

1 「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」 骨子  
2 (ご議論頂きたい事項)

3  
4  
5  
6 **1. 対象とする運行系統**

- 7 ▶ 地理的な範囲については、市区町村の行政区域に拘らず、生活圈・交通  
8 圏単位で検討することが望ましい。
- 9 ▶ 運行主体（民間、自治体等）を問わず、全ての運行主体を対象に、系統  
10 番号を設定することが望ましい。
- 11 ▶ いわゆる一般路線バスに限らず、空港アクセスバス、高速バス、定期観  
12 光バス、コミュニティバスを含め、全ての運行形態を対象に、系統番号  
13 を設定することが望ましい。

14  
15 **上記が困難な場合の対応例**

- 16 ▶ 予算の制約などにより、全ての運行系統について系統番号を直ちに設定  
17 し、行先表示等に反映することが困難な場合には、例えば、次のような  
18 対応が考えられる。
- 19 ① 系統番号は全ての運行系統について設定するが、行先表示等への反  
20 映については訪日外国人旅行者や日本人旅行者の利用が多い運行系  
21 統を優先し、段階的に反映する。
- 22 ② まずは、訪日外国人旅行者や日本人旅行者の利用が多い運行系統に  
23 絞って系統番号を設定・反映し、他の運行系統についてはその後検  
24 討・反映する。

25  
26  
27  
28  
29  
30

## 31 2. 「系統番号」と「行先番号」

32 ▶ 「系統番号」と「行先番号」について、本ガイドラインでは以下のとお  
33 り定義する。

### 34 ① 系統番号：

35 乗合バスの走行経路に着目して、起点停留所・経由停留所・終点停  
36 留所の全てが同じ運行系統毎に付与される識別番号。(P)

#### 37 【メリット】

38 ・行きも帰りも同じ番号を使用することができるため、記憶しやすい。

39 ・バスマップ上で走行経路を正確かつシンプルに表現できる。

40 ・時刻検索システムなどでデータを処理しやすい。

#### 41 【デメリット】

42 ・「上り」と「下り」を同じ番号とした場合、逆方向への誤乗が生じる  
43 可能性がある。

### 44 ② 行先番号

45 乗合バスの行先(目的地)に着目して、行先が同じ運行系統に付与さ  
46 れる識別番号。「上り」と「下り」は異なる番号になる。(P)

#### 47 【メリット】

48 ・「上り」や「下り」の方向を間違えにくい。

#### 49 【デメリット】

50 ・行きと帰りで別の番号になるため、記憶しにくい。

51 ・バスマップ上で走行経路を表現する場合、記載すべき番号の数  
52 が増える。

53 ・運行経路が異なる場合も同じ行先番号が設定されている場合は、  
54 利用者にとって、番号だけでは、そのバスが自分が乗るべきバス  
55 か否かを判断できない。

56 ▶ 訪日外国人旅行者や日本人旅行者にとってのわかりやすさの確保の観  
57 点からは、「系統番号」方式の方が優れているものと考えられるが、ナ  
58 ンバリングを検討する対象地域の路線形態(例えば、「駅で終点となら  
59 ず、駅で一旦停車した後に周辺地区を一巡し、再度駅に停車して終点と

60 なる運行が多い」等）や利用実態（例えば、「専ら住民のみが利用し、  
61 訪日外国人旅行者や日本人旅行者による利用が想定されない」）によっ  
62 ては、「行先番号」の方が適している場合もあるものと考えられる。

63 ➤ 系統番号は「上り」も「下り」も同じ番号とすることが基本とするが、  
64 運行の「上り」や「下り」を表現する必要がある場合は、それぞれに異  
65 なる番号を付与してもよい。（例.「上り」は「A11」、「下り」は「B11」）

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

### 3. 系統番号に使用する文字及び桁数

88 ▶ 国土交通省が実施した訪日外国人旅行者に対するアンケート結果によ  
89 ると、「アルファベット」と「アラビア数字」(以下単に「数字」という。)  
90 の組み合わせによって系統番号を表現する方法に対する評価が出身地  
91 域を問わず高かった。このため、系統番号については、例えば、「A 2  
92 1」のように、原則として「アルファベット」と「アラビア数字」の組  
93 み合わせによって表現することが望ましい。(但し、系統番号の設定の  
94 対象となる運行系統の数が少ない場合などは、「アラビア数字のみ」又  
95 は「アルファベットのみ」で表現することを妨げない。)

96 ▶ 訪日外国人旅行者が読んだり記憶したりすることが難しい漢字・ひらが  
97 な・カタカナ等の他の文字については、系統番号には原則として使用し  
98 ないことが望ましい。

99 ▶ 系統番号の桁数を少なくすることにより、記憶のしやすさを確保すると  
100 ともに、遠くからでも視認できるサイズで行先表示器に表示することが  
101 可能となる。このため、系統番号を設定する場合は、膨大な数の運行系  
102 統が存在する大都市圏を除き、アルファベットと数字の組み合わせの場  
103 合は4桁以内、数字のみの場合は3桁以内、アルファベットのみの場合  
104 は2桁以内の、できるだけ少ない桁数で表現することが望ましい。

105 [実施例を記載]

106 ▶ 以下の文字については、「読み間違い」又は「聞き間違い」が生じる恐  
107 れがあるため、どちらか片方のみを使用するか、あるいはいずれも使用  
108 しないことが望ましい。

109 「B」と「D」: どちらか片方のみを使用

110 「I」(アイ)と「1」(いち): I(アイ)は使用しない

111 「O」(オー)と「0」(ゼロ): いずれも使用しない

112 「Q」(キュー)と「9」(キュウ): Q(キュー)は使用しない

113 「M」と「N」: どちらか片方のみを使用する

114 ▶ 例えば「20-1」のような、「-」(ハイフン)による枝番表示について  
115 は、文字数が増え、小さな文字で見にくい表示となるため、極力避ける  
116 ことが望ましい。(例えば、「201」のように、「-」を用いない表現  
117 とすることが考えられる。)また、やむを得ず「-」を使用する場合は、  
118 行先表示のレイアウト等を工夫し、できるだけ大きなサイズで系統番号  
119 が表示できるようにすることが望ましい。

120 [実施例を記載]

- 121 ➤ 数字 1～2 桁の系統番号については、周辺の生活圏・交通圏の乗合バス  
122 でも数字 1～2 桁の系統番号が設定されている場合、同じ系統番号だが  
123 運行経路が異なるバスが同じ駅や停留所に乗り入れ、利用者が誤乗して  
124 しまう恐れが生じやすくなるため、注意する必要がある。
- 125 ➤ 空港アクセスバスについては、「A P」又は「A」（Airport：空港）と数字  
126 を組み合わせることも考えられる。（航空機のピクトグラムを付記す  
127 ることも考えられる。）また、割増運賃が適用される深夜バスについて  
128 は、「N」（Night：夜）と数字、あるいは「☆」（星）と数字（又はアルフ  
129 アベットと数字）を組み合わせることも考えられる。

130 [実施例を記載]

131

132 上記が困難な場合の対応例

- 133 ➤ 既に「漢字+数字」等のナンバリングが実施されている場合であって、  
134 当該番号が利用者に相当程度浸透しており、直ちに切り替えた場合には  
135 利用者の混乱を招く恐れが強い場合には、次のように対応することも考  
136 えられる。
- 137 ①周知期間を十分に確保した上で、新たな系統番号への切替えについての  
138 周知を徹底した上で実施する。
- 139 ②既存の番号と新たな番号の併用期間を設け、新たな系統番号の浸透後、  
140 既存の番号を廃止する。（例えば、LED式行先表示器で一定秒数毎に  
141 既存の番号と新たな番号の表示を切り替える。）

142 [実施例を記載]

- 143 ③従来の漢字等はアルファベット(又は数字)に置き換えるが、従来の数字  
144 は利用者が覚え直す手間を省くため、原則として引き続き使用する。  
145 (但し、この場合にも他の運行系統と重複する番号が発生する場合等は、  
146 当該運行系統に限り、数字も含めて見直すことを検討することが望ま  
147 しい。)

148

149

150

151 **4. ナンバリングの検討体制**

- 152 ➤ ナンバリングについて検討する場合には、運行主体横断的な検討体制を  
153 設けることが望ましい。具体的には、地域公共交通活性化・再生法に基  
154 づく協議会等を活用することなどが考えられる。
- 155 ➤ 運行主体が複数存在する場合には、中立的な立場から実務的な調整を行  
156 うコーディネーターの役割が重要であり、関係者にはコーディネーター  
157 の行う調整に積極的に協力することが望まれる。
- 158 ➤ コーディネーターは、学識経験者、国土交通省や自治体の職員などから  
159 選ぶことが想定される。
- 160 ➤ 国土交通省は、地域公共交通会議や自治体、バス協会等からの求めに応  
161 じ、先行事例や国の補助制度等に関する情報提供や助言、コーディネー  
162 ターの派遣などの支援を行うこととする。