



## 目次 Contents

---

(1)はじめに	: 1
(2)新たなバス交通システムが未来のまちの風景を変える	: 3
(3)目指すバス交通の姿	: 11
(4)バスの機能で目指す姿を実現する	: 12
(5)実現に向けた課題	: 45
(6)提言 ～研究部会からのメッセージ～	: 46
資料	: 49

## (1)はじめに

公益社団法人日本交通計画協会のBRT研究部会でフランスへの海外視察調査を行ってから2年が経った。視察参加者の多くは、実際のフランス地方都市での最先端の幹線バスシステムや、国立の研究所によるバスシステム計画のためのガイドライン等を目の当たりにして、たくさんの刺激を受けており、その後の部会の活動においても、また各人の日常の業務においても、さまざまな成果をもたらしているようである。

一方で、我が国の都市交通の現状をみると、従前からの路面電車のストックを土台としたいくつかの都市での取り組みだけでなく、宇都宮のように、全く新しいLRTを導入して都市づくりを強力に推進する都市が出現する一方で、バスを活かすという話には勢いが無い。運転士不足を理由とした減便、利用者減少に伴ってダウンサイジング指向の流れの中でのオンデマンド運行化、あるいは鉄道廃線後の線路敷を活用したBRTと称するサービスの導入など、地域全体が負のスパイラルになっている中で登場する場面が多い。新潟BRTは、いろいろな経緯から、BRTという名称利用を完全に停止した。

日本の都市部の幹線バスでは、名古屋の基幹バスおよびガイドウェイバス、大阪の今里ライナー、大阪大正通り、東京のシャトルセブン、東京BRT等が、高い速達性と定時性、そして利用者獲得といった成果をあげているが、これらは大都市事例であって、我々がフランスで訪問したような人口20万～50万人規模の地方都市での優れた事例はほとんど見当たらない。

フランスで見聞したような海外の事例は、制度も財源も日本とは異なる別世界のものと割り切る必要はない。彼の地の事例は、日本のバスとほぼ同じ寸法の車両が、日本の道路と同じ空間を走行しているわけで、そこから学べることは多々ある。また改めて日本での、特に都市新バス制度、オムニバスタウン制度以降の工夫事例を見直してみると、単品物が多いが、応用展開可能な要素も少なくはない。全員ではないが、最近のエンジニアやコンサルタントが、インターネットだけに頼り、いわゆる古典をちゃんとレビューしていないことや、我々シニアの研究者も、古典になるような話をきちんと伝えていないことが背景にあるとはいえ、埋もれているものがあることは否めない。

9年前に上梓した「バスがまちを変えていく」で紹介した海外のBRT事例について、改めて振り返ると、それらの都市では、単に目新しい車両を何両か導入するといったレベルではなく、縁石で区分された専用走行空間や専用の停車施設を都市空間の中に組み込んでいき、従来のバスシステムの持つフレキシビリティを弱めつつも、いわば長期にわたる存在感をもたらすようなバスインフラとそれを最大限活用したシステムを、行政が覚悟をもって取り込んでいるところに意義がある。

制度等は異なるが、我が国でも、行政のトップが政治的判断も含め、新しいバスを活かすバスインフラを都市につくりこんでいく覚悟を示し、それが共有される可能性は、まだ十分にあると思うようになった。ただ、そのためには、意思決定にかかる関係者が、バスにどのような可能性があり、細かい要素も含め、どのような実践例があるのか、体系的に学ぶ必要がある。本提言書は、そのような場面で有用な情報を含むものと自負している。

そして本提言書によって、近未来の日本での、覚悟をもったバスインフラを土台とした新しいバスを実現していく戦略の実装が進んでいくことを期待したい。

東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授  
公益社団法人日本交通計画協会 技監  
BRT等新たなバス交通システム研究部会 部会長  
中村文彦  
2025.6

## (2) 新たなバス交通システムが未来のまちの風景を変える

都市活動の中で、バス交通はどのように使われていますか。そのバスは、人々にとって、まちにとって、どのような役割を果たしていますか。

人々の暮らしの豊かさ、生活の質・活力の向上、環境負荷の低減、誰もが容易に移動ができるなど、バス交通には様々な役割があります。バスがなければそのまちの魅力は乏しく、反対に高質なバス交通システムがあることで、誰もが不便なく移動ができ、まちの魅力向上や人々の活動、まちの賑わい創出にも繋がる、そんな可能性が高まることは想像できるのではないのでしょうか。

道路を活用できるバス交通システムは、まちとの親和性が高く、人々の活動と伴ってまちの風景を彩る重要な要素です。

今の日本の都市は、まだまだ自動車交通が中心の道路空間で、沿道の街並みや歩行空間との一体性が感じられないなど、魅力あるまちづくりがなかなか実現できていません。その中ではバスの存在すら忘れられているのでは。

フランスの多くの都市を見たときに感じた心地よさはどこから来るのだろうか。

知らない土地で、自動車を使えなくても、バスがあることで移動に困らず、また利用もしやすい。

ふと見れば、道路にはバス専用の走行空間があり、バス停の場所も分かりやすくて居心地がいい。乗り降りはスムーズだし、快適な車内を降りれば直ぐにまちと触れることができる。何よりバスそのものがおしゃれで魅力的、走っていると直ぐに分かるし乗りたくもなる。

そんなバスを地元ではあたり前のように多くの方が利用している。

我が国の都市の風景はどうか。

新たなバス交通システムで、まちの風景を変えることもできるのではないのでしょうか。それではどんな未来を描こうか。



ルーアン (仏), 研究部会撮影, 2023

## まちの風景に、バスをデザイン

A new bus transportation system will change the city's landscape of the future



アミアン (仏), 研究部会撮影, 2023

良いまちには良いバスが似合う。  
自然とバスも風景に入れて写真を撮りたくなる。



メッス (仏), JTPA撮影, 2014

## バスの移動が楽しい さあ、まちへ行こう



メッス (仏), 研究部会撮影, 2023

降りてくる人みんなが楽しそう。

バスに乗ったときから楽しいおでかけがスタート。

## 人が行きかうまちにバスがある



リヨン (仏), 研究部会撮影, 2023

## 人とバス、まちとバスがふれあう



バスの横にいるのに排ガス臭くない！  
バスがたくさん通るけど、気にせず静かにランチタイム。  
せっかくだしもうちょっと後のバスにしてデザートも食べていこう。

## まちの魅力、人々で賑わうまちをバスで



## 人と人がつながる バスの風景

A new bus transportation system will change the city's landscape of the future



ルーアン（仏）、研究部会撮影、2023

初めて来たまち、初めて乗ったバス。

ドキドキやワクワクが漏れてしまっていたのか、隣にいたお兄さんが「これカッコいいだろ」と話しかけてくれた。



ボルドー（仏）、研究部会撮影、2023

## バスが主役になる

A new bus transportation system will change the city's landscape of the future



## 便利だから、みんながバスを使う

A new bus transportation system will change the city's landscape of the future



シュッとした長いバスがきた！



長いのにバス停にぴったり止まった！  
電車みたい！



どの扉から乗っても、降りてもいいの？  
本当に電車みたい！

びっくりしているうちにみんな乗り終わっていた・・・



あっというまに出発した。

これは本当にバスなの？

バイヨンヌ (仏), 研究会撮影, 2023

## 使いやすいバスだから、誰もが気軽に移動できる

A new bus transportation system will change the city's landscape of the future



ルーアン (仏), JTPA撮影, 2015

ベビーカー押したお母さんがいる。

手伝った方がいいかなと思ったけど、全然大丈夫そう。



サン・ナゼール (仏), JTPA撮影, 2015



ナント (仏), JTPA撮影, 2015



バイヨンヌ (仏)  
研究部会撮影, 2023

### (3) 目指すバス交通の姿

楽しげに人が行き交う風景、まちに人がたたずみ、賑やかさや華やかさを兼ね備えたまち、・・・。

これまで見てきた「未来のまちの風景」を生み出すために、ひとが行き交う手段としてのバス交通はどうあるべきでしょうか。

一言でいえば、安心して迷わず移動することができる、という移動手段としての本質的機能のほかに、

自然とまちに溶け込み、移動手段自体が「まちの風景の1カットを彩る」インフラとなる、そんな姿が理想的なのかも知れません。

そこで、ここでは新しいバス交通システムが、まちのインフラとして機能するために必要な5つの要素をまとめました。

下記に示すような「目指すバス交通の姿」の実現を通じて、新しいバス交通システムがまちの持続的発展を支えることが望まれます。



要素	目指すバス交通の姿（例）
①信頼される Reliable	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動の時間が読める（定時性、高頻度）</li> <li>・必ず乗れる（積み残しが生じない）</li> <li>・運行情報が分かる</li> <li>・目的地に早く行ける</li> </ul>
②だれもが使える Walkable	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりや街路が整備され、バスにアクセスしやすい</li> <li>・周辺施設と一体的で、待つことも苦にならない（時間・気候）</li> <li>・誰でも乗り降りしやすい</li> </ul>
③楽しく使える Enjoyable	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車内が快適で、乗り心地がよい</li> <li>・車両やバス停がトータルデザインされ、存在感と魅力を感じる</li> <li>・様々な情報が得られる</li> <li>・バスとまちの親和性が感じられる</li> </ul>
④分かりやすい Simple	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通拠点やバス停が整備され、場所が分かりやすい</li> <li>・運賃が分かりやすく支払いも容易</li> <li>・行きたい場所への道のりが分かりやすく提示されている</li> </ul>
⑤持続可能な Sustainable	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境にやさしい（大気・騒音・エネルギー負荷が小さい）</li> <li>・まちに必要な移動手段として、たくさん利用されている</li> <li>・移動の快適さがさらなるまちの賑わいを生む好循環となる</li> </ul>

## (4)バスの機能で目指す姿を実現する

目指すバス交通の姿を実現させるためには、バス交通システム全体で、その機能をより高質化していくことが望めます。

我が国でも様々な取り組みが行われていると思います。しかし、先に示した“バス交通の姿”がどこまで実感・実現できていますでしょうか？

目指すバス交通の姿は、バスが多くの人々に利用される手段となるよう『利用する側の視点』で考えることが大事です。その上で、バスが人々やまちにとって、様々な面で魅力的なものとする必要があります。それが『目指すバス交通の姿の5つの要素』です。

以降では、『5つの要素』と関連付けながら、目指すバス交通の姿を実現するため、新たなバス交通システムとしての様々な工夫や取り組み、考え方を、主な『機能（走行空間、バス停、車両、運賃、情報案内、サービス連携）』に区分して、フランスの事例を中心に紹介していきます。

### 本書で紹介するバス交通システムの機能区分とイメージ

#### ○車両

魅力的で環境にもやさしく、誰もが便利に快適に利用できる

#### ○運賃

分かりやすく利用しやすい運賃体系と支払い方法  
スムーズなバスの運行の視点からも



#### ○バス停

誰もが乗降・待機しやすく、便利で快適な空間  
バスのスムーズな発着と乗降時間を短縮

#### ○サービス連携

まちや多様なモビリティサービスと連携した魅力向上  
結節・ハブ機能の利便性

#### ○情報案内

バス利用を分かりやすく  
その他の交通・まちの情報も得られる

#### ○走行空間

定時性・速達性・輸送力・走行性を高めるための道路空間の使い方、交差点・信号処理

バスの機能について、我々が考える重要なポイントを示し、その具体例としてフランスを中心に一部国内も含め事例を紹介しています。  
 目指すバス交通の姿として、事例から学ぶべき様々な機能の考え方や、実現に向けた課題や配慮事項等をまとめています。  
 今の我が国において即座に実施できるものばかりではありませんが、よりよいバス交通を考えるきっかけとして、ぜひ参考にしてください。

■バス機能の工夫事例の一覧

頁	機能区分	概要	キーポイント	要素① 信頼 される Reliable	要素② だれもが 使える Walkable	要素③ 楽しく 使える Enjoyable	要素④ 分かり やすい Simple	要素⑤ 持続 可能な Sustainable
14	A.走行空間	利便性、信頼性、存在感 バスが優先される道路空間	一般車と物理的に分離 配置位置 運用方法	●			●	
15	A.走行空間	バス優先レーンは効果的か？ バス専用空間をつくる意識	路面表示 限定的・柔軟な空間活用	●				
16	A.走行空間	混雑する区間・時間帯だけでもバスの専用空間をつくる術	限定的・柔軟な空間活用 配置位置の組み合わせ	●				
17	A.走行空間	バス停留所での一般車追い越し防止 バスのスムーズな発進	中央分離帯・縁石の構造 道路舗装	●				●
18	A.走行空間	バスの速度が低下する要素を少なく、優先信号で速達性・効率性を高める	バス優先信号 信号協調	●				●
19	A.走行空間	ラウンドアバウト直進によるバスの優先化・速達性向上	ラウンドアバウトの形状変更 中央島を貫通	●				
20	A.走行空間	住民との合意形成により、利便性を高めるためにできることを見出し実践	合意形成プロセス バス優先の通行規制・運用	●				●
21	B.バス停	バスの発着も、人の乗り降りもスムーズなテラス型バス停	テラス型 歩道幅幅 車道に張り出し 動線分離	●	●			
22	B.バス停	バスの正着性を高める工夫は、誰もが使いやすいするあたり前の工夫	縁石構造 バス停の高さ 自動操舵 運転手の教育訓練	●	●			
23	B.バス停	どんなバスでも、何台でも停まれるバス停	バス停の長さ バスベイの数 停車スペース 複数乗降扉	●				●
24	B.バス停	利用者に優しい、快適に待てる空間をつくり、バス待ち抵抗を緩和	上屋 ベンチ 壁面 照明		●	●		
25	B.バス停	楽しく過ごせる待合空間を構築し、多様な過ごし方を応援	付帯機能 アメニティ 滞留空間		●	●		
26	B.バス停	存在感、分かりやすさから アクセスしやすく利用しやすい工夫	存在感 アクセシビリティ 横断歩道位置 運行・到着情報 視認性	●	●		●	
27	C.車両	魅力的かつシンボリックな車両でまちに存在感が溢れる	存在感 デザイン性 イメージ変換	●		●	●	
28	C.車両	明るい、広い、おしゃれな車内空間でバスの乗車が移動の目的になる	快適性 開放感 内装 インテリア	●		●		
29	C.車両	誰もが乗り降りしやすい車両で安心感 車両乗降時のバリアフリー化	自動展開式スロープ 自力乗降 介助不要	●	●			
30	C.車両	環境に配慮した車両で先進性・持続可能性を極める	環境負荷低減 EVバス 燃料電池バス					●
31	D.運賃	キャッシュレス化の促進・拡充により、利便性の向上と運行の効率化	タッチ決済 券売機 事前精算		●		●	●
32	D.運賃	分かりやすい運賃体系でバス利用を促進	均一制 ゾーン制 利用ニーズに応じた運賃設定				●	●
33	D.運賃	交通モードをまたいだ運賃設定により、MaaSの推進	モビリティサービスの連携 共通乗車券 一括検索・決済		●		●	●
34	D.運賃	信用乗車・全扉乗降によって、よりスムーズな運行の実現	信用乗車 複数乗降扉 不正乗車に対するペナルティ	●			●	●
35	E.情報案内	シンボルやルールをそろえて、誰もが分かりやすく使えるバス	トータルデザイン 運行系統のナンバーリング・カラーリング		●		●	
36	E.情報案内	リアルタイムの運行情報で、待たずに使えるバス	リアルタイム 精度向上 一元管理	●			●	●
37	E.情報案内	乗車前から乗車後まで、一連の情報を提供して快適な移動	バス交通以外の情報案内 付加価値 まちの回遊性			●	●	
38	E.情報案内	誰でも使いやすいモビリティ情報で、「どこで何に乗ればいい？」を解決	交通結節点 モビリティサービスの連携 乗り継ぎ 乗り換え		●		●	●
39	E.情報案内	周辺施設などと連携して、付加価値のある情報案内を提供	バス交通以外の情報案内 付加価値 施設との連携			●		
40	E.情報案内	覚えやすい名前で、分かりやすい・親しみやすいバス	系統番号 ナンバーリング 事業者間の協議・調整		●		●	
41	F.サービス連携	まちとバスをつなげる拠点	拠点機能 待合空間 交流創出 コミュニティ形成 利便性			●		●
42	F.サービス連携	多様な交通モードが連携して、より便利なまちなかの移動	パーク＆ライド サイクル＆ライド シェアサイクル＆ライド		●			●
43	F.サービス連携	空間と交通の連携で人が集まり、移動・にぎわいが生まれ、まちが変わる	まちづくり 一体型整備 まちの再構築					●
44	F.サービス連携	民間施設と連携してバス待ち空間を創出	施設との連携 空間活用			●		●

Achieving our vision through bus functions

## 利便性、信頼性、存在感

### バスが優先される道路空間

まちと道路の構造を面的に捉え、バスの走る道路空間をデザインし、バスが優先される走行空間を物理的に分離することで、LRT等と遜色ないサービスが実現できます。

#### ■先進事例（ここに着目！）



▲道路側方に一般車と分離したバスレーン【イル・ド・フランス（仏）】

バスの走行空間を一般車と物理的に区分した道路空間を構成。

道路側方側へ片寄又は両側、中央部へなど、道路交通や沿道状況に応じバス走行空間を配置。

定時性・速達性の向上、高頻度運行が容易になる。

バスの走行空間により存在感や分かりやすさが増し、バスの利便性・信頼性が高まる。



▲道路中央に一般車線と物理的に分離したバスレーン【パリ（仏）】



▲一般車線と縁石により分離したバスレーン【ル・マン（仏）】

#### ■事例から学ぶべきこと

- バスの走行空間の在り様は、定時性・速達性の性能を左右する最も重要なインフラ施設です。特に重要なポイントは、バスが道路上でいかに優先的に走行できるかであり、そのための設えと運用を工夫することが重要となります。
- 物理的にバスの走行空間を確保することで、走行路上の運転速度向上による輸送力拡大や、走行性向上による安全性確保といった役割が期待できます。また、バスが走っている存在感・分かりやすさと一般交通に対するバス交通優先の意識を飛躍的に高めることができ、まちの中の『バス通り』として誰もがイメージしやすく、スムーズにバスが走っている印象を与えることができます。
- このような利便性・信頼性と存在感が、都市交通機能として求められるバス交通の役割の一つです。

#### ■実現に向けて

- 走行路の基本的な配置位置は、道路の中央に配置する方法や、歩道側に配置する方法などが挙げられます。それぞれ導入できる条件などがあり、道路幅員や交差点での交通処理、停留所の配置空間、沿道の使われ方などを考えて計画することが必要となります。
- 道路構造基準や一般車の交通量等への影響、優先するバスの運行頻度など、実現には多くの課題に対応する必要があります。
- 重要なことは、面的に捉えた道路網から一般車の交通との分離の可能性、沿道等まちとの一体性・ウォークアブルな視点から、バス走行を優先する道路とその空間構成を検討することです。
- 鉄道廃線敷きをバス専用道に活用した事例も一つの方策ですが、道路の同一面の中でバス走行空間を物理的に分離するためには、様々な関係者との協議により合意形成を図り、そのための検討プロセスが重要です。



▲鉄道廃線敷きをバス専用道路に再整備【日立市】

## バス優先レーンは効果的か？

### バス専用空間をつくる意識

バス走行空間の物理的分離が困難な場合、白線表示によるバスレーンを確保します。重要なことは、混雑する区間・時間帯だけでも「専用」とすることで、走行性向上の効果が期待できます。

#### ■先進事例（ここに着目！）



▲郊外部の片方向バス専用レーン  
（中央配置）【バイヨンヌ（仏）】

郊外部でも白線による区分で道路中央に一方方向のバス専用レーンを配置。混雑する橋梁部は区間を分け方向別に路側側専用レーンを配置する工夫。

▼橋梁部の片方向バス専用レーン  
（路側側配置）【バイヨンヌ（仏）】



▲中央1車線のバス専用レーンによる双方向運行【アングレーム（仏）】

バス専用レーンを中央に配置し、専用信号の制御により双方向使用し、対向バスがある場合は、一般車線を走行。

中央のバスレーンは双方向運行となるため、一般車の誤進入は危険。一般車も「バス専用」の意識・周知が重要。



#### ■事例から学ぶべきこと

- 白線表示によりバスと一般車の走行空間を区分しますが、「バス専用レーン」としての位置づけにより、良好な走行環境が確保されます。日本の「優先レーン」的な思想は諸外国にはなく、交通体系構築の中で、公共交通を優先するための空間をバスに与えることを前提としています。
- 必ずしも全区間で双方向のバス専用空間を確保するのではなく、限られた道路空間において、道路交通状況に応じて一方方向に限定したり、短い区間で専用レーンの方向を変更したり、さらには信号による制御など、柔軟に専用レーンを確保・運用する様々な工夫がなされています。
- 路線において混雑する区間や時間帯、道路空間の改編が容易な区間だけなど、改善すべきポイントを明確にし、できる取組みを実施していく発想が重要です。

#### ■実現に向けて

- 国内でも、バスレーンを道路の中央や路側側に配置し、舗装の色を変えるなど一般車のレーンとの違いを明示する工夫事例があります。物理的分離が困難な場合、一般車の進入により効果が発揮できない場合があるため、できるだけ「バス専用」を都市交通体系の計画に位置づけることが重要です。
- 名古屋市基幹バスでは、平日の7～9時と17～19時にバス専用レーンとして使用し、それ以外の時間帯はバス優先レーンとしています。道路中央にバス停が設置され、中央の2車線がバス専用レーンとなり、バスは渋滞などによる道路状況に左右されない運行が可能となります。



▲中央配置バスレーン【名古屋市】

▼路側側配置バスレーン【岐阜市】



## 混雑する区間・時間帯だけでも バスの専用空間をつくる術

高品質なサービスを提供するためには、十分な運行速度やレギュラリティ（乱れない運行/信頼性）の確保が重要になります。時刻表通りの運行（定時性）や適性な時間内での移動（速達性）の実現につながる様々なバス走行空間を考えます。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀バスレーン位置の切替わり【アングレーム（仏）】

限られた道路空間を活かすために、バス専用レーンの位置を交差点などで頻繁に切り替える。

写真奥は「中央走行方式」、写真手前は「片寄方式」。



▲▶ TEOR（BHNS）専用道の整備状況【ルーアン（仏）】

整備条件を踏まえ、対面2車線、片側1車線の専用レーン区間及び他の交通モードとの共用区間等に区分し柔軟に整備。



### ■事例から学ぶべきこと

- バスレーンを道路中央に配置することで、駐停車車両の影響を受けない、左折車両の影響を受けない、流入車の影響を受けないなどバス運行の円滑化にメリットがあります。
- 中央走行方式と片寄方式を切り替えて設定することで、限られた空間を活かすことができます。
- また、路線の全区間を常時バス専用レーンとして設定するのではなく、混雑の大きい区間を選定したり、混雑する時間帯に限定して設定することで、バスレーンを設置することによる一般車両通行への影響を少なくすることができます。
- 必ずしも100%専用道とする思想ではありませんが、バスの速達性が向上すると、トータル的にバスの運行コスト低減につながる効果がある視点を持つことが重要です。

### ■実現に向けて

- 中央走行のバスレーンの実現には、交通状況のシミュレーション等を実施し、効果的な道路配置の変更を含めた計画を策定する必要があります。
- 常に中央を走行する必要はなく、限られた空間を生かすために「片寄方式」との組み合わせも含めた検討が望まれます。
- また、島式停留所の導入に伴うバス停配置の見直しや直進するバスと一般の右折車との交差対応で矢印式右折信号の導入、小規模交差点の一部右折禁止などについて、バス利用者となる近隣住民ともコンセンサスを取りながら進める必要があります。



駅前区間に限定した一方▶バス専用レーン【町田市】

## バス停留所での一般車追い越し防止 バスのスムーズな発進

バスの旅行時間は、主に走行時間、交差点停止時間、バス停停車時間で構成されます。バス停での発車時に後続車が途切れず、発車に時間を要することを回避できれば、バス停での停車時間が短縮され、バスのスムーズな発進につながります。

### ■先進事例（ここに注目！）



▲バス停部で追越しができない構造【アングレーム（仏）】



▲バス停部で追越しができない構造【ル・マン（仏）】

バス停部の道路中央に分離帯・縁石構造を設け、バスの停車中に一般車両が追い越せない仕組み。また、バス停の歩道縁石は車道側に張出し、バスの正着と発車を容易に。

### ■事例から学ぶべきこと

- バスがバス停から発車する際に後続の一般車が途切れず、バスが発車できない場合、バス停での停車時間が長くなり、バス全体の旅行時間に影響を及ぼします。その遅れを解消するために、バス停前後の走行空間において追い越しを防止する構造を採用し、バスの発車をスムーズにすることができます。
- また、一般車の追い越しがなくなるため、バスから降車した乗客の道路横断時の安全性にもつながります。
- バス停部と前後道路部の舗装を区分し、バス停であることを明確に示すだけでなく、バス車両の発着が繰り返されることによる舗装の損傷を低減するよう、舗装材・構造についての工夫もなされています。

### ■実現に向けて

- バス停の形状と位置、運行区間の車線数や道路幅員などの条件により、整備できる箇所、導入効果が限られる場合もあります。
- 事例のように、片側一車線の道路でのストレート型バス停において、道路中央に分離帯や縁石などを設置することで、バスの走行面の効果が期待できます。
- 物理的に空間を確保できない場合、道路標示や標識の設置に合わせ、一般交通追い越しの取締り強化などの手法についての検討が望まれますが、効果は限定的です。
- 道路構造基準や一般車の交通量等への影響、優先するバスの運行頻度などを踏まえた検討が必要であり、公共交通優先の意識醸成と一般車ドライバーの理解を得ることが重要になります。

## バスの速度が低下する要素を少なく 優先信号で速達性・効率性を高める

旅行速度低下の大きな要素の一つは交差点の存在です。バス優先信号により円滑な走行性を高め、交差点での停車回数・時間を減らすことで、定時性や速達性の確保につながります。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀▲専用道にバスが接近すると青になる信号【アングレーション（仏）】

信号協調の特徴として、バスが接近すると無条件で一般車両側の信号が停止になるケースが多い。



バス優先信号制御によりバス接近と連動し、バスは完全停車せずスムーズに交差点を通過。

▲赤・青で「BUS」と文字が表示されたバス専用信号【アングレーション（仏）】

### ■事例から学ぶべきこと

- 交差点停止時間は、バスの旅行時間に占める割合が大きく、特に信号現示が複雑な交差点、交通量の多い場所において、バスの時間ロスが目立ちます。そのため、交差点での停車回数を減らし、停車時間を短縮するために、バスの優先信号を導入し、スムーズな交差点通過が図られています。
- フランスでは、バスが接近すると無条件で一般車側の信号が赤（停止）になるケースがかなり多く、公共交通が優先されることが当たり前ようになっており、一般車ドライバーに対して公共交通優先の意識醸成につながります。
- バス全体の旅行時間は、ダイヤ設定にも影響します。速達性が高められる（運行時間が読める）走行環境の整備によって、より効率的な運用が実現でき、バスの車両数・運転手の削減、または同じ車両を使って運行本数を増加させることなど、利用者側の利便性だけでなく、事業者側の運営面の視点からも取り組むべき課題です。

### ■実現に向けて

- バスのスムーズな運行には、バス専用空間の整備などのハードメニューだけでなく、平面交差に対する信号協調やバス停での追い越し防止といったソフト対策も合わせて進める必要があります。
- これらの実現には、近隣住民や一般車ドライバーへの啓発活動を行い、公共交通優先の機運を高めると同時に、各種メディアを通じ、その思想を社会に全面的に強く浸透させていくことが課題になります。
- また、導入時に一般車への影響をシミュレーション等で検討し、上記の公共交通優先の啓発活動の際に具体的な影響度を提示し理解を得ることが重要です。
- 国内でも公共車両優先システム（PTPS：Public Transportation Priority Systems）により、連続する信号をスムーズに通過させ、交差点での信号停止時間の短縮を図り、速達性を高める事例があります。

## ラウンドアバウト直進によるバスの優先化・速達性向上

ラウンドアバウト（環状交差点）は、時計回りの一方通行で、通常は信号や一時停止の規制を受けませんが、その中心部を直線的に短絡するなど、ひと工夫を加えることで、バスが一般交通より優先され、定時性・速達性の向上につながります。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲ラウンドアバウトのバス直進区間  
（バス専用空間）【アングレーム（仏）】

▼ラウンドアバウトのバス直進区間  
（一般車線）【アングレーム（仏）】



前後にバス専用走行レーンが整備されているラウンドアバウトでは、中央島を貫通するバス専用走行レーンを整備。

ラウンドアバウトの前後にバス専用走行レーンが整備できない区間では、中央島の形を変更改良。

### ■事例から学ぶべきこと

- トラムでよくみられる形ですが、ラウンドアバウトにおいて、中央島を貫通するバス専用走行レーンを整備し、環道の途中に信号機を設けることで、バスが接近した際に環道の交通を停止させることができ、バスの速達性や定時性の向上に寄与します。
- フランスでは、ラウンドアバウトでのバス優先に関する工夫以外、バス専用道の整備、優先信号の設置など、よりよいバスサービスを提供するために、様々なガイドラインを作成しています。それにより、公共交通優先の概念が普及され、バスサービスの評価・見直し体系が標準化されます。



▲バスが直進するラウンドアバウト図面例（バス専用空間）【ボルドー（仏）】  
出典：[https://www.saint-medard-en-jalles.fr/storage/attachments/uploads/BSA\\_ACT-MOE-PLA-AME-001-SEC-02-A.pdf](https://www.saint-medard-en-jalles.fr/storage/attachments/uploads/BSA_ACT-MOE-PLA-AME-001-SEC-02-A.pdf)

### ■実現に向けて

- ラウンドアバウト形式の交差点は、国内ではまだ多くはありませんが、バス優先の考えを取入れる整備にあたっては、自治体、交通管理者・道路管理者の協力・連携が必要になります。自動車交通量も考慮する必要がありますが、一般的な信号交差点も含め、バスの走行性を高める視点から、交差点のあり方を日本でも検討する必要があります。
- バス専用道の整備が困難な場合でも、交差点のみの改良など、可能な箇所から着手することだけで、バスの定時性・速達性向上の効果が期待できます。

## 住民との合意形成により 利便性を高めるためにできることを見出し実践

バスを優先する方策で、特に走行空間を確保するには、自動車交通や地域住民への影響にも配慮が必要となります。そのためには合意形成を図るプロセスが重要で、できるできないの2択でなく、少しでもできる範囲を見出すことで、利便性を高めることにつながります。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀バスの専用信号により一方通行道路を逆行するバス  
【バイヨンヌ（仏）】

▼対向車両通過を待つバス（専用信号で制御）  
【バイヨンヌ（仏）】

一方通行の細街路でバスのみ逆行を可能にするために、進入部に信号機を設置し、バスが進入する際は反対方向の交通を止める運用によりバスの運行を優先。



### ■事例から学ぶべきこと

- フランス・バイヨンヌでは、駅前から丘の上の住宅街へ向かう道路をバス専用レーンとする構想がありましたが、地域住民からの反対を受けました。これで諦めず住民と協議し、住宅街から駅へ向かう方向のみ自動車が通れるようにし、バスは信号制御により逆行を可能とし、利便性の高い経路を確保しています。
- その他に、混雑する橋梁部では、バス専用レーンを2車線、自動車走行レーンを1車線（郊外方面）の構想を、やはり住民からの反対により、バス専用レーンを1車線に変更し整備した事例もあります。
- このように、バスは計画を変更しながら整備できる柔軟性があり、住民との合意形成を図りながら、できる方策を見出すこともできます。

### ■実現に向けて

- バス交通施策を推進するためには、走行空間だけでなく、バス停整備やまちとの連携など、合意形成が必要な場面が多くあります。その関係者は多岐にわたる場合もあり、特に地域住民や沿線施設等との合意形成を図ることが課題となります。
- 合意形成を図るためには、バス交通の課題と必要な方策・目標を明確にし、住民等と協議を行い、少しでも目標に近づける方策を見出し、実施し、さらに効果を検証し、必要に応じ改善するプロセスが重要です。
- フランスでは、高品質なバス交通プロジェクトのプロセスの中で、初期段階で住民説明・意見聴取を行うことを基本としています。
- 住民の意見聴取後にプロジェクトの計画を始めることで、構想を具体化する段階で既に住民意見が明確になっているため、当初の計画の考え方に対してどのように改善・変化を加えればよいか分かり、できる方策を見出し、実施することが可能になります。
- 計画策定後に住民説明を行うだけでなく、上記のようなプロセスで合意形成を図ることも重要な視点です。

## バスの発着も、人の乗り降りも スムーズなテラス型バス停

バスがスムーズに寄せられるバス停形状にすることで、車両の発着と利用者の乗降の時間ロスを少なくでき、遅延を抑制するだけでなく、利便性と速達性の向上につなげることができます。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀▲歩道部を拡幅したテラス型バス停【大阪市大正通り】

歩道を拡幅して車道側に張出すテラス型のバス停形状により、バスの正着性と発着の容易性を高める。

バス停と車両の隙間が小さくなり、誰もが乗り降りしやすく、乗降時間のロスを短縮する。

バス停の待合空間が広がり、バス利用者と歩道通行者との錯綜が少なくなる。



▲郊外の路線バスのテラス型バス停【メッス（仏）】

### ■事例から学ぶべきこと

- バス停での正着性を高めることは、単に乗降がしやすくなるだけでなく、乗降にかかる時間的な視点からも効果があります。
- 一般の利用者はもちろん、ベビーカー、車椅子、高齢者、大きな荷物を持った観光客など、誰もがスムーズに乗り降りができると、乗降時間（停車時間）が短縮できます。
- テラス型バス停は、路上駐車などの影響を少なくでき、車線走行とバス停車位置の変化が少なく、円滑なバスの停車・発進が可能となります。
- さらに、歩道の空間にも余裕が生まれ、バスの待合環境の拡大と、歩行者や自転車の通行帯との分離、錯綜の低減にもつながります。
- バスが自然と正着することで、利用者の乗降の利便性と安全性が向上し、トータル的にバスの発着・利用者の乗降時間が短縮できることで、遅延の抑制はもちろん、速達性向上にも寄与し、バスベイ型と比べ格段に高い効果が期待できます。

### ■実現に向けて

- バス停の形状によって、様々な効果を生み出すことができます。バスの走行と利用の視点に加え、歩道等通行者の視点からもバス停の形状を検討することが望まれます。
- 自動車交通量が多い片側1車線道路では、適否の検討が必要ですが、多車線道路や利用者の多いバス停などで優先的に導入・普及していく取組みが望まれます。
- バス運転手の正着の意識・技能も必要です。自動車側の理解やバス運転手への教育訓練・意識向上など、関係者間で一体となって取り組むことが理想です。
- 予算や空間の制約上、主要バス停だけバリアフリー化しがちですが、バス停形状に対する思想を今一度改め、魅力的なバス交通システムとしてのバス停形状のあり方を確立することが重要です。

## バスの正着性を高める工夫は、 誰もが使いやすくするあたり前の工夫

バスがバス停に正着すれば、誰もが、自分で、不便なく乗り降りができます。利用者の視点にたった取組みで、快適性・利便性が向上され、乗降時間のロスも少なく、誰もが気軽に使える交通システムになります。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲ベビーカーなども自力でスムーズに乗降  
【ルーアン（仏）】



▲傾斜付縁石で車道側に張出し  
【アンブレム（仏）】

車両と歩道面を同じ高さにし、縁石もバスが寄り付きやすい斜め構造。



▲自動操舵によるバス停車システム【ルーアン（仏）】



路面の白線（誘導線）を車両フロントガラス部に設置しているカメラで読み取り、自動操舵（運転手はハンドル操作不要で速度のみをコントロール）により車体と停留所との隙間を最小に停車する光学誘導システムを採用。

### ■事例から学ぶべきこと

- バス運転手がバスを縁石に寄せやすく、また接触した場合でもタイヤへのダメージが少ない特殊な形状の縁石とすることで、歩道と車両の水平方向の隙間を小さくすることができます。
- バス乗降口とバス停歩道縁石の離隔（垂直・水平方向の隙間）を最小にし、乗りやすくすることによって、バスの信頼性が向上し、日々の移動手段としての選択性が高まります。
- ベビーカーや車椅子利用者をはじめ、誰でも自力でバスを乗り降りできることは、バス利用の促進につながることも期待できます。また、気軽に利用できる公共交通のあり方によって、様々な方の外出機会が増え、彼らの社会参加は地域社会の活性化にもつながります。
- 裏返せば、正着しない可能性があるなら怖くて乗れない、即ちバリアフリーの信頼性に問題があるなら乗らない。このような状況を解消するためには、バス運転手が正着の重要性を認識することも必要です。

### ■実現に向けて

- 実現に向けては、バス停の形状変更や縁石の整備が必要です。また、自動操舵による方式は、東京BRTでも実験されていましたが、周辺環境等の整備が必要になる場合もあります。
- 正着性の高い縁石構造は国内でも開発され（「PlusStop」等）、新潟市、岡山市、福岡市、東京都などで導入されています。
- このような取組みを実施する際、バス停前後での駐停車禁止を合わせて強化することが望ましいです。また、バス運転手にも一定の技能が必要です。このようにハード面の整備だけでなく、自動車側の理解やバス運転手への教育訓練・意識向上など、市民、関係者が一体となって取り組む必要があります。



▲正着性を高める縁石構造【新潟市】

## どんなバスでも、何台でも停まれるバス停

複数台のバスや、一般の路線バスと連節バスが同時に停まれるよう、バス停のキャパシティーを確保するために、十分なバス停の長さスペースが必要です。それにより、急行サービスの導入や混雑時において後続バスの追い抜けが可能となり、利用者の乗継時間短縮にも繋がります。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲連節バスと路線バスが同時に停まれるバス転回場全景【バイヨンヌ（仏）】

複数のバスベイ（奥はトラム電停）  
【ポルドー（仏）】

バスベイを複数設置し、連節バスと路線バスが相互に接続できるバス停形状により、バス同士の乗継が容易になる。



◀連節バスにも対応  
【リヨン（仏）】

連節バスでも停まれるように、バス停に十分な長さを確保。



### ■事例から学ぶべきこと

- バス停に十分な停車スペースを確保することで、バス同士の乗継が容易になり、利用者の利便性が向上されるだけでなく、事業効率化の視点からも効果が期待されます。
- 急行便や連節バスなどの様々なサービスを導入することも可能になります。特に連節バスの場合、長いバス停を整備することで、バスの正着性を確保できると同時に、複数扉の乗降扱いも可能となり、利用者の乗降時間ロスの短縮につながります。
- ピーク時には、バスの運行頻度が高く、道路渋滞や混雑の影響により先行便との間隔が詰まり、団子運転になることも生じます。二つ以上のバスベイを整備することにより、当該バス停では複数バスが同時に乗降させることができ、先行便との間隔・発車調整も可能になります。

### ■実現に向けて

- 新たなサービスの導入やバス車両の変更を見据えれば、バス停の形状変更が必要となる場合があります。特に都心部においては、用地確保が課題になる場合もあり、バス路線の特性、歩道や沿道状況を踏まえたバスベイの配置検討を見通しておくことが必要です。



◀複数の路線バス・連節バスが同時に停車できるバス停【神戸市】

- 自動運転によるバスの隊列走行が国内でも検証（東広島市等）されており、将来展望も踏まえたバス停形状の検討が望まれます。

## 利用者に優しい、快適に待てる 空間をつくり、バス待ち抵抗を緩和

バスを利用する際には、少なからず待ち時間が発生します。バス待ち抵抗を緩和し、さらなるバス利用を促すためには、風雨をしのぎながら快適にバスを待てる環境がとても重要です。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀バス停の上屋とベンチの設置  
【バイヨンヌ（仏）】



▲バス停に上屋とベンチを設置【左：ボルドー（仏）、右：バイヨンヌ（仏）】▲

利用者が苦にならないように、バス停に広い空間を確保し、上屋やベンチ等を整備。

### ■事例から学ぶべきこと

- バスの利用を促進するためには、待ち時間を含めた移動全体の快適性の向上も重要な視点です。そのためには、天候や気温の影響も軽減でき、快適にバスを待てる空間・機能が求められます。
- このような空間を創出する際、雨風を遮る上屋や壁面、くつろげるベンチなどの設置だけでなく、デジタルサイネージによるバス運行情報及びバス停周辺施設等の情報案内を合わせて行うことが望ましい。これらにより、快適に待つことができ、乗りたいバスの発車時刻や遅れ、現在の走行位置や到着時刻といった運行情報を把握することで待つことの抵抗が緩和され、バス利用者の満足度がより一層高まります。

### ■実現に向けて

- 上屋とベンチはもちろん、利用者が天候に左右されず、高齢者や体の不自由な方も快適に待てる環境を整えます。また、夜間でも安心して利用できるように、照明の配慮も必要になります。
- バスの運行情報や時刻表をリアルタイムで表示するデジタルサイネージの設置検討も望まれます。また、利用者が目的地にスムーズに移動できるように、バス停の周辺地図や観光案内まで掲示することが理想です。
- 最近の暑さ寒さを考えれば、冷暖房やミストなどの設備も期待されます。これらバス停機能の整備については、費用面で事業者単独では困難が予想され、自治体や周辺施設管理者と連携する手法の検討が求められます。



▲バス停に上屋や案内表示設備、待合室にチケット発券設備を設置【横浜市】

## 楽しく過ごせる待合空間を構築し、 多様な過ごし方を応援

風雨、寒暖などへの対策は当然ですが、飲食・物販施設、Wi-Fi、充電、遊具など、さらに個人の満足度を高める施設を導入し、快適にバスを待てる待合空間を創り出したら、誰でも利用したくなる、待ちたくなるバス停ができます。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲様々な付帯機能を導入したバス停【ジュロン（シンガポール）】

出典：①③④⑥：citygreen.com Webページ；②：landtransportguru.net；⑤：flickr.com

本の貸し出し、飲食物販、携帯電話充電、Wi-Fiなどの付帯機能を導入することにより、利用者の満足度を高める。

バスを利用しない人の休憩やくつろぎも歓迎。

### ■事例から学ぶべきこと

- まちづくりと連携し、日中の余暇利用のための滞留空間とウォークアブルな空間を創出するために、バス停においても、上屋・ベンチだけでなく、売店、トイレ、Wi-Fiなど、多様な機能を持たすことが考えられます。
- このような付帯機能を整備すると、バス利用者のみならず、地元住民や観光者の満足度向上にも繋がります。
- 特に地場産品を使用したり、地域の特徴を表した機能性・意匠を兼ね備えたデザインを工夫することで、バス停はまちの顔・玄関口となり、ランドマークとして位置付けることもできます。
- 地域の魅力向上とともに、コミュニティ形成、賑わいの創出などの効果が期待できます。

### ■実現に向けて

- 付帯機能を導入する場合、歩行者、自転車の通行を妨げない空間配置が必要です。
- 用地確保のために、道路空間以外の公共空地も活用したり、歩道・バス停・待合空間の一体型整備が理想的です。国内では、ほこみち制度と連携（歩道空間利活用）し、道路空間再構築と連動した整備方法が考えられます。
- 費用面の問題からバス事業者自身の事業としての実施は困難で、まちづくり施策としての公的負担なども含め事業スキーム、財源確保を検討する必要があります。周辺の商業施設や観光施設と連携したり、公共事業または官民連携事業として地域生活利便施設との一体的整備が考えられます。
- 官民連携事業の場合、バス停1つでは事業規模として成り立たない可能性もあるため、地域全体で複数のバス停を対象とすることも考えられます。
- 導入後の持続可能な管理運営方法も検討する必要があります。

## 存在感、分かりやすさから アクセスしやすく利用しやすい工夫

バス停の存在感を高め、アクセスしやすくすることが利用のしやすさの第一歩です。加えて、細かな時刻表を見ずとも、利用したいバスの到着時刻が分かること、バス停に行けば周辺のまちの状況が分かることなど、情報の見せ方の様々な工夫で利便性を向上できます。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲デザインされ、高い位置にバスの待ち時間表示  
存在感と分かりやすさを発揮【パリ（仏）】



▲半径300m（徒歩5分）圏内のスポット  
を表示【アンブレム（仏）】

### ▼バス停直近にある横断歩道【バイヨンヌ（仏）】



バス停の直近に横断歩道を設置し、どちらのバス停にも短い距離でフラットにアクセスできる。



▲バス停に4本先までの運行  
情報を表示【バイヨンヌ（仏）】

### ■事例から学ぶべきこと

- 遠くから見てもバス停であることが認知でき、発着する系統も一目でわかるように、バス停と系統図のトータルデザインが有効です。
- バス停へのアクセスにも配慮が必要です。例えば単路部でもバス停の直近に横断歩道を設置することで、どこからでもバス停へのアクセスが容易になります。
- 情報面では、バス停での表示の仕方を工夫（大きな文字、高い位置等）することで、乗りたいバスがすぐに見つかる、遠くからでも待ち時間が分かるなど、利用者の利便性が向上されます。
- 情報提供にあたり、デジタルサイネージの色合いを考慮したり、地図上にバス停や周辺施設の情報もプロットするなど、分かりやすくするための工夫がとても重要です。
- 特にモバイルを利用しなくても、バスの走行位置や到着時刻等の情報がバス停でリアルタイムに把握できることは、バスシステムに対する信頼性の向上につながります。
- バス停デザインと合わせた視認性が高い情報案内は、初めてまちにきた利用者にとっても分かりやすいものとなります。

### ■実現に向けて

- バス停単体の整備ではなく、系統の色分けや、バスのブランディングなど、トータルデザインの視点から検討することが重要です。
- 存在感を高めるバス停や情報案内施設整備には一定の費用を伴います。また、継続的な維持管理も必要です。システムに変更が生じた場合の更新作業及び費用の分担や取り決めを関係者間で予め協議することが必要です。
- バス停の配置や横断歩道等アクセス経路は、安全性確保や道路のハード整備を踏まえ、交通・道路管理者との協議が重要です。
- 運行情報は、スマートフォンのアプリや運行事業者/自治体のホームページ等でも多く掲載されています。一方、スマートフォンを利用しない、情報入手方法がわからない乗客等にも配慮し、バス停で気軽に情報把握ができる工夫が必要不可欠です。

## 魅力的かつシンボリックな車両で まちに存在感が溢れる

目をひくデザインやカラーリングの車両を導入することで、都市のメイン移動軸を支える乗り物であることを明確化できます。シンボリックな車両はバス全体の分かりやすさにも繋がるため、バスシステムの設計思想と調和する車両デザインが重要です。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲まちなかで異彩を放つ“黒”の連節バス  
【バイヨンヌ（仏）】



▲カラフルでシンボリックな3連節バス  
【メッス（仏）】



▲2階建てバス【マンチェスター（英）】

これらの車両が導入されている路線は「トラム」と「バス」の中間的な立ち位置で、いずれも都市の移動軸を担う。



▲“赤”を全体にまとった連節バス  
【アングレーム（仏）】

### ■事例から学ぶべきこと

- バス車両のデザインにより、「このバスがこのまちのメインの乗り物」であることが一目で明確になります。その結果、公共交通のイメージが変わり、地元住民にバスの魅力を浸透させると同時に、来訪者に対しても安心感を与えることができます。
- 特に連節車両の導入により、公共交通輸送力の増強はもとより、一般の路線バスとは違うインパクトとデザインをまとった基幹交通として、市民や来訪者に認知されます。

### ■実現に向けて

- 一般の路線バスと分けて、主要路線や系統の専用車両として運用することがより効果的です。バス車両の更新費用がかかるため、全ての便に運用することができない場合もあります。重要なのは、路線ごとのデザインを統一することにより、まちでのバスの存在感をいかに強調して、高めるかということです。
- まちとの調和、新たにシンボルとなり得る乗り物となれるような車両デザインが求められ、車両メーカーが新しい車種の開発に対する意欲を向上できるようにする必要があります。



◀東京BRT【東京都】



▲KAWASAKI BRT【川崎市】



▲ベイサイドブルー【横浜市】

## 明るい、広い、おしゃれな車内空間で バスの乗車が移動の目的になる

バスのデザインは外装だけではなく、車内の明るさ、広さ、ビジュアル等も重要なポイントです。また、信頼される移動手段となるには、利用している時に快適で安心できる空間があることが必要です。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀バス車内の天井窓  
【アングレーム（仏）】

バス車内は外装と同じくエンジンに近い赤の統一。

天井窓が開いており、車内は常に明るい印象。



▲明るく開放的なバス車内  
【バイヨンヌ（仏）】



▲連節部の背もたれ  
【バイヨンヌ（仏）】



▲側面下部の窓  
【バイヨンヌ（仏）】

車内は窓が大きくとられ、接続部も広くなっており、全体的に明るく開放感がある。

また、連節部に背もたれを設置。

### ■事例から学ぶべきこと

- バス車内の広さを確保することで、乗車時の密接に対する抵抗を解消でき、特に運転手横の乗降扉付近や、車椅子・ベビーカー向けのスロープ付近において、広々とした空間が実現できます。スムーズな乗降は、バス停での停車時間の短縮にもつながります。
- 車内の明るさを提供する際、照明だけでなく、車両全体の造形を意識しながら、天井窓や側面の小窓など、各種窓の大きさ・形状を検討して配置するべきです。
- また、それら以外の内装やインテリアも、バス外装そしてバスシステムを含めた一体的に見せようとする意思表示と工夫がとても大事です。デザイン性を高め、バスに乗ることの楽しさを提供することにより、バスの利用促進につながります。

### ■実現に向けて

- 海外のバスは、つり革が一切なかったり、連節バスの連節部に背もたれがあるなど、日本国内のバスとは異なる雰囲気があります。
- そのようなインテリアを導入する際、バスの改良・新しい車種の開発が必要で、車内の手すり等の配置など、ガイドライン等により整備が厳しい場合もあります。
- 重要なのは、デザイン性を高めることで、バスは快適でおしゃれ、先進的な乗り物であるといった印象を、日頃から人々に与え、「バスに乗ってみたい」という意識を醸成し、関心を引き起こすことです。
- そしてバスに対する期待度への対応として、バス車両の内装・外装、停留所、路線系統、情報案内などにおいて統一的なデザインを徹底し、乗車体験の向上に関する意識向上を関係者で共有するべきです。

## 誰もが乗り降りしやすい車両で安心感 車両乗降時のバリアフリー化

スロープが搭載された車両は、ベビーカーを持っている人や車いす利用者にとっても使いやすい。特にスロープが自動で展開されるタイプの車両では、ひとりでも乗り降りすることができ、公共交通の利用に対して安心感が生まれます。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀スロープが自動で展開  
【サン・ナゼール（仏）】

▼自動展開式スロープの位置を  
バス停に表示【メッス（仏）】

スロープが車両から自動で展開されることによって、バスの利用者は誰でも、ひとりで乗り降りすることが可能。



### ■事例から学ぶべきこと

- 誰かの手を借りずに、自力でバスを利用できる環境が整うことで、物理的な「バリアフリー」に対応することと同時に、心理的な「バリアフリー」にも対応しています。
- バス乗務員の介助等を必要としないスムーズな乗降動作により、バスの定時性向上にも寄与します。
- スロープの利用位置に合わせて停車し、よりスムーズな乗り降りを行うには、バスの正着性に関するバス運転手への教育訓練・意識向上も不可欠です。
- バス停歩道面と車両床面の高さを同一にし、さらにバス停での正着性を高め、段差・隙間ゼロを目指すことで、一般利用者、ベビーカー、車いす、視覚障がい者など、誰もがスムーズに乗り降りできるようになります。

### ■実現に向けて

- 車両メーカーによる自動展開スロープ付きバス車両の開発が必要で、先進事例のような海外車両を導入する場合、日本向けに改造し輸入する必要があります。
- 車両ごとに床高が異なるとバリアフリーが機能しないため、導入時に停留所インフラとセットで標準設計を定めることが望ましい。
- バス停の構造についても、自動展開スロープが使用できる状況を確認する必要があります。バス停の正しい位置に正着できなかった場合など、バスが完全に停車してスロープの展開までに時間がかかることもあるため、乗客の理解が必要です。
- 上記の国内導入に向けては、車いす等のバス乗降時や車内スペース配置に関わる取扱い、規定等のあり方を再考する必要があります。

## 環境に配慮した車両で 先進性・持続可能性を極める

本数・ルート・デザインともに、まちなかでよく目に入り、印象に残るバスとなるため、環境に配慮した車両で運行することにより、先進性や環境にやさしい乗り物であることをアピールすることができます。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀EVバス【バイオンヌ（仏）】

路線の終点で回送することなく給電することができる。



▶トロリーバス【リヨン（仏）】

架線のない区間ではバッテリーで走行することができる。

### ■事例から学ぶべきこと

- 一般的なディーゼルエンジンとは異なり、走行時の排気ガスがなくなるため、まちなかにおいて歩行者等と共存しやすくなります。
- 高頻度運行・定時性確保と合わせ、環境負荷の軽減と輸送効率の向上を両立することができます。
- 地域・都市全体のゼロ・エミッション政策と連動することにより、地域社会の持続的な発展と脱炭素社会に向けた取り組みの一環として環境都市のアピールとなります。

### ■実現に向けて

- 新たな車両導入にあたっては、車両費や充電ステーション整備の初期コストの負担が大きくなるため、支援スキーム等の確立・連動が必要です。
- EVバスでは、車両に搭載されるバッテリーの容量から、1日フル稼働できない可能性があるため、給電設備を運行ルート付近に設置することが望ましいです。
- 高温多湿・寒冷地・山間地など日本特有の気候・地形条件に適応した車両の開発・選定が求められます。
- EVバスに加え、燃料電池バスの開発・導入は近年進んでおり、環境に優しく、滑らかな加速と静粛性も兼ね備えているため、今後の普及が期待されます。



◀基幹バスに導入されたEVバス【名古屋市】

出典：名鉄バス X公式アカウント

▼燃料電池バス【東京都】

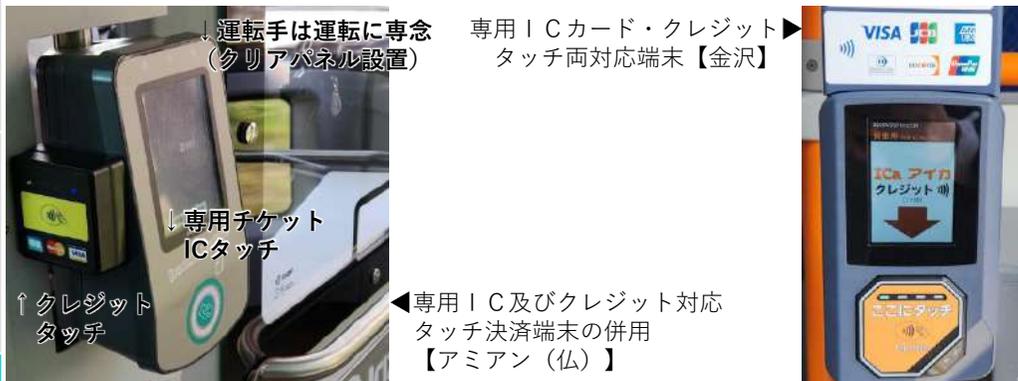
出典：東京都交通局ホームページ



## キャッシュレス化の促進・拡充により 利便性の向上と運行の効率化

乗降の際の運賃収受は、運行におけるタイムロスや運転手の運転以外業務の増加にも関連します。キャッシュレス化を積極的に推進し、遅れの少ない、かつ運転手が働きやすいバスサービスを目指します。

### ■先進事例（ここに着目！）



バス車内に「専用ICカード」端末、クレジットタッチ端末が併設、住民・来街者ともにキャッシュレス利用が可能。



▲券売機  
【バイヨンヌ (仏)】

主要なバス停に券売機が設置されており、現金の運賃収受はなるべく車外の事前精算で済ませる。

一見紙のチケットのようだが、これにもICチップが搭載されており、車内においてはキャッシュレス化が徹底。

▲1日乗車券【フランス各都市 (仏)】

### ■事例から学ぶべきこと

- 運賃収受の現金比率を抑えキャッシュレス化を進めることで、運行におけるタイムロスを軽減し、運転手の運転以外業務を減らすことで、運転手が働きやすい持続可能な交通機関となることが期待されます。
- 定期的に利用する地域住民向けとしては定期券機能やお得なポイント等が付加できるICカード、来街者向けには事前所持率の高いクレジットカードタッチ決済や車外販売のチケットが有効と考えられます。
- 現金利用の場合でも、各バス停に設置された車外自動券売機でICカードを購入することにより、車内においてはキャッシュレスが徹底されています。また、事前のチケット購入は、「これだけ購入しておけば後は乗車できる」という安心感を与えることにもつながります。

### ■実現に向けて

- キャッシュレス化に際しては、①機器の導入・システム構築によるイニシャルコスト、②決済手数料等の発生によるランニングコストが現金と比してかかることとなり、課題と感じられる面もあります。
- イニシャルコストに関しては近年国の補助制度が充実してきているため、積極的に活用を検討するべきと考えます。
- ランニングコストに関しては、キャッシュレス比率が高まるほど運用面の効率化も進み、ひいてはコスト削減に繋がりが得るということを説明していくことが重要と考えられます。
- 車外の自動券売機の設置は国内ではまだハードルは高いと考えられますが、社会実験による効果測定や将来的な国の制度変更も見据えながら、将来的な選択肢として考えておくことも重要です。

## 分かりやすい運賃体系でバス利用を促進

日本では「対区間距離制」の運賃設定が多くあります。一方で海外では、かつて距離制をとっていた場合にも路線の再編にあわせて均一制またはゾーン制などに移行を進めており、「分かりやすさ」と「オトクさ」の両立により、利便増進を図っています。

### ■先進事例（ここに着目！）

お客様の旅行に最適な運賃を見つけるための基準を選択してください。

年齢・属性・頻度	利用回数等		
私は	毎日の 1.40ユーロ	1回 €1.90 - €2	2回 €3.40 - €3.50
<input type="checkbox"/> 18-24歳 (3)	<input type="checkbox"/> 10回 15.30ユーロ	<input type="checkbox"/> 週 8.70ユーロ	<input type="checkbox"/> ファミリーパス 5.40ユーロ
<input type="checkbox"/> 25-44歳 (3)	<input type="checkbox"/> グループ 5.40ユーロ	<input type="checkbox"/> 10-12回 7.60ユーロ	<input type="checkbox"/> 4-12ヶ月 28ユーロ
<input type="checkbox"/> 45-64歳 (3)	<input type="checkbox"/> 身体の不自由な方 (3)	<input type="checkbox"/> 18-26ヶ月 20.30ユーロ	<input type="checkbox"/> 18-26ヶ月 25.20ユーロ
<input type="checkbox"/> 留学・交換留学 (3)	<input type="checkbox"/> グループで (3)	<input type="checkbox"/> 毎月の自由 45ユーロ	
<input type="checkbox"/> 身体の不自由な方 (3)	<input type="checkbox"/> ファミリーパス (3)		
<input type="checkbox"/> ファミリーパス (3)	<input type="checkbox"/> 日割り計算 (3)		
<input type="checkbox"/> 日割り計算 (3)	<input type="checkbox"/> 割引料金 (3)		
<input type="checkbox"/> 私は旅行します			
<input type="checkbox"/> ちよいちよい (3)			
<input type="checkbox"/> 定期的に1ヶ月以上 (3)			
<input type="checkbox"/> 一年中定期的に (3)			
<input type="checkbox"/> 私の学校に行くためだけ (3)			

#### ▲利用ニーズに応じた運賃設定

##### 【メッス（仏）】

出典：メッス・ユーロメトロポールのホームページHP（日本語訳）



路線に対しては均一運賃とする一方で、利用ニーズに応じた運賃は逆にきめ細やかに設定されており、年齢・属性（家族、グループ）・頻度と利用回数、定期券等の組み合わせによって値段が設定。

欧州では主にゾーン運賃制が採用されている。チケットの種類も複数想定されており、複数のゾーンに活用可能なものや休日のみ、年齢別のチケットなど様々用意されている。

#### ◀公共交通のゾーン別運賃表【パリ（仏）】

出典：RATPホームページ

### ■事例から学ぶべきこと

- 均一運賃制やゾーン制の採用は、来街者にとっては「分かりにくい」と思う部分の解消につながります。
- 利用区間における運賃設定を単純化することで、逆にニーズに応じた運賃はきめ細やかに設定することも可能となります。
- これは、ヘビーユーザーほどお得となる設定も可能であり、ひいては利用促進が図られるものと考えられます。
- その他、利用区間による運賃設定を単純化することで、現地案内等の簡素化、車内の運賃収受の時間短縮による速達性・定時性の向上にも資すると考えられます。

### ■実現に向けて

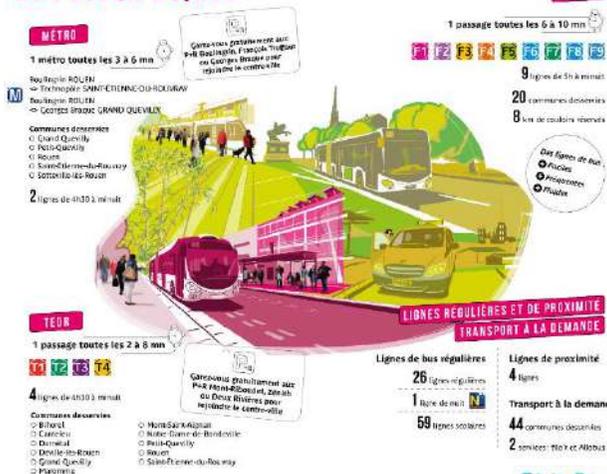
- 日本では長年、公共交通の独立採算、また利用者負担の公平性の観点から、対区間距離制運賃が定着しており、フランスの例のように均一性に移行することは簡単ではないと考えられます。
- 例えば観光客のよく利用するエリアのみ均一区間とし、郊外部では対距離制を維持するなどのハイブリッドな運用も考えられます。
- 近年はキャッシュレス技術の進展により、利用状況に応じた動的な割引も可能となりつつあります。フランスで実施しているような、年齢・属性（家族、グループ）・頻度と利用回数、定期券等の組み合わせによって割引設定を行うといった要素を、対距離制を維持しつつも部分的に取り入れて、住民・ヘビーユーザーほどお得に利用でき、来街者は多少割高でも分かりやすい設定とするなど、政策的な意図を持った運賃施策を考えていくことも今後必要となると考えられます。

## 交通モードをまたいだ運賃設定により MaaSの推進

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・決済等を一括で行うサービスであり、運賃（決済）の統一は重要な項目の1つです。

### ■先進事例（ここに着目！）

#### Le réseau Astuce



◀▼交通モードをまたいだ運賃の  
共通化【ルーアン（仏）】  
出典：ASTUCE（Réseau  
ASTUCE）ホームページ

券種	料金
1時間券（Titre 1 voyage）	1,80€
1時間券（Elbeuf地区限定） （Titre 1 voyage sur secteur Elbeuf）	1,50 €
1時間券×10枚（Titre 10 voyages）	15,30 €
1時間券×10枚（Elbeuf地区限定） （Titre 10 voyages secteur Elbeuf）	12,30€
24時間券（Titre 24 heures）	5,70 €

ルーアンでは、メトロ（トラム）・BHNS・路線バス等の全てが共通なため、1枚の乗車券で定められた期間内で利用が可能。乗車券は、メトロ（トラム）の駅及び主要バス停留所等に設置している券売機で購入可能。

上記以外にセーヌ川の渡船も展開されており、運行事業者は前述の交通モードと同じのため、共通である。



### ■事例から学ぶべきこと

- チケット1枚でどの交通機関でも利用できることは、来街者にとっても非常に安心感があり、地域住民にとっても「この日はバスで」「この日は電車で」など、日々の移動選択肢の増加につながり利便性が向上すると考えられます。
- これらの実装にあたっては、「キャッシュレス化」や「運賃の単純化」がなされているほど、実施のハードルが下がるものと考えられ、一体的に取り組むことが効果的とも考えられます。
- サービス提供側としても、「輸送資源の総動員」につながるものであり、持続可能性の向上にも資すると考えられます。

### ■実現に向けて

- フランスにおいては、異なる交通モードであっても公共が関わるひとつの運営組織が主体となって運行していることや、バス交通もインフラの一つと位置付けていることなど、日本と異なる点も多くあります。
- しかしながら、日本においてもMaaSの実現のための国の後押し（日本版MaaS推進・支援事業など）が図られつつあり、こういった制度を活用して導入を進めていくことも有効と考えられます。

#### 石川線-金沢 まちなか得きっぷ まちなかへの移動にオススメ!



#### 新西金沢駅 得半額きっぷ 石川線⇄JR線の乗り換えにオススメ!



▲スマホアプリでの共通券の実装【金沢市】 出典：金沢市ホームページ  
金沢においては、北陸鉄道グループ内の電車-バスの共通券、また他社であるJR線（現在はIR線）との電車同士の乗り換え券を、スマホアプリ「のりまっし金沢」上で実装。

## 信用乗車・全扉乗降によって、よりスムーズな運行の実現

海外では多く導入されている信用乗車方式です。バスの出入口すべてを乗降口として利用することができ、また乗車時に1か所で乗車券等を読み取る必要がなく乗降時間を短縮することで、よりスムーズな運行を実現します。

### ■先進事例（ここに着目！）



信用乗車によって、全扉で乗車・降車どちらでも可能とすることで、電車のようにスムーズな乗り降りができるようになる。特に利用の多いバスや、連節バスにおいて、車内を多く移動することなく降車ができるため、効果がより高いと考えられる。

▲信用乗車による全扉乗降の様子【ルーアン（仏）】

信用乗車を実施する場合、不正乗車が懸念。この対応として、検札員による利用者へのチェック及び高額な罰金が設定。

### ■事例から学ぶべきこと

- 信用乗車と合わせて全扉で乗降扱いが実施されれば、運行タイムロスが軽減されスムーズな運行が期待されます。
- 特に「連節バス」と組み合わせた場合その効果は非常に高いものとなります。
- 不正乗車に対しては検札員による利用者への抜き打ちチェック及び高額な罰金設定がなされています。裏返すと、検札の手間をかける価値が、信用乗車にはあると海外では判断しているとも考えられます。

Instagramを活用した不正乗車啓発【ボルドー（仏）】  
出典：TBM- Transports Bdx Métropole



▲検札の様子【左：バイヨンヌ、右：ルーアン（仏）】



### ■実現に向けて

- 海外型の信用乗車は、日本では高額な罰金設定が困難※であることから、直接導入するには制度の改正が必要などハードルが高いと考えられます。  
※鉄道および軌道(路面電車)での不正乗車に対する罰則規定は、「鉄道運輸規程第19条」あるいは「軌道運輸規程第8条」において、通常料金に加えて通常料金の2倍以内の割増料金が課されることが規定。
- 一方、国内において、海外型の信用乗車方式ではないものの、キャッシュレス決済に限ってすべての乗降口から乗降を可能にする対応はすでに行われています。罰金設定を前提とせずとも、対応できる事項から実施することで利便性の向上を図ることもできます。

## シンボルやルールをそろえて 誰もが分かりやすく使えるバス

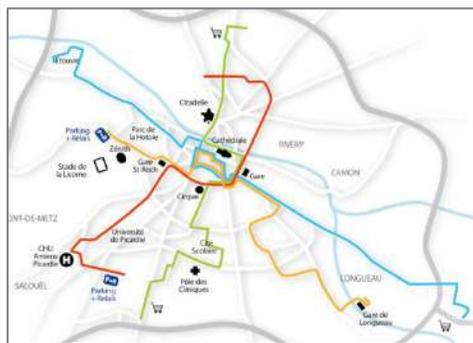
利用者目線で統一したルールにより、バス車両やバス停、マップ等について視認性の高いアイコン、ナンバリング、カラーリング等による情報の標示など、バス車内外で誰にでも分かりやすくする視点が重要です。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲運行系統を分かりやすく表示【バイヨンヌ(仏)】

▼路線図・車両の色を路線ごとに統一し  
分かりやすさを向上【アミアン(仏)】

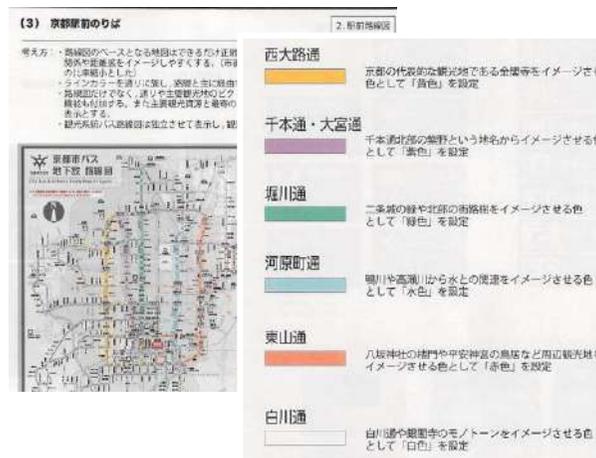


▲系統色別に視認性の高いバス標柱【パリ(仏)】

バス停やバスマップにおいて、運行系統が一目で分かるよう、ナンバリングやカラーリングの情報標示や、幹線系統と支線系統の区別など工夫。

### ■事例から学ぶべきこと

- 初めて利用する方に対しても、系統等の表示の工夫、バス車両のデザインや統一したナンバリングにより分かりやすくなり、バスに対する不安を緩和させ、安心してバスを利用できる機会の創出が期待されます。また、分かりやすさの向上により、潜在的な需要の発掘など利用者の増加に繋がることも期待されます。
- 国内では複数箇所に同一名称のバス停が分散(交差点の四方に方向別にバス停が立地等)している事例は多くみられます。色分けによる案内によって、利用したいバス停の視認性が高まることが期待できます。



複雑で多様な路線網を伝えるために、サインシステムの統一ルールを設定。

具体には主な運行エリアによってラインカラーを設定して、路線図や標柱・時刻表・デジタルサイン等でトータルかつ一貫した考え方で情報提供。

▲サインシステムの統一ルール【京都市】 出典：京都市交通局「市バスの「わかりやすさ向上」のためのデザインマニュアル」（2014年策定）

### ■実現に向けて

- バス路線の再編等を行う場合、バス車両、バス停及び情報マップなど全てのサービスで情報更新等が必要で、意匠対応、費用負担等対応方法の構築が必要です。
- 複数の交通事業者が運行している場合、交通事業者により事業規模等が異なり、体力的に厳しい可能性があります。また、デザインの考え方なども異なる可能性が高いため、統一化に対する合意形成や整備スケジュールなどの協議・調整が必要です。交通事業者同士で合意形成が困難な場合、行政が中心となって、統一的なデザイン指針づくりが必要となるケースもあり得ます。

## リアルタイムの運行情報で、待たずに使えるバス

バスの位置情報をスマートフォン等（バス検索サイト）で確認できるサービスに加えて、運行状況や観光案内などの情報も表示したり、同様に主要バス停側でもバスの接近情報を表示するなどの連携が重要です。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀スマートフォンアプリによるバス位置情報【リヨン（仏）】

出典：「TCL Live」アプリケーション

バス位置情報の表示が、少ない手順で可能。系統かつ方面別をお気に入り登録することで、対象系統のルートとバス位置情報が、ワンプッシュでMAP上に表示。



バスの運行状況がWeb上で分かる【奈良市】▲▲

出典：奈良バスナビ



### ■事例から学ぶべきこと

- 補助金を活用し、GPS方式による新しいバスロケを開発することで導入コストの削減につながります。
- 急増するインバウンドや地域住民のバス利用環境の向上を図ることでバスの利用促進につながる事が期待されます。

### ■実現に向けて

- 利用者がスマートフォンなどで気軽にバスの運行状況や到着時刻を検索・確認できるよう、リアルタイム情報を活用できるアプリや案内表示の整備に加え、時刻表データ及び運行情報データの精度向上と一元管理が重要です。
- GTFS-RT（リアルタイム運行情報に関する国際標準フォーマット）などの汎用的な形式を活用しつつ、位置情報データの配信基盤を整備することで、開発・運用コストを抑えつつ、複数の事業者・地域に対応可能な仕組みの構築が望まれます。



▲バスの位置情報・遅れ情報

出典：Google検索（Googleマップ）スマートフォン検索画面の例

## 乗車前から乗車後まで 一連の情報を提供して快適な移動

バス停やバス車内での情報案内について、バスの運行情報（時刻表・ルート・バス位置情報）や鉄道乗継情報に加え、バス停へのアクセス方法や、バス停から目的までの情報など、移動と活動に関する便利な様々な情報を一体的に発信することが重要です。

### ■先進事例（ここに注目！）



◀バス停でのバス到着まで時間案内【バイオンヌ（仏）】

バス停でのバス到着までの時間やバス車内のディスプレイによる鉄道乗継路線、発車時刻の案内、バス停から目的施設までの移動時間を交通手段別に分かるよう工夫。



◀◀バス停から周辺施設への時間距離が移動手段別で分かる【リヨン（仏）】

### ■事例から学ぶべきこと

- バスに関する情報提供だけでなく、バス停周辺の目的地までの移動時間等の情報を一体的に提供することで、まちの回遊性向上に寄与します。
- 様々な施設等との位置関係、目的地の方向、多様な移動手段が選択できその移動に要する時間が分かることなど、利用するバス停周辺の様々な情報が把握できることで、まちでの過ごし方や時間の使い方などの幅を広げることができ、予定も立てやすくなります。
- デジタルサイネージを活用するなど、バス等交通機関とまちの情報をリアルタイムに配信することがより有効です。

### ■実現に向けて

- デジタルサイネージの整備に当たっては、設置に係る費用負担及び設置空間の確保が必要で、また、全てのバス停で整備することは困難なため、整備の優先性に配慮しながら、バス停周辺の店舗等施設との連携の仕方（パートナーづくり、継続的な情報提供）や資金確保などの仕組みづくりが必要です。
- また、バス再編に伴う表示系統や周辺施設の立地状況の変化等により、情報提供内容が変わる場合、表示内容の変更にかかる手間・費用が必要です。



◀アプリを活用した情報提供【春日井市】  
出典：日本交通計画協会「都市と交通」通巻134号P34



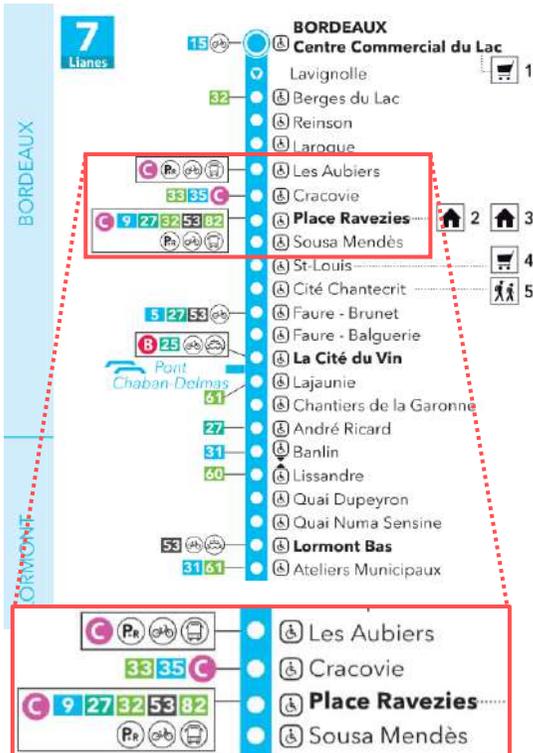
名古屋SRT社会実験【名古屋市】▶  
出典：[https://www.dnp.co.jp/news/detail/20169773\\_1587.html](https://www.dnp.co.jp/news/detail/20169773_1587.html)

## 誰でも使いやすいモビリティ情報で 「どこで何に乗ればいい？」を解決

異なる交通モードとの結節機能が整備されたバス停について、その情報を路線図や車内モニター上で一体的に案内する「見える化」を行うことで、利用者は目的に応じて柔軟に移動手段を選択できるようになり、乗継ぎの利便性向上が期待されます。

このような情報提供は、公共交通の利用促進や自家用車から公共交通への転換の促進、さらに環境負荷の軽減といった効果が期待できるとともに、誰もが安心して利用できる移動環境づくりにつながります。

### ■先進事例（ここに着目！）



パーク＆ライド駐車場やシェアサイクルポート等が整備されているバス停が路線図で案内。

バス車内においても、モニター等の系統図において、パーク＆ライド駐車場やシェアサイクルポートの情報提供がある。

◀交通モード間の接続状況等をアイコンを用いて案内【ボルドー（仏）】  
出典：TBM（Transports Bordeaux Métropole）ホームページ



バス車内モニターでの経由地とシェアサイクルポートの案内【ボルドー（仏）】

### ■事例から学ぶべきこと

- バス停に併設されたパーク＆ライド駐車場やシェアサイクルポートの情報を路線図や車内モニターに明示することで、利用者がその存在と位置を即座に理解できるようになります。また、利用者の移動ニーズに応じて、適切な交通手段を選択できるようになり、乗継ぎの心理的なハードルの低減が期待できます。
- バスの路線図や系統図だけでなく、乗換えに関わるモビリティ情報（駐車場、駐輪場及びシェアサイクルポートの有無など）を一元的に提供することで、利用者は一つの画面や地図等の媒体により、移動全体をイメージできます。情報が断片的でないため、初めての利用者や来訪者にも分かりやすく伝えることができます。
- 交通モード間の接続拠点を一体的かつ明示的に案内することで、バス単体ではなく「出発地から目的地までの移動全体」をデザインする考え方が浸透し、移動全体のシームレス化の実現が期待できます。
- 統合的な案内を行うことで、利用者にとっての安心感や信頼感を高め、交通ネットワークのブランド価値向上にもつながります。
- また、この地域の公共交通は使いやすいという認識が浸透することで、長期的な視点で利用者数の増加や定着に寄与することが期待できます。

### ■実現に向けて

- 交通事業者、自治体及びシェアサイクル等事業者ごとに情報提供の形式や媒体が異なり、一元的に情報を伝える仕組みがない場合、情報のフォーマット統一や共通データ基盤等の整備が必要です。
- バス、鉄道、シェアサイクル等の運営主体が異なるため、情報の統合や案内の統一は、関係者間の調整が不可欠です。
- 事業者や行政の都合で案内や設計がされているケースがあり、実際の移動行動や利用者ニーズに即していないケースが見受けられます。
- 国内では、鉄道駅等の結節点において、路線バスやシェアサイクルポート等の案内表示等の取組を行っているケースが多くあります。

## 周辺施設などと連携して 付加価値のある情報案内を提供

バス停周辺地域の施設について、単なる行き方の情報案内を行うだけでなく、デジタルサイネージを活用してイベント情報などバス停周辺の付加価値も一体的に発信することで、地域の活性化への寄与が期待されます。

### ■先進事例（ここに着目！）



デジタルサイネージを活用した停留所周辺の▲▶  
イベント案内【名古屋市】

デジタルサイネージに広告塔の表示スペースを設け、停留所周辺のイベント案内を行うことで、バス利用者や歩行者等への案内を実施。

### ■事例から学ぶべきこと

- バス停は、まちの顔・玄関口となるシンボリックな機能を持たせることもできます。そのため、快適性や安全安心などバス待ち空間だけでなく、バスを待つための空間（待たせ方や過ごし方）にまちとのつながりを意識した多様性を持たせることが重要です。
- 停留所での情報案内について、バスの運行情報だけではなく、周辺の見どころやイベント等の情報案内、広告等のコンテンツの配信などの機能を追加することで、沿道地域の活性化に寄与することが期待されます。
- 停留所周辺の店舗等とタイアップすることで、周辺の店舗とバス事業者とのWin-Winの関係構築が期待されます。

### ■実現に向けて

- バス停にデジタルサイネージを設置し、周辺施設のイベントのリアルタイム情報など、バス利用者や地域住民、観光客にとって有益な情報提供が求められます。
- 周辺の地図や施設の詳細情報を提供し、利用者が目的地にスムーズに移動でき、また、多言語対応の案内表示により、外国人観光客にも対応できるよう配慮が必要です。
- さらに、周辺店舗の営業時間、特典などの情報を提供し、利用者の興味を引くこと、タッチパネル式の案内表示を設置し、利用者が自分で情報を検索できることなど、様々な工夫が考えられます。
- このような施設整備・情報発信には、整備・維持管理・更新に係る費用を伴いますが、バス利用の促進とまちの活性化の視点から、地域や事業者、行政の連携・協働により取り組むことが必要です。

# 覚えやすい名前

## 分かりやすい・親しみやすいバス

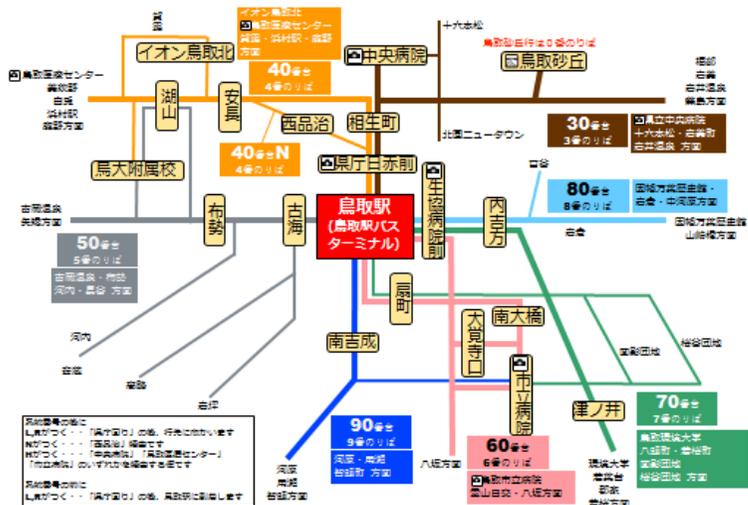
幹線的なバス路線は、例えば鉄道の「丸の内線」「神戸線」「烏丸線」のように誰もが共通して覚えやすくすることで認知度や利用しやすさを向上します。

### ■先進事例（ここに着目！）

**鳥取砂丘へは39でGO！令和3年10月1日より  
県東部路線バスでナンバリングをはじめます。**



日ノ丸自動車及び日本交通の路線バス事業者2社が統一ルールで運用。  
わかりやすい路線バスの案内を目指します！  
・バスの前面、入口付近等の方向標（行先表示）に番号を表示しています。  
・路線図やバス停の時刻表にも掲載しています。  
※古い路線図やバス停によっては、掲載されていないものもございます。



← 語呂合わせの系統番号【鳥取県】  
出典：鳥取県ホームページ

主要な目的地のひとつである鳥取砂丘方面に運行する系統は系統番号を39(さきゅー)と設定して、語呂合わせで覚えやすいようにしている。

### ■事例から学ぶべきこと

- 事業者に関係なく、同一行き先は同じナンバリングとするなど、利用者目線に立った取組みにより分かりやすさの向上を図っています。
- 利用者は利用したいバスが分かりやすくなり、バスに対する不安の緩和につながります。

### ■実現に向けて

- 複数事業者が運行している場合には、名称付けやナンバリングに関する統一したルール策定から始める必要があります。
- ルール策定後は各事業者の路線図・時刻表・運賃表やシステム等を一括して変更する必要があり、各社の費用負担が大きくなってしまいう懸念があります。
- 取組みを進めるための協議の場や、具体的な取組み実施に係る財源確保等を進める必要があります。



▲系統番号へのピクトグラム付記

【福岡県】

出典：国土交通省「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」

▲ナンバリングと組み合わせた観光施策

【浜松市】

出典：国土交通省「国内のバスナンバリング事例」

観光客や初めて利用する方にとって、系統や行先がわかりやすいように工夫。

## まちとバスをつなげる拠点

バス停の再整備は、バスの利用そのもの以外に、民間活力も活用して付加価値を生み出す付帯サービスを提供することにより、地域のコミュニティ形成や関係人口を増やす試みとしても機能を発揮します。

### ■先進事例（ここに着目！）



▲西鉄バス福島停留所「つながるバス停」【八女市】

バス停にコミュニティライブラリーを併設した「つながるバス停」を整備し、市民の交流の場としても活用している。

地元産品を楽しめるカフェスペースを設けているほか、躯体、本棚には地元木材を使うなど工夫がある。



▲コンビニやコミュニティスペースを備えた「野七里テラス」【横浜市】

コミュニティスペースが屋内の待合場所を兼ねることで地域住民の交流の場を創出しているほか、商業機能（コンビニエンスストア）を備えることで日常の生活利便性の向上を図る。



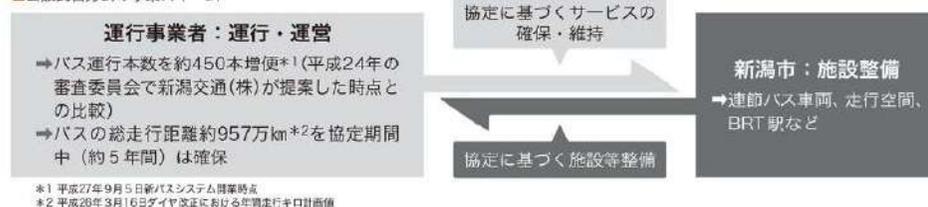
### ■事例から学ぶべきこと

- バス停を単なるバスの乗り降りの場とするだけでなく、人々が集まるまちの拠点として位置づけ、これにふさわしい機能を付加することで、快適で楽しいバス待ち空間の創出につながるとともに、地域住民の交流の増加など、地域の魅力向上に資する効果が期待されます。
- 付加する機能としては、コミュニティ・交流機能や、観光客や来訪者が楽しめる機能（観光情報提供等）、商業機能、公共公益施設機能（行政窓口、医療・福祉施設等）などが想定されます。

### ■実現に向けて

- 実現に向けては、関係者の協働スキームによる整備が重要です。
- 日本においては、バス停はバス事業者の所有物であり、道路上に道路占用許可を得て設置することが一般的ですが、バス待ち空間の創出には、バス停の周辺の土地の取得や、施設の建設、運営などが必要となるため、バス事業者単独での取り組みとして整備することは難しいと考えられます。
- バス事業者としても、自身でバス停の整備を行うインセンティブは大きくなく、事業者単独での整備は費用負担も課題となります。
- このため、整備・運営に当たっては、地域公共交通に関する各種補助金等の活用や、市町村による整備など、関係事業者との連携が重要となります。この際、地域活力の向上など、バス利用者の利便性向上以外も含めた地域への効果も見込めることを十分に踏まえたスキームの構築が重要です。

#### ■公設民営方式の事業スキーム



▲事業スキームの一例【新潟市新バスシステム】  
出典：新潟市ホームページ

## 多様な交通モードが連携して より便利なまちなかの移動

バス停を自家用車、自転車、シェアサイクル等の異なる交通モードとの結節点（モビリティ・ハブ）として活用することで、バス停から自宅や目的地までのアクセスが向上し、日常の移動における利便性の向上が期待されます。また、誰もが簡単に乗り換えられる環境を整備することで、公共交通の利用促進につながり、自家用車への依存を軽減するとともに、地域全体の交通の効率化や脱炭素社会の実現にも貢献します。

### ■先進事例（ここに着目！）

郊外部バスターミナルのシェアサイクルポート▶  
【ルーアン（仏）】

パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場及びシェアサイクルポートがバス停や鉄道駅に隣接して整備。



▼ショッピングセンターの駐車場と一体的に整備されたバスのりば（左：バスのりばの案内；右：ショッピングセンター内のバス接近情報）  
【福岡市】



商業施設の敷地内にバスターミナルが整備され、バス停と施設の出入口が近接し、商業施設内に入ると目の前が施設中央（多彩なイベントができる空間）であることが特徴。

### ■事例から学ぶべきこと

- バス停近傍にパーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場及びシェアサイクルポート等のモビリティ・ハブを整備することで、交通モード間をスムーズに乗り継ぐことができるシームレスな移動環境の構築が可能となります。また、利用者にとって「わかりやすく、誰もが使える」公共交通の提供が実現し、移動に伴う心理的・身体的負担を軽減できます。
- バス停の近傍、かつ視認性の高い場所にこのような設備を整備することで、直感的に利用できる動線が確保され、初めての利用者でも迷うことなく移動ができるようになります。
- また、すべての地域に画一的な整備を行うのではなく、地域の特性に応じた柔軟な整備を行うことが重要です。
- 戦略的な整備を行うことで、地域全体としての交通ネットワークの強化や一定のサービス水準の維持・向上が期待できます。
- これらの整備は、脱炭素社会の実現をはじめ、持続可能なまちづくりの推進にも貢献します。移動の選択肢が広がることで、自家用車への依存が減少し、交通渋滞や環境負荷の軽減にもつながります。

### ■実現に向けて

- 実現にあたっては、設備の整備空間が必要となるため、用地確保をはじめ、沿線の商業施設との連携や道路空間、公共用地の活用等に向けたスキームの検討が必要です。
- 整備には初期投資がかかるだけでなく、維持管理費も継続的に必要です。自治体にとっては予算面の制約があるため、民間企業との連携やビジネスモデルの構築が必要です。
- 交通事業者（バス、鉄道、シェアサイクル事業者等）、自治体及び民間企業等、関係主体が多岐にわたるため、連携調整が複雑になります。共通のビジョンの共有や役割分担の明確化が必要です。
- 国内でも、商業施設との連携によるパーク＆ライド駐車場、鉄道駅やバス停付近でのシェアサイクルポート等の整備、大規模商業施設とバスターミナルを一体的に整備した事例などが見受けられます。

## 空間と交通の連携で人が集まり 移動・にぎわいが生まれ、まちが変わる

都市の魅力や活力を高めるためには、単に交通機能を強化するだけでなく、交通と都市空間が連動し、人の流れや滞在を生み出す仕組みづくりが不可欠です。駅やバス停といった交通拠点を中心に、広場、商業施設、歩行空間などを一体的に整備することで、スムーズな移動だけでなく、にぎわいや交流、経済活動を創出する「まちの再構築」が可能となります。

### ■先進事例（ここに着目！）



◀ 駅前バスターミナルと商業施設  
【バイヨンヌ（仏）】

駅改修と駅前のバス停留所、複合施設整備はすべて同じ時期に実施し、交通インフラと施設整備をトータルで実施。

バス専用レーン整備時と同時期に整備。

バスはバス専用レーンを走行するが、専用レーン整備に併せまち側の整備も実施。

▶ バス専用レーンと同時期に整備された広場【バイヨンヌ（仏）】



### ■事例から学ぶべきこと

- 鉄道、バス停、複合施設及び広場等を同時期に整備することで、単なる交通機能の改善だけではなく、都市空間全体の質的向上につながります。交通の利便性ととも、快適で魅力ある空間としての価値が高まります。交通インフラと都市空間を同時に整備することで、相乗効果の創出が期待できます。
- 鉄道・バス・自転車・徒歩等の乗継拠点を一体的に設計することで、シームレスな移動が可能になります。これにより、公共交通利用のしやすさが向上し、日常の移動行動そのものがスムーズになり、乗継ぎ動線が最適化され、移動しやすい都市構造の実現が期待できます。
- バス専用レーンと広場等の整備を同時に行うことで、交通だけでなく、まちの景観や公共空間としての質も向上します。歩行者にとっても快適な空間が生まれ、周辺の商業や地域活動の活性化にもつながります。
- 複数事業のタイミングを揃えることで、工期やコストの最適化、整備中の交通環境への負荷軽減など、効率的かつ計画的なまちづくりが可能となり、行政運営面でも多くのメリットが得られます。また、変化が段階的でなく「一度に体感できる」ため、整備の効果が住民にもわかりやすく伝わります。

### ■実現に向けて

- 交通事業者、民間デベロッパー、行政等、関係者が多岐にわたるため、整備時期や設計方針の調整が複雑になることから、合意形成の手法や推進体制の整備が求められます。
- 「交通インフラ整備（道路・駅前広場・バス停等）」と「都市施設整備（複合施設等）」が異なる所管部署・予算枠で進められるケースが多く、同時期・一体的な整備が難しい状況にあるため、部門横断的な連携体制の構築や、統合的な整備計画の策定が必要です。
- 整備にあたり、都市空間のデザインと交通計画の連携が重要で、これらを一体的に捉えた「まちの将来像」の構築が求められます。

## 民間施設と連携してバス待ち空間を創出

バス待ち空間の創出には、ある程度のスペースが必要となりますが、道路上に設置されたバス停に近接して新たなスペースを確保することが困難な状況があります。この場合には、周辺施設と連携する方法も一つの解決策です。

### ■先進事例（ここに着目！）



民間企業（コンビニ・銀行等）と連携し、バス停の近くにある店舗内（イトインスペース等）や店舗敷地内に設置したベンチにて、快適なバス待ち空間を提供。

バスのリアルタイム運行情報もあり不安なく待つことが可能。



▲「バスまぢば」：民間企業と連携した待合空間の創出例【岐阜市】

### ■事例から学ぶべきこと

- 民間施設と連携した待合空間を創出することで、バス利用者が屋内で快適にバス待ちをすることが可能になります。
- 協力店舗側としても、新たな集客につながる可能性や地域貢献などのメリットが想定されます。

### ■実現に向けて

- 民間事業との連携スキームの構築、合意形成（協定の締結など）が必要です。
- 民間施設内におけるバス待ちスペース（ベンチ等）の設置だけでなく、バスに乗り遅れないよう、デジタルサイネージ等による情報案内の設置や、待合スペースであることが分かりやすい案内表示等の工夫も望まれます。

## (5) 実現に向けた課題

これまで、未来のまちの風景を形作るための基幹となる新しいバス交通システムが必要な機能を、事例を用いて整理しました。

これらの要素技術は、既の実現可能な技術もあれば、一朝一夕には実現が難しいものも挙げられます。

そこで、ここでは、我が国において、新しいバス交通システムの実現に向けて課題となりうることを列挙します。

### 1. 制度・法規制面 (関係者間の合意形成)

自動車交通中心に設計・運用されている現状の道路空間を、公共交通優先の考え方のもと、単位輸送力の高い輸送モードへ空間を再配分することの社会的合意形成が重要です。また、バス停・ターミナルに関する道路占用許可基準の緩和や、バス停の高機能化に必要な空間確保手法と標準的な設計案の提示も課題です。高機能のバス停整備にあたっては、海外のモビリティ・ハブ設計マニュアルなどを参考に、日本の道路環境に適した基準構築が求められます。

### 2. 市民との合意形成・ パートナーシップ

住民・商業者・道路利用者との効果的な対話プロセスの確立が不可欠です。フランスのBHNS<sup>※1</sup>導入プロセスでは、徹底した住民参加型のワークショップや情報公開を通じて市民の理解と協力を得ています。特に自動車利用者の理解を得るためのモビリティ・マネジメント施策や、「バスは遅い・不便」という固定観念を転換するための「便利！カッコイイ！」というイメージ戦略が重要です。

### 3. 財源の拡充

公共交通を支える持続可能な財政的仕組みの構築が必要です。特に現在のバス交通施策に関わる財源は十分でなく、初期投資への補助金拡充だけでなく、運営段階での安定的な財源確保も課題です。海外では運賃収入だけに頼らないインフラとしての交通事業運営が一般的ですが、日本でも運賃収入だけに依存しない運営モデルの構築が求められ、昨今の課題となっている乗務員・担い手不足解消も含め、公共交通運営に係る財政負担に関し幅広い議論が必要です。

### 4. 人材・組織体制の構築 及び技術面の連携

新しいバス交通システムの計画・運営に関わる専門人材の育成が急務です。自治体における交通政策部門の強化も含め、長期的視点で一貫した交通政策を推進できる体制構築が重要です。また、バス事業の経営改革と人材確保も課題です。さらに、産学官連携による技術革新・知見共有の場づくりを通じて、海外の先進事例や最新研究成果を日本の実情に合わせて応用していくことが求められます。

※1：トラム（LRT等）と遜色ない表定速度、運行頻度、車両デザインを備えた次世代バスサービスとして、欧州では、地下鉄代替的BRTと区別するためBHLS（Bus with High Level of Service）と呼ばれるようになった。多くの先進的な導入例を有するフランスでは、フランス語のBHNS（Bus à Haut Niveau de Service）と称される。

## (6) 提言 ～研究部会からのメッセージ～

本書では、新たなバス交通システムで「未来のまちの風景を変える」、「目指すバス交通の姿を実現する」ため、事例を中心に様々な考え方をまとめました。これらは我が国ですぐに実践することは難しいと考えますか？ 現実的には様々なハードルを越えていかなければなりません。しかし、これまでの我が国のバス交通の取組みのままでは、“バスで未来のまちの風景を変える”ことができないのでは。

「信頼される(Reliable)」、「だれもが使える(Walkable)」、「楽しく使える(Enjoyable)」、「分かりやすい(Simple)」、「持続可能な(Sustainable)」、この5つの要素（姿）を持つバス交通をつくるため、行政（国、地方公共団体、等）は積極的に、交通事業者、メーカー、プランナー等は諦めず、皆が関わり、考え、実現につなげる、……。

都市になくってはならない新たなバス交通システムのあり方を考え直し（re-think）、実現に向けて動き出すため、ここに我々研究部会からのメッセージとして提言します。

### re-think. 1 バス交通の位置づけを考え直し、実現するための術を皆でつくりだす

都市の中でバスをどのように位置づけていますか？ 誰もが利用しやすく、利用したくなるために何を考えましたか？

本書で示した『**目指すバス交通の姿**』は、その実現によって、人の移動時間の節約や多様な移動ができるようになり、**自動車を利用しなくても誰もが豊かな生活や魅力あるまちづくりが可能**になります。さらに、地球環境に優しい交通まちづくりの実現や、まちの活性化・賑わいの創出にも繋がることとなるでしょう。

今の我が国のバス交通施策の考え方から一歩・二歩・…さらにその先を目指した新たなバス交通システムを想像し、道路や都市内交通において**バスを主役にするムーブメントを起す**。そのためには、バス交通の位置づけを考え直し、**行政、交通事業者、専門家、市民など、皆で実現するための術を考え、つくりださなければなりません**。

### re-think. 2 目指すべきバス交通の姿を考え直し、必要な機能を工夫して実現する

多くの人に利用されるバスは、『**利用する側**』の視点に立ったサービス提供を、**まちづくりと合わせた取組みにより実現**できます。

実際の適用にあたっては、地域や路線特性、計画段階、費用等を踏まえ、目標の実現に向けて**必要なサービスレベルを段階的に整備することも視野に入れる工夫**が大事です。目指すバス交通の姿に必要な機能には、様々な方法とレベルがあります。

ここで、**目指すバス交通（目標）をどのように設定すべきかを考える**ことが重要となります。そのためには、都市内交通やバス交通の**現状把握**を行い、将来の動向・見通しを踏まえ**現状診断**し、そこから改善すべき**課題と目標を明確**にすることです。

フランスでは、バスの走行・運行に関し、様々な経験、データ分析から高質なバス（BHNS）として「**どうサービスを提供すべきか**」を**考え**ます。それは必ずしも都市全体・路線全体で共通・一様なサービスを求めるものではありません。

例えば、ある路線の定時性を課題としたとき、どこの区間・時間帯でロスが生じているかを明確にし、その**要因を特定し、その部分に限定した対策をとることだけでもサービスが向上**できます。さらに「**定時性確保**」は、単にバス運行本数のうち何%が定時運行されるかを主眼とせず、「**利用者の何%の人がバスは定刻に来ると認識するか**」を**目標**にすることが重要であるとしています。

このように目標の設定の仕方によっても必要な機能や対策範囲、取組手法は異なるため、**工夫して着実に実現していく思考**を持たなければなりません。

## re-think.3 今できることを考え直し、工夫や新たな方策を考えることを怠らない

バス交通システム自体の利便性、快適性、安全性の向上の他、運行に関わるオペレーションなど、様々な魅力づくりに資する視点も忘れてはなりません。

それら魅力づくりの方法として、昨今の技術革新や本書で紹介したフランスの取組みなどを参考に、**先進的な事例・技術を活用**して、それ  
にできるだけ近づける**工夫や、新たな方策を考えることを怠らない**ことが重要です。

一方で、少し視点を変えてみましょう。

諸外国の取組みや新技術は、目指すバス交通の姿を実施・実現するためには有効です。ただ、それらに囚われ過ぎて、**検討すら諦めていま  
せんか**。

例えば、本書でも紹介した「大正通りのテラス型」は、“普通”のバス停としては一番の好事例ではないでしょうか。バスの正着性が高まり、待合空間が広くとれ、利用者にとってもバスの走行にとっても便利で、さらに一般の歩行者・自転車も通行しやすい、こんな事例が日本にあります。

我が国には、多車線で歩道幅員も比較的広いバス通りもたくさんあります。そこではこのようなバス停整備が比較的容易なはずですが、なかなか増えません。**今すぐできることが目の前にあるのではない**でしょうか。バス交通に対する考え方を見直し、**少しでも良くしていこう  
と考え続けることを怠らなければ、様々な工夫により実現できる**はずです。

## re-think.4 プロセスを考え直し、実装を進めていく

バス交通機能そのものをどのようにすべきか、その提言は、本書で紹介した様々な事例や考え方そのものです。これを**如何にして地域や路線に合った方策で取組み、実装を進めていくかが重要**となります。

フランスでも、高品質なバス交通を直ぐに全ての都市で実現できた訳ではありません。フランス政府附属の研究組織“Cerema<sup>※2</sup>”は、**高品質なバス輸送システムの実現のため、研究成果等を基に多くのガイドライン等を発出**しており、多岐にわたるシステムの個別の機能それぞれに特化して、様々な情報・考え方をとりまとめています。その上で、様々な都市・システムで、基本的なアイデアや特徴が異なるため、それぞれの条件の中でうまく**応用することが重要である**としていることが特徴です。

我が国においても、理想や基準・規程を定めるだけでなく、国や地方公共団体、道路管理者、交通管理者、さらに車両やシステムメーカー等、バス交通の関係者が一体・連携して、様々な方法・形態・レベルで**新たなバス交通システムを実装する都市・路線を少しずつ増やし**ながら、**運用面の課題や改善策を見出し、総体的にバス輸送システムのサービスレベルを向上させるプロセスを確立**することが重要な視点です。

## re-think.5 表面的な物真似を考え直し、覚悟をもって新しいバスの実現に取り組む

これまでも、先進諸外国の取組みなどは多く紹介され、それらを参考に取組んだ事例も散見されます。しかし、**バス交通の魅力を高める基本的考え方が根底**にある公共交通計画とバス交通施策の実践はあまり見当たらないような気がします。

その要因が、例えば、我が国や自治体における政策としての基本的な位置づけが不十分であることであれば、**国を挙げて考えることが重要**であるし、魅力的なデザインで環境にも優しい先進的な車両開発が、需要面からメーカーが積極的になれないことであるなら、**多くの都市・事業者で導入する仕組みを考えることが重要**です。そこには制度設計やお金（財源）なども必要となるでしょう。

先の4つの提言を実行し、都市におけるバス交通の姿を描き実現するためには、**国と地方公共団体の連携**によって着実に事業を**推進していく土台**が必要です。そのため、**バス交通、自動車、歩行者・自転車、まちづくりの関係者全てを巻き込んで**、我が国における新たなバス交通システムを**戦略的に取組む体制づくり**を期待します。

事例等の表面的な物真似で終わらせず、『新たなバス交通システムが未来のまちの風景を変える』その覚悟をもって。

※2：Cerema(セラマ)(Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la Mobilité et l'aménagementの略)は、日本でいう国土交通省傘下の研究機関にあたる。都市に関わる様々な分野で数十年の経験を持つ11の公的専門機関を統合して2014年に設立された。学際的な科学的・技術的リソース及び専門知識センターとして、気候や生態系の変化、地域政策などの重要課題に対する国及び地方レベルでの公共政策の開発、実施、評価等の支援に特化した公的機関。

## 資料

## 掲載事例・都市一覧

頁	機能区分	概要	主な掲載事例写真の都市等											その他国外	国内	
			フランス													
			パリ	ル・マン	ヌバイヨン	レーンムグ	ルーアン	メツス	ポルドー	リヨン	アミアン	ゼサン・ナ				
14	A.走行空間	利便性、信頼性、存在感 バスが優先される道路空間	●	●												日立市
15	A.走行空間	バス優先レーンは効果的か？ バス専用空間をつくる意識			●	●										名古屋市、岐阜市
16	A.走行空間	混雑する区間・時間帯だけでもバスの専用空間をつくる術				●	●									町田市
17	A.走行空間	バス停留所での一般車追い越し防止 バスのスムーズな発進		●		●										
18	A.走行空間	バスの速度が低下する要素を少なく、優先信号で速達性・効率性を高める				●										
19	A.走行空間	ラウンドアバウト直進によるバスの優先化・速達性向上				●			●							
20	A.走行空間	住民との合意形成により、利便性を高めるためにできることを見出し実践			●											
21	B.バス停	バスの発着も、人の乗り降りもスムーズなテラス型バス停							●							大阪市
22	B.バス停	バスの正着性を高める工夫は、誰もが使いやすいするあたり前の工夫				●	●									新潟市
23	B.バス停	どんなバスでも、何台でも停まれるバス停			●				●	●						神戸市
24	B.バス停	利用者に優しい、快適に待てる空間をつくり、バス待ち抵抗を緩和			●				●							横浜市
25	B.バス停	楽しく過ごせる待合空間を構築し、多様な過ごし方を応援													シンガポール	
26	B.バス停	存在感、分かりやすさから アクセスしやすく利用しやすい工夫	●		●	●										
27	C.車両	魅力的かつシンボリックな車両でまちに存在感が溢れる			●	●		●							マンチェスター	東京都、川崎市、横浜市
28	C.車両	明るい、広い、おしゃれな車内空間でバスの乗車が移動の目的になる			●	●										
29	C.車両	誰もが乗り降りしやすい車両で安心感 車両乗降時のバリアフリー化						●					●			
30	C.車両	環境に配慮した車両で先進性・持続可能性を極める			●						●					名古屋市、東京都
31	D.運賃	キャッシュレス化の促進・拡充により、利便性の向上と運行の効率化			●							●				金沢市
32	D.運賃	分かりやすい運賃体系でバス利用を促進	●					●								
33	D.運賃	交通モードをまたいだ運賃設定により、MaaSの推進					●									金沢市
34	D.運賃	信用乗車・全扉乗降によって、よりスムーズな運行の実現			●		●		●							
35	E.情報案内	シンボルやルールをそろえて、誰もが分かりやすく使えるバス	●		●											京都市
36	E.情報案内	リアルタイムの運行情報で、待たずに使えるバス									●					奈良市、グーグルマップ
37	E.情報案内	乗車前から乗車後まで、一連の情報を提供して快適な移動			●						●					名古屋市、春日井市
38	E.情報案内	誰でも使いやすいモビリティ情報で、「どこで何に乗ればいい？」を解決							●							
39	E.情報案内	周辺施設などと連携して、付加価値のある情報案内を提供														名古屋市
40	E.情報案内	覚えやすい名前で、分かりやすい・親しみやすいバス														鳥取県、浜松市、福岡県
41	F.サービス連携	まちとバスをつなげる拠点														八女市、横浜市、新潟市
42	F.サービス連携	多様な交通モードが連携して、より便利なまちなかの移動						●								福岡市
43	F.サービス連携	空間と交通の連携で人が集まり、移動・にぎわいが生まれ、まちが変わる			●											
44	F.サービス連携	民間施設と連携してバス待ち空間を創出														岐阜市

