

BRT化：ＪＲ東日本（気仙沼線・大船渡線）の例

【取組の内容】

- ・東日本大震災により被害を受けた気仙沼線・大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意。

【ポイント】

・鉄道と同等又はそれ以上のサービス

- ✓ JR東日本が引き続き運行、時刻表にも掲載
- ✓ 専用道を整備することで、定時性・速達性を確保
- ✓ 運行便数は震災前（鉄道）の1.5倍～3倍程度
気仙沼線：1日上下22本⇒1日上下65本
大船渡線：1日上下19本⇒1日上下53本
- ✓ 沿線地域の要望を踏まえ、駅（停留所）の新設・移設を柔軟に実施
- ✓ 運賃は鉄道と同額、ICカードも導入



【専用道を走行中のBRT車両】



【鉄道駅への乗入れ】

BRT化：ＪＲ九州（日田彦山線）の例

【取組の内容】

- ・平成29年7月豪雨で被災した日田彦山線は、地域と事業者の合意によりBRT方式による復旧を予定。現在、来年度中の開業を目指して工事が進む。

【ポイント】

・鉄道と同等又はそれ以上のサービス

・新規投資を抑えた普及型のBRT

- ✓ 運行はＪＲ九州の関連会社、時刻表にも掲載
- ✓ 鉄道トンネルにより短絡可能な区間は鉄道用地を活用した専用道として「速達性・定時性」を重視しつつ、その他区間は可能な限り一般道を活用して新規投資を抑えつつ「使いやすさ」を重視
- ✓ 鉄道との対面乗換の実施、新たな停留所の設置、バリアフリー車両・電動車両の導入、駅舎での運行情報の提供



【鉄道とBRTの対面乗換のイメージ】

バス化：JR北海道（石勝線（夕張支線））の例

【取組の内容】

- ・利用者が大きく落ち込んだJR北海道の石勝線夕張支線（新夕張・夕張間）について、市長自ら廃止を提案し、積極的にモビリティ転換を実施。

【ポイント】

- ・利便性が飛躍的に向上

- ✓ 運行本数の倍増（鉄道5往復→転換バス10往復）
- ✓ 運行ルートの変更
- ✓ バス起終点の延伸
- ✓ 札幌への都市間バスとの接続を意識したダイヤの改正 等

・夕張市拠点複合施設「りすた」を新設

- ✓ 市内バス運行の拠点化
- ✓ バス待ち環境の改善
- ✓ 時刻表・バスの遅れなどの情報提供が充実 等

※JR北海道から代替交通の運行経費等として約7億円が拠出

