

バス利便化に関する施策事例集

表 バス利便化に係る施策一覧

項目	施策	番号
I. バスネットワークの構築	効率的な運行体系	1
	BRT（連節バス）の導入	2
	需要に見合った規模のバス等の導入	3
	バス乗り継ぎターミナル（物理的抵抗の軽減）	4
	乗り継ぎ割引（運賃面での抵抗の軽減）	5
	ポイントサービス（運賃面での抵抗の軽減）	6
	交通情報提供システム（心理的抵抗の軽減）	7
II. サービスレベルの向上 （バス活性化）	深夜バス	8
	レイニーバス	9
	パークアンドバスライド駐車場の整備	10
	サイクルアンドバスライド駐車場の整備	11
III. 走行環境の改善	バス優先レーン	12
	公共車両優先システム（PTPS）	13
	歩車分離信号	14
	駅前ターミナルの一般車乗入対策等	15
IV. バス利用環境整備	バス車内空間の改善	16
	ICカード	17
	乗降時間短縮（後乗り前降り）	18
	ハイグレードバス停	19
	低床化車両	20
	低公害車導入	21
V. インフォメーション改善	バスロケーションシステム	22
	車内情報システム	23
	MOC S（車両運行管理システム）	24
VI. 需要喚起策	公共交通利用の意識啓発	25
VII. 社会実験	幹線・支線バス（浜松市）	26
	急行バス、サイクルアンドバスライド（広島市）	27
	連節バス（新潟市）	28
	バス専用レーン、パークアンドバスライド等（岐阜市）	29
	バス優先レーン（尼崎市）	30
	運行情報提供（郡山市）	31
	乗り継ぎ情報提供（兵庫県）	32
	デマンドバス、運行情報提供（豊田市）	33

1. 効率的な運行体系

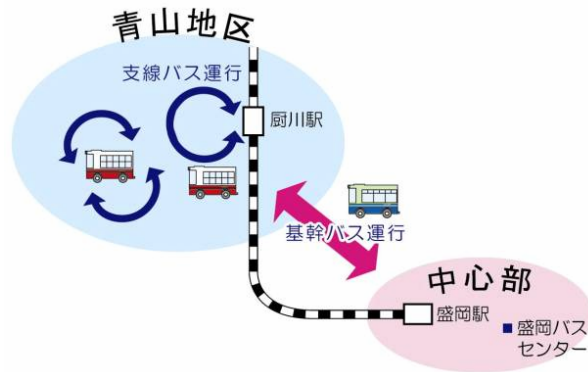
概要

- 長くて複雑なバス系統を整理して途中に乗り換え拠点を設け、幹線バスと支線バスとに分けることにより、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み

事例

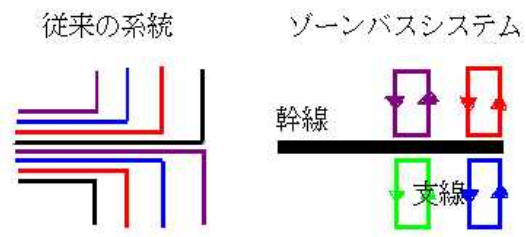
【盛岡市】

- 郊外の住宅地ではキメ細かい支線バスの運行で十分な運行便数などのサービス向上を実施。
- 住宅地～市中心部間は基幹バスによって定時性向上や所要時間の短縮を図る。
- 支線バスと基幹バスはミニバスターミナルでスムーズ・スピーディーに乗り継が可能。



【大阪市】

- 従来の長くて複雑なバス系統を整理して、ターミナルや鉄道駅などを結ぶ「幹線バス」と、末端部分を受け持つ「支線バス」を組み合わせることにより、定時性の確保と、車両の効率的運用を実施。
- ゾーンバス乗継指定停留所において「ゾーンバス乗継乗車券」をもらうことにより、追加料金なしに乗り継ぎが可能。



その他導入例（盛岡市、加古川市・三木市、福山市）

課題・留意点等

- 新たに乗換が発生するケースが生じることから、乗換抵抗を軽減させる工夫が不可欠。

2. BRT (Bus Rapid Transit) : 高度基幹バスシステム

概要

- ・ 快速幹線バス。
- ・ 専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いるなどして、高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システム。

事例

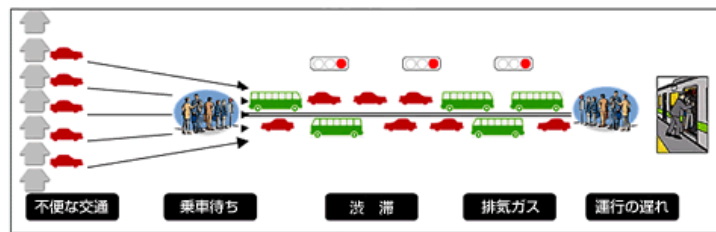
【藤沢市（日本型BRTの事例）】

- ・ 鉄道延伸にともなって、バス利用者数が急増し、特に朝の8時台には、満員運行を行なっても、約180人もの人がバス停に残るといった状況。
- ・ 駅前のバスロータリーが交通渋滞を起こし、バスがロータリーに入れない、という状況も頻発。
- ・ バス利用が不便な地域も存在し、それが原因のひとつとなって、駅に向かう自家用車が、交通渋滞を深刻にしていた。

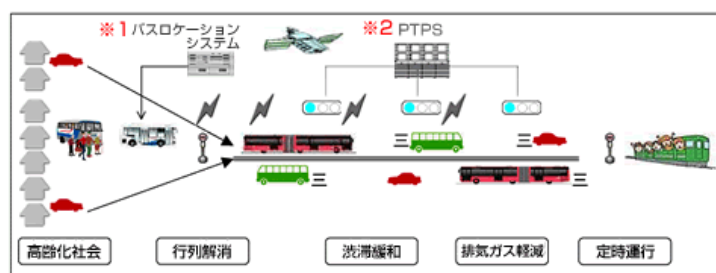
↓

- ・ 通常バスの約2倍の輸送力を持つ連節バスを運行し、朝夕の通勤・通学ラッシュ時の大量輸送を実現し、駅前における混雑を緩和。
- ・ あわせて、バスにGPS車載器およびナビゲーションシステムを導入し、旅客への情報配信を実施。さらに、PTPSを導入。

< 従来交通網 >



< 新たな公共交通システム >



課題・留意点等

3. 需要に見合った交通手段の導入

概要

・輸送需要が小さいルートや、通常のバスなどではカバーできない空白地域、さらには、バスではカバーしきれないドア to ドアの輸送を担う補完的な交通システム。

事例

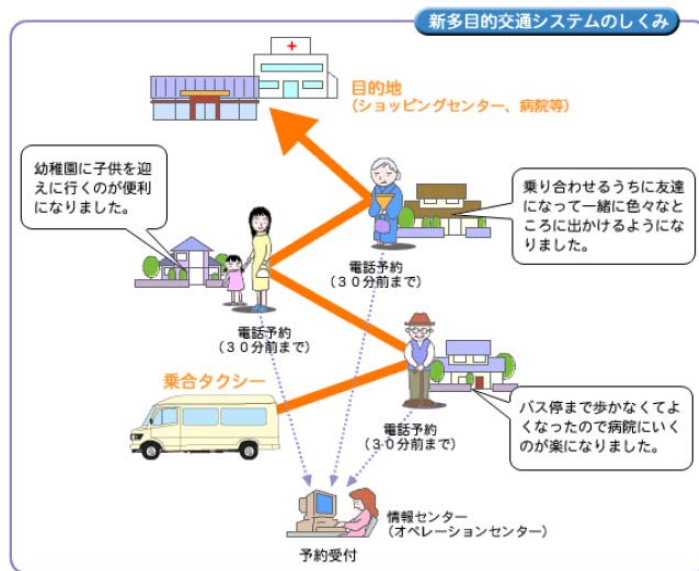
【東京都葛飾区（乗合いタクシーさくら）】

- ・ジャンボタクシーなどと同じ9人乗りのワンボックス車両を利用。
- ・高齢者や交通弱者のみではなく、通勤通学、業務流動にも広く利用されており、幅広い年齢層の利用が見られる。
- ・ルートは決まっているものの乗降場所には柔軟性があり、希望の場所で乗降が出来、これまでバスが運行できなかった狭隘道路も通行。



【福島県南相馬市（おだかe-まちバス デマンド型交通）】

- ・路線が設定されているのではなく、利用者からの予約に基づきルート、時刻表を設定し運行。



課題・留意点等

4. バス乗り継ぎターミナル（乗り継ぎ時の物理的抵抗の軽減）

概要

- ・乗り継ぎ時の移動にともなう抵抗を軽減するため、水平方向・垂直方向の移動距離を極力短くするとともに、上屋等の整備により雨天時にも気軽に乗り継ぎできるよう配慮する。

事例

【大阪市 出戸バスターミナル】

- ・1974年のゾーンバスシステム（幹線・支線に分けたシステム）の導入後、主要な乗り継ぎバス停である出戸バスターミナルを整備。
- ・同じホーム向かい側で乗り継ぎできるようにすることで、水平移動距離を最小限にし、垂直移動をなくすとともに、上屋を設置することによって、屋根の下での乗り継ぎを実現。



【盛岡市 松園バスターミナル】

- ・団地内を運行する支線バスと、都心部へ連絡する幹線バスとの乗り継ぎを行うバスターミナルとして、ゾーンバスシステム導入にあわせて整備。
- ・廻り込み式のターミナルには窓口案内所（バスカード、定期券発売）、待合所、トイレ、自転車置き場が設置されている。



5. 乗り継ぎ割引（乗り継ぎ時の運賃面での抵抗の軽減）

概要	<ul style="list-style-type: none"> バス乗り継ぎ時の料金的負担の増大を解消するために、バスを乗り継いだ際の運賃を割り引く。
事例	<p>【東京都交通局 バスーバス乗り継ぎ割引】</p> <ul style="list-style-type: none"> ICカード（パスモ）を使って都バスから都バスへ乗り継ぐときに、2乗車目の運賃を自動的に割り引くサービス。 東京23区内では、初めのバスの乗車時から90分以内に次のバスに乗り継ぐと、2乗車目のバスの運賃が大人100円／小児50円割引。 （※23区内バス料金 200円均一） 多摩地域では、初めのバスの降車時から次のバスの降車時までが90分以内の場合、2乗車目のバスの運賃が大人100円／小児50円割引。 （※多摩地域バス料金 対距離制・初乗り運賃170円） <p>【横浜市交通局 市営バス乗り継ぎ乗車券】</p> <ul style="list-style-type: none"> 菅田町方面～新横浜駅間を市営バスで利用する際、当該区間を無料で乗り継げる「市営バス乗り継ぎ乗車券」を発行。 <p>[乗り継ぎ方法]</p> <ol style="list-style-type: none"> 適用区間で乗車の際、バス乗務員に乗り継ぎの旨を告げる。 乗務員が車内で「市営バス乗り継ぎ乗車券」を発行。 「菅田町入口」で乗り継ぐ際に、「市営バス乗り継ぎ乗車券」を乗務員に提示。 <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>※太線部が乗り継ぎ割引適用区間</p> </div>

6. ポイントサービス（乗り継ぎ時の運賃面での抵抗の軽減）

概要	<p>・乗り継ぎによる割高感を低減するため、乗り継ぎ利用者にポイントを進呈する等の特典を付与する。</p>
事例	<p>【京阪バス等 乗り継ぎポイント進呈キャンペーン】</p> <p>[電車・バスの乗り継ぎ]</p> <p>・同一日に、京阪マイレージP i T a P aカードで、京阪電車および京阪バスをそれぞれ1回以上利用の場合、1日につき「おけいはんポイント」50ポイントを進呈。</p> <p>[電車・タクシーの乗り継ぎ]</p> <p>・同一日に、京阪マイレージP i T a P aカードで、京阪電車を1回以上利用かつ、対象となる京阪グループタクシーの乗車運賃をe-kenet VISAカードで支払った場合、1日につき「おけいはんポイント」50ポイントを進呈。</p> <p>※おけいはんポイント</p> <p>・ポイント加盟店で買い物をする度にポイントがたまり、500ポイントごとに加盟店で利用できる500円相当のクーポン券と交換できるシステム。</p> <div style="text-align: center;"> </div>

7. 交通情報提供システム（乗り継ぎ時の心理的抵抗の軽減）

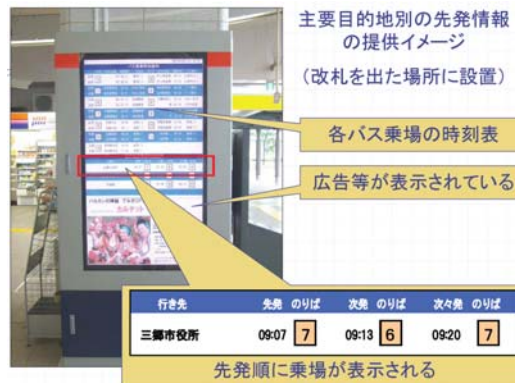
概要

- ・バス乗り継ぎ利用者の心理的な不安感・イライラを解消するため、乗り継ぎ停留所や車内などにおいてバスの運行情報をリアルタイムで提供するシステム。

事例

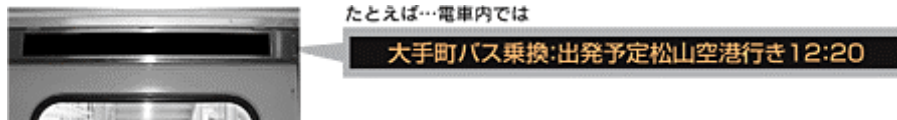
【三郷市 公共交通情報相互提供システム】

- ・三郷中央駅には、バス事業者が5社乗り入れており、主要な目的地に多くの路線が運行されているため、これまで利用者はバス停を回って先発のバスの確認する必要があった。
- ・これに対し、鉄道駅前のバスターミナルにおいて、主要目的地（市役所、三郷駅、ピアラシティ（商業施設））への先発バスの時刻と乗り場が表示するシステムを導入。



【伊予電鉄電車・バス総合情報システム】

- ・拠点駅（9 駅） 公共施設（11 施設）に設置されたLCD案内板によるロケーションシステムと連動し電車・バスの運行状況を表示するシステム。
- ・鉄道とバスの車内で、相互の乗り継ぎ情報が提供されており、結節点では電車運行管理システムやバスロケーションシステムと連動した運行状況（定刻・遅延情報）や方面別の先発情報が提供されている。



8. 深夜バス

概要

・通常の路線バス運行時間帯以降の深夜に運行し、通常よりも高い運賃を徴収するバス。

事例

【南海バス】

・通常の路線バスの最終バス発車時刻以降に、深夜バスとして、通常運賃の2倍の料金のバスを運行。

三日市町駅 南ヶ丘行き

乗場	深夜バス発車時刻
三日市町駅前 南ヶ丘行き	③ 23:36 24:06 24:49

※三日市町駅前出発後以降車扱いのみとさせていただきます。
※平日(月～金)のみ運行いたします。
但し、土・休日以外にもGW(4/29～5/5)・お盆(8/13～8/16)・
年末年始(12/29～1/5)は運休

■南ヶ丘行き(下の金額は深夜バス運賃)

■お支払い(深夜運賃は普通片道運賃の2倍額となります)

【新京成バス】

・通常の路線バスの最終バス発車時刻以降に、深夜バスとして、通常運賃の2倍の料金のバスを運行。ただし、定期利用者は通常運賃で乗車可。

《JR総武線接続》

1. 駅名・行先・時刻

駅名	のりば	系統番号	行先	経由地	発車時刻	
船橋駅	3	船03	鎌ヶ谷大仏	馬込沢	23:42	
	5	船09	鎌ヶ谷大仏	三咲駅	23:54	
	6	船12	金杉台団地	夏見台団地	23:12・24:36・48	24:00
津田沼駅	2	津16	高津団地中央	自衛隊前	23:20・43	
	6	津10	千葉病院前	公団東口	23:31・59	

お問い合わせ：船橋駅発は船橋新京成バス(株) 047-443-2035
津田沼駅発は習志野新京成バス(株) 047-466-0525

2. 運賃(普通運賃の倍額:円)

課題・留意点等

9. レイニーバス

概要

・雨・雪の日に、普段自転車やバイクを利用している通勤通学客がバス利用に転移することに対応し、雨・雪の日に限定して、バスを増発させることにより、需要への対応、バス利用の促進を。

事例

【遠州鉄道（静岡県浜松市）】

・前日 11 時気象庁発表の明日の降水確率が 50%以上ならば、特に雨の日の通学利用者が増加する路線で、バスを増便。

・一部の便については、雨の日の渋滞対策として、運行時刻を 10 分早めて対応。



その他導入例仙台市交通局（宮城県仙台市）、静岡鉄道バス（静岡県静岡市）等

課題・留意点等

10. パークアンドバスライド

概要

- ・バス利用の利便性を拡充するとともに、都心部等への自動車流入を抑制するため、バス停近傍の駐車場までマイカーを利用し、駐車場からバスに乗り換えてバスを利用するシステム。

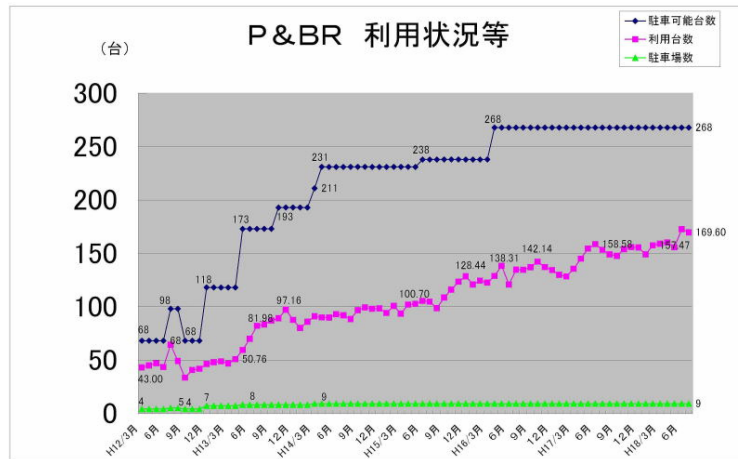
事例

【岡山県岡山市】

- ・駐車料金無料、バス代は専用定期券利用で50%割引とし、割安で利用可能。
- ・駐車場の大半はショッピングセンターで、帰宅時の買い物等にも便利。



- ・駐車容量の拡大や、利用促進PRを行うことにより、利用者数は着実に増大。



その他導入例（徳島県徳島市、東京都八王子市、宮城県仙台市）

課題・留意点等

- ・バスに乗り換えることに利用者が価値（スピード、値段、快適性など）を見いだせるよう工夫する事が重要

11. サイクルアンドバスライド

概要	・都市の外縁部等において車利用からバス利用へ誘導させるため、バス停の付近に自転車駐車を整備する等により、バス利用者の利便性を向上させる施策。
事例	<p>【静岡県浜松市】</p>  <p>その他の事例（埼玉県吉川市、神奈川県厚木市、東京都三鷹市）</p>
課題・留意点等	

12. バス優先レーン

概要	<ul style="list-style-type: none">・路線バスの運行を円滑にするため、路線バスの通行を優先する車線。・バス専用レーンと異なり、路線バス以外の車両も走行することができるが、路線バス接近時は速やかに優先レーンより出て道を譲らなければならない。・また渋滞により路線バスが接近したときに優先レーンから出ることができないときは優先レーンを通行することが禁止されている。
事例	<p>【名古屋市 基幹バス中央レーン（バス専用レーン）】</p> <ul style="list-style-type: none">・他車の影響を少なくし、スムーズな運行を確保するため、中央走行方式を採用。  <p>【川西市（バス優先レーン）】</p> <ul style="list-style-type: none">・ガードマンや警察官による徹底した遵守指導を行うことにより、「優先」レーンにもかかわらず、違反者はごくわずかとなっている。 
課題・留意点等	<ul style="list-style-type: none">・ドライバーのモラルの問題等により、違反者が多い。・バスレーンの設置区間が短い場合、十分な効果につながらない場合もある。 <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none">・効果を十分に発揮するためには、行政・警察・住民の理解と協力が不可欠。

13. 公共車両優先システム (PTPS)

概要

・バスが交差点に近づくと、手前に設置された光学式車両感知器がバスの接近を感知し、進行方向直近の信号機について、赤信号の短縮・青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にするもの。

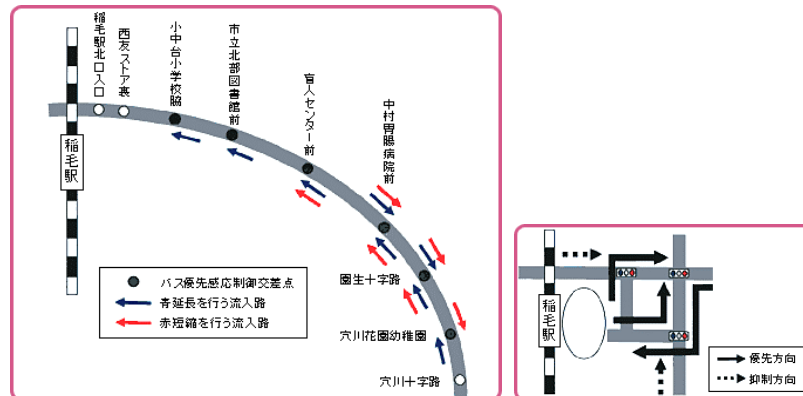


事例

【千葉市】

・JR 稲毛駅～穴川十字路口間 2.0 km で導入

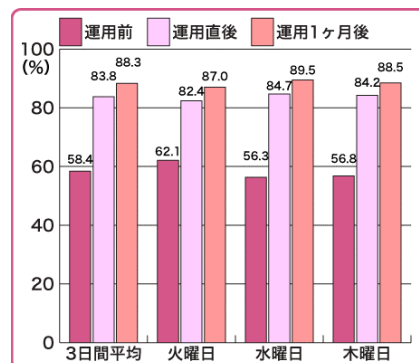
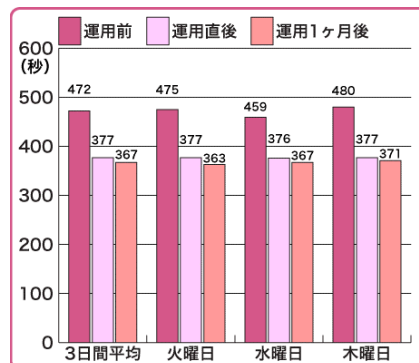
<PTPS 導入区間>



・PTPS の導入により、所要時間は約 20% 短縮され、定時運行できるバスが運用前の約 6 割から約 8 割にまで増大

<平均旅行時間>

<遅れ 1 分未満の車両の割合>



課題・留意点等

・大量のバス交通が存在する場合、すべての車両に対して優先現示を出すことが困難な場合がある。
 ・交差道路側の車両にとっては、走行性悪化につながる可能性がある。

