

乗合バスの運行システムのナンバリング等に関する ガイドラインについて

国土交通省自動車局旅客課
課長補佐 寺内 博昭

策定の経緯

- 観光先進国を目指すとともに、乗合バスの利用促進を図るためには、訪日外国人旅行者や日本人旅行者、障がい者を含む全ての利用者が、乗合バスの利用に際して必要となる情報を、簡単・便利にストレスなく入手できる環境を整備する必要がある。
- このような環境整備の一環として、「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月30日観光立国推進閣僚会議決定)において「2020年を目途に、大都市バス路線において、アルファベット・数字表記等のナンバリングを実施」することとされた。
- このため、平成30年2月、国土交通省自動車局に有識者、バス事業者等から構成される「バス系統ナンバリング検討会」を設置し、乗合バスの運行システムに対する識別番号の付与(以下「ナンバリング」という。)を実施する上での基本的な考え方、検討方法等について議論を行い、本年10月に本ガイドラインをとりまとめた。

訪日外国人旅行者アンケート調査結果(概要)

- ◆ 調査場所は、新千歳空港、成田国際空港、中部国際空港、京都駅バスターミナル、福岡空港の5カ所
- ◆ 滞在時に公共交通機関を利用したと回答した677人を分析、バスを利用した人は478人、バスを利用しなかった人は199人

路線バス利用者

図1 路線バスを利用して困ったこと(n=478)

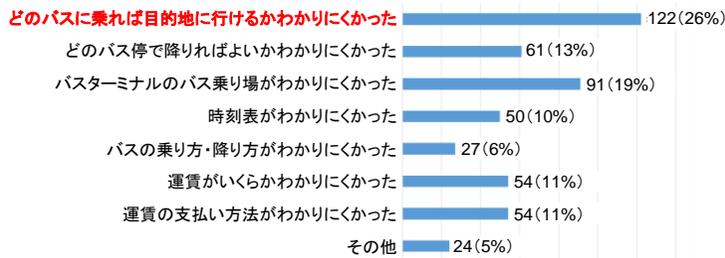
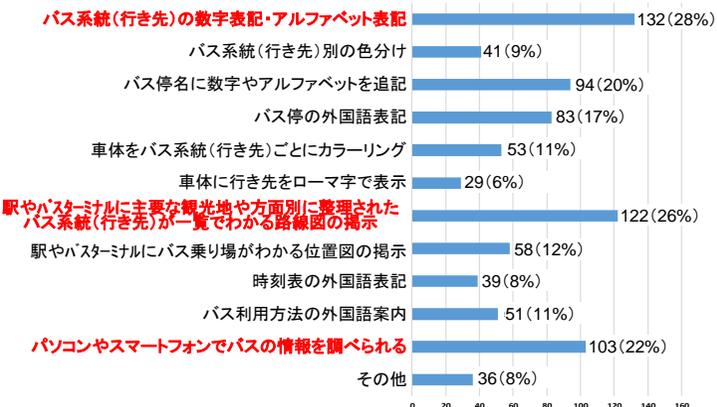


図2 要望するサービス改善(n=478)



路線バス非利用者

図3 路線バスを利用しなかった理由(n=199)

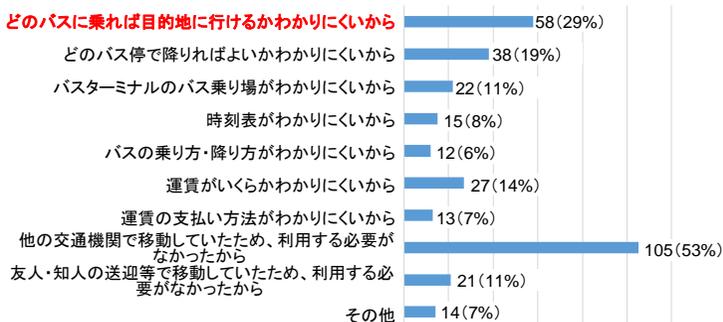


図4 どのサービスが改善されたら路線バスを利用したいと思うか(n=199)

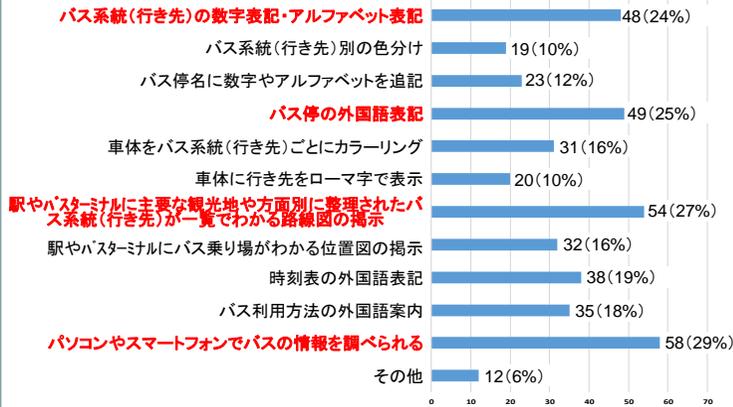


図5 路線バスを利用する際の情報ツール

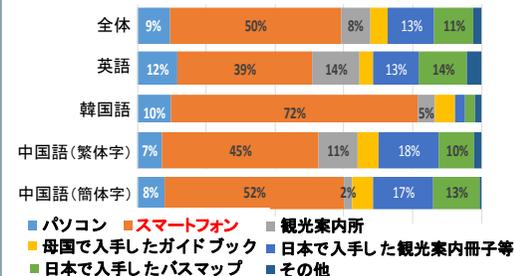
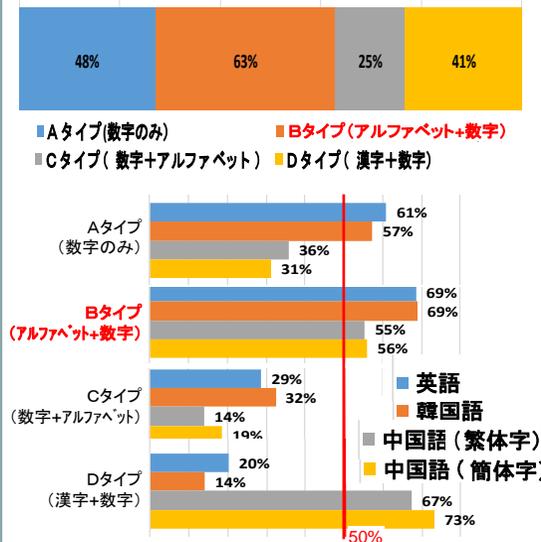


図6 わかりやすいと感じるナンバリングデザイン



ガイドラインの概要

【1. ガイドラインの適用範囲】

- 新規に系統番号を導入する場合や、既存の系統番号の改良を行う場合、本ガイドラインに準拠することを推奨。

【2. ナンバリングの対象とする運行系統】

- 市区町村の行政区域に拘らず、生活圈・交通圏単位で検討することが望ましい。
- 一般路線バスに限らず、予約が不要で一般路線バスに準じた運行形態の空港アクセスバスやコミュニティバスも対象。
- 予算の制約などにより、全ての運行系統の対応が困難な場合は、例えば、訪日外国人旅行者や日本人旅行者の利用が多い運行系統を優先するなどの対応が考えられる。

【3. 系統番号に使用する文字及び桁数】

- 「アルファベット＋数字」又は「数字のみ」によって表現（漢字、ひらがな・カタカナ等は原則として使用しない）。
- 大都市圏を除き、アルファベットと数字の組み合わせの場合は4桁以内、数字のみの場合は3桁以内のできるだけ少ない桁数で表現。
- 既に「漢字＋数字」のナンバリングが実施され、利用者に浸透している場合は、例えば、周知期間を十分に確保した上で、計画的・段階的に新たな系統番号への切替えを実施する、「アルファベット＋数字」の系統番号を併用する等の対応が考えられる。

【4. ナンバリングの設定ルールの検討】

- 系統番号を設定する場合は、地域の公共交通網の現状及び今後の見込みを踏まえ、当該地域共通のルールの下で、他の運行主体と番号が重複しないよう、個々の運行系統に系統番号を付与。

【5. ナンバリングの検討体制】

- 地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等を活用し、関係する運行主体を含めた検討体制を設けることが望ましい。

【6. ナンバリング等に必要予算や人手の確保】

- 費用や労力の面で関係者に過度な負担が生じないよう、ナンバリングの実施時期をダイヤ改正のタイミングに合わせるなど、負担の軽減に向けた工夫を行う。

【7. 運行系統のナンバリングと併せて実施すると効果的と考えられる取組】

- 「どのバスに乗れば良いかわかりにくい」、「バス乗り場がわかりにくい」といった不満を解消するためには、バスに乗るために必要な情報を総合的に案内することが必要。そのため、バスマップの作成や、シンボルカラーの導入、ピクトグラム の付記、多言語表記、ホームページのレイアウトの見直し、経路検索サイトや地図情報アプリへのデータ提供、Wi-Fi環境の整備等の取組を推奨。