

福山市生活バス交通利用促進計画

2006年（平成18年）3月

福山市

目次

はじめに.....	1
1. 計画策定の目的.....	2
1.1 目的.....	2
1.2 計画策定フロー.....	2
2. 計画策定の背景.....	3
2.1 全国の公共交通の現状.....	3
2.2 福山市の公共交通の現状.....	4
2.3 生活バス交通を取り巻く現状.....	7
2.4 現状からみた生活バス交通の課題.....	10
2.5 生活バス交通に関するこれまでの取り組み.....	10
3. アンケート結果について.....	11
3.1 アンケート調査の実施概要.....	11
3.2 調査結果の概要.....	14
4. 計画策定の基本的な考え方.....	21
4.1 バス交通ビジョン及び基本方針.....	21
4.2 協働の考え方.....	22
5. 計画内容.....	23
5.1 効率的で利用しやすいバス路線体系の構築.....	23
5.1.1 地域別バス路線体系の検討.....	23
5.1.2 中心部循環路線の導入.....	35
5.2 市民生活を支える移動手段の確保.....	41
5.2.1 バス交通維持のルール化.....	41
5.2.2 住民主体路線の創設.....	44
5.3 利用促進施策の推進.....	48
5.3.1 短期実施施策.....	50
5.3.2 中長期施策.....	60
6. 今後の推進体制と評価の方針.....	72
6.1 今後の推進体制.....	72
6.2 評価の方針.....	73
【資料編】	
1. 福山市生活バス交通利用促進計画策定委員会.....	77
1.1 福山市生活バス交通利用促進計画策定委員会設置要綱.....	77
1.2 委員名簿.....	78
1.3 会議経過.....	79
2. 用語解説.....	80

はじめに

福山市の公共交通は、鉄道とバス等によって構成される。鉄道は主に都市間移動を担い、バスは主に都市内移動を担っている。こうした中、本市においても他都市と同様に、モータリゼーションの進展や人口・市街地の周辺への拡大等により、自動車利用の増加が著しく、道路における交通渋滞の慢性化などの要因により、バスの定時性が損なわれるなど、公共交通機関の中でも、特にバス利用の減少が深刻化している。

また、市内におけるバス事業は民間バス事業者で担われている。2002年（平成14年）2月の需給調整規制の撤廃に伴い、路線の参入撤退についてはバス事業者の判断による届出制に変更された。この結果、利用の少ない不採算路線については、路線の廃止や減便による運行の縮小などが行われ、また現在でも検討されており、今後、市民生活への影響を懸念しているところである。

一方、大量輸送性、安全性に優れたバスは、高齢化の進展や環境保護の考えから、社会的に見直されつつある。

本市は、こうした状況をふまえ、バス交通網は地域における大切な社会基盤との視点から、現状と問題点を分析し、地域特性に応じた運行形態や市民に利用しやすい路線の構築など、市民生活を支える交通手段の確保を図る施策を内容としたバス利用促進策等に関する計画を策定するものである。

1. 計画策定の目的

1.1 目的

本計画は、生活バス交通の現状をふまえ、バス交通網は地域における大切な社会基盤との視点から、地域特性に応じた多様な運行形態や市民に利用しやすい路線の構築など、市民生活を支える移動手段の確保を図ることを目的とする。

1.2 計画策定フロー

本計画は、現況分析やアンケート調査結果から生活バス交通の課題を整理し、その課題への対応策を検討し、結果をとりまとめるものである。

本計画の策定フローを以下に示す。

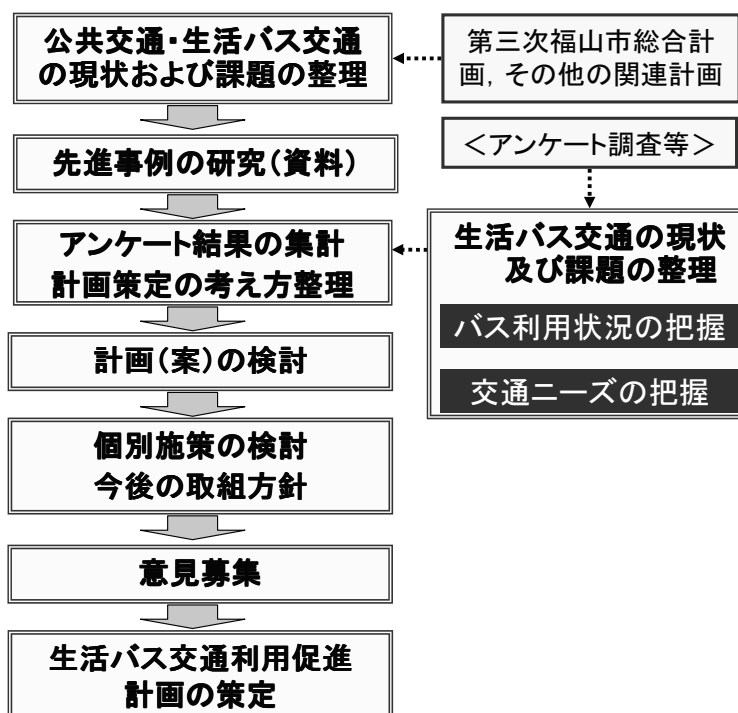


図 計画策定フロー

2. 計画策定の背景

2.1 全国の公共交通の現状

(1) 公共交通利用者の減少

モータリゼーションの進展や少子高齢化の進展などにみられる社会背景の変化に伴い、公共交通の利用者は減少を続けている。特にバス利用者の減少は著しく、それに伴い公共交通事業者の事業環境は厳しくなり、路線の廃止や運行回数の減少による公共交通サービスの低下がおこっている。

このような状況の中で自治体は、路線の廃止に伴う空白地域の発生や自動車交通の進展に伴う環境負荷の増大など、新たな課題への対応が求められている。

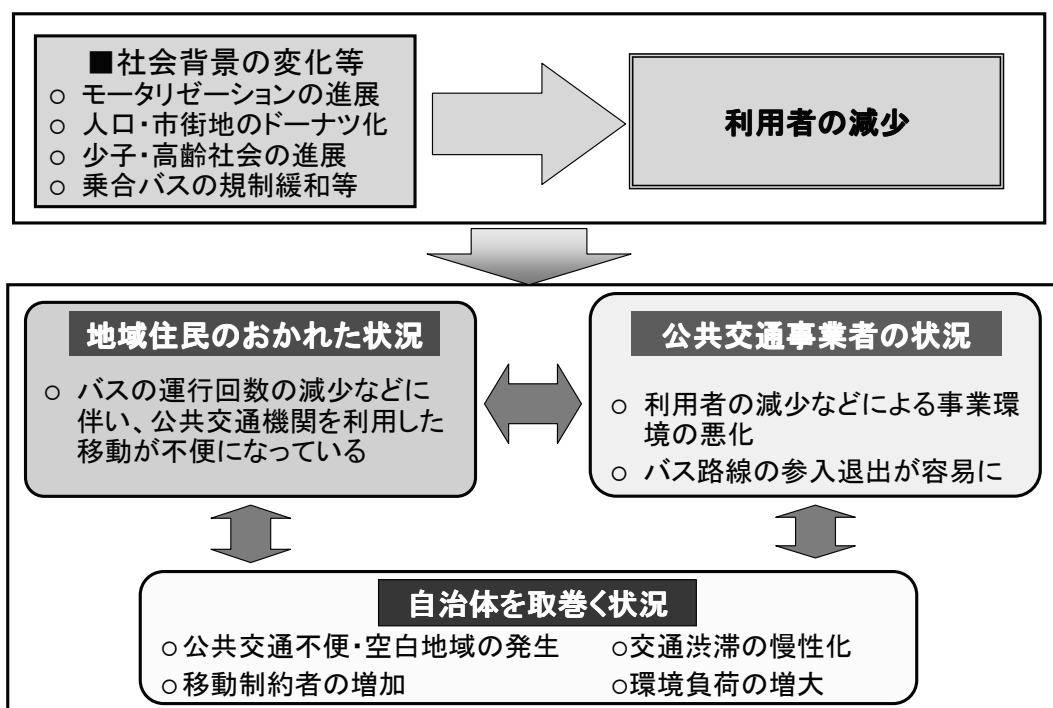


図 公共交通利用者の減少

(2) 乗合バス規制緩和について

2002年(平成14年)2月に需給調整規制の廃止等を内容とする改正道路運送法が施行され、路線の退出は従前の許可制から事前届出制へ緩和された。

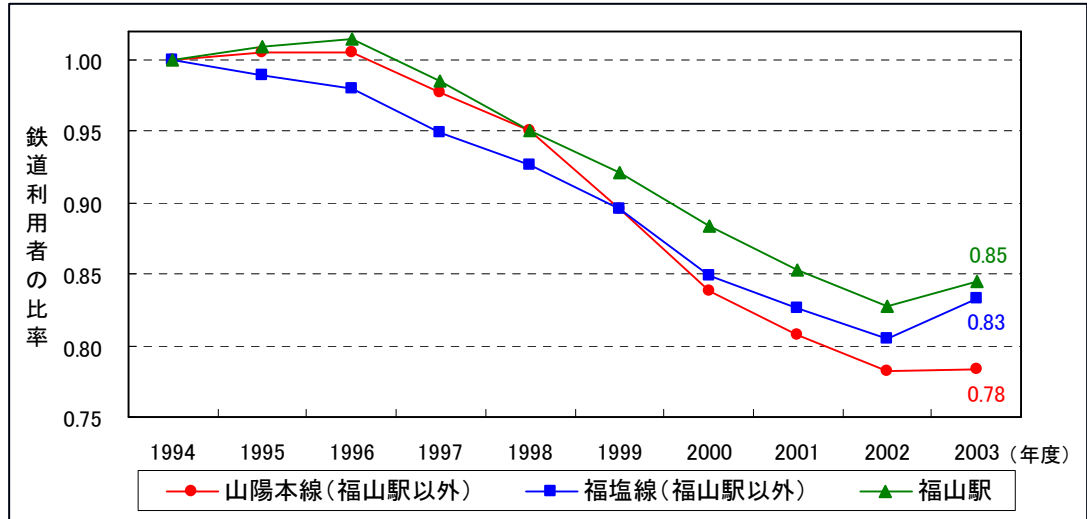
需給調整規制の撤廃後、市場の活性化や利用者利便性向上が進みつつあるが、地方においては、路線バスの廃止・縮小が行われている。

2.2 福山市の公共交通の現状

本市の公共交通は、主に鉄道路線とバス路線によって構成されている。鉄道路線は主に都市間輸送としての機能を担っており、バス路線は都市内輸送としての機能を担っている。

(1) 鉄道利用者の推移

2002年度（平成14年度）まで減少傾向にあったが、2003年度（平成15年度）は前年度よりも増加している。



※山陽本線の対象駅は、大門、東福山、備後赤坂、松永

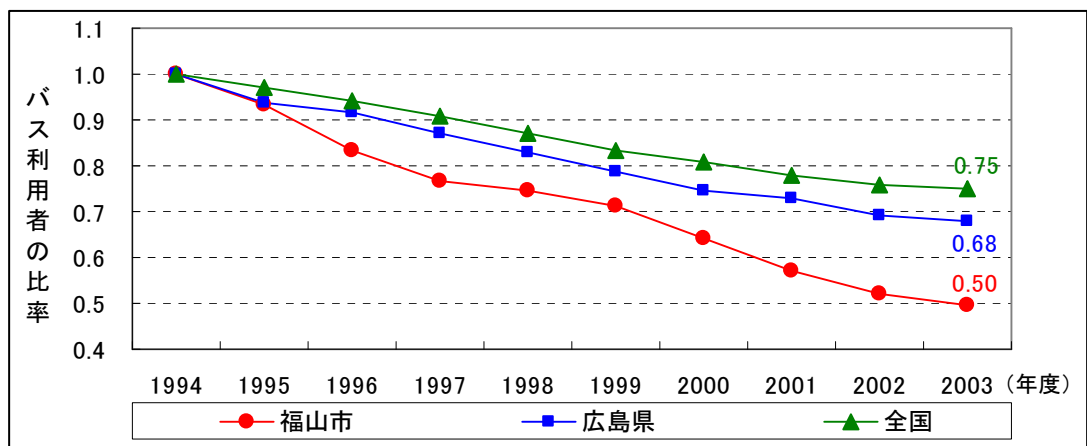
※福塩線の対象駅は、備後本庄、横尾、神辺、湯田村、道上、万能倉、駅家、近田、戸手、上戸手、新市

資料：統計「ふくやま」

図 鉄道利用者の推移

(2) バス利用者の推移

モータリゼーションの進展等を背景に、バス利用者が減少傾向にあり、全国・広島県と比較しても、減少傾向は顕著である。



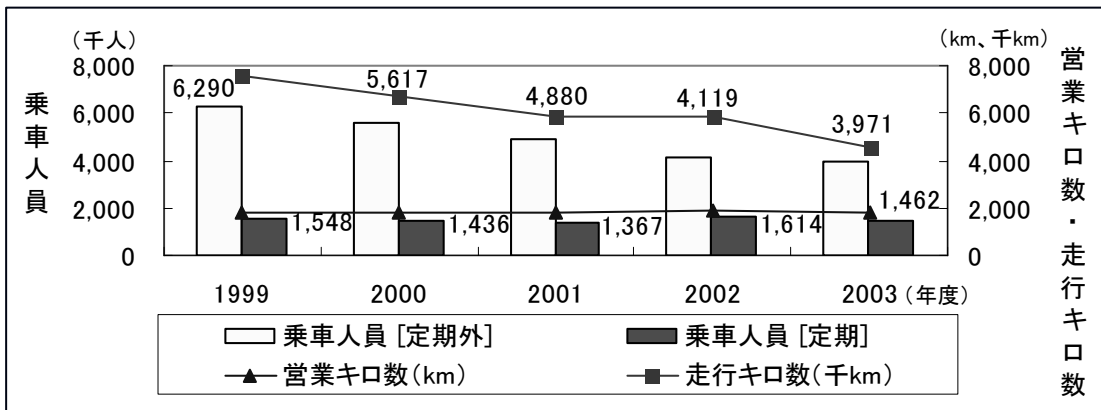
資料：統計「ふくやま」

図 バス利用者の推移

(3) バス運輸状況の推移

営業キロ数の変化は少ないが、走行キロ数が減少している。このことから、バスの運行回数の減少がうかがえる。

また、バスの利用者は減少傾向を示し、なかでも定期外利用の落ち込みが著しい。



資料：統計「ふくやま」

図 福山市のバス運輸状況の推移

(4) 福山市のバス路線運行状況

バス路線は、福山駅を中心に放射状に広がり、市内のほぼ全域を網羅している。

駅と周辺中心部を結ぶ一部路線では、バス事業者による自主運行もあるが、多くは国・県・市の補助等により路線を維持している状況であり、郊外部においては、路線廃止後、本市による委託運行が行われている地域もある。

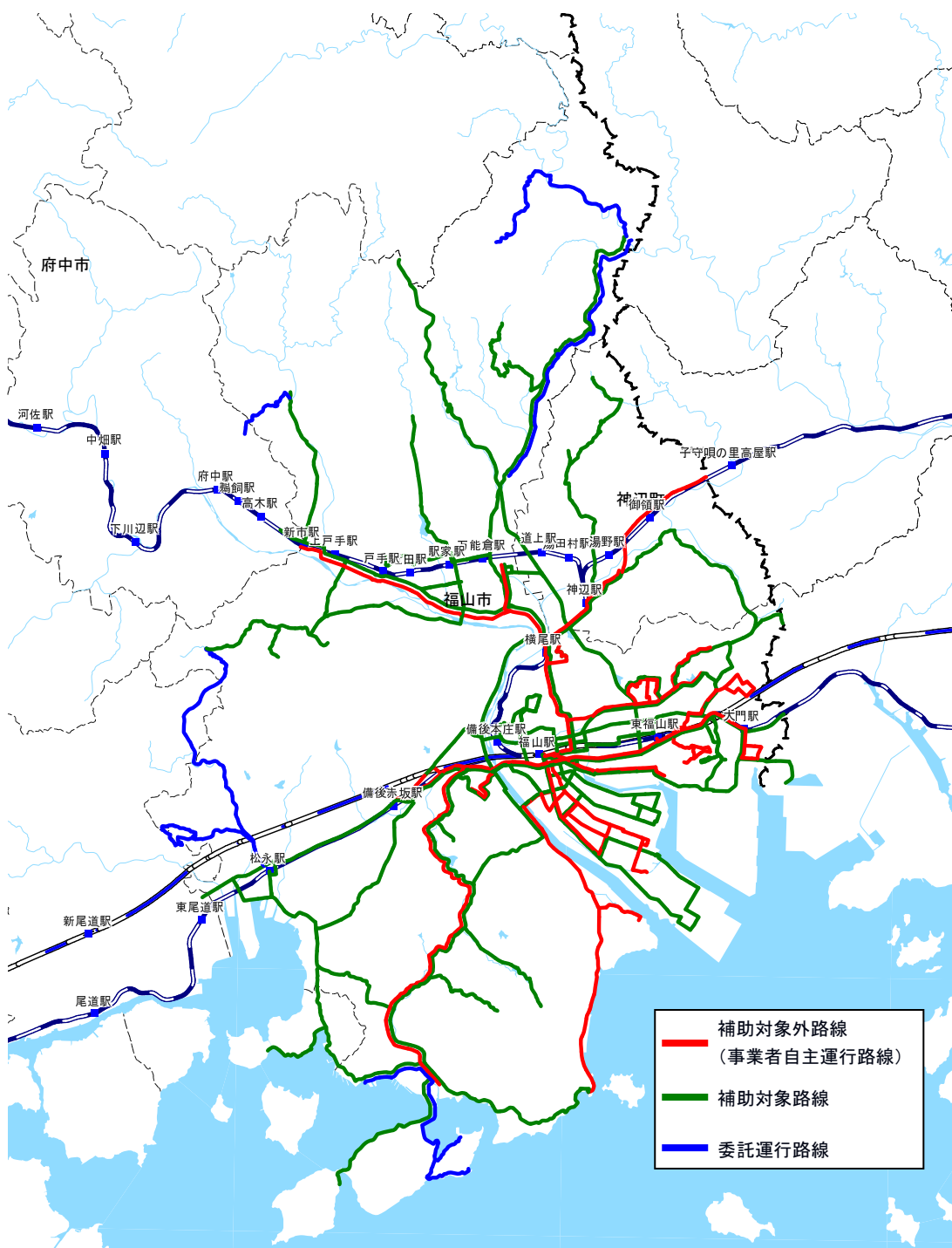


図 福山市のバス路線運行状況 (2003 年度 (平成 15 年度))

2.3 生活バス交通を取り巻く現状

(1) 社会環境の変化によるバス利用者の減少

バス利用者の減少に伴い、バス事業者の経営状況が悪化し、路線の休廃止や減便等が行われている。こうしたバスサービスの低下は、自動車利用を中心としたライフスタイルへの転換を加速させ、バス利用者がさらに減少している。

このような悪循環は、高齢者など移動に制約を伴う人の移動手段を奪うだけでなく、自動車の増加による渋滞問題や環境問題、人口・市街地のドーナツ化に伴う中心市街地の衰退など、都市問題の深刻化に対しても影響を及ぼしている。

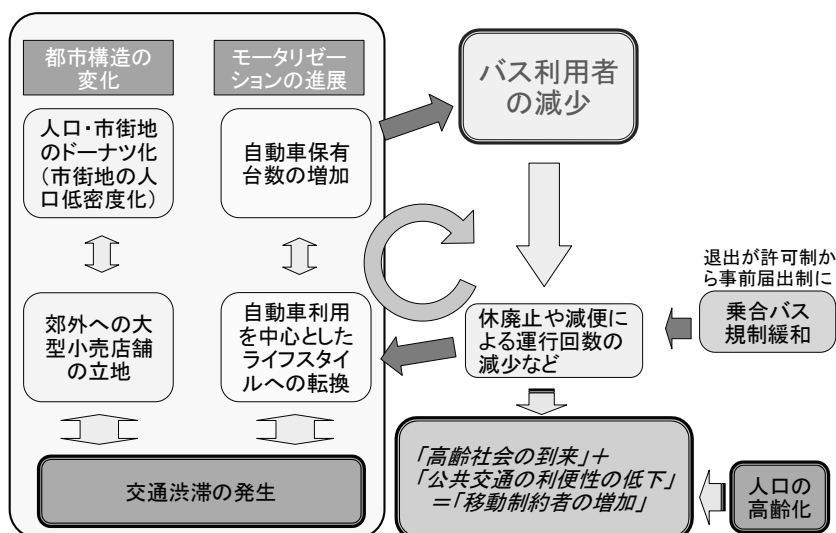
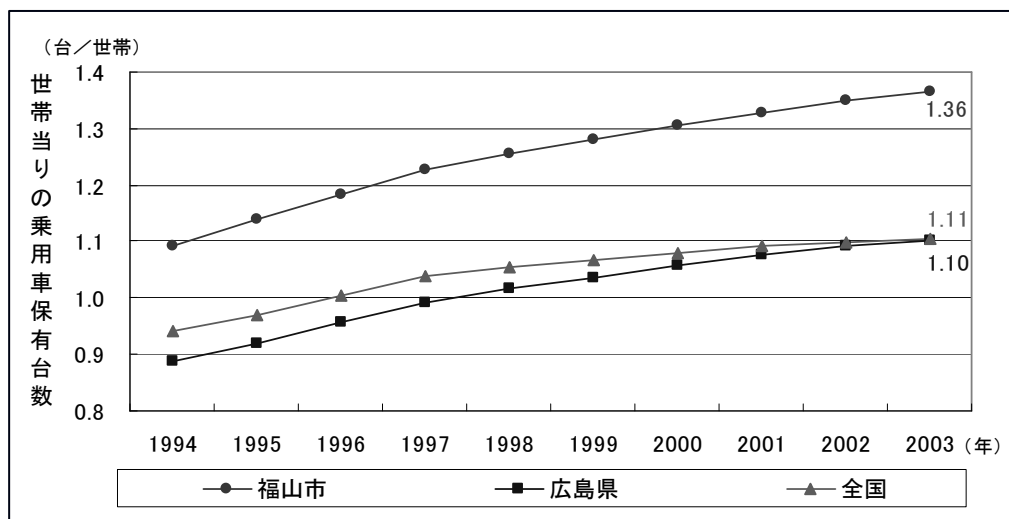


図 社会環境の変化によるバス利用者の減少

(2) 乗用車保有台数の推移

本市の世帯当りの乗用車保有台数は増加傾向にあり、全国平均及び広島県平均よりも高い。このことから、自動車への依存度が高いことがうかがえる。



※乗用車保有台数（普通＋軽）／世帯数で算出

※福山市は、市町村合併動向を考慮し、福山市、新市町、内海町、沼隈町、神辺町の合計値を使用

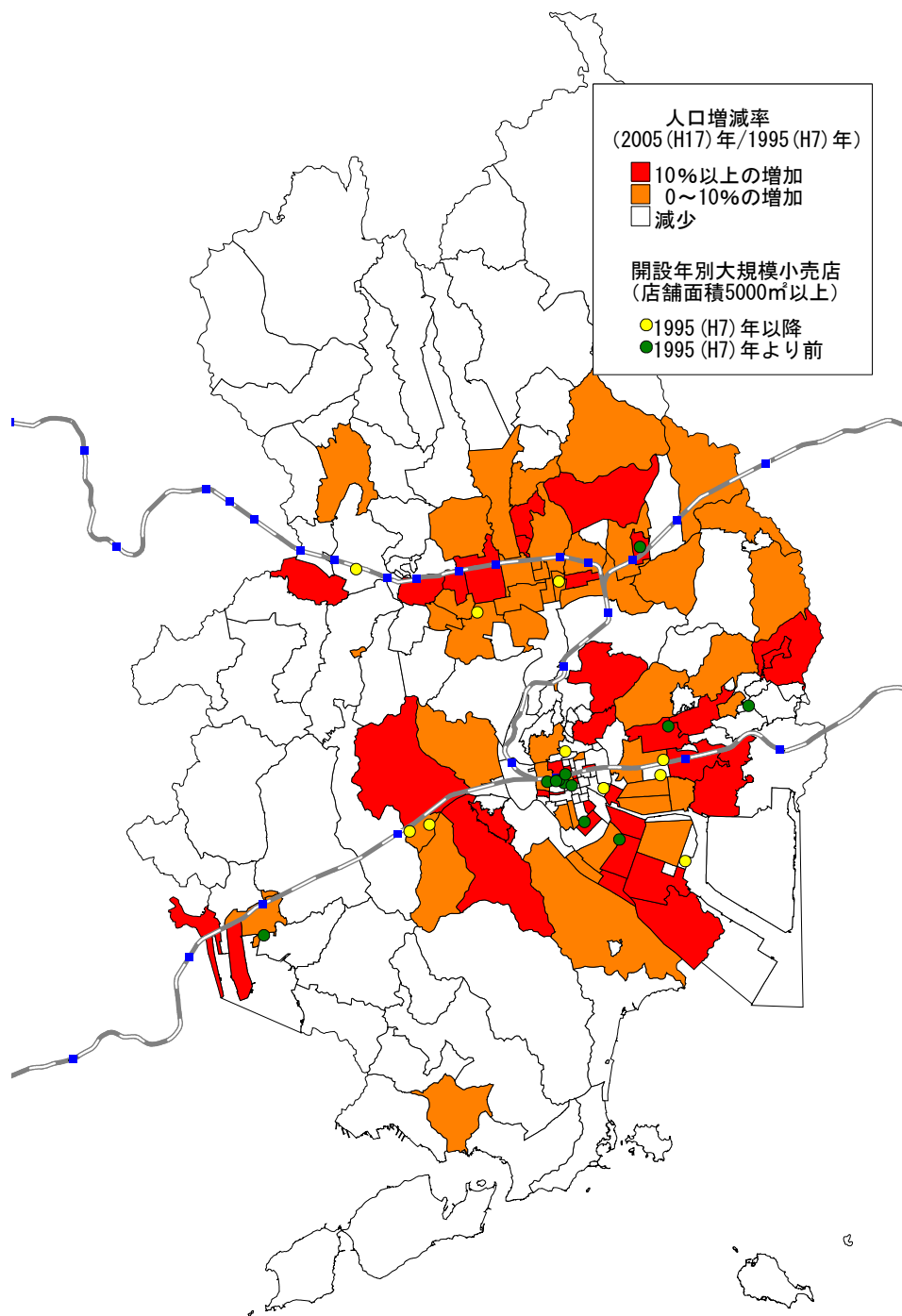
※資料：自動車検査登録協会、全国軽自動車協会連合会、総務省自治行政局「住民基本台帳人口要覧」

図 世帯当りの自動車保有台数の推移

(3) 人口・市街地のドーナツ化

市中心部及び周辺部では人口が減少しており、人口・市街地のドーナツ化が進んでいる。一方、大規模小売店舗は、1995年（平成7年）以降、中心部から離れた人口増加地区に多く立地している。

また、近年、病院・公共施設等の郊外立地も見られ、これらの状況から、現状の駅を中心としたバス路線の見直しを検討する必要があると思われる。



資料：住民基本台帳，全国大型小売店総覧 2005

図 町別人口密度増減（1995年（平成7年）→2005年（平成17年））

(4) 交通渋滞の発生

芦田川、内港等により地理的に道路が制約され、また東西軸が国道2号のみであるという道路構成等から、市中心部への流出入交通に交通渋滞が発生しており、バスの定時性に影響を与えていると思われる。

表 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会の調査による主要渋滞ポイントの状況

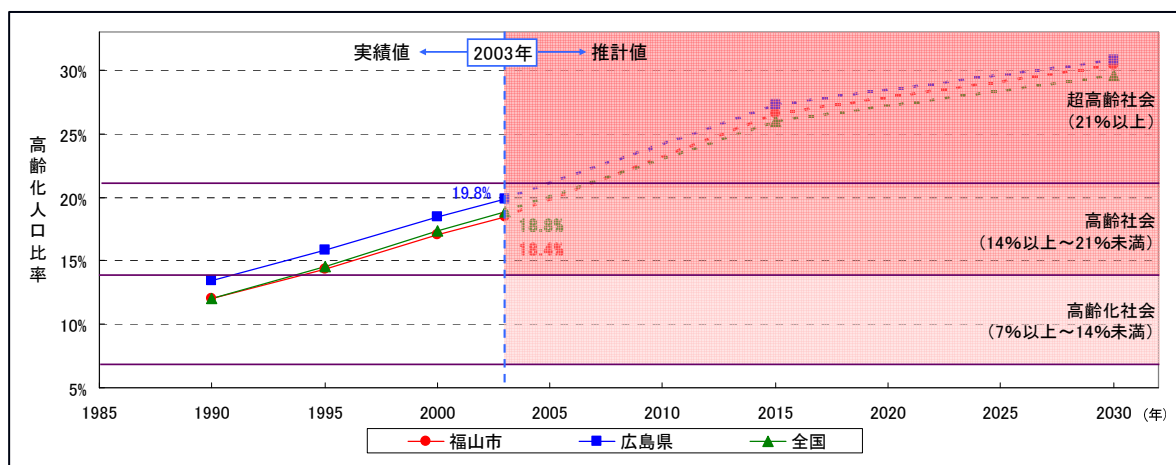
主要渋滞ポイント	渋滞長	通過時間
神島橋西詰交差点	1,700m	15分
府中分かれ交差点	350m	3分
明神交差点	920m	10分
横尾交差点	550m	4分
市民病院入口交差点	1,000m	10分
入江大橋北詰交差点	1,500m	18分
洗谷交差点	3,150m	18分

※2004年(平成16年)11月調査

※表中の渋滞長は6:00～10:00の最大渋滞長

(5) 人口の高齢化

高齢化人口比率は、全国的な傾向と同じく年々高くなっており、1990年代の後半からは「高齢社会」となっている。今後はさらに高くなるものと推測され、マイカー利用だけでは依存できない社会の到来が予測される。



※2010年(平成22年)以降の人口は、2000年(平成12年)の人口をもとに算出した将来推計人口

※福山市については、合併動向を考慮して、各年において内海町、新市町、沼隈町、神辺町と合算している。

資料：総務省自治行政局「住民基本台帳人口要覧」、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計

図 高齢化人口比率の推移

2.4 現状からみた生活バス交通の課題

これまでに整理した「生活バス交通を取り巻く現状」より、下図に示すような課題が導き出される。

これらの課題に対し、生活バス交通の果たす役割は大きいことから、生活バス交通の利用を促進するための取り組みが必要である。

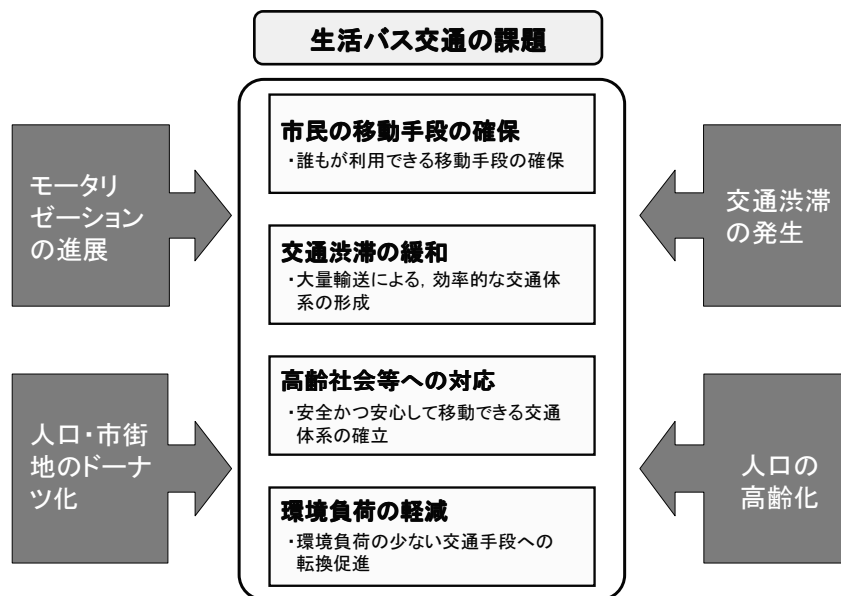


図 生活バス交通の課題

2.5 生活バス交通に関するこれまでの取り組み

本市では生活バス交通の活性化支援及び利用促進として、これまでも以下に示すような各種の対策を実施してきたが、各対策の効果は確認できたものの、バスの利用者減少に歯止めをかけるまでに至っていない。

財政的支援	<ul style="list-style-type: none"> ○バス運行対策費福山市補助金 国・県・市は、特定の要件を満たした路線に補助金を交付
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ○県東部路線バス活性化対策協議会(1992年度(平成4年度)～) バス事業者・行政が連携し、利用促進事業を実施
路線維持	<ul style="list-style-type: none"> ○福山地域生活バス交通等確保計画策定協議会(2001年度(平成13年度)～) 広域的(複数市町を跨ぐ)な路線バスの確保計画の策定
渋滞対策 環境対策	<ul style="list-style-type: none"> ○福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会(2002年度(平成14年度)～) 【社会実験】 パーク&ライド、中心部ループバス、バスロケーションシステム、ノーマイカーデー等 【市民啓発】 交通フォーラム等
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者優待交通助成費・・・等

3. アンケート結果について

3.1 アンケート調査の実施概要

(1) 調査目的

市民のバス利用実態およびバス利用意向を調査し、分析を行うことで、地域の基礎的バス交通ニーズ（潜在ニーズ）を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的に実施したものである。

(2) 調査仕様

① 調査対象

本市および神辺町に住民登録されている16歳以上の男女5,500名（うち神辺町500名）を無作為に抽出し、その同居人を含め概ね11,000名（うち神辺町1,000名）を対象とした。

なお、本調査は、2006年（平成18年）3月に本市との合併が予定されていた神辺町においても一体的な計画に基づくまちづくりが必要であることから、同様の調査協力を依頼した。

② 調査方法

郵送により調査票を配布・回収した。配布時には返信用封筒（切手不要）を同封し、回収率の向上を図った。

③ 調査期間

2005年（平成17年）9月17日（土）～2005年（平成17年）9月30日（金）

④ 調査項目

調査項目は以下の8項目である。

- | |
|---------------------|
| 1 回答者属性 |
| 2 バス利用の有無 |
| 3 バスの利用状況等 |
| 4 バスを利用していない人の利用意向等 |
| 5 バス交通の必要性について |
| 6 バス交通の維持・確保について |
| 7 利用しやすいバス路線について |
| 8 バス交通に対する意見 |

(3) 回収状況

発送数	11,000 票 (5,500 世帯)
回収数	4,950 票 (2,475 世帯)
白票	547 票
有効回収数	4,403 票 (2,475 世帯)
有効回収率	40.0% (45.0%)

(4) 集計方法

地域特性を把握するため、全体集計と併せ、「地域ブロック区分別分類」「人口密度区分別分類」でクロス集計を行った。

① 地域ブロック区分

地域ブロックは、福山市都市計画マスタープラン（1995年度（平成7年度）～2005年度（平成17年度））における地域区分や、市町村合併前の行政区域を基本とし決定した。

なお、沼隈地域（旧沼隈町内）と内海地域（旧内海町内）については、地理的条件等から同一ブロックとしている。また、熊野小学校区については、バス路線との関わりから沼隈地域・内海地域と同一ブロックとしている。

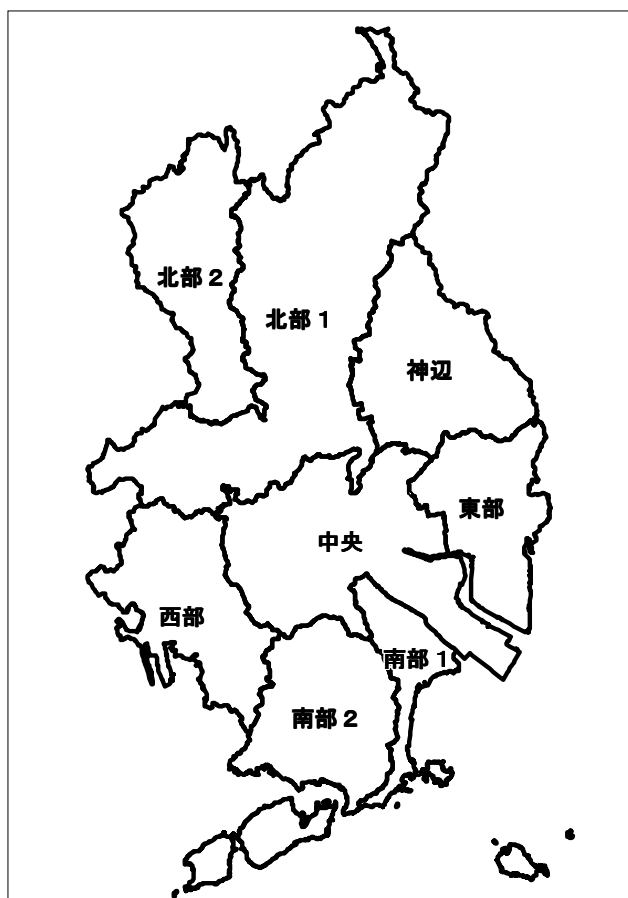


図 地域ブロック区分図

② 人口密度区分

人口密度区分は、潜在的なバス需要が多い地域とそうでない地域で、バス利用実態やバス交通に対する考え方がどのように異なるのかを把握することを目的として、対象地域を人口密度に応じて3地域に区分したものである。

区分の指標として人口密度を用いたのは、バスの潜在的需要が人口密度に概ね比例していると考えられるからである。ここでは、区分と人口密度との対応を以下のように整理した。

区分		人口密度 (人/km ²)
住宅地域	中心部住宅地域	4,000 以上
		2,000～4,000
	近郊住宅地域	500～2,000
郊外地域		500 未満

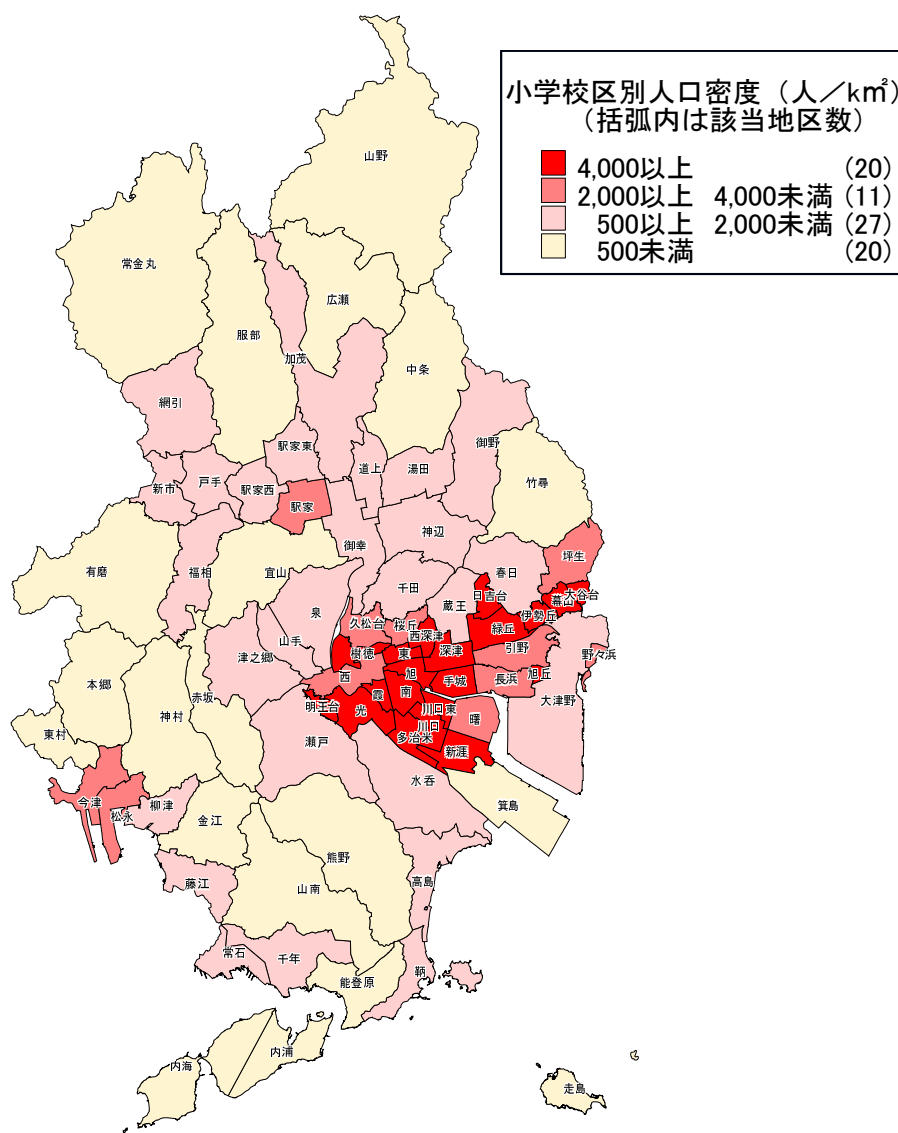


図 人口密度区分図

3.2 調査結果の概要

(1) 回答者属性

① 回答者の居住地と性別

各ブロックより、人口バランスにほぼ等しい割合で回答が得られている。性別は女性の比率がやや高い。

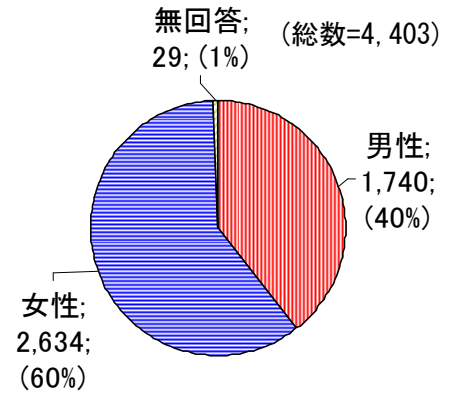
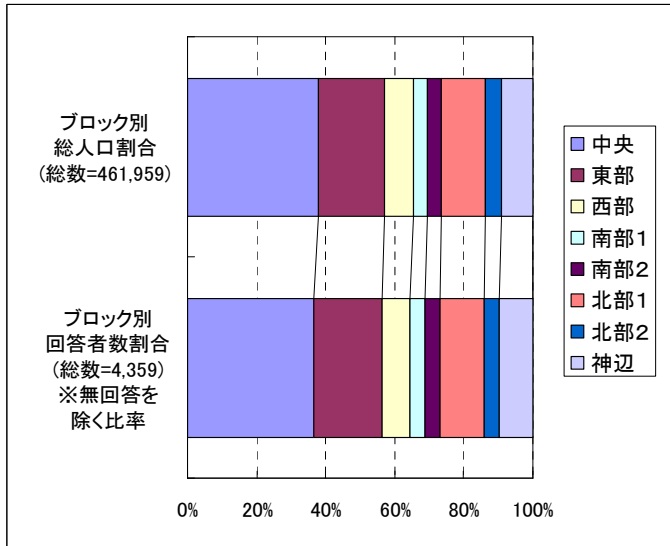


図 回答者の居住地 (地域ブロック区分別)

図 回答者の性別 (全体集計)

② 回答者の年齢

50歳以上の回答者が全体の約6割を占めており、総人口の年齢分布に比べ回答者の年齢分布が高くなっている。

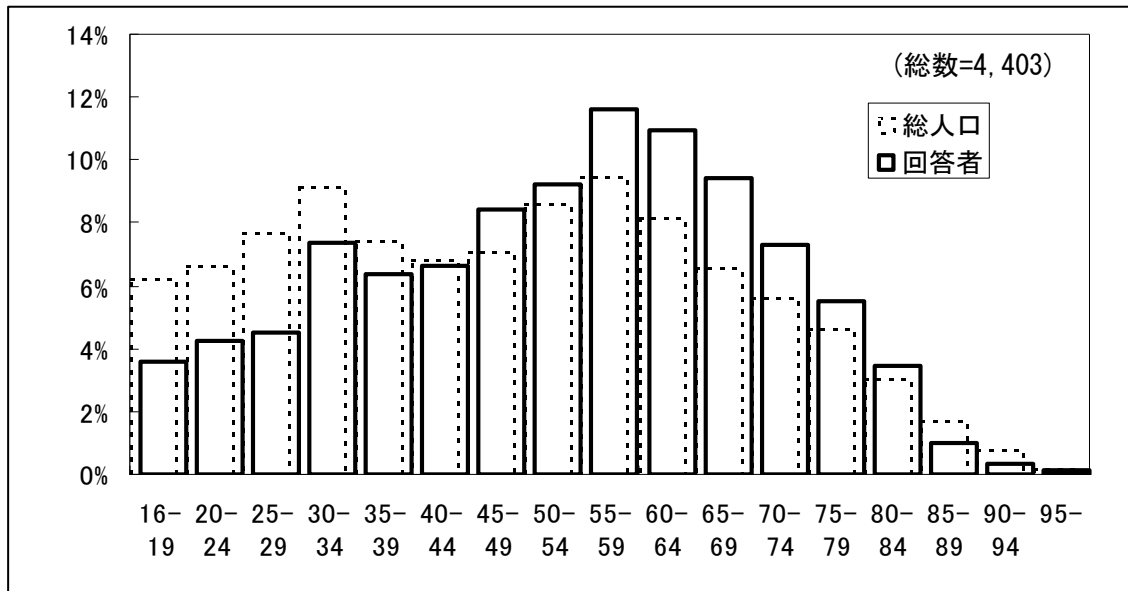


図 回答者の年齢 (全体集計)

(2) バスの利用の有無

① 日頃のバス利用状況

日頃バスを利用している人の割合は、19%である。地域ブロック区別では、南部地域で利用者の割合が比較的高くなっている。

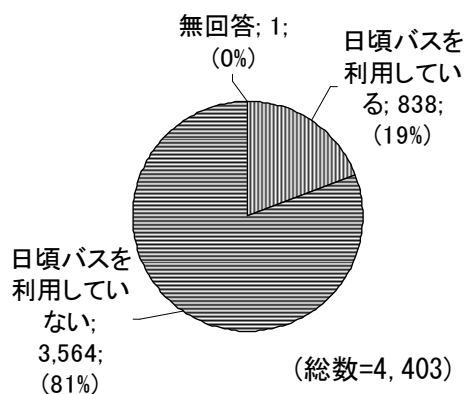


図 日頃のバス利用状況（全体集計）

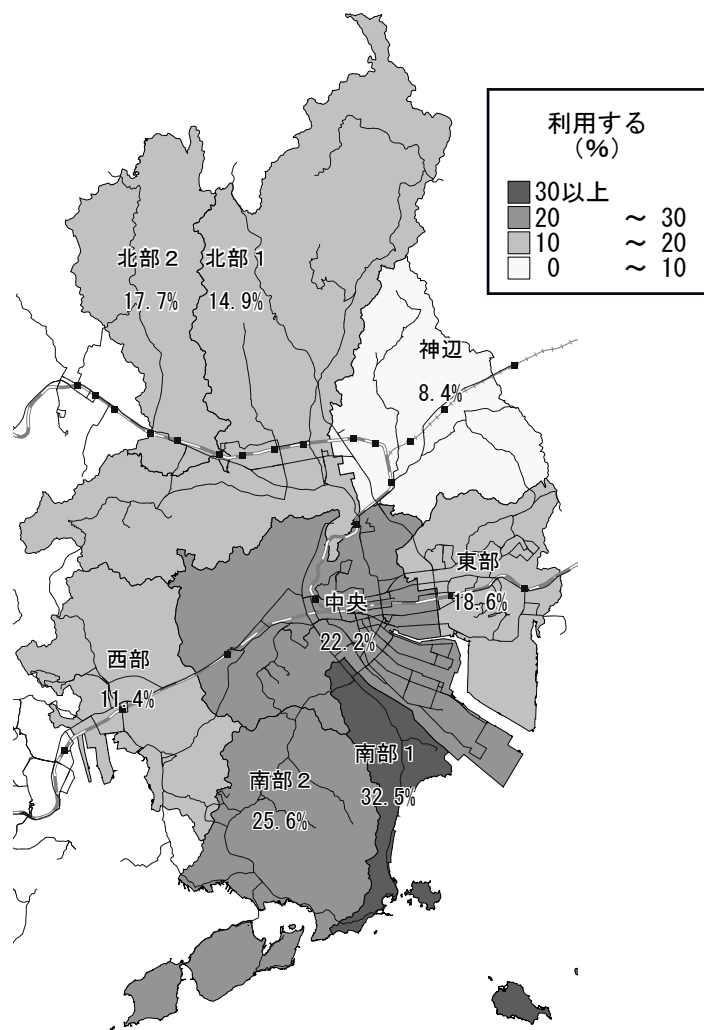


図 日頃のバス利用状況（地域ブロック区別）

② 日頃バスを利用していない人の主な交通手段

日頃バスを利用していない人の交通手段は、自動車が多く、次いで自転車、徒歩と挙げられている。

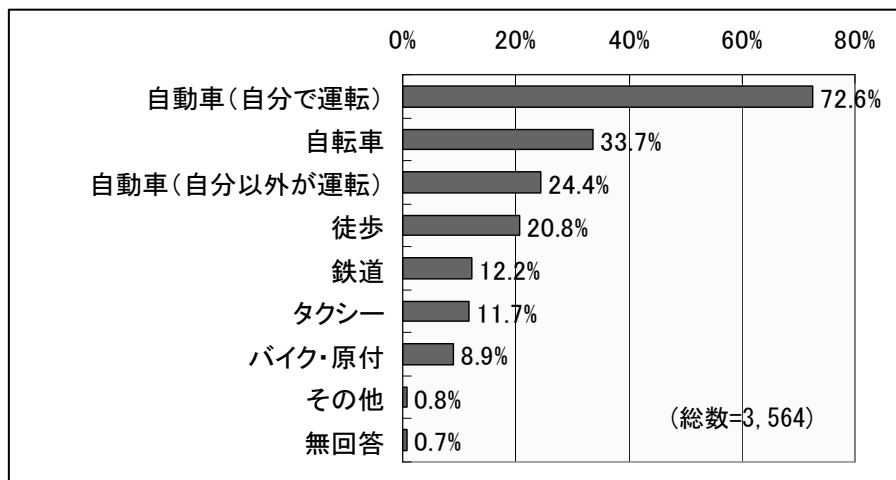


図 日頃の主な交通手段（複数回答）（全体集計）

(3) バス利用の流動

① バス利用者の流動（利用人日／年）

ブロック内での移動が45%である。ブロック間移動では中央ブロックと各ブロック間の流動が多く、中央・東部間が最も多い。

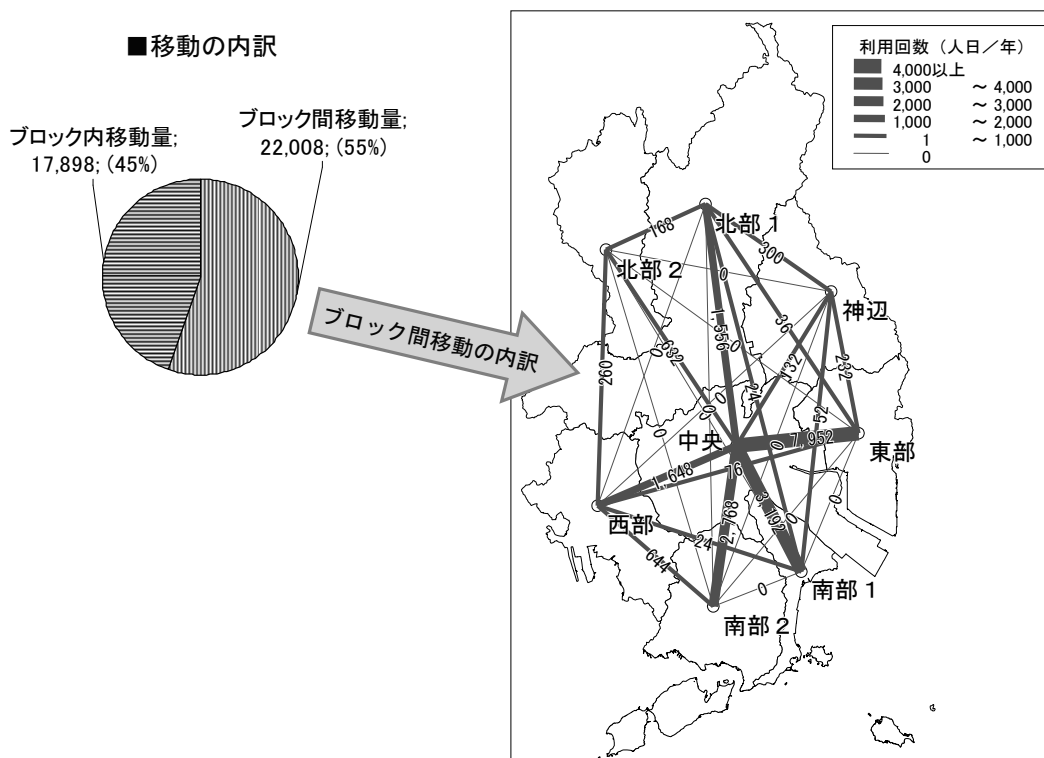


図 バス利用者の流動（地域ブロック区分別）

② 非バス利用者で今後バスサービスが改善されれば、バスを利用したいと思っている人の流動意向（利用人日／年）

ブロック内での移動が50%である。ブロック間移動では中央ブロックと各ブロック間の流動が多く、中央・東部間が最も多い。

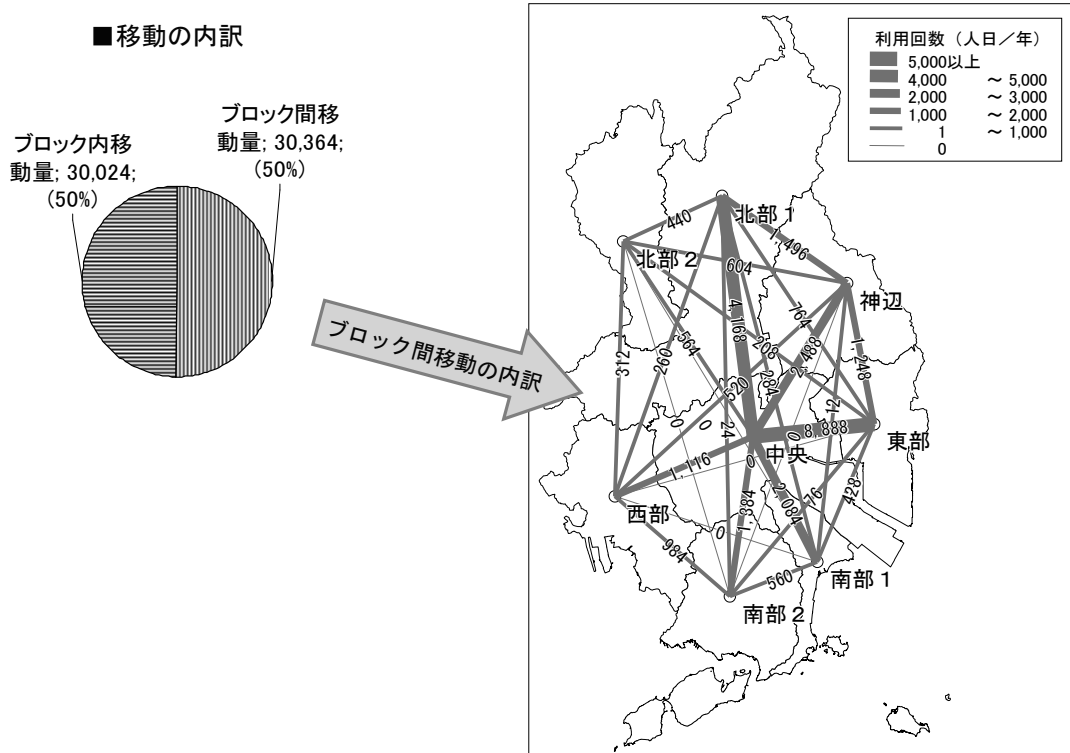


図 非バス利用者の流動意向（地域ブロック区分別）

③ 利用しやすいバス路線について

「福山駅での乗り換えを必要としない路線」が最も多い。

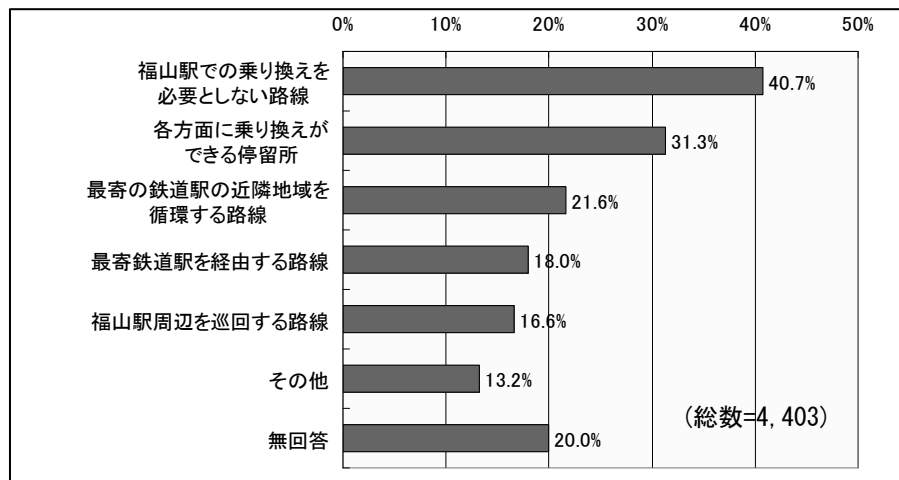


図 あれば良いと思う路線（複数回答）（全体集計）

(4) バスについて改善した方が良いと思っている点

① バス利用者が改善した方が良いと思っている点

「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「終便が早い」「バス停施設が不十分」が挙げられている。全体の35%が「サービスが改善された場合に利用回数が増える」と回答している。

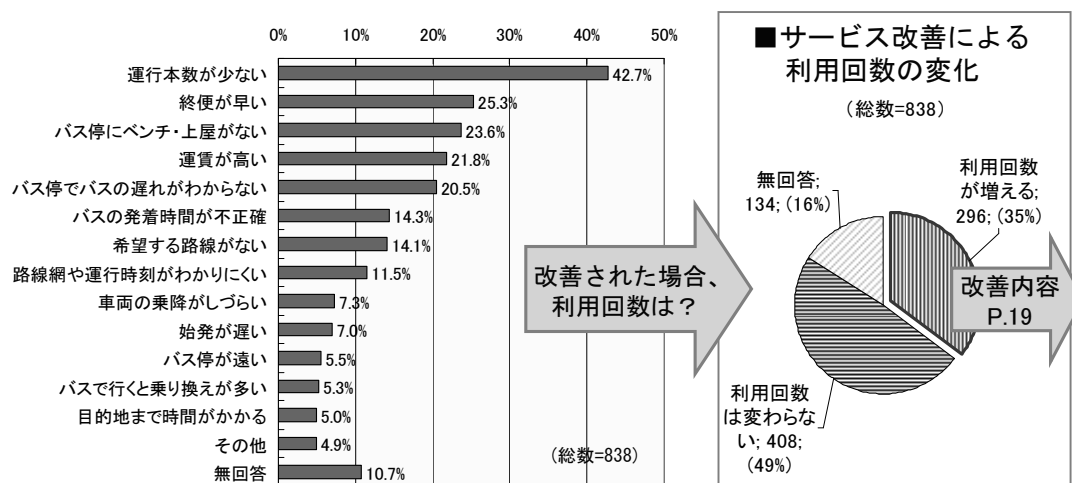


図 バスについて改善したほうがよいと思う点（複数回答・最大3つまで）（全体集計）

② 非バス利用者がバスを利用していない理由

バスを利用していない理由としては、「目的地まで時間がかかる」が最も多く、次いで「運行本数が少ない」が挙げられている。全体の34%が「サービスが改善されれば利用する」と回答している。

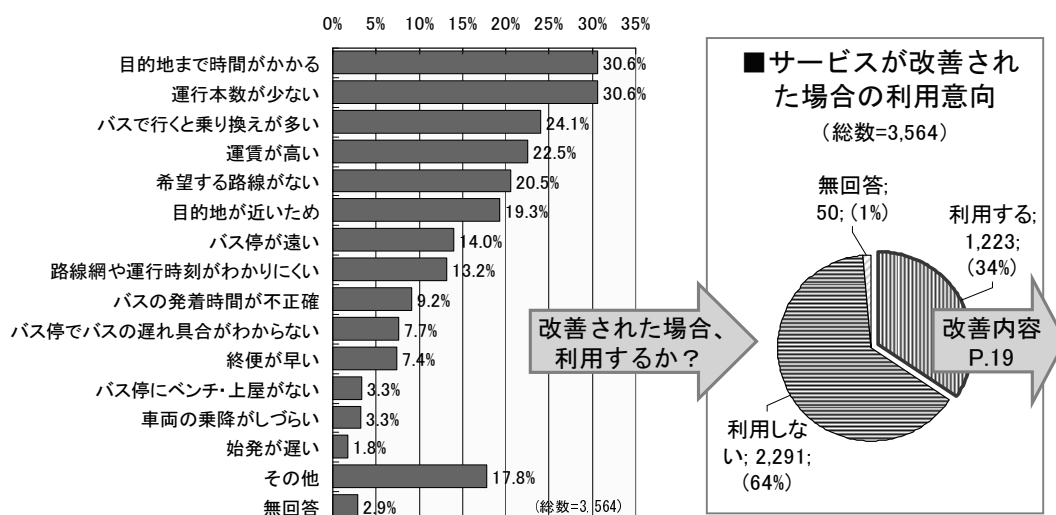


図 バスを利用しない理由（複数回答・最大3つまで）（全体集計）

③ 改善すれば利用が伸びると回答した項目

下図において、左側の表はバス利用者のうち「サービスが改善されれば利用回数が増える」と回答した人が「改善した方が良いと思う点」として選択した項目を、回答数が多い順に示したものである。上位に挙げられている項目は、バス利用者のバス離れに歯止めをかけ、利用回数を増加させるために改善が必要な項目と言える。

一方、右側の表は「現在バスを利用していないが、サービスが改善されればバスを利用する」と回答した人が「改善した方が良いと思う点」として選択した項目を、回答数が多い順に示したものである。上位に挙げられている項目は、バスを利用していない人をバス利用に転換させるため（潜在需要を喚起するため）に改善が必要な項目と言える。



図 バス利用促進のために改善が必要な項目（複数回答・最大3つまで）

(5) バス交通の必要性について

高齢社会がますます進展する中、バスがなくなった場合について、人口密度区別に比較すると、郊外地域では「バスに代わる移動手段がなければ困る」の割合が他の地域よりも若干高い。

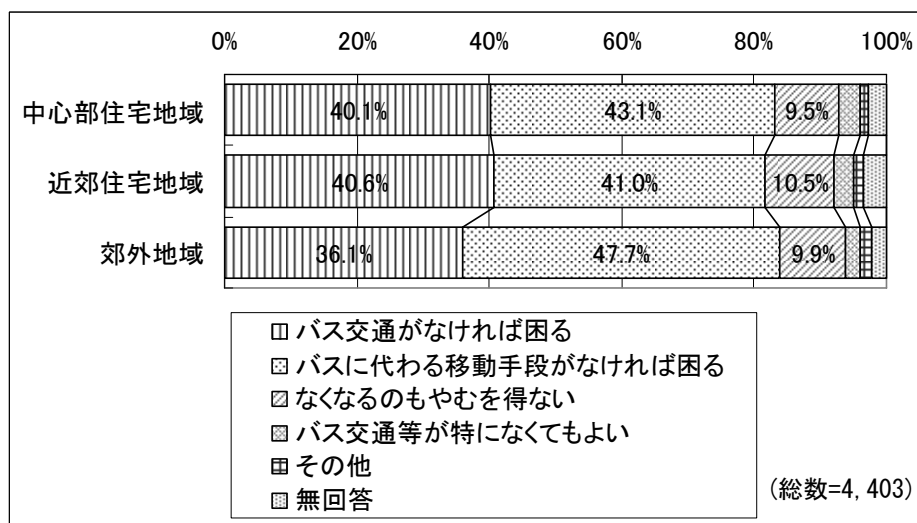


図 進展する高齢社会におけるバスがなくなった場合の考え（人口密度区別別）

(6) バス交通の維持・確保について

赤字のバス路線維持のための負担のあり方については、「行政・利用者・沿線住民で負担する」が最も多く、32%である。

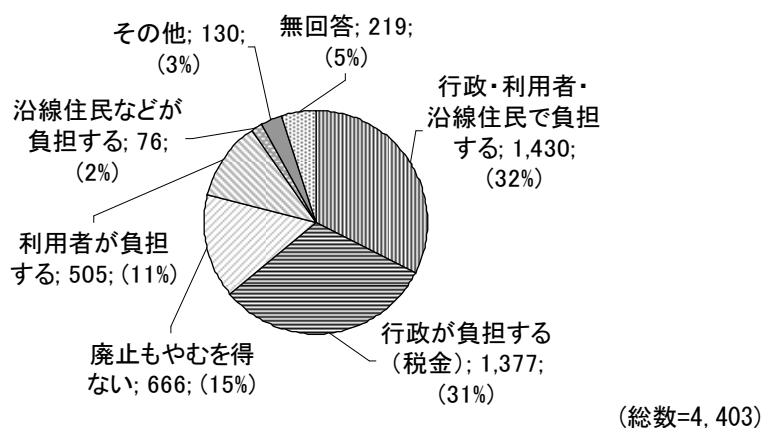


図 赤字のバス路線維持のための負担のあり方について（全体集計）

4. 計画策定の基本的な考え方

4.1 バス交通ビジョン及び基本方針

本計画は、生活バス交通の現状をふまえ、バス交通網は地域における大切な社会基盤との視点から、地域特性に応じた多様な運行形態や市民に利用しやすい路線の構築など、市民生活を支える移動手段の確保を図ることを目的としている。この目的の達成に向け、バス交通ビジョンを以下のように設定した。

○バス交通ビジョン

**「地域特性に応じた運行方法による
市民・事業者・行政のみんなで支え育てる生活バス交通」**

バス交通ビジョンを実現するための基本方針を以下のように設定した。

○基本方針

- ①効率的で利用しやすいバス路線体系の構築
- ②市民生活を支える移動手段の確保
- ③利用促進施策の推進

①は、ゾーンバスシステムを中心とした、それぞれの地域に応じたバス運行形態等を導入することにより、効率的・有機的に機能するバス路線網の構築を目指すものである。

②は、現行路線の維持を基本に、バス事業者から廃止の申し出があった場合の対応フローや、利用が少なく廃止になりかねない路線を公表することで、地域の協力を得ながら利用促進につなげていく方策などを検討するものである。

③は、本市の特性に沿って、費用対効果に応じた利用促進策の導入を検討するものである。

4.2 協働の考え方

福山市協働のまちづくり指針では、市民・事業者・行政がそれぞれの役割を認識し、まちづくりに取り組むことの必要性が示されている。

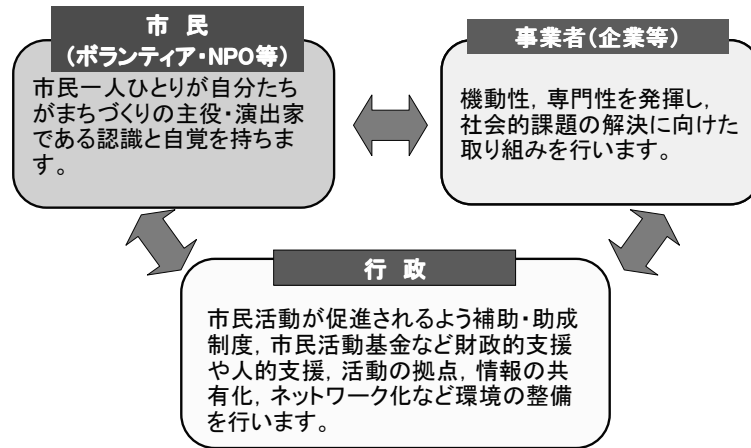


図 福山市協働のまちづくり指針に基づく考え方

福山市協働のまちづくり指針に基づく協働の考え方により、それぞれが相互に補完しながら生活バス交通の維持・発展に努めることとする。

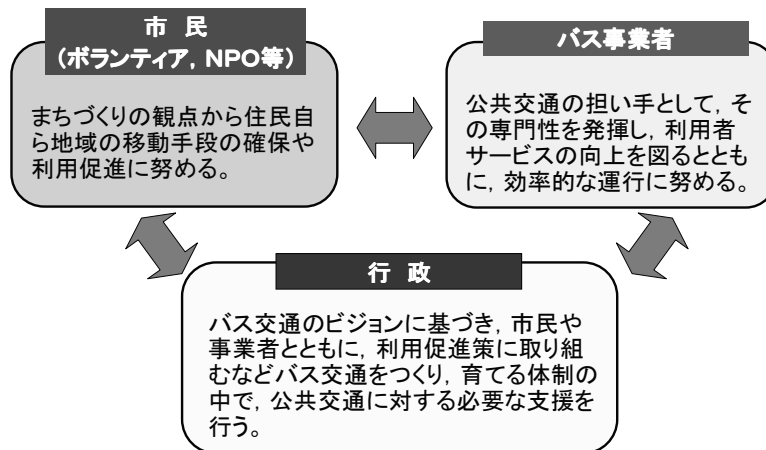


図 バス交通における協働のあり方

5. 計画内容

5.1 効率的で利用しやすいバス路線体系の構築

5.1.1 地域別バス路線体系の検討

(1) 路線体系の考え方

ゾーンバスシステム（※）を中心とした、それぞれの地域に応じたバス路線体系、運行形態等を導入することにより、効率的・有機的に機能するバス路線網の構築を図る。

※ゾーンバスシステムとは

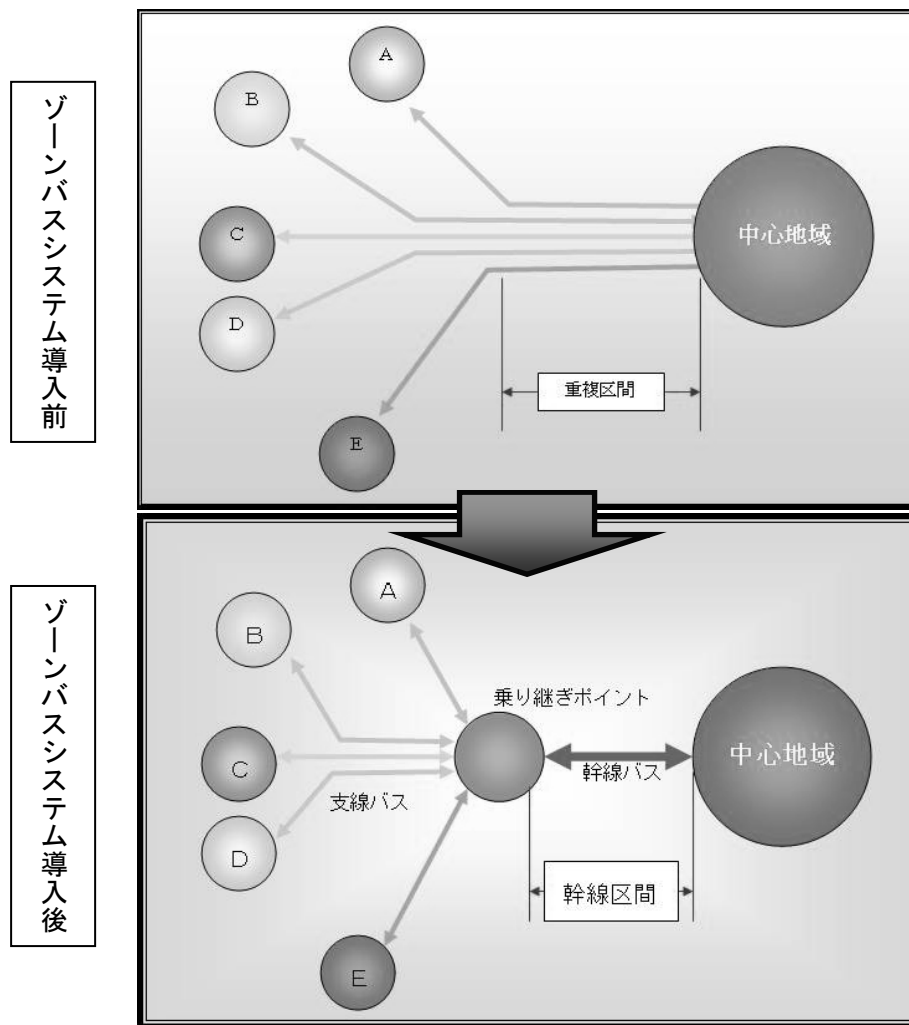
幹線となるバス路線から、交通結節点のバスターミナルで各住宅地等へ向かう支線バスへ乗り継ぐシステム

◎効果

- ・運行本数を増やすことができる。
- ・始発をより早く、また、より遅い終便を運行することができる。
- ・定時性が高まり、バスの発着時間がより正確になる。
- ・路線網や運行時刻がわかりやすくなる。

◎導入の課題

- ・乗り継ぎの抵抗を少なくするため、ダイヤの調整や乗り継ぎ割引料金の設定等の検討が必要である。
- ・交通結節点の整備が必要である。



(2) 目指すべきバス交通体系イメージ

ゾーンバスシステム等の導入により、それぞれの地域別の需要や特性に応じた運行形態を取り入れ、鉄道との連携も視野に入れる中で、有機的に機能する公共交通体系の確立を目指す。

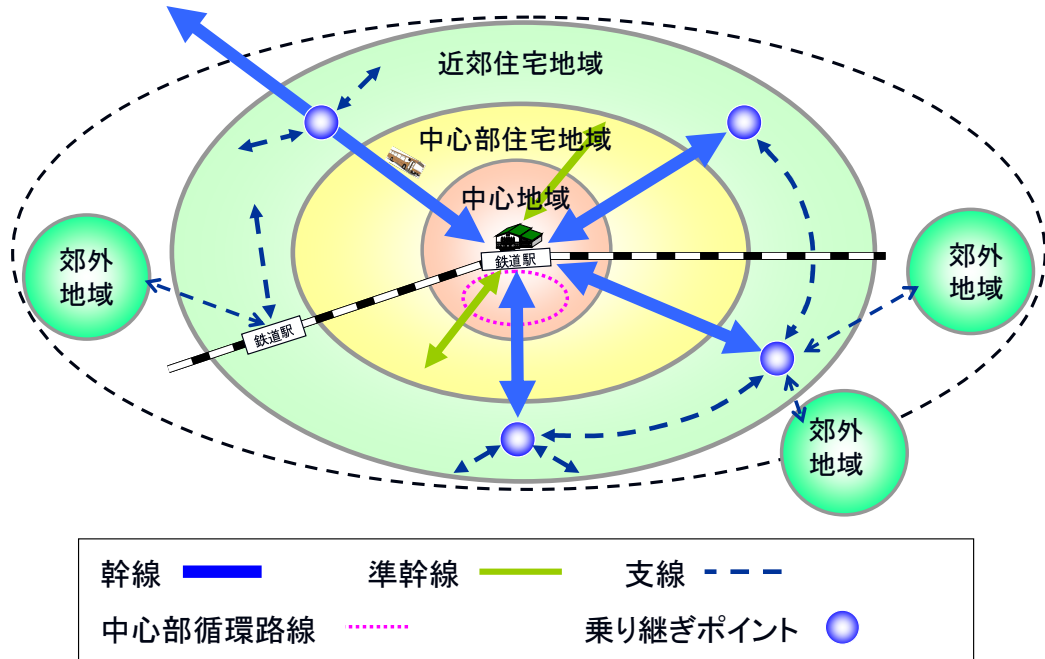


図 目指すべきバス交通体系イメージ

区分	中心地域	住宅地域		郊外地域
		中心部住宅地域	近郊住宅地域	
地域区分	福山駅を中心とした市街地商業集積地域	住居密集地域 人口密度2,000人/km ² 以上で中心地域と連った地域	住居密度にばらつきがある地域	住居の密度が低く、点在している地域
需要特性	域内間の短距離移動の需要が高い	需要の高い地区が広範囲に広がっている	需要が高い地区が点在している	需要が少ない
バス路線のイメージ	福山駅中心地内の回遊性を高める路線	中心地域又は拠点鉄道駅からの幹線的(準幹線的)な放射路線		幹線バスなどの交通結節点から域内を連絡する路線



バス交通ビジョンに基づき、バス路線の再構築を行う

図 地域別のバスサービスイメージ

(3) 路線構築の方針

市内のバス路線を需要や地域の特性に応じて、幹線・準幹線・支線・中心部循環路線で構成する。

区分	路線の配置	路線の需要の特徴
幹線	中心地域と各ブロックの拠点を結ぶ路線(区間)で利用度の高い路線	需要が多い区間
準幹線	・中心地域と中心部住宅地域を結ぶ路線 ・広域路線のうち利用度の高い路線	需要が比較的多い区間
支線	鉄道駅や幹線などと住宅地域や郊外地域を結ぶ路線	需要にばらつきがある区間
中心部循環路線	商業集積地域の主要施設を連絡する路線	中心地域の短距離間の移動の需要が多い区間

協働の考え方に基づく、幹線・準幹線・支線における「市民」「事業者」「行政」それぞれの役割について、特徴を以下に示す。

a. 幹線におけるそれぞれの役割の特徴

市民	渋滞緩和や環境負荷の軽減などのバス利用の有効性を認識し、利用に努める。
事業者	バス利用者の拡大に向けたサービスの向上に努める。
行政	事業者や関係機関と連携をはかり、利用促進施策等の必要な支援を行う。

b. 準幹線・支線におけるそれぞれの役割の特徴

市民	自分たちの路線は自分たちで乗って支え育てる意識を醸成し、利用に努める。
事業者	事業採算性の向上に努めるとともに、サービスの向上に努める。
行政	利用促進に向けた条件整備を行うとともに、補助金等による運行に必要な支援を行う。

(4) 路線の区分

路線構築の方針に従い、市内の路線を「幹線・準幹線・支線」に区分し、下図に示す。

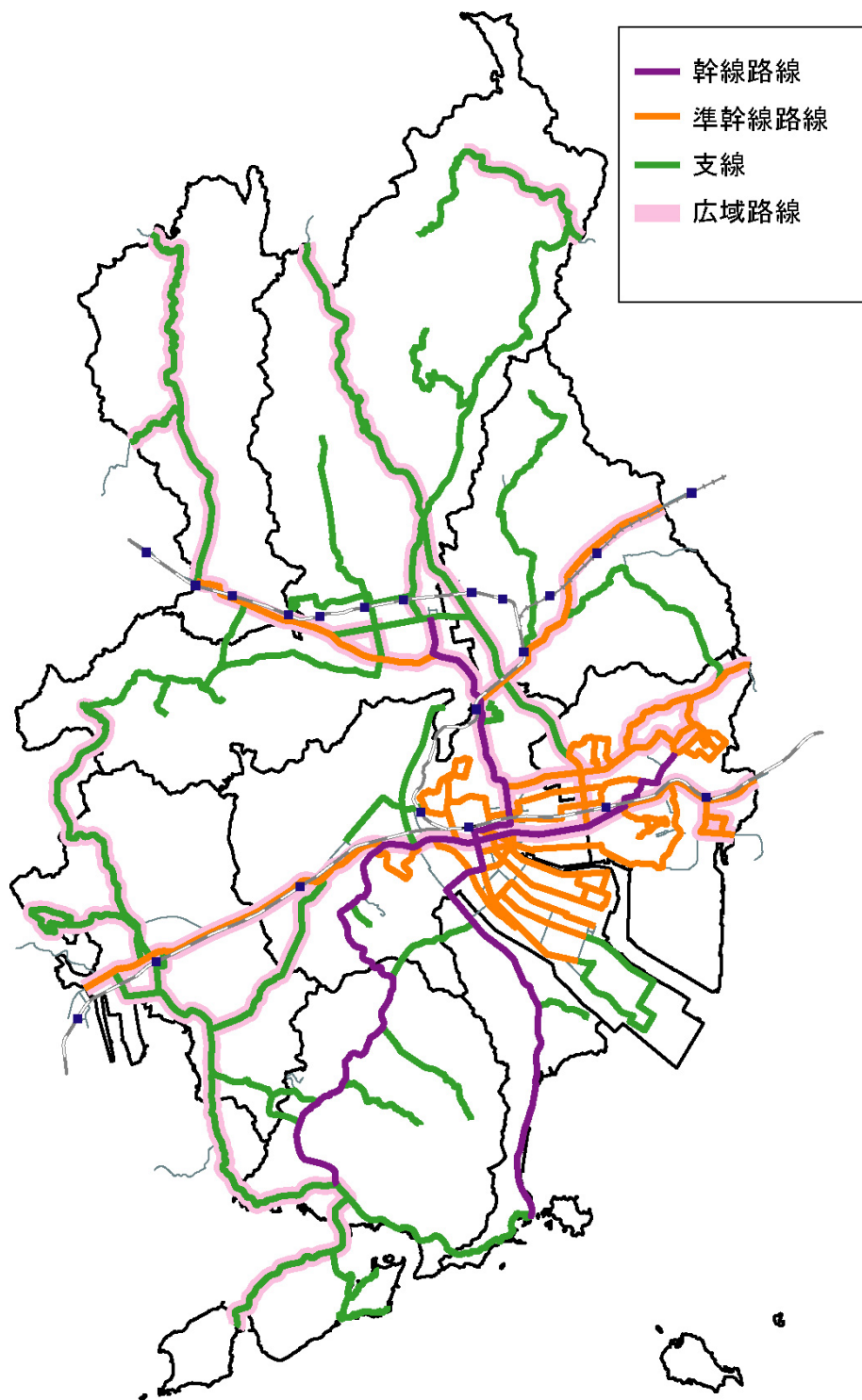


図 路線の区分

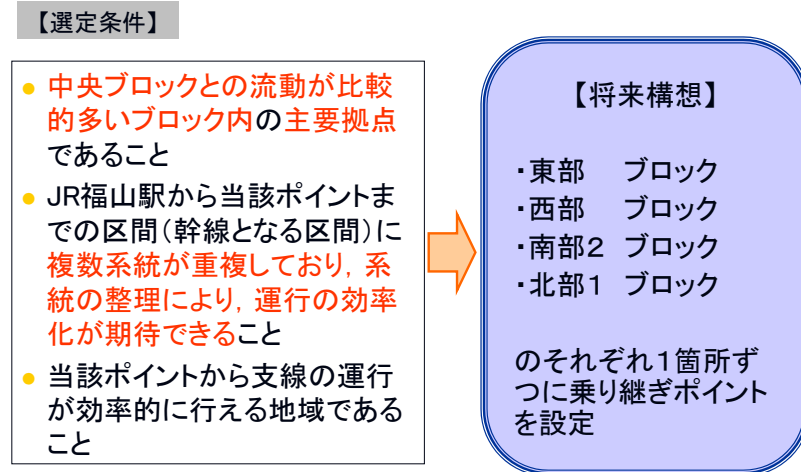
※広域路線について

複数市町にまたがる系統が運行される広域路線については、他の市町と協議しながら維持していることから、「福山地域生活バス交通等確保計画」(2002年(平成14年)3月策定)と整合を図り、対応していく。

(5) ゾーンバスシステムの導入方法

① 乗り継ぎポイントの選定

ゾーンバスシステムの導入にあたっては、まず導入効果が期待できる場所に乗り継ぎポイントを選定することが必要である。選定は以下の選定条件に基づき行い、将来的には4つのブロックに対して1箇所ずつ設定する。



② 乗り継ぎ対象ゾーンの設定

乗り継ぎポイントの設定対象となった4箇所について、乗り継ぎポイントのおよその設定位置と乗り継ぎ対象ゾーン(支線バス運行エリア)を下図に示す。

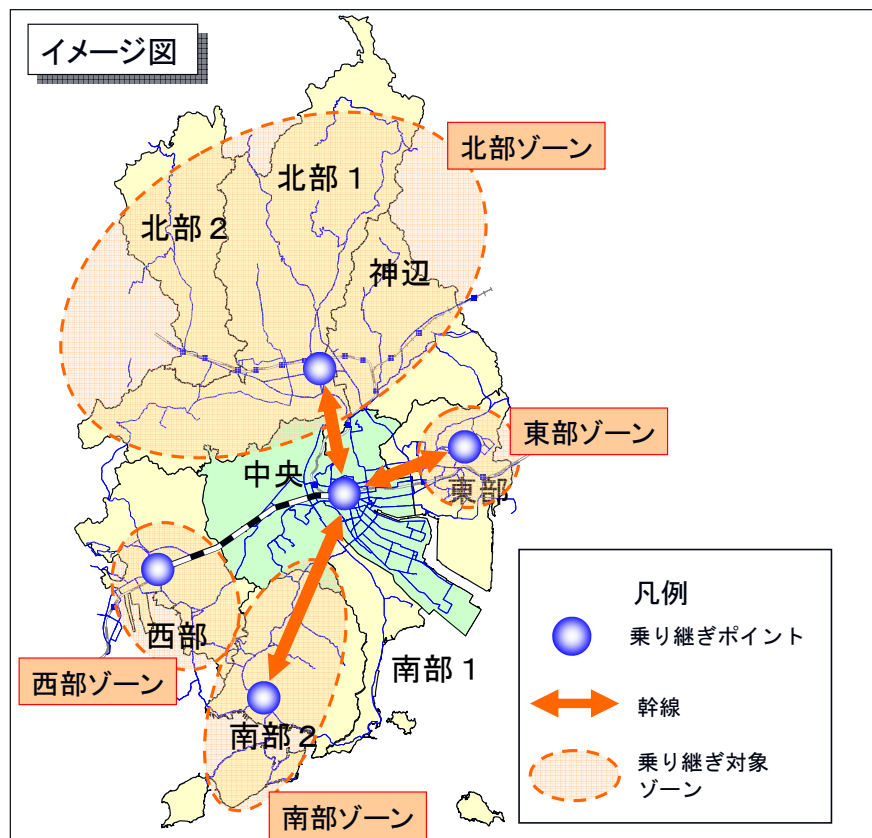


図 乗り継ぎポイントの位置

③ 乗り継ぎポイント整備の進め方

下図のフローに示すように、既存の施設等を活用し、運行の効率化が期待できる箇所から、段階的に実施する。

北部ゾーンを第一次整備ゾーンとし、短期的な整備を目指す。

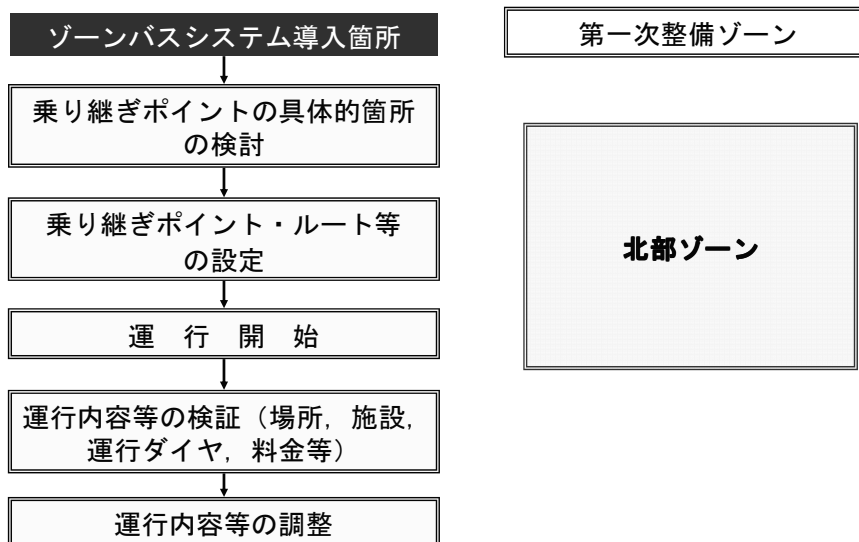


図 乗り継ぎポイントの整備フロー

(6) 北部ゾーンでの整備内容

北部ゾーンは、府中市、井原市等からの広域路線のほか、郊外地域から多くの路線が福山駅へ向かい、特に横尾駅前周辺で路線が集中し、自家用車とあわせて渋滞をひきおこし、定時性等に支障をきたしている。よって、乗り継ぎポイントを中国中央病院付近に設け、乗り継ぎターミナルを設置し、郊外地域からの路線や、広域路線の一部を集約することにより、それぞれの需要にあった運行形態を実施するとともに、渋滞問題の緩和にも資するものである。

短期的には、芦田地域、駅家地域等を運行する路線の整備が必要であるが、その後は加茂地域・山野地域及び神辺地域を結ぶ路線の整備が考えられる。

① 整備イメージ

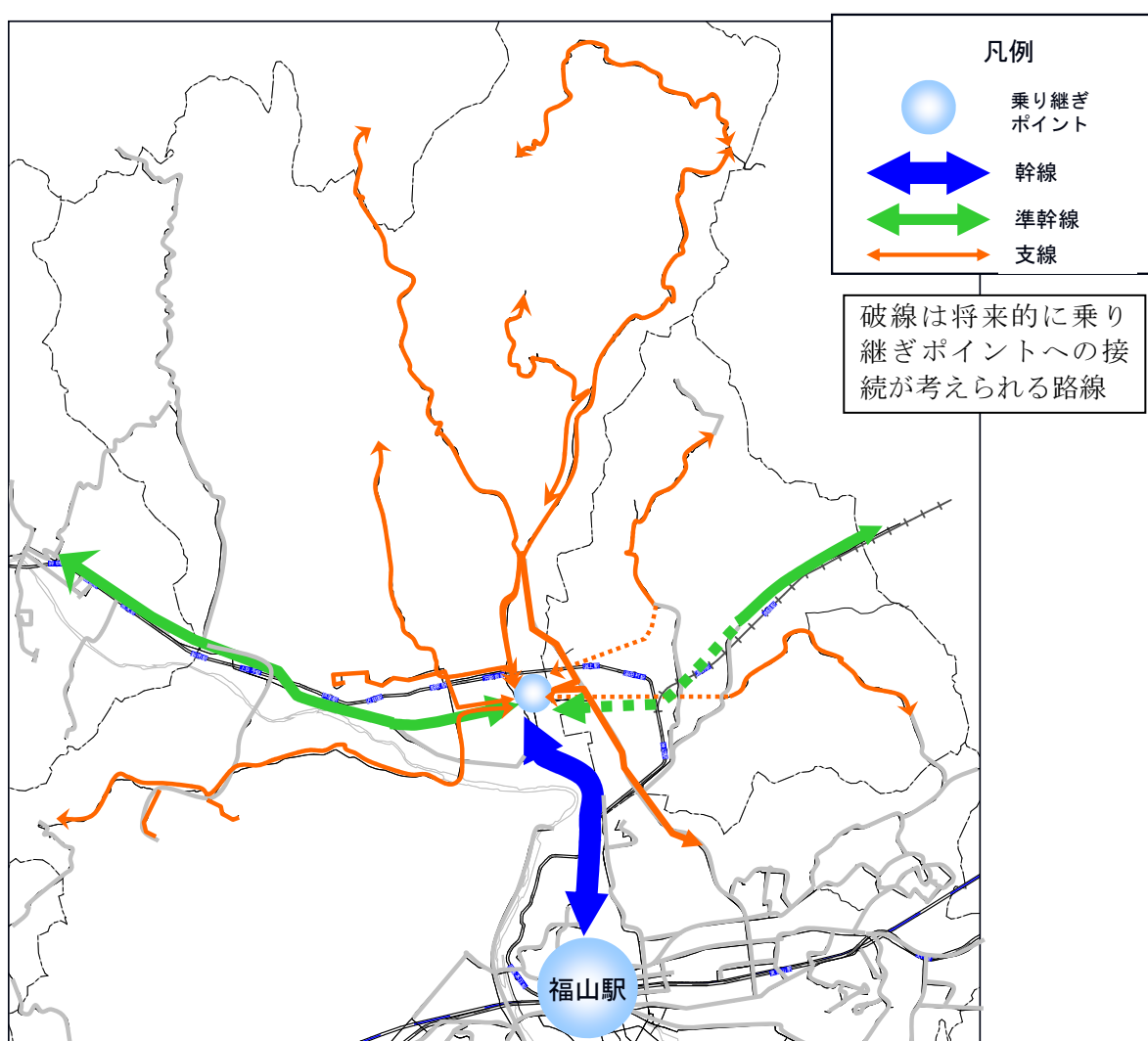
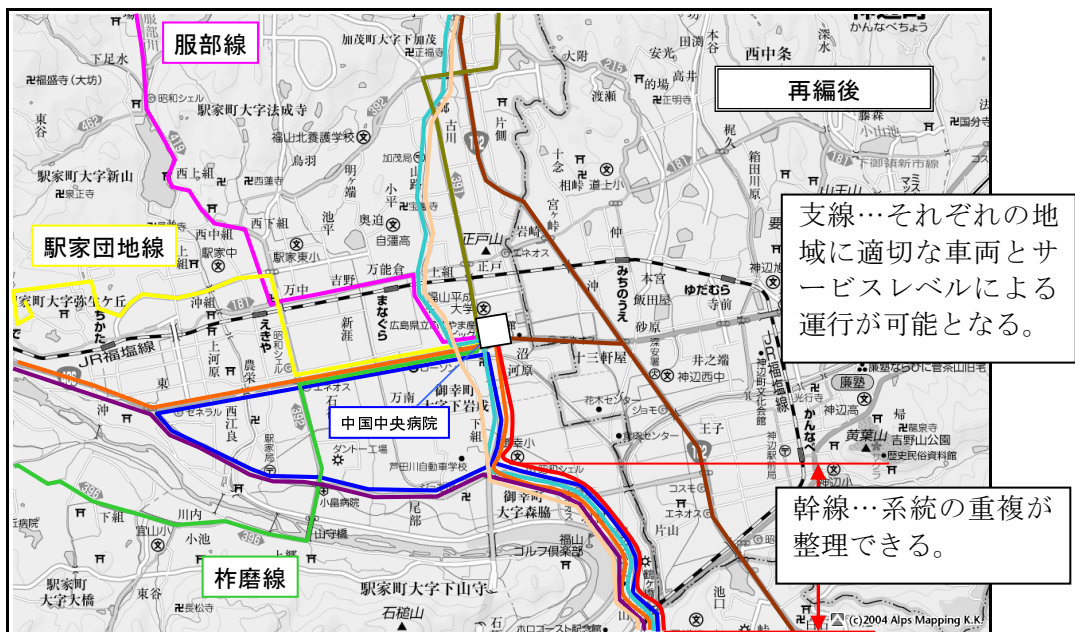
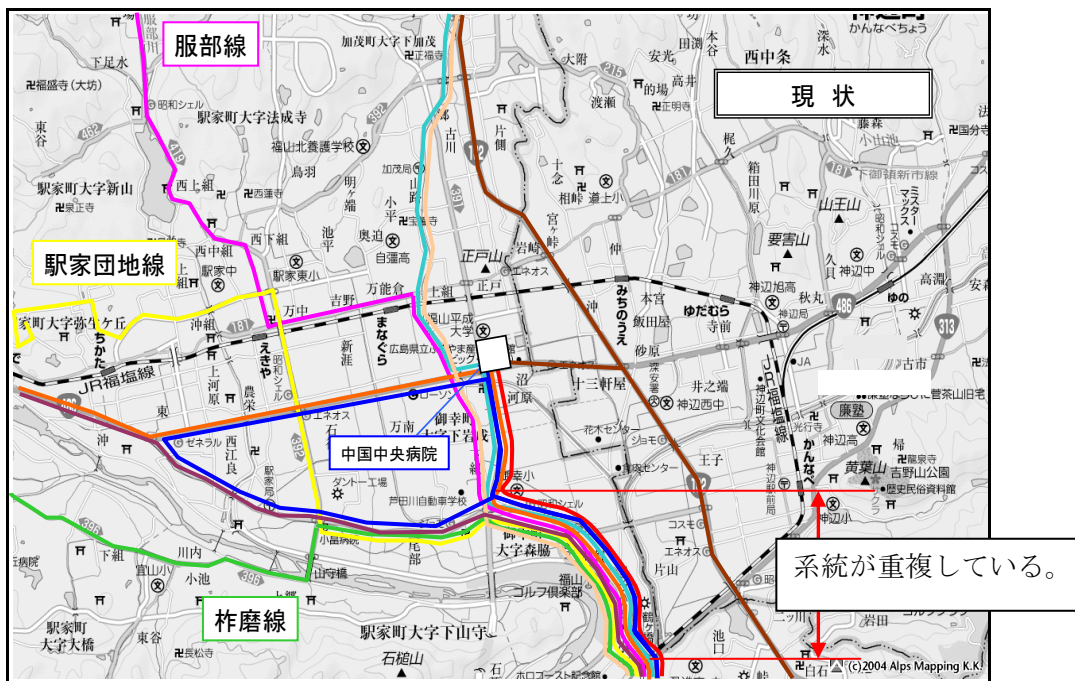


図 整備イメージ図

② 再編対象路線

2006年度（平成18年度）中に実施する再編では下図に示す3路線を対象とする。



③ 運行内容

	幹線 (福山駅～中国中央病院)	支線 (中国中央病院～ 再編対象3路線)
運行回数	朝夕ピーク時間帯は4回/時、 その他の時間帯は2回/時を基本とする。	最低運行回数(3回/日)を基本 に、住民と協議する。

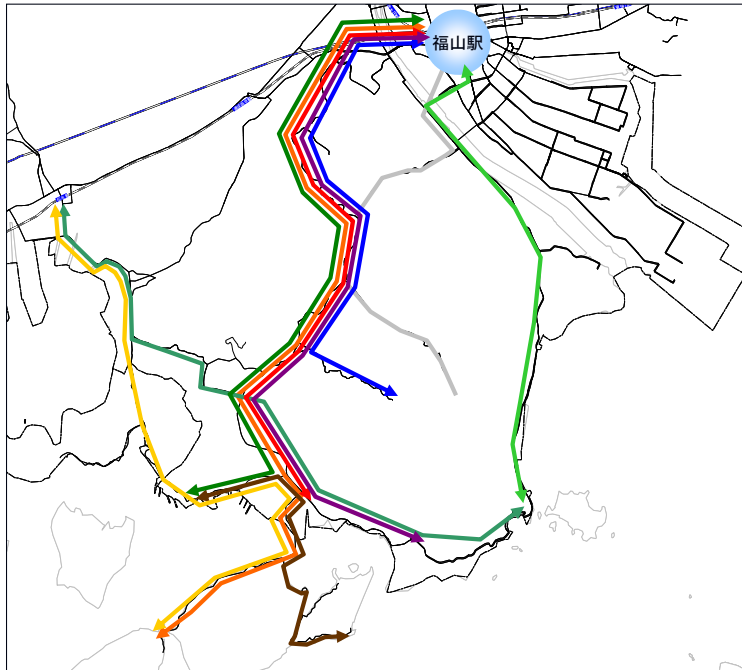
(7) その他のゾーンでの整備イメージ

① 南部ゾーン

当地域は、郊外地域が点在しており、現状のバス路線は、一部の委託路線を除き、福山駅または松永駅よりこれらの地域へ直行している。

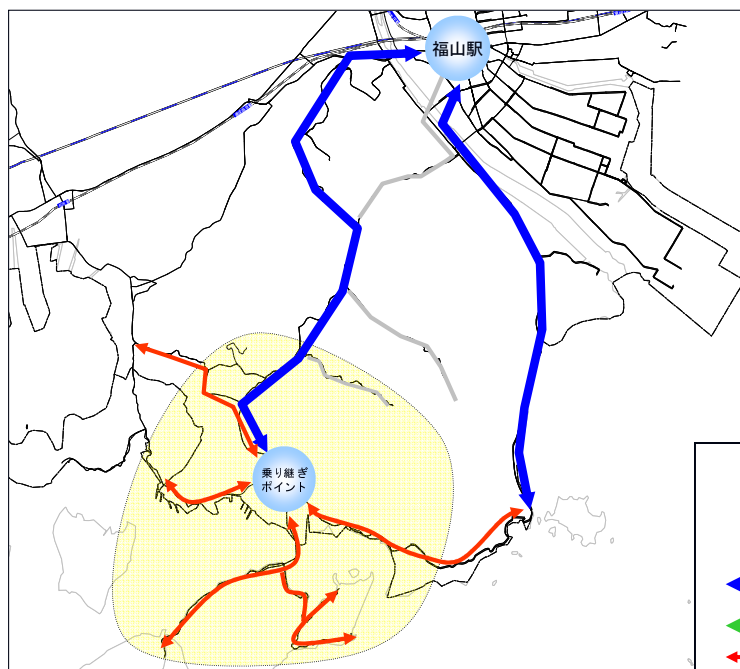
将来的には、乗り継ぎポイントを沼隈支所付近に設け、福山駅と乗り継ぎポイントの間は幹線で結び、乗り継ぎポイントと各方面の間は、各地域の需要にあった運行形態を確立することにより、効率的で利便性の高い運行を確保する。

整備前



整備後

○沼隈支所付近を乗り継ぎポイントとする

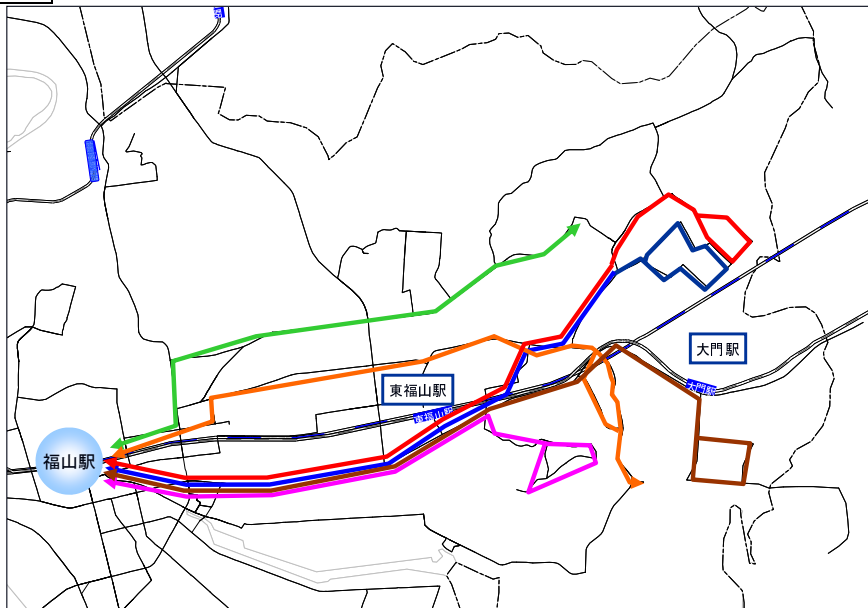


② 東部ゾーン

当地域は、住宅団地が密集しており、福山駅との間も人口密度が高い地域である。現状のバス路線は、福山駅とゾーン内の個別の地域を別々の系統が運行されており、ゾーン内の移動については連携がとれていない。

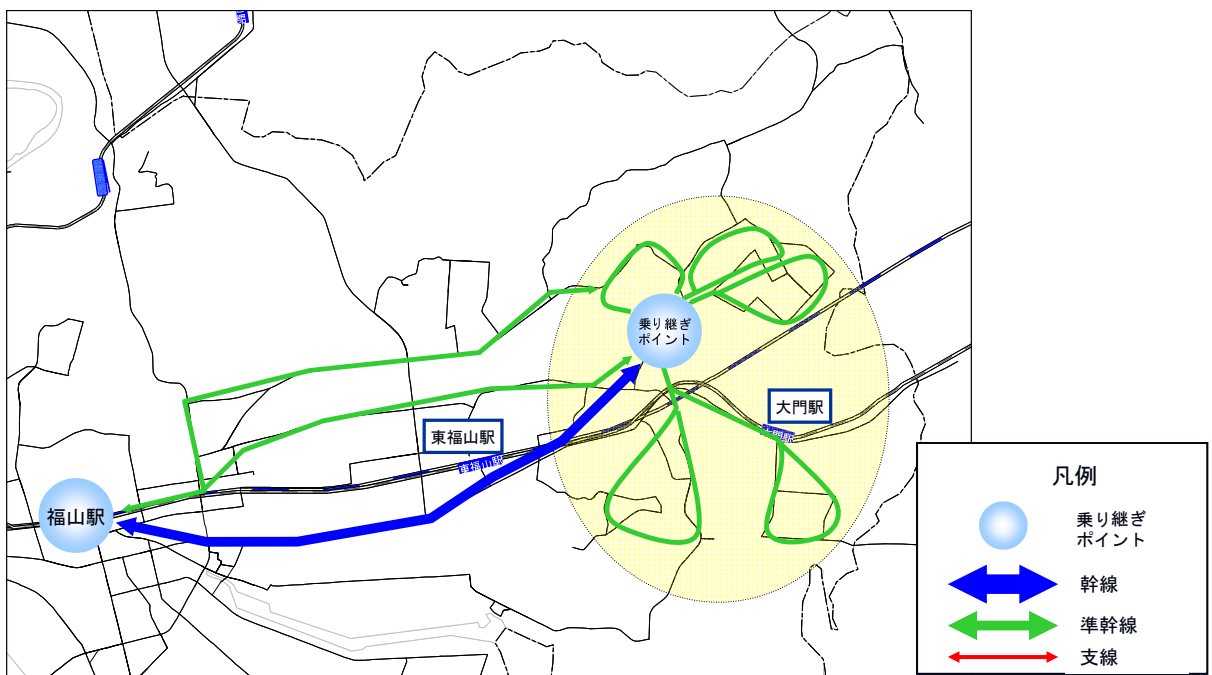
将来的には、乗り継ぎポイントを伊勢丘付近に設け、ゾーン内の移動において連携のとれた、各方面への循環バス等の導入を検討する。

整備前



整備後

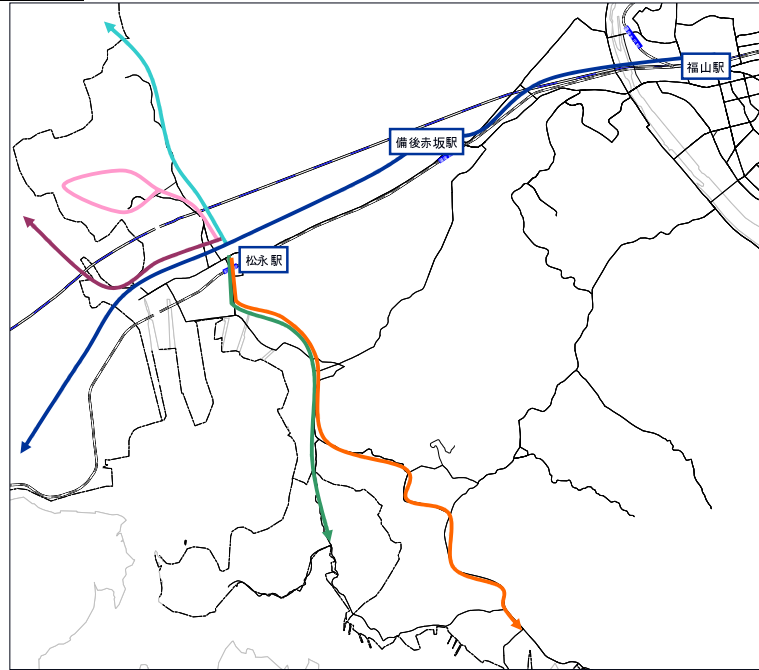
○伊勢丘付近を乗り継ぎポイントとする



③ 西部ゾーン

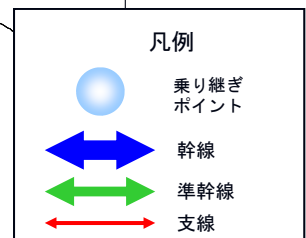
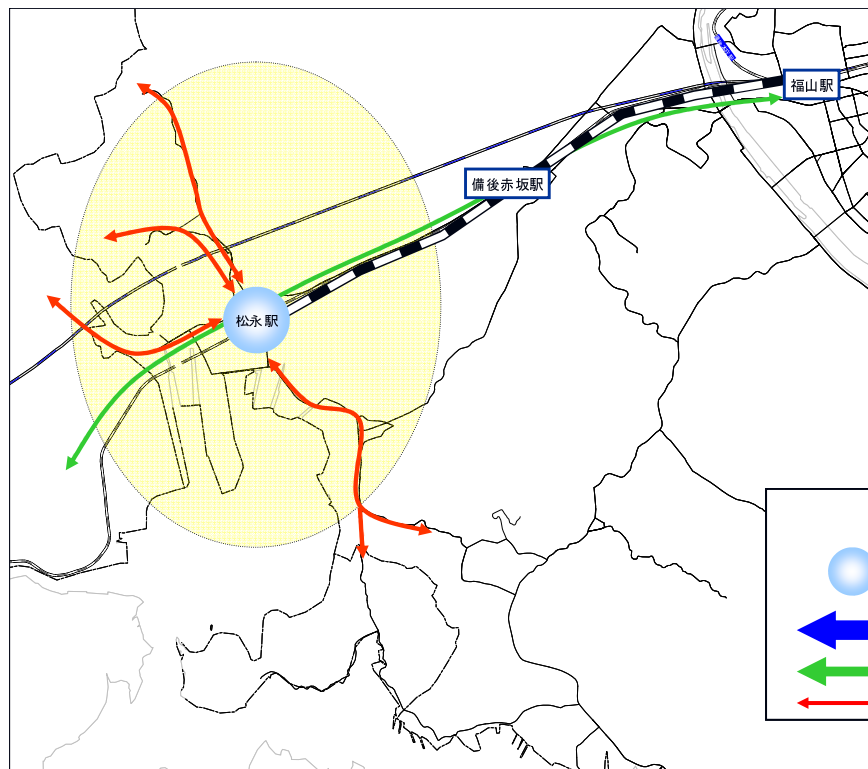
当地域は、松永駅を中心としたバス路線網がほぼ構築されているが、将来的には松永駅付近を乗り継ぎポイントと位置付け、バスと鉄道の連携強化を図る必要がある。

整備前



整備後

○松永駅付近を乗り継ぎポイントとする



(8) 導入効果

- ・バスの機能を幹線と支線に分けることで、それぞれに適切な車両とサービスレベルによる運行が可能となる。
- ・乗り継ぎポイントから、各方面に支線を設定することにより、ゾーン内の移動が容易になる。
- ・系統キロが短縮されるので定時運行の可能性が高まり、運行間隔を均等にすることにより、発着時間が分かりやすくなる。

(9) 課題

- ・ゾーンバスの最大の問題は、利用者に乗り継ぎが発生することであり、このデメリットをいかに最小限にとどめるかが課題である。
そのために、乗り継ぎしやすい機能を持ったターミナルを適切な位置に設置するとともに、乗り継ぎ抵抗軽減のための工夫（乗り継ぎ時間、料金等）を事業者、関係機関と連携して検討・実施することが必要である。

(10) スケジュール

- ・北部ゾーンについては、2006年度（平成18年度）から導入し、その他のゾーンについては、順次検討を行い、導入する。

5.1.2 中心部循環路線の導入

(1) 導入目的

中心部循環路線は利用頻度の高い公共施設や商業施設等への回遊性を向上させ、気軽に利用できる環境をつくることにより、バス利用者の増加を図り、中心市街地の活性化や公共交通の利用促進を目的として運行するものである。

なお、1999年度（平成11年度）には「どんどんバス」の交通実験が、また、2004年度（平成16年度）には「中心部ループバス」の試行運行が実施されたが、それぞれのアンケート調査で、7割以上の人々が「中心部ループバスは必要である」と回答しており、導入に対する市民の関心も高いと考えられる。

(2) 導入フロー

運行計画は（仮称）生活バス交通利用促進計画推進委員会等の意見を踏まえ、行政が策定し、運行事業者を募集する。参入希望があった場合には、参入事業者の提案を受け運行内容の詳細を決め、運行を開始する。参入希望がなかった場合には、運行計画等の見直しを行い、再度募集を行う。

なお、複数事業者から参入希望がある場合は、共同運行の実施も検討する。

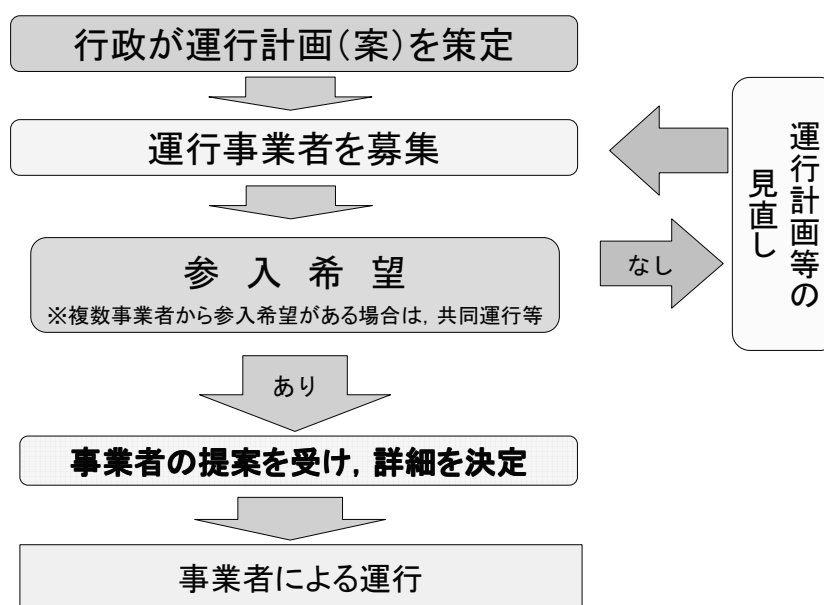


図 中心部循環路線の導入フロー

(3) 運行計画案

運行計画は、1999年度（平成11年度）に実施された「どんどんバス」、2004年度（平成16年度）に実施された「中心部ループバス」における運行内容、結果を参考とし、関係機関等と協議する中で運行内容を検討する。

項目	内容
事業主体	福山市
運行主体	バス事業者（複数事業者から申し出があった場合は共同運行）
運行開始予定	2006年度（平成18年度）
運行ルート	試行結果等を参考に、関係機関等と協議し、決定する
バス停	概ね200mから400m間隔とする
運賃	既存路線の運賃との整合性を図りながら、分かりやすい運賃を検討する
運行車両	・小型バス（29人乗り以下） ・既存路線バスと区別できるような外装とする
運行時間帯	試行運行等の運行時間帯を参考に検討する
運行間隔	20分間隔以内の運行とする

(4) 課題

運行にあたっては、過去の試行結果等や住民のニーズを踏まえ、次の点に留意し、バス事業者、地元商業者、関係機関等と連携して検討することが必要である。

- ・適正なルート設定（距離・分かりやすさ・定時性の確保・経由地の絞込み等）
- ・適正なダイヤ（運行頻度・始終発時刻等）
- ・PRとバックアップ体制（商店街等との連携等）
- ・既存バス路線との整合性（ルート・運賃体系等）

【参 考】

(1) 「どんだんバス」交通実験の結果概要

■運行状況

- 1999年（平成11年）11月5日（金）・6日（土）・7日（日）（3日間）
- 9：30～20：00の間で10分間隔
- 運賃：無料

■利用状況

- 3日間の全利用者数約7,100人
- 平均利用者数約2,400人/日
（平日1,000人/日, 土曜日2,600人/日, 日曜日3,500人/日）

■アンケート調査の結果

〈回答者〉

- 利用者アンケートを行い、562人からの回答を得た。

〈評価〉

- 本格導入された場合、運賃は100円、1日乗車券は300円が妥当と回答した人が最も多い。
- 本格導入された場合、運行ルートは今回のルートがよいと回答した人が40.7%であった。
- 商店街の人通りは30%の商店主が増えたと回答した。
- 実験のねらいである「歩いて楽しいまち」に対しては、57.9%の利用者が有効であると答えた。

〈ループバスの必要性〉

- 73.8%が必要としている。

(2) 「中心部ループバス」試行運行の結果概要

■運行状況

- 2004年（平成16年）10月1日～2005年（平成17年）1月31日（123日間連続）
- 毎日28便9：00～18：00 20分間隔
- 運賃：1乗り100円

■利用状況

- 4ヶ月間の全利用者数43,835人
- 平均利用者数357人/日（平日312人/日, 土曜日417人/日, 日・祝日465人/日）
- 特に、平日の利用は10月から1月にかけて増加傾向
- 東ルート130人/日, 西ルート40人/日, 東ルートが3倍以上の利用

■アンケート調査の結果

〈回答者〉

- バス利用者だけでなく、広く一般から約1,200人の回答を得た。
- バス利用者は、女性が7割と多いが、幅広い年代、職種の利用がみられた。

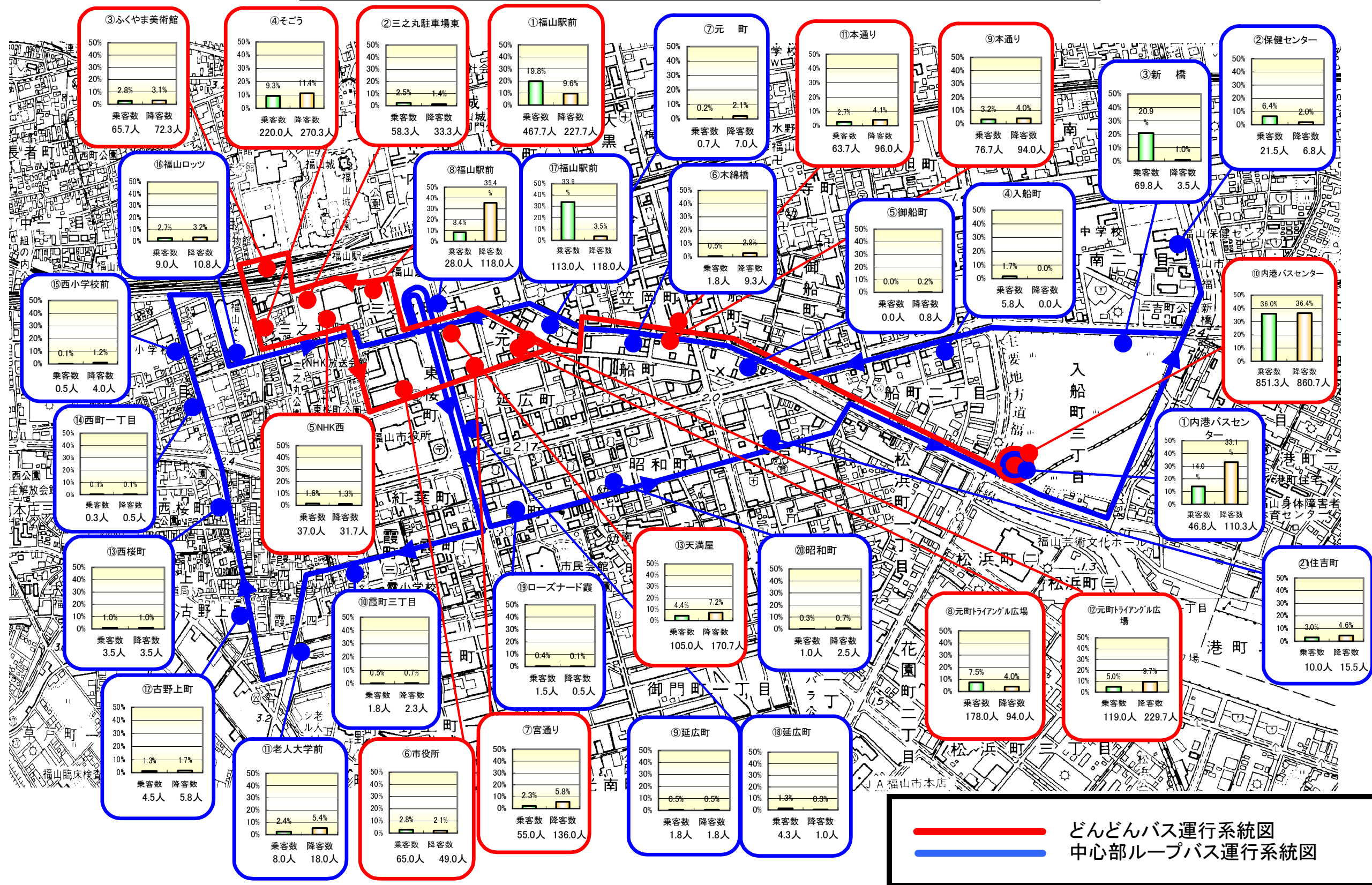
〈評価〉

- ルートは、利用者の8割、未利用者の6割が妥当と評価した。
- 利用者のうち、運行間隔は6割、バスの大きさは8割、バス停間隔は8割が妥当と評価した。
- 従来、福山市中心で、自家用車・タクシーを利用していた3割がバス利用に転換している。

〈ループバスの必要性〉

- 利用者の9割、未利用者でも7割が必要としている。

どんどんバス、中心部ループバス運行系統図、乗降客数(1日平均)



5.2 市民生活を支える移手段の確保

5.2.1 バス交通維持のルール化

(1) バス交通維持のルール化の必要性

バス交通は、利用者の減少等に伴う路線の採算性悪化により、廃止・減回が実施・検討されており、事業者の経営努力や行政の財政的支援等により路線を維持している状況である。しかし、このような状況が続けば、行政の財政的支援等にも限界があるため、今後は、公共性の観点により、行政が最低限維持すべき基準を設け、基準以上のサービスについては市民が主体となり運行するなど、新たなルール作りが必要である。

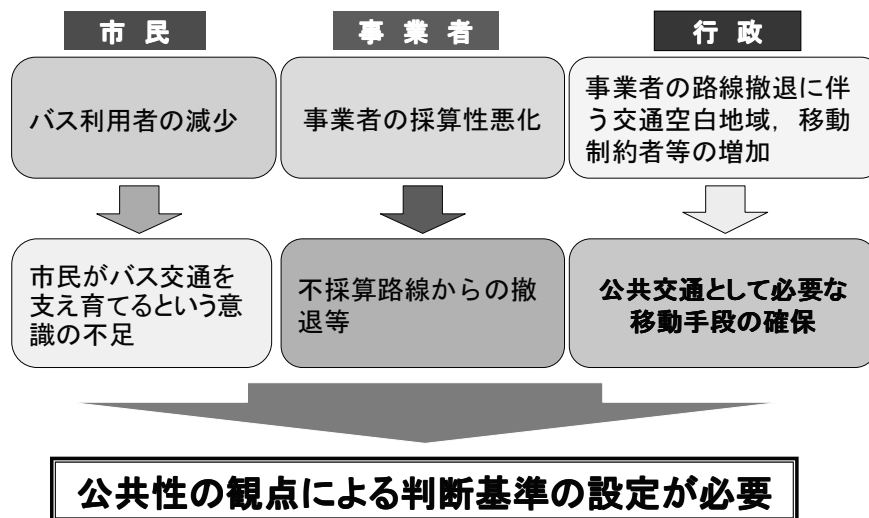


図 バス交通維持のルール化の必要性

(2) 公共性の判断基準

対象としているのは乗合型の公共交通機関である。需要が少なく、個別サービスによる輸送の方が合理的な箇所においては、乗合型公共交通の必要性は低い。そのため最低需要の基準を設定し、一定以上の需要を持つと見込まれる路線を維持対象とする。

また、運行回数についても、行政サービスとして確保すべき最低運行回数の基準を設定する。

○最低需要の基準設定

乗合型の公共交通として維持すべき、合理的な最低限の需要の基準を設定する。

○最低運行回数 の基準設定

行政サービスとして確保すべき、最低限の運行回数の基準を設定する。

本計画では、最低需要および最低運行回数の基準を以下のように設定する。

a. 最低需要の基準

一般乗合路線(4条路線(※1))...

経常費用の32.5%以上の収益があること

委託路線(21条路線等(※2))...

経常費用の15.0%以上の収益があること

(2014年(平成26年)に30.0%から15.0%へ改定)

**○一般乗合路線については、バス運行対策費福山市補助金
交付要綱に基づくもの**

(国・県の補助金算定は経常収益率が55%以上であることを前提)

**○委託路線については、バス運行対策費広島県補助金交付
要綱に基づくもの**

(2013年度(平成25年度)30%から15%へ改定)

※1 4条路線…道路運送法第4条に規定される一般乗合旅客自動車運送事業の
許可を持つ事業者が、一般的な乗合バスを運行する通常の路線

※2 21条路線等…道路運送法第21条の例外規定等により、市の委託によって
乗合バス事業を運行する路線

b. 最低運行回数の基準

準幹線…5回/日(日祝日3回/日)

支線…3回/日(日祝日2回/日)

※幹線については、需要が多く、運行回数の増加などサービスの充実に
より更に利用者の拡大を図る路線であるので最低運行回数を設けない。

**通勤・通学、もしくは通院に朝1便、買物や通院帰りに昼1
便、通勤・通学帰りの夕方1便、合計3便を、行政責任で維
持すべき最低限必要な運行回数とする。**

**準幹線については、この発展性もしくは利用促進の視点
を含め、5回の運行回数を維持することとする。**

利用実態等により最低運行回数の基準によりがたい場合は、(仮称)生活バス交通利用
促進計画推進委員会の意見をふまえ、必要な調整を行う。

(3) 最低需要の基準に満たない場合の対応

毎事業年度毎に各系統の収益率を算定し、最低需要の基準を下回る場合については、廃止候補路線として公表される（公表の方法等については後述する）。廃止候補路線は暫定運行という形で一定期間運行されるが、暫定運行期間内に最低需要の基準を上回る利用がない場合には廃止となる。しかし、廃止になった路線についても、住民がバスの運行に主体的に関与することにより、住民主体路線として運行することも可能である。

なお、事業年度の収益率が最低需要の基準以上の路線でも、一般乗合路線で経常収益率55%未満の路線については、運行内容の見直しを検討する。

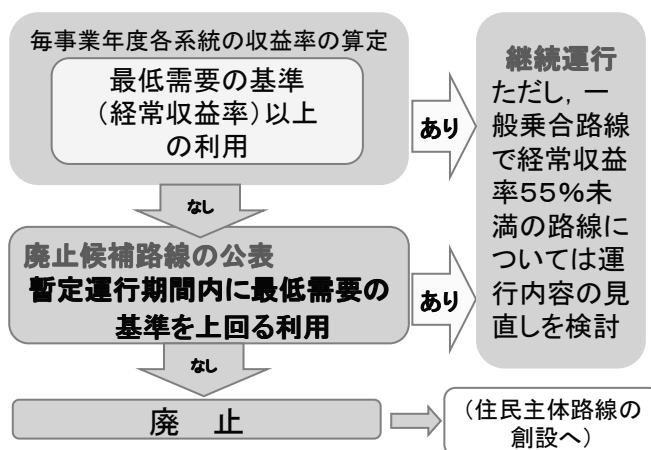


図 最低需要の基準に満たない場合の対応フロー

(4) 廃止候補路線の公表

廃止候補となった路線（事業年度の収益率が最低需要の基準未満の路線）は、収益率や日利用者数等の情報が、広報紙や市のホームページを通じて市民に公表される。同時に、沿線の自治会等を対象とした説明会等を開催し、利用促進へ向けた取り組みを推進する。

このような取り組みを通じて、暫定運行期間内の利用が最低需要の基準を上回るよう、市民意識を啓発する。

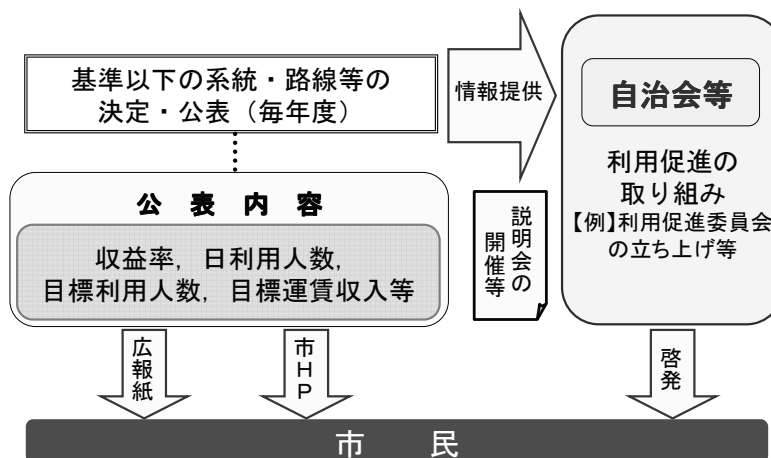


図 廃止候補路線の公表フロー

(5) 退出路線の申し出があった場合の対応

事業者から路線撤退の申し出があった場合で、概ね 500m 以内の範囲内に代替交通手段（平行するバス路線など）がなく、他の事業者の参入もない場合については、最低需要の基準以上の利用がある場合のみ、住民と協議のうえ、市が委託運行等により運行を継続する。

なお、委託運行等による運行は、最低運行回数を基本とする。ただし、利用実態等により最低運行回数の基準によりがたい場合は、(仮称)生活バス交通利用促進計画推進委員会の意見をふまえ、必要な調整を行う。

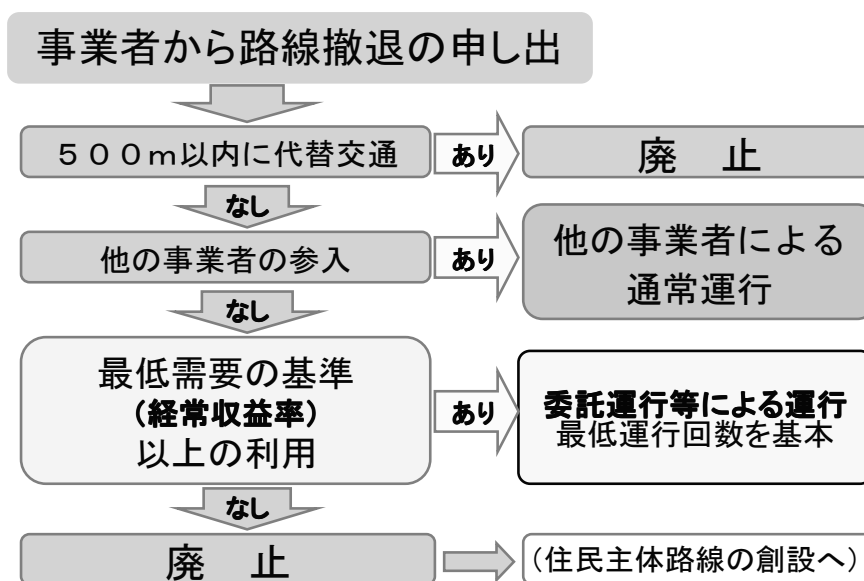


図 退出路線の申し出があった場合の対応フロー

5.2.2 住民主体路線の創設

住民主体路線とは、交通不便地域等において、住民がバスの運行に関し、主体的に関与することにより運行される路線である。バス路線の廃止により生じた交通空白地域においては、最低需要の基準以上の収益を確保することが可能な場合に、行政が一定範囲内の支援を行う。

また、バス路線の廃止に関係なく、交通空白地域に新たにバスを運行する場合においても、55%以上の収益を確保し、かつ赤字額の 1/2 の補助で運行可能な場合には、行政が一定範囲内で支援を行う。

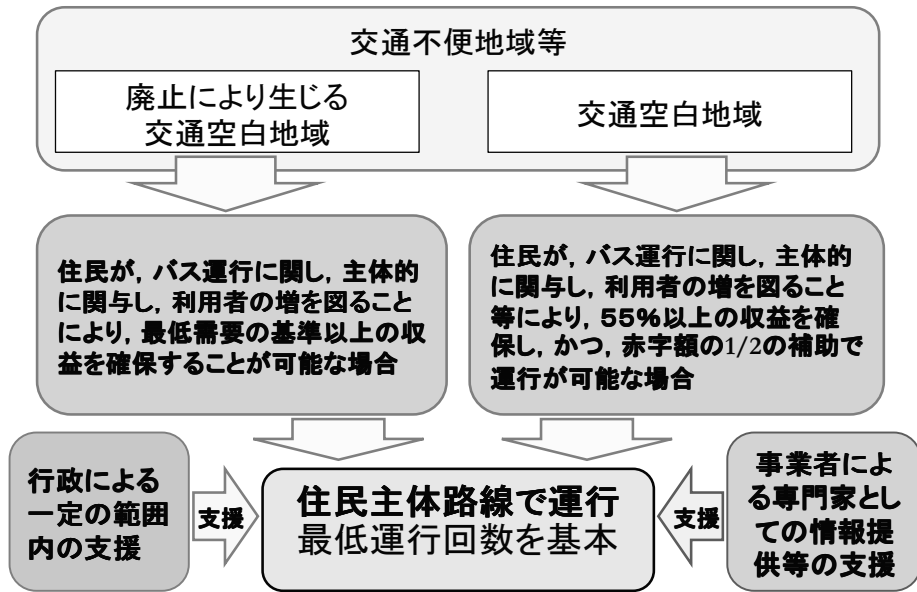


図 住民主体路線について

(1) 住民主体路線の企画立案までのフロー

下図は、住民が主体となり、運行計画を提案するまでのフローを示したものである。住民主体路線の運行を希望する市民は、地域の公共交通について研究し、地域をまとめ、企画組織を立ち上げる。行政は、先進事例や講師の紹介等の情報提供や助言を行い、企画組織の立ち上げを支援する。

運行計画の策定にあたっては、事業者や行政は、ルート設定や車両運用方法等に対して必要な助言を行い、具体的な提案が行えるよう支援する。

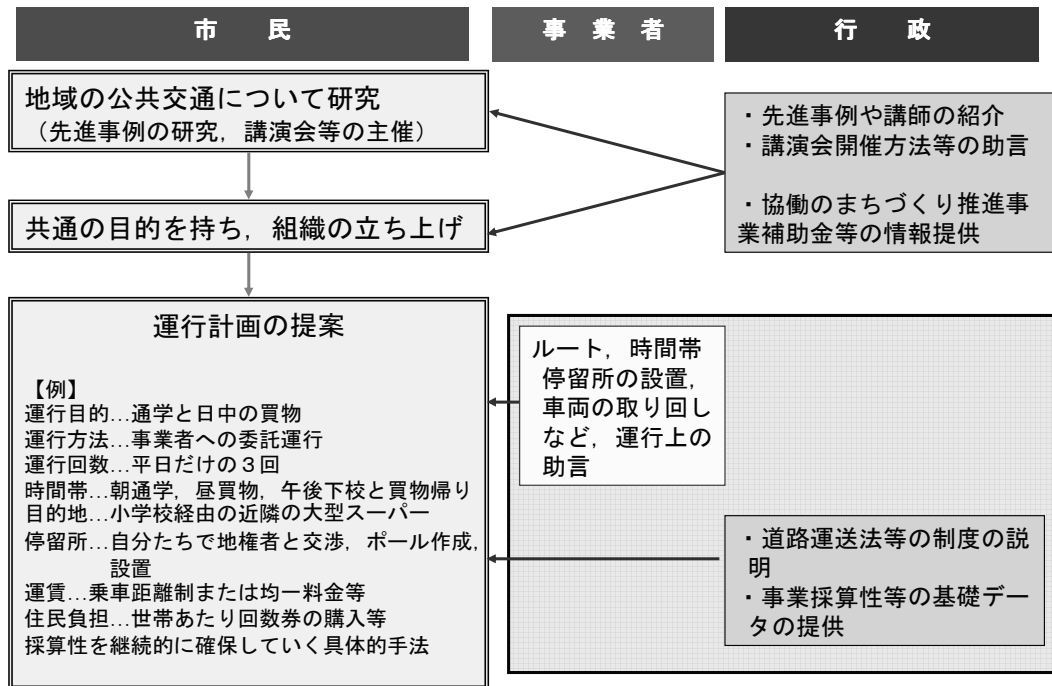


図 住民主体路線の企画立案までのフロー

(2) 住民主体路線運行開始までのフロー

a. 行政が事業主体の場合

下図は、市民から提案された運行計画をもとに、行政が事業者に運行を委託し、運行が開始されるまでのフローを示したものである。

行政により運行の妥当性や実現の可能性が確認された提案は、運行方法について最終的な調整が行われ、運行委託事業者が選定される。委託を受けた事業者は、運行に必要な手続き（路線許可申請等）を行い、運行を開始する。一方で市民は、利用促進に向けた取り組み（各世帯での回数券の購入等）を行う。

運行開始後は、行政が主体となり利用状況や収支状況等の確認を毎年行い、結果を市民に公開し、市民は公開された情報をもとに運行計画等必要な調整を行い、行政は見直された計画に対して、毎年度妥当性および継続可能性を確認する。

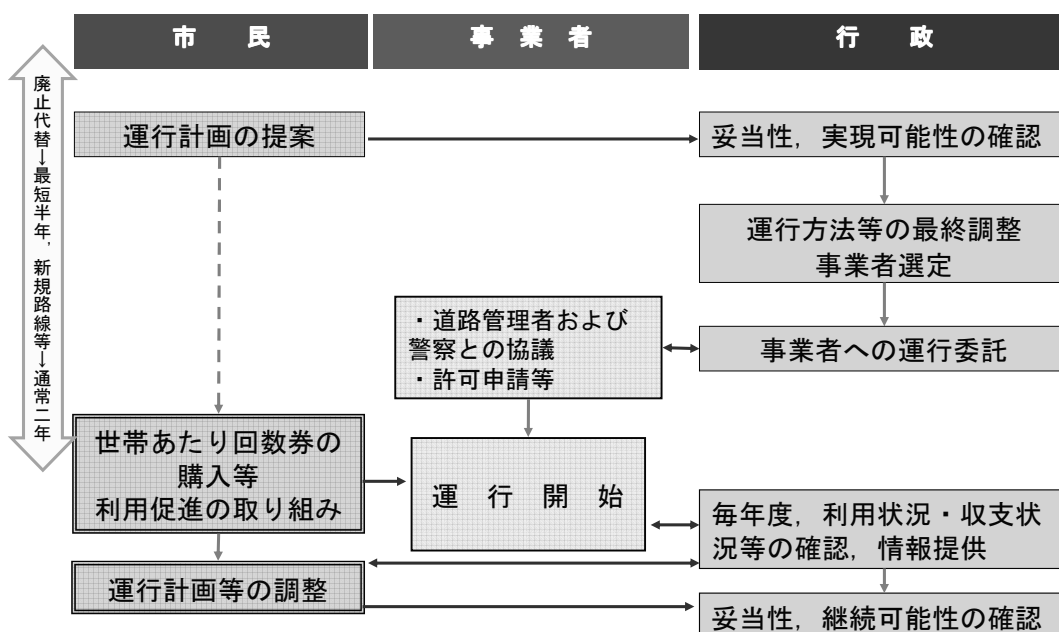


図 住民主体路線運行開始までのフロー（行政が事業主体の場合）

b. NPO法人等市民が事業主体の場合

下図は、提案された運行計画をもとに、NPO法人等市民が主体となり、運行が開始されるまでのフローを示したものである。行政により運行の妥当性や実現の可能性が確認された提案は、NPO法人等により運行方法についての最終的な調整が行われ、独自で運行するか運行を委託するかが決められる。独自運行の場合はNPO法人等が、運行委託の場合は運行委託事業者が、運行に必要な手続き（路線許可申請等）を行い、運行を開始する。運行に対し、行政は一定範囲内の財政支援を行う。

運行開始後は、NPO法人等が行政に対し収支状況の報告を毎年行い、必要に応じて運行計画等の調整を行う。行政は報告内容や見直された計画に対して、妥当性および継続可能性を確認し、それらが確認された場合は、次年度も一定範囲内の財政支援が行われる。

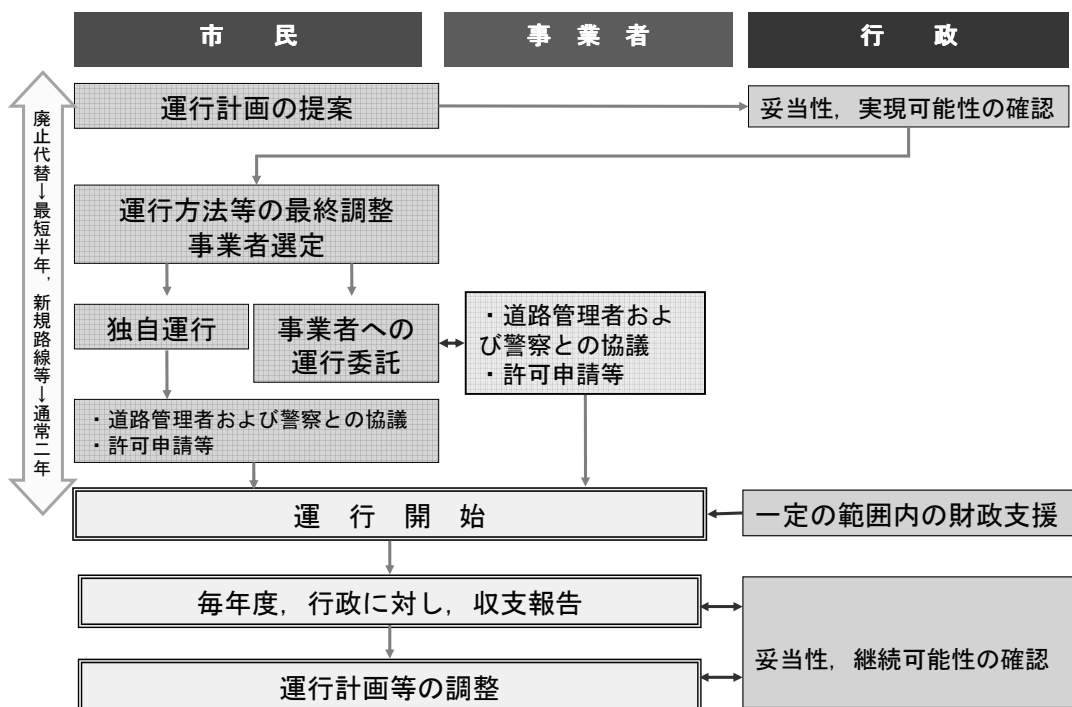


図 住民主体路線運行開始までのフロー（NPO法人等市民が事業主体の場合）

5.3 利用促進施策の推進

(1) 短期実施施策

効果が期待でき、短期的に実施可能な施策から優先的に実施する。また、ゾーンバスシステムの導入効果を向上させるために必要な施策については、その導入に併せ実施するものとする。

○短期的に実施可能な施策

- ・事業者等関係機関の調整が可能であり、かつ、段階的な導入が可能な施策

○効果が期待できる施策

- ・アンケート調査の分析結果より、バス利用者のバス離れ防止に対し有効性が高いと考えられる施策
- ・アンケート調査の分析結果より、潜在需要の喚起に対し有効性が高いと考えられる施策

○ゾーンバスシステムの導入効果向上のために必要な施策

- ・乗り継ぎ抵抗を軽減する施策
- ・幹線におけるバスの走行性を高める施策

(2) 中長期施策

生活バス交通の利用促進にあたり、有効であると考えられる施策のうち、事業者等関係機関との調整に時間を要するものなど、短期に実施していくことが困難なものについては、中長期的に、実施・検討していく。

また、中長期施策のうち、事業者等関係機関との調整が早期に整ったものについては、中長期の位置付けに関わらず、早期導入を目指す。

利用促進施策メニュー一覧表

大分類	施策メニュー	アンケート調査結果からみた有効性		ゾーンバスシステム導入効果向上のために必要な施策	事業費		短期施策	中長期施策
		バス離れ防止	潜在需要の喚起		初期投資費用	運用費用		
走行環境の改善	バスレーンの設置	○	◎	○	中	無		△
	PTPSの設置	○	◎	○	高	有		△
交通結節点の改善	道路整備/交差点改良	○	◎		高	無		△
	P&BR駐車場等の整備	△	○		中	無		△
	C&BR自転車駐車場等の整備	△	○		中	無		○
	乗り継ぎターミナルの整備	△	○	◎	高	無	○	○
利便性の向上	バス総合案内システム	○	○		高	有		○
	バスロケーションシステム	◎	△		高	有		○
	低床バス	△	△		高	無		○
	バス停上屋・ベンチの設置	◎	△		中	無	○	○
	運賃の弾力化	◎	◎	◎	低	無	○	○
	バスICカード	○	○	△	高	有		△
	急行バス	△	◎	○	低	無		○
	深夜バス	○	△		低	無		△
	フリー乗降制	△	○		低	無	○	○
	デマンドバス	△	○		高	有		△
利用促進PR等の実施	乗合タクシー	△	○		低	無		△
	路線の新設	◎	◎		中	無	○	○
	運行ダイヤの見直し	◎	◎	◎	低	無	○	○
	利用促進キャンペーンの開催・パンフレット作成	△	△		低	無	○	○
	社会的意義の啓発推進	△	△		低	無	○	○
	ノーマイカーデーの実施	△	△		低	無	○	○
フレックスタイム制	△	△		低	無		△	
凡例		◎:大変有効 ○:有効 △:普通		◎:効果特大 ○:効果大 △:効果中			○:実施 △:検討	

5.3.1 短期実施施策

短期施策は概ね3年以内に実施が予定されている施策である。

大分類	施策メニュー
交通結節点の改善	乗り継ぎターミナルの整備
利便性の向上	バス停上屋・ベンチの設置
	運賃の弾力化
	フリー乗降制
	路線の新設
	運行ダイヤの見直し
利用促進PR等の実施	利用促進キャンペーンの開催・パンフレット作成
	社会的意義の啓発推進
	ノーマイカーデーの実施
	フレックスタイム制

(1) 乗り継ぎターミナルの整備

① 目的・内容

ゾーンバスシステム導入に伴う最大の課題である利用者の乗り継ぎ抵抗の軽減のため、乗り継ぎターミナルの整備を行う。

② 整備方針

ゾーンバスシステムの導入に併せた段階的な整備が必要である。短期的には北部ゾーンの乗り継ぎポイントを対象とし、その他のゾーンについては順次、検討・整備するものとする。整備にあたっては、当初より必要な設備を確保するのは困難なため、既存の施設を活用し、その後、段階的に整備を行っていく。

③ 整備方法

乗り継ぎ抵抗を軽減するため、短距離で平面移動が可能な乗降場を整備する。また、乗り換え時間の短縮のため、バスの待機がある程度可能な乗降場数を確保するとともに、利用者への情報提供についても、出来る限り配慮した整備を行う。

④ スケジュール

北部ゾーンについては、2006年度（平成18年度）から導入し、その他のゾーンについては、順次検討を行い、導入する。

⑤ 課題

・適正な整備箇所の選定

- ・地域づくり
- ・交通網の拠点
- ・用地の確保

(2) バス停上屋・ベンチの設置

① 目的・内容

バス停への上屋やベンチの設置は、バス利用者からの要望も高く、利用促進に有効な施策である。加えて、快適なバス待ち空間を提供することにより、新規需要を喚起することができる。バス停の整備は多くの都市で実施されている施策であり、民間活力を活用し整備を進めている都市もある。



図 設置例

② 整備方針

ゾーンバスシステムの導入に伴い、整備が必要となる箇所など、本計画の推進上、重要な箇所については、短期的に整備する。

③ 整備方法

次の整備要件に基づき、諸課題（整備主体、整備費用、許認可、管理者等）が整理され、整備可能な箇所から、段階的に行う。

また、既存のバス停整備の主体は、バス事業者・行政・企業・地元住民など様々であるが、今後、これらの団体等と協議しながら、広告の募集による整備や自治会による維持・管理など多様な可能性について研究を行う。

【整備要件】

- 1 乗り換えバス停（ゾーンバスシステム導入に伴うもの）
- 2 利用者の多い主要バス停
 - ・乗り換えが可能であること
 - ・公共施設や不特定多数の人が利用できる施設等があること
 - ・幹線・準幹線に設置してあること

④ スケジュール

必要な箇所について、2006年度（平成18年度）より、順次設置していく。

⑤ 課題

- ・設置場所の確保

(3) 運賃の弾力化

① 目的・内容

アンケート結果においても、運賃の割高感は利用者減少の一因と考えられるが、現状において運賃を一律に値下げすることは困難な状況である。現在、共通定期券、共通回数券、老人定期券などの制度は実施されているが、利用者の増加にはいたっていない。

そこで、これらの制度を充実するとともに、新たに乗り継ぎ割引や定額運賃などを検討し、運賃を工夫することにより利用者の運賃負担を軽減し利用促進を図るものである。

なお、運賃の弾力化については中長期的にはICバスカードの導入が有効であり、できるだけ早期の導入に努める。

② 整備方針

○乗り継ぎ割引の検討

実施にあたっては、乗り継ぎ方法、精算方法など事業者間の調整が必要であり、可能なところから実施する。

○定額運賃制の検討

短期的には、中心部循環路線において導入し、中長期的には、他の地域においても、収支状況等を踏まえる中で検討する。

③ 整備方法

バス事業者が主体となり、事業者間での協議の上で決定する。市は事業者間の協議が円滑に進むよう調整・支援を行う。

④ スケジュール

乗り継ぎ割引、定額運賃制は、それぞれゾーンバスシステム、中心部循環路線が導入される2006年度（平成18年度）を目途に実施していく。

⑤ 課題

- ・乗り継ぎ方法、精算方法などの調整

(4) フリー乗降制

① 目的・内容

フリー乗降制とは、バス停以外の場所でも、利用者の希望に基づいてバスに乗降できる仕組みのことであるが、バス停以外でバスが停車するため、一般交通に与える影響が大きくなり、道路事情等により導入が制限される。

目的地の近くなどで自由に乗降できるようになることから、移動の負担が軽減され、利用促進が期待できる。

② 整備方針

交通量や道路事情等を勘案し、事業効果を見極める中で、関係機関と調整を行い、可能な箇所から導入を図る。

③ 整備方法

市はバス事業者と十分な連携を図る中で、関係機関との協議が円滑に進むよう調整・支援を行う。

④ スケジュール

2006年度(平成18年度)から事業者及び関係機関との調整を図り、順次導入を目指す。

⑤ 課題

- ・ 導入区間などの調整
- ・ 関係機関との各種調整

(5) 路線の新設

① 目的・内容

路線の再編を図る中で、道路環境の整備に伴う交通流動の変化や速達性の視点等を踏まえ、利用者ニーズに応じた路線を新設することにより、利便性の向上を図るとともに新規需要を喚起する。

② 整備方針

アンケート結果や市民要望をもとに、(仮称)生活バス交通利用促進計画推進委員会等の意見を踏まえ、需要の高い路線から段階的に導入する。

③ 整備方法

運行主体はバス事業者とし、市は関係機関と連携を図る中で事業者間の協議が円滑に進むよう調整・支援を行う。

④ スケジュール

2006年度(平成18年度)から事業者及び関係機関との調整を図り、2007年(平成19年度)の導入を目指す。

⑤ 課題

- ・バス事業者間の調整
- ・関係機関との各種調整

(6) 運行ダイヤの見直し

① 目的・内容

利用者にとって分かりやすいダイヤを設定し、利用者ニーズに合わせ運行日、運行回数、時間帯などの見直しを行い、利用促進を図るとともに効率的な運行を行う。

② 整備方針

ゾーンバスシステムの導入に伴い、実現性の高い路線から実施していく。

③ 整備方法

需要の多い路線においては、等間隔のダイヤの設定や始終発時刻の見直しにより需要を喚起するとともに、需要の少ない路線においては、運行日や運行時刻の見直しを行い効率的な運行を図る。

また、パターンダイヤなど、利用者が覚えやすいダイヤを工夫するなど利便性の向上に努める。

④ スケジュール

2006年度（平成18年度）よりゾーンバスシステムが導入される北部ゾーンについて実施し、その他の地域については、2007年度（平成19年度）以降、検討・実施する。

⑤ 課題

- ・各種事業者間の調整

パターンダイヤとは・・・

パターンダイヤとは、バス停において、決まった時分のダイヤが設定され、時刻表を見なくても、だれもが簡単に覚えられるダイヤ

(7) 利用促進キャンペーンの開催・パンフレット作成

① 目的・内容

市民に対してバスが身近な存在であり、高齢化問題や環境問題への取り組みとしてバスが重要な役割を担っていることを周知するために、利用促進キャンペーンの開催や、パンフレット等による啓発を行う。

② 整備方針

集客力のある他のイベントと連携を図る中で、より効果的な市民イベントを開催する。

③ 整備方法

バスの日（9月20日）などに、バス車両を活用したバスに親しむイベントの開催や、中心部循環路線の運行に併せ、運行をPRするためのパンフレット等を作成する。

④ スケジュール

2006年度（平成18年度）より随時実施していく。

⑤ 課題

・実効性のあるイベント内容の検討

(8) 社会的意義の啓発推進

① 目的・内容

バスを利用した快適なまちづくりを実現するために、地域や学校において、公共交通(特にバス)の社会的意義の高揚を図る。

② 整備方針

生涯学習における講座等の活用や、学校における学習の機会をとらえる中で、環境や高齢社会への対応など生活バス交通の果たす役割の認識を深める。

③ 整備方法

日々の生活行動の改善が地球温暖化防止に役立つことを学ぶトラベルフィードバックプログラム(TFP)等を活用した出前講座、また、授業を実施するなど、次の世代を担う子どもたち及びその保護者をはじめ、あらゆる世代を対象とした意識啓発を図る。

④ スケジュール

2006年度(平成18年度)より関係機関と協議する中で実施していく。

⑤ 課題

・啓発内容の充実・拡充

トラベル・フィードバック・プログラム(TFP)とは・・・

一日の交通行動の記録からCO₂の排出量等を診断し、その削減目標と行動プランを自ら作成し、実際にプランどおりに行動した結果、どれだけCO₂排出量等が減少し、地球温暖化防止に効果があったのかを身をもって体験することで、マイカーから公共交通への自発的な利用転換を促す方法

(9) ノーマイカーデーの実施

① 目的・内容

自動車利用を控える「ノーマイカーデー」を設定し、マイカー利用者に公共交通機関への転換機会を提供し、継続的な公共交通機関利用を呼びかけるものである。

② 整備方針

ノーマイカーデーは2003年（平成15年）には3日間、2004年（平成16年）には5日間連続で実施され、それぞれ有効性が確認されている。この取り組みをさらに促進させ、参加者の拡大と継続的な取り組みを推進していく。

③ 整備方法

市の広報や新聞・テレビ等のメディアを通じて実施を呼びかける。

④ スケジュール

2006年度（平成18年度）においては、関係機関と協議する中で現在実施しているノーマイカーデーをさらに促進し、継続的实施を図る。

⑤ 課題

- ・ノーマイカーデーへの参加者の拡大

5.3.2 中長期施策

中長期施策は概ね4年後以降に実施・検討が予定されている施策であり、その実現の可能性等から「実施予定施策」と「検討施策」に分類している。

① 実施予定施策

大分類	施策メニュー
交通結節点の改善	C & B R 自転車駐車場等の整備
利便性の向上	バス総合案内システム
	バスロケーションシステム
	低床バス
	急行バス

② 検討施策

大分類	施策メニュー
走行環境の改善	バスレーンの設置
	P T P S の設置
	道路整備／交差点改良
交通結節点の改善	P & B R 駐車場等の整備
利便性の向上	バス I C カード
	深夜バス
	デマンドバス
	乗合タクシー
利用促進 P R 等の実施	フレックスタイム制

(1) 実施予定施策

1) C & B R (サイクルアンドバスライド) 自転車駐車場等の整備

① 目的・内容

サイクルアンドバスライドは、バス停に自転車駐車場を設置し、自転車からバスへの乗り換えを促すことによるバス利用の促進を図る方策である。

バス停までのアクセスに自転車が用いられることにより、バス停のカバー圏域が拡大される。その結果、「バス停からの距離が遠いことによりバスを利用していない人」などのバス利用への転換が期待できる。



図 C & B R 自転車駐車場設置例

② 整備方針

利用者が多く見込めるなど導入効果が高く、駐輪スペースの確保が可能な箇所から順次検討を行い設置に取り組む。また、既存施設（大型店舗附属駐車場なども含む）の活用も検討する。

③ 課題

- ・整備箇所の選定
- ・自転車駐車場用地の確保

2) バス総合案内システム

① 目的・内容

バス総合案内システムは、鉄道からバスへ、またはバスからバスへのスムーズな乗り継ぎ等を実現するため、駅や乗り継ぎターミナルに設置される案内表示板である。



図 バス総合案内システム設置例

② 整備方針

バス路線が集中している福山駅などのターミナルへの設置を検討する。なお、福山駅への設置にあたっては、駅前広場整備計画と整合を図るものとする。

「福山駅周辺のバス乗り場案内」「系統別時刻表」等の情報を提供し、「どのバス停からいつ出発するのか」が分かるようにする。

③ 課題

- ・利用者により分かりやすいシステムの検討

3) バスロケーションシステム

① 目的・内容

バスロケーションシステムは、バスの位置情報を集約的に把握し、バス停や端末機器（パソコン、携帯電話等）に運行情報を提供するものである。

バスの現在位置が分かることにより、利便性の向上が図られ、利用者の増加が期待できる。

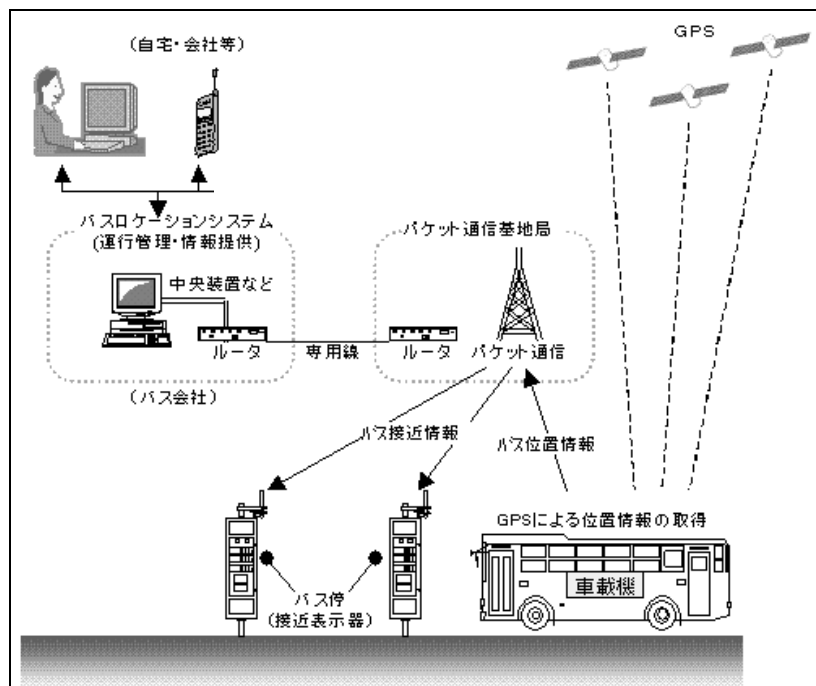


図 バスロケーションシステム概念図

② 整備方針

運用方法等を関係機関で調整しつつ、「バスの運行位置情報」等を、インターネットを通じてパソコンや携帯端末へ提供する。また、バス停への受信端末の設置については、幹線を中心に導入を検討する。

③ 課題

- ・導入コストが高く事業者への負担が大きい(導入コスト＝バス停への情報板の設置等)

4) 低床バス

① 目的・内容

低床バスとは、床高さ 65cm 以下のノンステップ又はワンステップバスのことであり、高齢者や障害者をはじめとした、だれもが利用しやすいバス車両を導入することにより、利便性の向上を図る。

通称「交通バリアフリー法」により、事業者は新車購入の場合には低床バスであることが義務づけられている。

本市では 1999 年（平成 11 年）から導入され、現在はノンステップバス 4 台、ワンステップバス 23 台の合計 27 台が運用されている。



図 低床バスの導入例

② 整備方針

ノンステップバス，ワンステップバスを含め，順次導入を図る。

事業者が車両を購入し，市及び関係行政機関は車両購入費のうち，一定の支援を行う。

③ 課題

- ・導入コストが高く，事業者の負担が大きい

5) 急行バス

① 目的・内容

主に通勤を目的としたバス利用者に対するサービスの向上を目的として、郊外から中心部に向かう路線において、急行運行（一部のバス停のみ停車）やノンストップ運行（別ルートを走行する場合も含む）を行うものである。

② 整備方針

道路整備に併せて、導入に必要な検討および協議を行い、需要の高い路線から導入を図る。

③ 課題

- ・ 需要の把握
- ・ 走行環境の確保

(2) 検討施策

1) バスレーンの設置

① 目的・内容

バスレーンは、バスの定時性を確保するために、バス運行を他の車両に対して優先させるために設置されるものであり、代表的なバス優先施策である。運用方法の違いで「専用レーン」と「優先レーン」の2つに分けられ、バス専用レーンは、通常、多車線の道路において一部の車線をバス専用通行帯とするものである。一方、バス優先レーンは、バスが通行中は、円滑な運行を妨げないよう優先的にバスを通行させるものである。

本市ではバス専用レーンは国道2号（府中分かれ～西桜町）、市道福山駅箕島線（霞町～野上町）、市道野上水呑1号線（野上町～草戸町）に、バス優先レーンは国道2号（引野町～府中分かれ、西桜町～瀬戸町）等に設置されている。

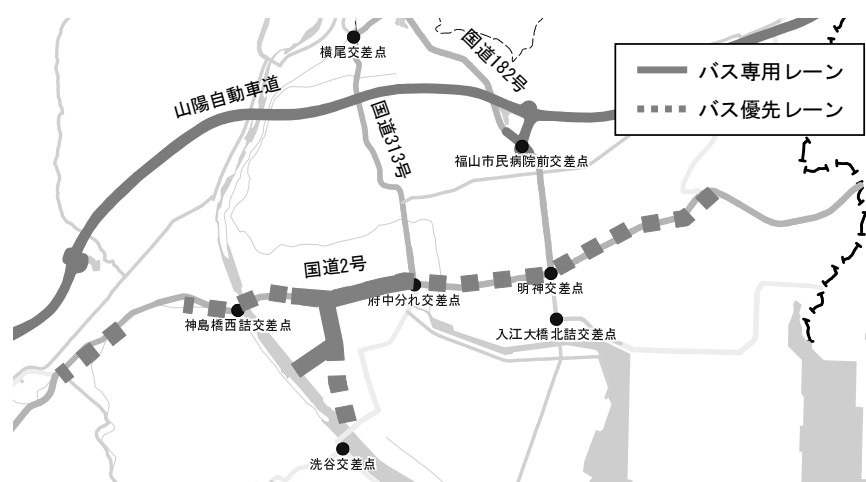


図 現在のバスレーン設置箇所

② 整備方針

幹線を中心に導入の可能性を検討する。

市が主体となり、警察および事業者と協議のうえ、導入検討を行う。

③ 課題

- ・片側2車線以上の道路（3車線以上が望ましい）でなければ整備不可能（現状では導入可能な箇所が少ない）
- ・一般車両への影響

2) P T P S (公共交通優先信号システム) の設置

① 目的・内容

P T P Sとは、交通管制センターが、走行しているバスに搭載された車載器を感知し、信号制御指令を出し、信号交差点の青信号時間を変化させることでバスを優先的に通行させるシステムである。バスの走行性を向上させ、定時性を確保することができ、バスレーンとの併用により、高い効果が期待できる。

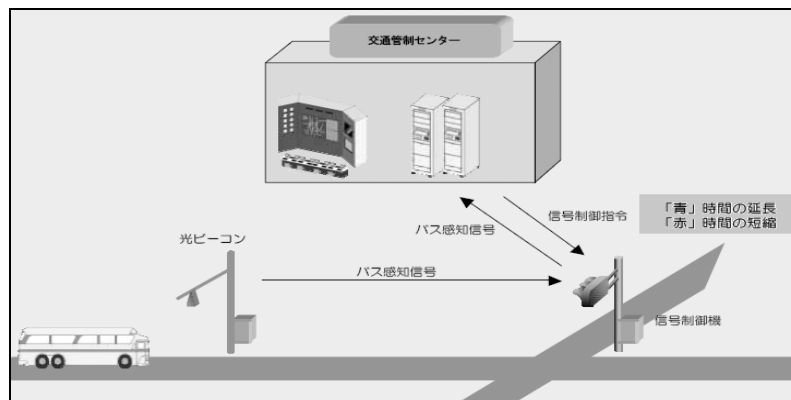


図 P T P S の概念図

② 整備方針

バスレーン設置箇所の交差点を中心に、導入の可能性を検討する。

③ 課題

- ・バスレーンとの併用が効果的であるため、併設を検討する。
- ・各車両に車載器の設置が必要であるため導入コストが高く、事業者への負担が大きい。

3) 道路整備／交差点改良

① 目的・内容

自動車交通量の増加に伴い、市内の主要幹線道路において交通渋滞が発生し、バスの定時性が低下している。今後、交通渋滞の緩和や運行環境を改善するためには、道路整備や交差点改良が必要である。

② 整備方針

道路整備及び交差点改良については、関係機関の意見を参考に、各道路管理者の整備計画に基づき事業を展開する。

③ 課題

- ・費用対効果の検討

4) P & B R (パークアンドバスライド) 駐車場等の整備

① 目的・内容

パークアンドバスライドは、郊外部のバス停付近に駐車場を設置し、マイカーからバスに乗り換えて都心部に移動するシステムである。

都心部へ流入するマイカーの削減による交通渋滞の緩和と、バスの利用促進が期待できる。

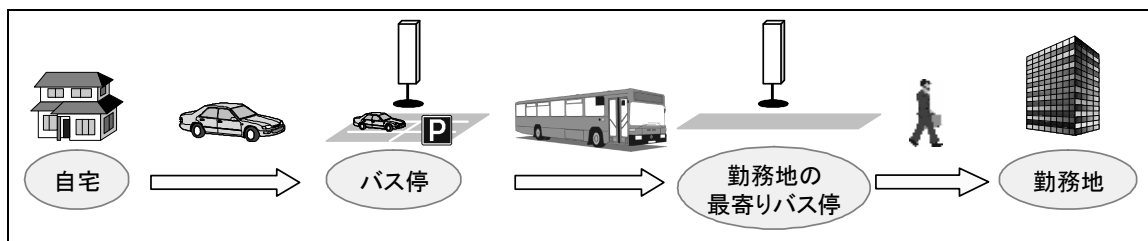


図 P & B R の概念図

② 整備方針

駐車場整備には多大な経費がかかるため、既存駐車施設（大型店舗等）の活用を基本に導入を検討する。

また、一般車両よりも優位な速達性を確保するため、バス専用・優先レーンなどのバス優先施策との併用に努める。

③ 課題

- ・バス停周辺における駐車場の確保
- ・速達性、経済性などマイカーに比べ、バス利用の優位性の確保
 - ※所要時間短縮の工夫：バスレーン整備，急行バス 等
 - ※費用低減の工夫：無料駐車場，駐車場利用者優遇サービス 等

5) バス I Cカード

① 目的・内容

バス I Cカードは、バスに搭載された「I Cカード読み取り装置」にかざすだけで運賃の支払いや、カードへの入金ができるプリペイドカードである。現金による運賃支払いと比較して、利用者の運賃支払いに対する負担が減り、バスの利便性の向上につながる。また、カードに乗車情報が記録されることから、利用状況を把握したり、乗り継ぎ割引を適用することが可能となる。

さらに、現在多く普及している磁気方式のバスカードに比べて記憶容量が大きく、他の機能（商店との連携など）を持たせることができるといった利点がある。また、何回も使用できることから無駄がなく、次世代の多機能なバスカードとして期待されている。



図 バス I Cカード導入例

② 整備方針

事業者が主体となり、事業者間で共通で利用できるように調整する。市および関係行政機関は車載器の設置等に対して、一定の支援を行う。

③ 課題

- ・導入コスト（システムの整備、各車両への車載器の設置等）が非常に高く、事業者への負担が大きい
- ・事業者間の調整
- ・行政間の調整
- ・導入が検討・予定されている広島・岡山両都市圏の動向との調整

6) 深夜バス

① 目的・内容

ビジネス時間の夜間への延長とベッドタウンの外縁化によって増加した深夜の帰宅の交通需要への対応として、深夜時間帯（23 時以降等）に中心部から郊外へ運行するものである（通常運賃の倍額で運行されるケースが多い）。

② 整備方針

要望の多い路線に対して整備する。

事業者が主体となり整備する。

③ 課題

- ・事業採算性の確保など

7) デマンドバス

① 目的・内容

情報提供端末や電話等による申し込みに応じたバス運行を行うデマンドバスにより、高齢者等の移動性の向上を図るとともに、きめ細かいバス運行の実現を可能とするものである。

デマンドバスシステムの導入は、実質的なバス待ち時間の短縮を生むなど、バスによる移動のしやすさやバス利用のしやすさが向上し、バス利用の促進が図られるとともに、高齢者にとっては外出回数の増加などを促すものと期待される。

② 整備方針

需要の少ない支線を対象として、導入を検討する。

需要が分散している地域に対して導入を検討する。

③ 課題

- ・情報通信システム（発信機，受信機等）を構築する必要があり，導入コストが高い

8) 乗合タクシー

① 目的・内容

過疎地、交通空白地域等における乗合交通手段への需要や住民のニーズに対応するため、乗車定員 10 人以下の自動車を使用した乗合の交通手段。デマンドタイプで運行されるケースも多い。

② 整備方針

需要の少ない支線を対象として、導入を検討する。

③ 課題

・デマンドタイプでの運行が望ましいが、その場合導入コストが高い

9) フレックスタイム制

① 目的・内容

「到着時間の不正確さ」はバス利用者を減少させる原因の一つであるが、フレックスタイム制の導入促進を啓発することにより、道路混雑のピークを平準化することができる。その結果、道路混雑によるバスの遅れ時間が短縮され、バス離れに歯止めをかけることができ、利用者の増加が期待できる。

② 整備方針

市民への意識啓発と協力事業者拡大のための広報活動を実施する。

③ 課題

・協力事業者の拡大

6. 今後の推進体制と評価の方針

6.1 今後の推進体制

(1) 推進体制

短期・中長期施策の具体化や計画の実施にあたり生じた課題等の調整などをはじめ、本計画を着実に推進していくため、下図のような推進体制を設けるものとする。

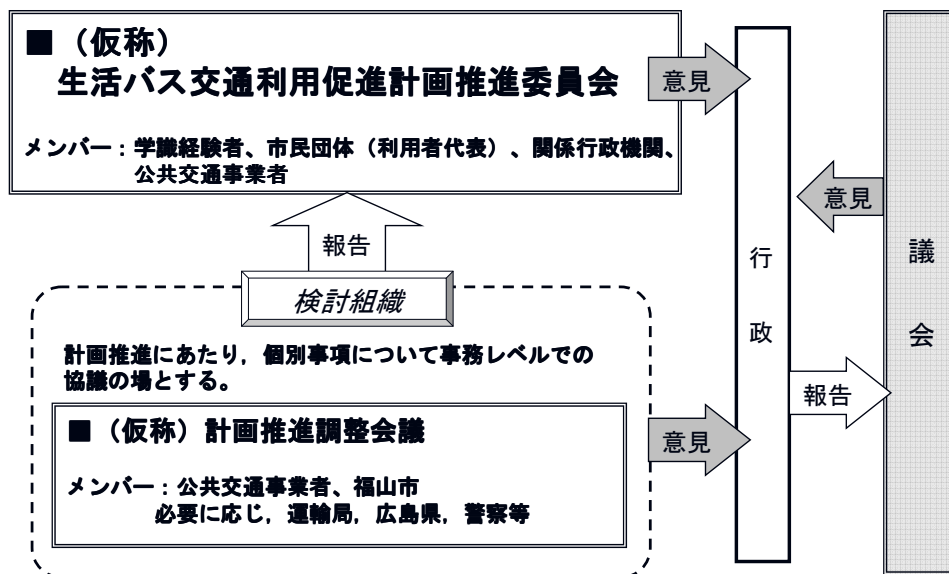


図 今後の推進体制（案）

(2) (仮称) 生活バス交通利用促進計画推進委員会

「(仮称) 生活バス交通利用促進計画推進委員会」は、学識経験者、市民団体（利用者代表）、関係行政機関（国土交通省、広島県、警察等）、公共交通事業者（バス事業者、タクシー事業者等）により構成される。行政からの諮問を受け、その内容に対してそれぞれの立場から意見や助言を行う。

また、国の動向をふまえる中で、国が検討している（仮称）地域公共交通会議の創設など新たな組織体制への移行を含め、必要な措置を講じる。

■ 主な協議内容

- ・ 中心部循環路線の導入への意見
- ・ 住民主体路線への意見
- ・ 維持路線選定への意見
- ・ 利用促進施策推進への意見
- ・ 廃止候補路線の公表等への意見
- ・ 個別施策の評価、フォローアップ
- ・ 退出路線対応調整等への意見
- ほか

(3) (仮称) 計画推進調整会議

「(仮称) 計画推進調整会議」は、ゾーンバスシステムや生活バス交通網の検討、廃止路線への対応、また、利用促進の個別施策等の具体化を検討するための事務レベルでの検討組織であり、行政に限らず、バス事業者等からの提案等を受け、その内容に対し共同して対策等の検討を行うものである。

6.2 評価の方針

(1) 計画評価の考え方

生活バス交通利用促進計画の推進については、様々な個別事業を実施していくこととなるが、実効性を確保するために、必要性や効率性、効果等の観点により、各種の評価を行う。

(2) 計画評価の視点

本計画の効果は、利用者数の変化や利用者満足度、バス利用圏域の増減、バスの定時性の向上、環境負荷の軽減など、様々な視点で評価することが望ましい。

今後、これらの評価視点を整理する中で、バス施設等の箇所数、整備延長、整備台数等のアウトプット指標による評価だけでなく、利用者の満足度や環境負荷の低減量などのアウトカム指標による評価を行う必要がある。

(3) 評価と見直し

本計画は、アンケートなど市民意向を考慮し策定されたものであるが、バス利用促進に対する各施策の有効性については、フォローアップ調査等により検証を行い、評価の結果によっては、計画の部分的な見直しを行う。

— 資料編 —

1. 福山市生活バス交通利用促進計画策定委員会

1.1 福山市生活バス交通利用促進計画策定委員会設置要綱

(名称)

第1条 本会議は、福山市生活バス交通利用促進計画策定委員会（以下「委員会」という。）と称する。

(目的)

第2条 委員会は、市民生活を支える交通手段の確保を図るため、バス交通のあり方や利用促進の方策等の検討を行い、バス交通利用促進計画案を作成し、市長へ報告する。

(組織)

第3条 委員会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 関係団体から推せんを受けた者
- (3) 公共交通事業者
- (4) 関係行政機関等の職員

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から計画案の作成終了の日までとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長1人を置く。

- 2 委員長及び副委員長は、委員の互選による。
- 3 委員長は、委員会を総理し、委員会を代表する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は、委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集し、委員長がその議長となる。

- 2 委員会に委員が出席できないときは、当該委員の委任する者が出席できる。
- 3 委員長は、必要と認める場合、委員以外の者を委員会に出席させることができる。

(事務局)

第7条 事務局は、建設局建設政策課に置く。

(その他)

第8条 本要綱に定めのない事項について必要が生じた場合は、その都度委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、2005年（平成17年）7月19日から施行する。

1.2 委員名簿

所 属	役 職	名 前	備 考
福山大学工学部	教 授	井上 矩之	委員長
福山商工会議所	副会頭	藤井 基博	
連合広島福山地域協議会	事務局長	藤本 和士	
福山市自治会連合会	副会長	多木 省自	
福山市女性連絡協議会	副会長	三原 三恵子	
福山市社会福祉協議会	事務局長	岩村 寿夫	
中国バス株式会社	取締役社長	濱岡 康正	
鞆鉄道株式会社	代表取締役社長	林 和子	
井笠鉄道株式会社	常務取締役	藤原 秀敏	
西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社	総務企画課長	豊後 博己	
広島県東部タクシー協会	会 長	佐藤 逞	
国土交通省中国運輸局	旅客第一課長	松枝 重義	
国土交通省中国運輸局 広島運輸支局	支局長	大碓 誠明	
国土交通省中国地方整備局 福山河川国道事務所	所 長	齋藤 実	
広島県地域振興部 管理総室	交通対策室長	川埜 亮	
広島県福山地域事務所建設局	局 長	谷岡 隆	
広島県福山東警察署	交通官	名越 豊	
福山市	助 役	岡崎 恣	副委員長
福山市	建設局長	岸田 明史	
福山市	建設局参与	三宮 武	

(順不同)

1.3 会議経過

回数	開催日時	議 題 概 要
第1回	2005年（平成17年） 8月8日（月）14:00～	<ol style="list-style-type: none"> 1. 委嘱状交付 2. 策定委員会 委員長・副委員長の互選 3. 生活バス交通利用促進計画策定について （公共交通・生活バス交通の現状および課題の整理，アンケートの実施方針） 4. その他（休・廃止路線への対応について）
第2回	2005年（平成17年） 12月1日（木）14:00～	<ol style="list-style-type: none"> 1. アンケート集計結果について 2. 生活バス交通利用促進計画策定について （バス交通ビジョンと基本方針，路線体系の考え方，バス交通維持のルール化，住民主体路線の創設） 3. その他（廃止路線への対応について）
第3回	2005年（平成17年） 12月26日（月）10:00～	<ol style="list-style-type: none"> 1. 生活バス交通利用促進計画策定について （路線構築の方針，最低需要の基準に満たない場合の対応，退出路線の申し出があった場合の対応） 2. その他（廃止路線への対応について）
第4回	2006年（平成18年） 2月7日（火）10:00～	<ol style="list-style-type: none"> 1. 生活バス交通利用促進計画策定について （ゾーンバスシステムの導入，中心部循環路線の導入，利用促進施策の推進，今後の推進体制と評価の方針） 2. 「利用促進計画」素案に対する市民意見の募集方針について 3. その他（廃止路線への対応について）
第5回	2006年（平成18年） 3月17日（金）9:30～	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「利用促進計画」素案に対する市民意見の募集結果について 2. 生活バス交通利用促進計画（案）について （計画書のまとめ，市長への報告） 3. その他（休・廃止路線への対応について）

2. 用語解説

用 語	解 説
モータリゼーション	<p>「自動車社会化」を意味する言葉である。一般的には自動車の大衆化，すなわち「生活必需品としての自動車（=自家用車）の普及」という意味で使用されている。</p>
乗合バス規制緩和	<p>2002年（平成14年）2月以前，乗合バス，タクシー事業においては，法律上（道路運送法）の事業参入要件の一つとして，需給調整規制が採用されていた。需給調整規制とは，事業参入に関して，国が参入地域における需要（利用者数）と供給（事業者数）のバランスを把握し，供給が多すぎる場合には新規参入を認めないという規制の一形態である。この規制により，事業者は事業に自由に参入することができなかったが，不採算（赤字）路線から簡単に撤退することもできなかった。</p> <p>2002年（平成14年）2月の道路運送法の改正では，この需給調整規制が廃止された。これが「乗合バス規制緩和」であり，市場原理と自己責任原則の下に競争を促進し，事業活動の効率化，活性化を通じてサービスの向上・多様化等を目的に実施されたものである。サービスの向上が期待される一方で，規制の廃止により不採算（赤字）路線の廃止が容易になることから，新たな対応が求められている。</p>
道路運送法	<p>道路運送事業の適正な運営および公正な競争の確保を目的とする法律である。1951年（昭和26年）制定。なお，道路運送事業とは旅客自動車運送事業，貨物自動車運送事業，自動車道事業をいい，「乗合バス事業」は旅客自動車運送事業に該当する。</p>
一般乗合路線（4条路線）	<p>道路運送法第4条に規定される一般乗合旅客自動車運送事業の許可を持つ事業者が，一般的な乗合バス（定められた路線を定期的に運行するバス）として運行する通常の路線である。</p>
委託路線（21条路線）	<p>一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者）が道路運送法第21条の例外規定により，乗合バスとして運行する路線である。貸切バス事業者による乗合バスの運行は，「一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において，国土交通大臣の許可を受けたとき」のみ許可される。</p>
福山地域生活バス交通等確保計画	<p>福山市と日常生活圏を共有する自治体により，主に複数市町をまたがる路線についての確保を目的とした計画であり，2002年（平成14年）3月に策定された。</p> <p>現在，国・県の補助要綱では，この計画へ路線が位置付けられていることが補助金交付の要件となっている。</p>

用 語	解 説
ゾーンバスシステム	都心部と郊外部の主要拠点とを結ぶ「幹線バス」と、郊外部の主要拠点と各地とを結ぶ「支線バス」により構成され、主要拠点に設置されるターミナルで、幹線・支線バス相互を乗り継ぐシステムである。路線網が分かりやすくなり、また定時性も高まるなど、さまざまな効果が期待できる。
中心部循環路線	中心部の主な交通拠点、商業施設、公共施設などを連絡する循環バス路線である。利用頻度の高い公共施設や商業施設等への回遊性を向上させ、気軽に利用できる環境をつくることにより、バス利用者の増加を図り、中心市街地の活性化や公共交通の利用促進を目的としている。
交通空白地域	鉄道駅やバス停からの距離が遠く、公共交通機関（鉄道・バス）が利用しにくい地域である。
NPO法人	NPOとは「Nonprofit Organization（＝非営利活動団体）」の略である。NPO法人（特定非営利活動法人）とは、NPOに与えられる法人格であり、1998年（平成10年）12月1日に施行された「特定非営利活動促進法（NPO法）」で制定されたものである。NPOが法人格を取得することにより、社会的にその立場が位置付けられ、自治体との事業がしやすくなったり、補助を受けやすくなったりするなどのメリットがある。例えば市民団体が主体となり有料のバスを運行する場合、国土交通省からは許可の条件として、公益性のあることが明らかな団体であることや、行政上の位置付けなどが求められるが、NPO法人であればこれらの位置付けが明確であり、許可が受けやすい。このため市民団体主体のバスは、NPO法人により運行されるケースが多くなっている。
バスレーン	バスの定時性を確保するために、バス運行を他の車両に対して優先させるために設置される車線である。代表的なバス優先施策であり、運用方法の違いで「専用レーン」と「優先レーン」の2つに分けられる。バス専用レーンは、通常、多車線の道路において一部の車線をバス専用通行帯とするものである。一方、バス優先レーンは、バスが通行中は、円滑な運行を妨げないよう優先的にバスを通行させるものである。
PTPS	「Public Transportation Priority Systems（＝公共車両優先システム）」の略である。交通管制センターが、走行しているバスに搭載された車載器を感知し、信号制御指令を出し、信号交差点の青信号時間を変化させることでバスを優先的に通行させるシステムである。

用 語	解 説
P & B R (パークアンドバスライド)	郊外部のバス停付近に駐車場を設置し、マイカーからバスへの乗り換えを促すことで、バス利用を促進するための施策である。都心部へ流入するマイカーが削減されることから、交通渋滞の緩和も期待できる。
C & B R (サイクルアンドバスライド)	バス停に自転車駐車を設置し、自転車からバスへの乗り換えを促すことで、バス利用を促進するための施策である。
乗り継ぎターミナル	ゾーンバスシステムの乗り継ぎポイントに設置されるバスターミナルである。乗り継ぎ抵抗を軽減し、乗り継ぎターミナルの導入効果を高めるために設置されるものである。
バス総合案内システム	鉄道からバスへ、またはバスからバスへのスムーズな乗り継ぎ等を実現するため、駅や乗り継ぎターミナルに設置される案内表示板である。
バスロケーションシステム	バスから収集した位置情報を集約的に把握し、バス停や端末機器（パソコン、携帯電話等）に運行情報を提供することにより、利用者が「バス停に、いつバスが来て、いつ目的地に着くのか」をリアルタイムに知ることができるシステムである。
低床バス	乗客が乗降しやすいように、床面から地上面までの高さを低くしたバスである。交通バリアフリー法では、新規に車両を導入する際には低床バス（床面の地上面からの高さが 65 センチメートル以下のバス）の導入が義務付けられている。低床バスの中でも、ステップが 1 段のバスはワンステップバス、ステップがないバスはノンステップバスと呼ばれている。
運賃の弾力化	利用者の運賃負担を軽減するために、乗り継ぎ割引や定額運賃の導入など、運賃を工夫することである。
バス I C カード	<p>バスに搭載された「I C カード読み取り装置」にかざすだけで運賃の支払いができるプリペイドカードである。</p> <p>カードに乗車情報が記録されることから、利用状況を把握したり、乗り継ぎ割引を適用したりすることが可能となる。さらに、現在多く普及している磁気方式のバスカードに比べて記憶容量が大きく、他の機能（商店との連携など）を持たせることができるといった利点がある。また、何回も使用できることから無駄がなく、次世代の多機能なバスカードとして期待されている。</p>
急行バス	主に通勤を目的としたバス利用者のために、郊外から中心部に向かう路線において、急行運行（一部のバス停のみ停車）やノンストップ運行（別ルートを走行する場合も含む）を行うバスである。

用 語	解 説
深夜バス	<p>深夜の帰宅交通への対応として、深夜時間帯（23時以降等）に中心部から郊外へ運行するバスである。通常運賃の倍額で運行されるケースが多い。</p>
フリー乗降制	<p>バス停留所以外の場所でも、利用者の希望に基づいてバスに乗降できる仕組みのことである。自由乗降制とも呼ばれる。</p> <p>この仕組みが利用出来る区間が、一般に「フリー乗降区間」と称されている。「フリー乗降区間」において利用者は、乗る時はバスに向かって手を挙げるなどの合図をすることで、降りる時は直接乗務員（運転手）に申し出ること、希望の場所でバスに乗降することができる。運賃は実際に乗降した区間の外側のバス停留間の運賃を適用することが多い。</p> <p>バス停以外の場所でバスが突然停車することになるので、市街地や交通量の多い区間には導入できない。安全性への配慮として、周囲の車両に注意を呼びかけるためにバスの前後にフリー乗降であることを表示したり、沿道にフリー乗降区間であることを知らせる立て札を立てたりするケースもみられる。</p>
デマンドバス	<p>利用者の要求（デマンド）に応じて、路線・ダイヤ・バス停を柔軟に変えながら運行される方法が「デマンド運行」と呼ばれている。デマンドバスとは、「デマンド運行」により運行されるバスのことであり、需要が分散しており、固定ルートによる運行では利用者ニーズに応えられない地域において導入されるものである。利用者からの要求は、情報提供端末や電話等により行われるのが一般的である。通常の運行ルートに対して迂回ルートを設定し、利用者から要求があった場合に迂回するタイプや、運行ダイヤそのものが利用者の要求に応じて決められるタイプなど、さまざまなタイプがある。</p>
乗合タクシー	<p>乗車定員10人以下の自動車を使用した、乗合の交通手段である。過疎地等の需要が少ない地域では、乗合バス（※乗車定員11人以上と定義されている）の運行では需要に対して供給が過大となり、運行経費に対して十分な収益が得られず、運行が困難になる場合がある。このような場合、乗合タクシーによる運行とすることで、需要に応じたサービスの提供が可能となる。</p>

用語	解説
TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）	<p>「Travel Feedback Program（＝交通行動をかえりみるプログラム）」の略であり，実施者1人1人に自分の交通行動の変化が環境に与える影響を認識させることで，マイカーから公共交通への自発的な利用転換を促すプログラムのことである。</p> <p>実施者は1日の交通行動を記録し，その記録からCO₂の排出量等を診断する。診断結果をもとに削減目標と目標達成に向けた行動プランを自ら作成し，実際にプランどおりに行動する。その結果，どれだけCO₂排出量等が減少し，地球温暖化防止に効果があったのかを身をもって体験することで，自分の交通行動の変化が環境に与える影響を認識することができる。</p>
ノーマイカーデー	<p>自動車利用を控える日のことである。行政等が中心になり設定することにより，マイカー利用者に公共交通機関への転換機会を提供する。また転換者には継続的な公共交通機関利用を呼びかけ，定着を図る。</p>
フレックスタイム制	<p>1日の労働時間帯を，必ず勤務すべき時間帯（コアタイム）と，その時間帯の中であればいつ入社または退社してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分け，入社，退社の時刻を労働者の決定に委ねる制度である。この制度が多くの企業で導入されることにより，朝夕の道路混雑のピークを平準化することができ，バスの定時性の確保が期待できる。</p>
アウトプット指標	<p>施策や事業に対してどのような活動を行ってきたか，何がどのくらいできたかを計測するための指標である。バスの利用促進施策の場合，バス施設等の年間整備箇所数，バスレーンの整備延長，P&BR駐車場の整備台数などが該当する。</p>
アウトカム指標	<p>施策や事業を実施した結果，市民や社会経済に及ぼされる変化や影響を計測するための指標である。バスの利用促進施策の場合，利用者数，利用者の満足度，環境負荷の低減量などが該当する。</p>