

## 第1回検討会における各委員からの意見

- ① 外国人は、漢字が理解できないし、記号としても記憶するのは難しい。漢字＋数字のナンバリングでは乗りたいバスの判別が困難
- ② バスナンバリングは数字で行うというのが世界標準。日本で漢字が使われているのは、みんな漢字が読めることが前提
- ③ ナンバリングの方法は、上り下り別の行き先番号として設定するのか、上り下り共通の系統番号として設定するのかによって大きく異なってくる
- ④ 路線の形態が駅を通過するのか、駅を起点とするのかによって、上り下りでナンバリングを変えたり、変えなかったりする場合がある
- ⑤ 地域に複数事業者がいる場合、番号の調整が必要
- ⑥ 現行のナンバリングが地域に根付いている場合は、変更には利用者の混乱を招かないように配慮することが必要
- ⑦ ナンバリングを実施するに当たっては、バス停や車体表示、案内板等の改修が必要であり、費用面が課題
- ⑧ ナンバリングの変更は、ダイヤ改正のタイミングに合わせたり、外国人利用の多い系統から段階的に実施することも検討すべき
- ⑨ ナンバリングとあわせて方向幕の背景の色を変えるなどの工夫も有効
- ⑩ ナンバリングの変更を検討しているが、ガイドラインを出してもらえるとありがたい
- ⑪ 鉄道駅を降りてからバス停までの一連の導線を切れ目なく案内することが重要であり、バス会社だけでなく関係者の協力が必要
- ⑫ 訪日外国人への対応は、系統のナンバリングだけでなく、バス全体をトータルでインバウンド対応にすることが重要

# ガイドラインに盛り込むべき論点等②

## 第1回検討会後に各委員から事務局あてに寄せられた意見等

- ① 系統ナンバリングの実施対象路線や実施が望ましい系統を選定する上でのポイント
- ② ナンバリング表記のルール、表記例（事業者が選択できるように複数パターン）
- ③ 漢字、ひらがな表記はNG、バスを瞬時に見極めるためにシンプルな構成が良い
- ④ 山口の事例のように大まかなグルーピングで束ねることは分かり易くて有益
- ⑤ 行き先番号、系統番号のいずれを採用するかは、路線形態や利用状況など地域事情によればよい
- ⑥ 現行のナンバリングが根付いていても、漢字をアルファベットに読み替えるなど工夫することで対応可能
- ⑦ 将来的にはバス停ナンバリングに取り組むべきで、系統ナンバリングの際には将来のバス停ナンバリングもイメージした方がよい（系統はアルファベット+数字、バス停は数字など）
- ⑧ 表記ルールや共管系統、ターミナル案内板などは事業者同士で調整が必要
- ⑨ 地域の関係者（自治体、バス協会、鉄道会社、道路管理者、駅前広場隣接の民間ビル所有者など）による協議の場を設け、駅からバス停までの動線にどのような案内表示をすべきか議論することが必要
- ⑩ ナンバリングの実施には、方向幕・LED行き先表示、車内放送システム、運賃表示器、停留所の路線図・時刻表、駅前案内板、バスロケーションシステム、HPなどの改修が必要となり膨大な費用がかかる
- ⑪ 新たなデザインの制定などを含めると、準備期間は1年半程度かかる
- ⑫ 多額の費用を勘案すると、大規模な系統再編成などの機会を捉えて実施
- ⑬ 一度に全系統を実施するのは費用面で困難であるため、優先順位を付けて実施することが可能となるよう配慮
- ⑭ 国による補助制度の紹介
- ⑮ 系統ナンバリング以外のインバウンド対応に効果的な施策の紹介（行先表記、系統別カラー表示、ピクトグラムなど）
- ⑯ 外国人が訪日前にバスの情報を検索できるサイトや情報誌への情報掲載は、国などが一括して行う仕組みが必要