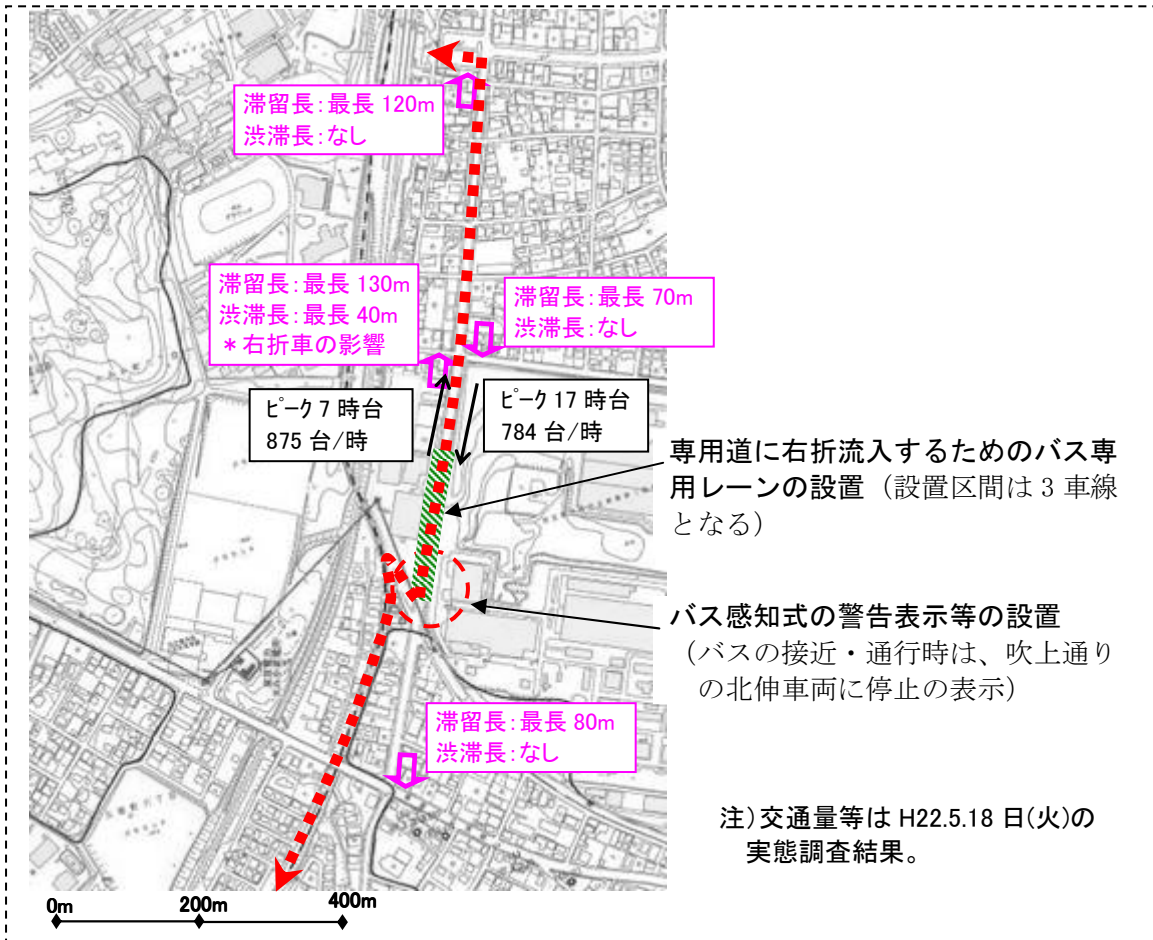
《吹上通り接続》
「大みか町5丁目地内」停留所
と一体的に整備



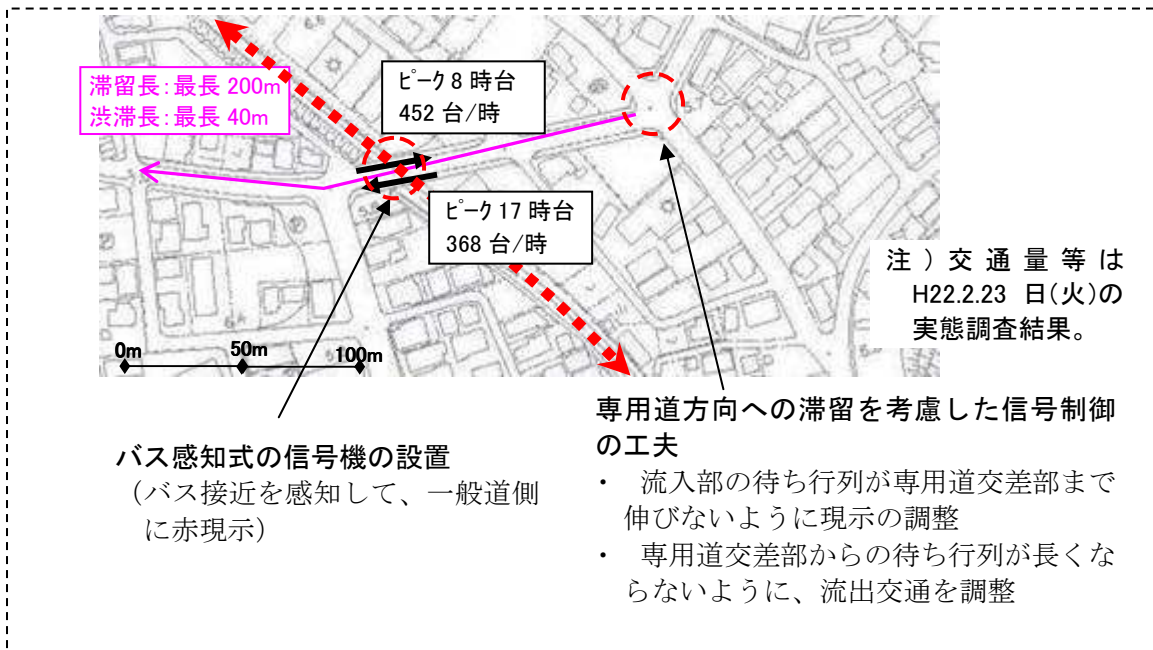
《日立港再開発用地の停留所（ターミナル）整備》



《 吹上通りの走行環境確保策案 》



《 交差処理案 ; 石名坂久慈線 》



(2) 第Ⅱ期整備計画

① 第Ⅱ期整備計画の位置づけ

- 第Ⅱ期整備計画は、新交通(BRT)導入区間で最も多くの利用が期待でき、また、交通渋滞が激しい地域であることから、BRTの効果を最大限に発揮できる区間である。
- JR大甕駅、常陸多賀駅へのアクセスを確保することにより、新しい公共交通ネットワークが確立される時期でもある。
*多賀地区からJR日立駅までの走行環境整備はまだ不十分ではあるが、JR日立駅までの運行(延伸・接続)も可能である。

② 第Ⅱ期の運行計画

- 第Ⅱ期より、日立港再開発地区～JR常陸多賀駅間の約7.9kmを運行区間とする。(運行区間をJR日立駅まで延伸可能。その場合の運行距離は約12.4km)
- 運行間隔を朝ピーク時6分とすると、投入車両数(予備含む)は11台となる。

表 第Ⅱ期の運行計画

項目	日立港再開発地区～旧久慈浜駅	旧久慈浜駅～東多賀町1丁目地内【BRT専用路区間】	東多賀町1丁目地内～JR常陸多賀駅
起終点、キロ程	日立港再開発地区～JR常陸多賀駅、約7.9km		
	約0.7km	約6.3km	約0.9km
停留所	2停留所 (旧久慈浜駅除く)	11停留所	1停留所 (JR常陸多賀駅)
表定速度	15km/時	20km/時	20km/時
所要時間	日立港再開発地区～JR常陸多賀駅、約25分		
	約3分	約19分	約3分
運行時間帯	5時台から23時台の約17時間		
運行頻度	朝ピーク時6分間隔、夕方ピーク時12分間隔、オフピーク時15分間隔		
終日運行本数	77本/日(往復154本/日)		
投入車両数	必要台数9台、予備2台、合計11台		

注) 投入車両数=必要台数(往復所要時間÷ピーク時運行間隔)×予備1.2
(参考) 既存路線バスの所要時間等

久慈交流センターから日立駅への路線の「久慈交流センター」～「多賀駅」(R245、県営金沢アパート経由)の所要時間は時刻表上32分である(H20年10月実績は平均44分、最大61分)。

《運行頻度に関する考え方》

- ・第Ⅱ期の運行頻度は、第Ⅲ期と同様の水準確保を目標に設定。

《JR日立駅までの運行について》

- ・利用意向調査でもJR日立駅までの運行が重要とされるが、一般道における走行環境整備(優先信号、専用レーン等)や日立バイパス計画等との整合を図る必要があるため、第Ⅱ期運行は基本的にはJR常陸多賀駅までの運行とし、JR日立駅への運行は例えば「東多賀町1丁目地内」停留所での接続やオフピーク時の直通運転などの方法で行う。そのためには、接続箇所の上記停留所付近で交通結節機能としてのターミナルの整備が必要不可欠となる。
- ・「東多賀町1丁目地内」～JR日立駅間の距離は約5.4km、所要時間は表定速度を15km/時とすると約22分となる。

③ 第Ⅱ期の施設整備計画

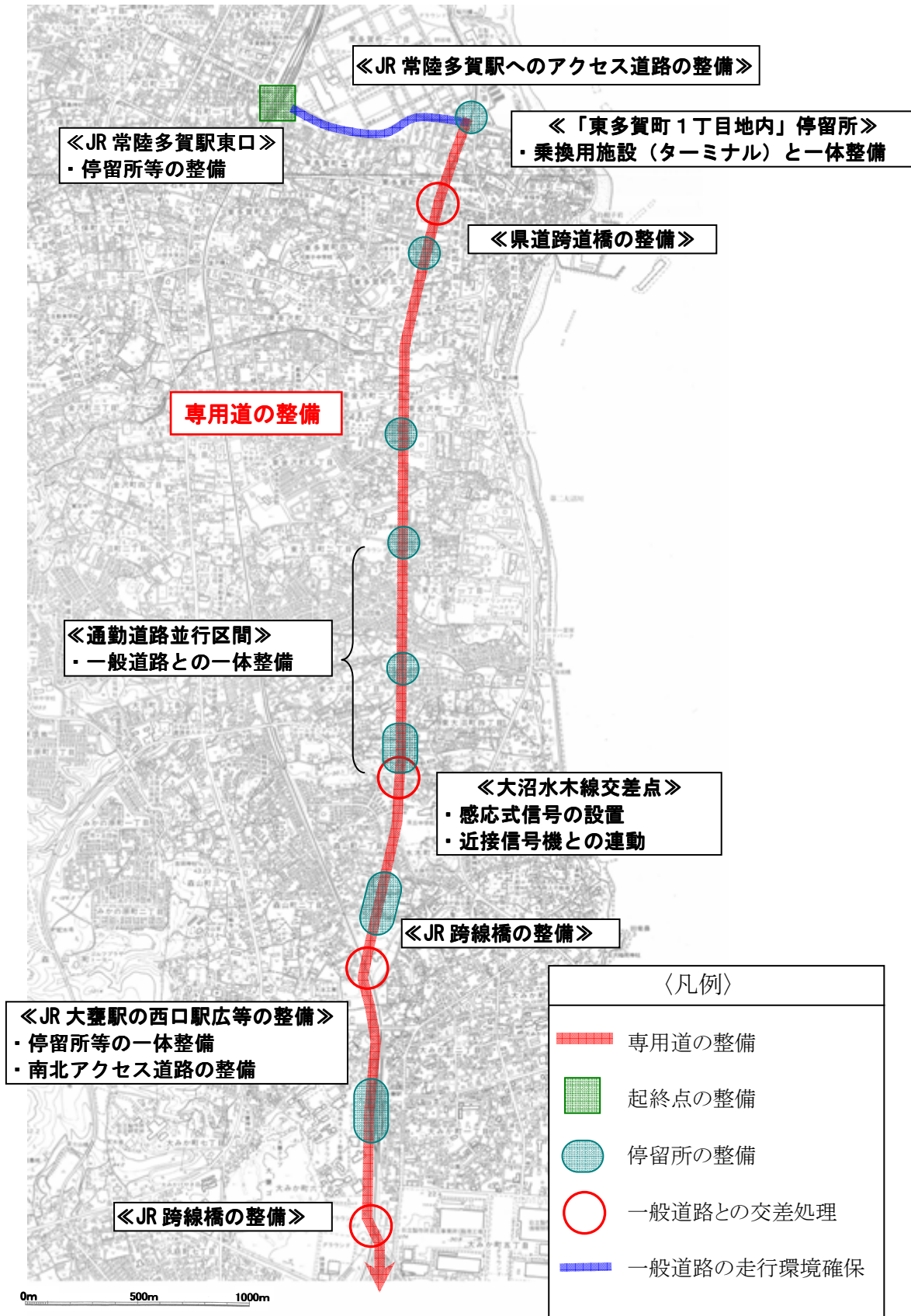


図 第Ⅱ期運行計画ルートに関わる施設整備



《参考》新交通導入イメージ（通勤道路並行区間）

(3) 第Ⅲ期整備計画

① 第Ⅲ期整備計画の位置づけ

- 第Ⅲ期整備計画は、新交通(BRT)導入事業の最終段階である。
- 旧日立電鉄線の課題であった起終点を日立駅周辺まで延伸し、専用レーン化、優先信号等の『走行環境確保策』により定時性・速達性を確立する段階である。
 - * 具体的なルートや走行環境確保策については、関連する道路計画との調整を図り、その時点の社会状況及び交通状況を踏まえ、検討する。

② 第Ⅲ期の運行計画

- 第Ⅲ期運行計画の起終点は、日立港再開発地区～JR 日立駅とする。運行距離は約12.4km、所要時間は約39分となる。(JR常陸多賀駅へは接続バス等で連絡する。)
- 運行間隔をピーク時6分とすると、投入車両数は16台となる。(JR日立駅までの走行性向上を前提に試算)

表 第Ⅲ期の運行計画

項目	区間 日立港再開発地区 ～旧久慈浜駅	旧久慈浜駅～ 旧鮎川駅 【BRT専用路区間】	旧鮎川駅 ～JR日立駅
起終点、キロ程	日立港再開発地区～JR日立駅：約12.4km		
	約0.7km	約8.5km	約3.2km
停留所	2停留所 (旧久慈浜駅除く)	14停留所	5停留所 (JR日立駅含む)
表定速度	15km/時	20km/時	20km/時
所要時間	日立港再開発地区～JR日立駅：約39分		
	約3分	約26分	約10分
運行時間帯	5時台から23時台の約17時間		
運行頻度	朝ピーク時6分間隔、夕方ピーク時12分間隔、オフピーク時15分間隔		
終日運行本数	77本/日(往復154本/日)		
投入車両数	必要台数13台、予備3台、合計16台		

注) 投入車両数＝必要台数(往復所要時間÷ピーク時運行間隔)×予備1.2

(参考) 既存路線バスの所要時間等

久慈交流センターから日立駅への路線の「久慈交流センター」～「日立駅」(R245 経由)の所要時間は時刻表上49分である(H20年10月実績は平均70分、最大93分)。

≪運行頻度に関する考え方≫

- ・第Ⅲ期の運行頻度は、利用者推計のピーク時およびオフピーク時最大断面の利用者数にもとづき設定。

≪JR常陸多賀駅との接続について≫

- ・第Ⅲ期においても多賀地区アクセスとJR線乗り換えの利便性を確保するため、「東多賀町1丁目地内」停留所からJR常陸多賀駅への接続バスや直通運転により、JR常陸多賀駅への運行を維持する。
- ・「東多賀町1丁目地内」停留所～JR常陸多賀駅間の距離は約0.9km、所要時間は約3分である。

③ 第三期の施設整備計画

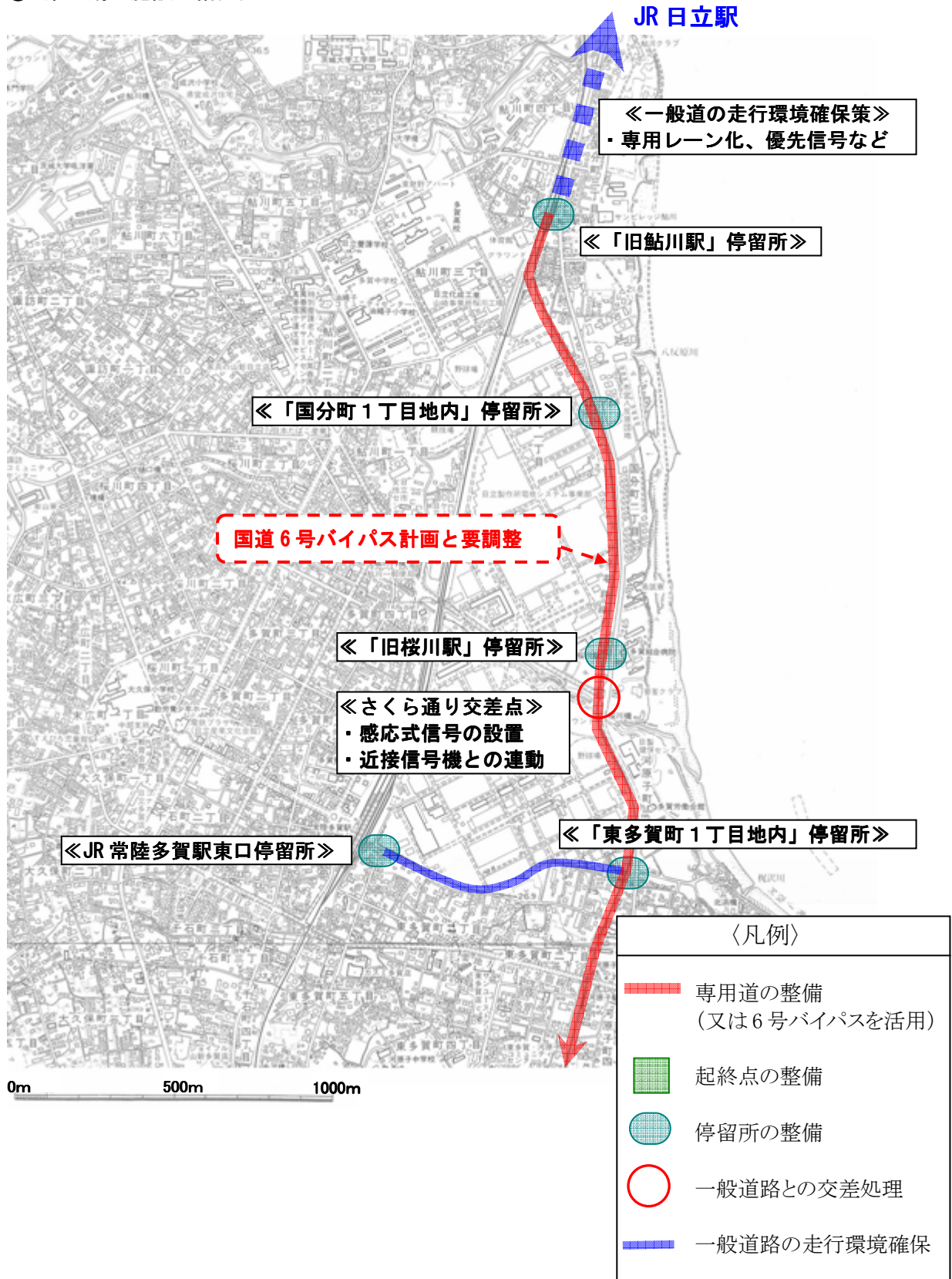


図 第三期運行計画ルートに関わる施設整備

4-3. 運行収支計画

(1) 運賃設定等の方針

- 利用意向調査で利用意向のない人が最も重視する条件は「運賃の安さ」であり、利用促進を図るために従来よりも割安感のある運賃設定を検討する。
- また、利用意向調査で「運賃支払いの手続きが簡単なこと」が重視されており、均一料金制や区間料金制の区間の幅を広げるなど、運賃設定と併せ、分かりやすい料金体系を検討する。
- さらに、運行の速達性・定時性を損なうことがないように、乗降時間が短く手間の掛からない料金收受方法を検討する。

《運賃設定の考え方》

- ・ 運賃設定にあたっては、事業全体の運営面からみて収支バランスが取れる料金であるか、利用者の受益の程度に見合った負担か、周辺バス路線とバランス（公平性）がとれるかなど、実際の運行事業者と十分に協議し、決定する必要がある。
- ・ 既存の日立電鉄バスは対キロ区間制をとっており、約 200m毎に 10 円アップする運賃である（例えば久慈浜郵便局前～大甕駅前 180 円、大甕駅前～多賀駅前 340 円）。このように利用区間によって運賃が小刻みに変化することが分かりにくさの理由の一つと推測されるため、均一料金制や大まかな区分毎に均一料金とする方法について検討する。
- ・ 日立電鉄バスの現行運賃制度を新交通（BRT）に適用すると、跡地区間内 2,800 人の利用者推計における平均運賃は約 240 円となる。割安感のある運賃とするためには、平均運賃でこれを下回るような運賃設定を検討する。
- ・ 料金の支払いが定時性低下につながらないように、主な停留所における車外での料金收受（改札、係員の配置等）や IC カード導入等を検討する。

(2) 収支計算の前提条件

- 大まかな収支バランスをみるために、運行に関するランニングコスト(経費)と運行に伴う運賃収入を概算する。
 - * 停留所上屋などの施設整備費や車両購入費は対象外
- 収支算定の対象区間は、跡地区間(約 8.5km)とする。
- 利用者数は、利用者推計にもとづき平日 2,800 人/日とする。
 - * 参考に、日立駅や日立港再開発用地まで延伸した場合(約 12.4km)について算定するが、その際の利用者数は、意向調査結果から延伸による利用増の比率 1.25 倍を乗じた約 3,500 人/日とする。
- 運行経費は、国が示す運送原価を用いて次の式で算出する。
運行経費＝運行台キロ×実車キロ当たり運送原価(266 円/台・km)
 - * 運送原価は「2008 年版日本のバス事業」より北関東ブロックの値
- 運賃収入は次の式で算出する。運賃は 200 円均一と仮定する。
運賃収入等＝運賃収入＋営業外収入(比率 0.01)
 - * 営業外収入の比率は「2008 年版日本のバス事業」より北関東ブロックの値

《運行に関わる経費の原単位の考え方》

- ・ 運送原価は、人件費、燃料費、車両修理費等からなる運行のランニングコスト(車両償却費は除く)である。総費用を総台キロで除したものであるため、オフピーク時の車両の運用などバス事業者全体の運行効率に左右される。

《収入算定における運賃の考え方》

- ・ 市内路線バスの利用者一人当たりの平均運賃(平成 21 年度の料金収入を総利用者で除した値)は約 205 円になっている。
- ・ 新交通(BRT)の平均運賃は、(1)の方針や既存路線バスの平均運賃とのバランスを考慮して仮定する。

(3) 収支バランス

○ 跡地区間における新交通(BRT)運行収支は次のように概算され、運行事業の採算は確保できると見込まれる。

〈概算結果〉

年間運行経費:

$$\{(8.5\text{km} \times 2 \text{ 往復} \times 77 \text{ 台/日} \times \text{平日 } 245 \text{ 日/年}) +$$

$$(8.5\text{km} \times 2 \text{ 往復} \times 68 \text{ 台/日} \times \text{休日 } 120 \text{ 日/年})\} \times 266 \text{ 円/台} \cdot \text{km} = \underline{\text{約 } 12,200 \text{ 万円/年}}$$

年間運賃収入等:

$$\{\text{平日 (約 } 2,800 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日/年} \times \text{運賃 } 200 \text{ 円)} +$$

$$\text{休日 (約 } 2,800 \div 3 \times 120 \text{ 日/年} \times \text{運賃 } 200 \text{ 円)}\} \times 1.01 = \underline{\text{約 } 16,000 \text{ 万円/年}}$$

○ 日立駅や日立港再開発用地まで延伸した場合も、延伸することによる利用者増(約 1.25倍)が期待され、収入が経費を上回ると見込まれる。

〈算定結果〉

$$\text{運行経費: 約 } 17,800 \text{ 万円/年} < \text{運賃収入等: 約 } 20,100 \text{ 万円/年}$$

注) 休日の利用者数

利用意向調査より、週 2,3 回以上の利用意向は、通勤通学が約 3,800 人、通勤通学以外が約 1,900 人である。休日は通勤通学利用がなくなり、通勤通学以外は平日・休日が同じと仮定すると、休日利用は平日の三分の一と想定される。

【参考】

〈第Ⅰ期における運行収支の試算〉

$$\text{運行経費} = \{(2.7\text{km} \times 2 \text{ 往復} \times 54 \text{ 台/日} \times \text{平日 } 245 \text{ 日/年}) + (2.7\text{km} \times 2 \text{ 往復} \times 51 \text{ 台/日} \times \text{休日 } 120 \text{ 日/年})\} \times 266 \text{ 円/台} \cdot \text{km} = \underline{\text{約 } 2,800 \text{ 万円/年}}$$

$$\text{運賃収入等} = \{(\text{平日 (約 } 470 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日/年} \times \text{運賃 } 200 \text{ 円)} +$$

$$\text{休日 (約 } 470 \text{ 人/日} \div 3 \times 120 \text{ 日/年} \times \text{運賃 } 200 \text{ 円)}\} \times 1.01 = \underline{\text{約 } 2,700 \text{ 万円/年}}$$

*利用者数の約 470 人/日は、利用者推計の該当区間の値にもとづき、「旧大甕駅」停留所まで BRT 専用路の運行を前提とする(吹上通りの一般道走行は考慮していない)。

〈第Ⅱ期における運行収支の試算〉

$$\text{運行経費} = \{(7.9\text{km} \times 2 \text{ 往復} \times 77 \text{ 台/日} \times \text{平日 } 245 \text{ 日/年}) + (7.9\text{km} \times 2 \text{ 往復} \times 68 \text{ 台/日} \times \text{休日 } 120 \text{ 日/年})\} \times 266 \text{ 円/台} \cdot \text{km} = \underline{\text{約 } 11,400 \text{ 万円/年}}$$

$$\text{運賃収入等} = \{(\text{平日 (約 } 2,400 \text{ 人/日} \times 245 \text{ 日/年} \times \text{運賃 } 200 \text{ 円)} +$$

$$\text{休日 (約 } 2,400 \text{ 人/日} \div 3 \times 120 \text{ 日/年} \times \text{運賃 } 200 \text{ 円)}\} \times 1.01 = \underline{\text{約 } 13,800 \text{ 万円/年}}$$

4-4. バスネットワークの再編

(1) 既存バス路線再編の目的

- 新交通(BRT)と従来の路線バスを含む公共交通全体で路線網と運行の最適化を図る。

《考え方》

- ・ 新交通(BRT)は、既存のバス路線(例えば、久慈浜循環線、久慈コミセン～日立駅線など)と一部で並行するため、競合する可能性が高い。
- ・ 新交通(BRT)の整備と併せ、周辺のバス網の再編を行い、利便性の高いバスネットワークの最適化を図ることで、地域の効率的かつ安定的な公共交通全体の再構築を目指す必要がある。

(2) 既存バス路線再編の方向性

【JR常磐線より東側の地域】

- JR駅間を結ぶ路線は、新交通(BRT)に置き換える。
- JR各駅及び新交通(BRT)の駅勢圏から離れた区間は、JR各駅または新交通(BRT)からのフィーダー路線等に再編する。

【JR常磐線より西側の地域】

- 現行通り、国道6号を基軸としたネットワークを基本とする。
- JR各駅などで新交通(BRT)と接続する。

【その他】

- 山側団地からJR駅等へのアクセス向上を検討する。
- 既存の路線バスを一部、BRT専用路へ乗入れさせることも検討する。

《考え方》

- ・ 公共交通全体としてのサービス向上と利用促進を図るため、速達性と運行頻度の高い鉄道との乗り継ぎを重視する。
- ・ 市街地をJR常磐線の東側と西側に分け、JRより東側は新交通(BRT)、西側は国道6号を、鉄道を補完する南北方向の基軸として位置づける。
- ・ JR常磐線より西側地域については、JRの駅間で新交通(BRT)に接続する東西方向の路線の新設や既存路線の変更も必要に応じ考慮する。

(3) 再編に向けた検討

- 市域全体の公共交通計画と整合を図る。
- 地区ごとに市民と協議調整を図りながら検討を進める。

《考え方》

- ・ 路線バスのネットワークやサービスレベルを見直すに当たっては、市全体での公共交通の基本的な考え方に従う必要がある。
- ・ バス路線再編に伴い、局所的に公共交通のサービスレベルが落ちる場合も想定される。再編計画の立案に当たっては、関係地区ごとに適切な情報提供と意見把握を行うことが重要である。



図 既存路線バス網の再編に向けた検討

4-5. 事業スキーム

(1) 概算事業費

- 全体計画の概算事業費は、約 44 億円と算定される。
- 内訳は、通行空間(道路)整備費が約 32 億円、ターミナルやアクセス道路、車両や停留所などの関連施設の整備費が約 12 億円である。
- 各段階における概算事業費(通行空間整備費)は以下のとおり。
 - 第Ⅰ期計画 : 約 4.3 億円 (約 3.2 億円)
 - 第Ⅱ期計画 : 約 32.2 億円 (約 23.2 億円)
 - 第Ⅲ期計画 : 約 7.0 億円 (約 5.4 億円)
 - 合 計 : 約 43.5 億円 (約 31.8 億円)

《考え方》

- ・ 上記の概算事業費には、用地費、施設計画および運行計画に記述した交差点信号機や誤進入防止装置等の交通安全施設および新交通 (BRT) の運行管理システムに関わる費用は含まない。
- ・ また、算定対象は跡地区間 (約 8.5km) 内の通行空間整備費、停留所整備費および車両購入費を基本とする。(購入車両台数の積算は跡地区間以外を含む運行計画にもとづくが、通行空間および停留所整備に係る事業費は跡地区間内を対象とする。)
- ・ 停留所整備および車両購入費の単価は、事例 (第 3 章参照) を参考に、停留所整備費は 350 万円/基、車両購入費は 3,000 万円/台と仮定した。

(2) 事業主体・財源

- 事業主体は、施設整備に関連する事業は行政が行い、新交通（BRT）の運行に関連する事業は運行事業者が行う「公設民営方式」とする。
行政：BRT 専用路・付帯施設・停留所（上屋等）の整備、車両購入等
運行事業者：新交通（BRT）の運営（運行の計画・実施・管理、情報提供等）
- 運行事業者は、安全な運行と効率的な運営が行える交通事業者を、公正な選定プロセスに基づき選定する。
- 事業化にあたっては、国・県の事業制度を最大限活用して実施する。

《考え方》

- ・ 地方都市では、公共交通（特にバス）事業者の自主的な努力のみでは維持が困難である。公共交通活性化及び地域活性化を図るため、新交通（BRT）の導入については、行政が主導的に関わる必要がある。
- ・ 新交通（BRT）の運行は、利用者負担に基づく独立採算制が原則であり、事業者の選定に当たっては、実績や運営能力が客観的に評価される必要がある。
- ・ 運行事業者の選定にあたっては、運行計画に民間ノウハウを十分活用するため、早期に事業者を公募し、具体の事業計画を協議する必要がある。また、運行事業者は、周辺バス路線と調整・連携し、ダイヤや料金の設定、利用促進策等に取り組む必要がある。採算性や事業形態については、再編後のバス路線を総合的に検討する必要があることに留意する。
- ・ BRT 専用路や停留所の整備、車両購入等にあたっては、下記の事業費補助を検討する。
 BRT 専用路など：社会資本整備総合交付金（国土交通省）
 車両、運行システム：地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）

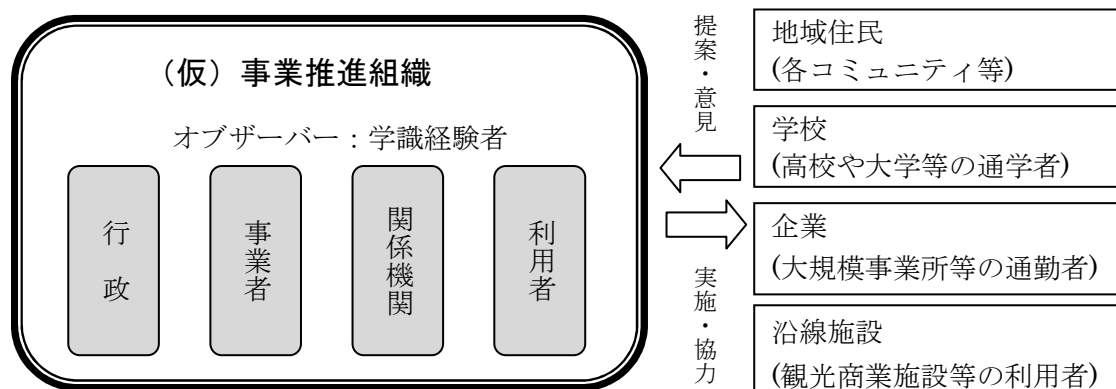
（参考）鹿島鉄道跡地バス専用道化計画の施設整備事業

内容	事業主体	事業名
国道交差点改良等	茨城県	県単独事業
バス専用道	石岡市	街路事業、地域活力基盤創造交付金
バス停、駐輪場	小美玉市	都市交通システム整備事業
バス購入	協議会	地域公共交通活性化・再生総合事業

(3) 事業の推進体制

- 行政（施設整備）と運行事業者（運行実施）および利用が想定される地域住民や企業等で構成する事業推進組織を立ち上げる。
- また、新交通（BRT）を含めた公共交通に関心を持ってもらい、利用促進を図るために、沿線コミュニティや学校・企業内における利用推進組織（市民応援団）の設置を図る。

- ・ 新交通（BRT）の運行にあたっては、選定された運行事業者の努力に加えて、行政、地域住民・企業等による地域をあげての利用促進に向けた支援が不可欠である。そのため、関係主体が組織を設置し、事業及び利用促進活動を展開することが重要である。
- ・ また、利用者である地域住民が導入にあたり具体の提案や意見を自らが発案、実施することで利用者ニーズにあった運行が可能となることから、市民や企業などで新交通導入を進める市民組織（応援団、サポーター組織）を設置し、地域の新交通に対する関心を高め、利用促進を図る活動を実施することが必要である。
- ・ 新交通が地域に望まれる交通手段として、また、まちづくりのひとつの手段として、各関係者が出来ること、やるべきことを協力して実施することが重要である。



※事業推進組織の利用者は、利用（想定）者の各機関の代表者が考えられる。

図 事業推進組織イメージ