

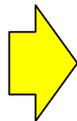
自動車交通行政と道路行政が連携し、バス交通を再生することにより、バリアフリー、環境改善、地域再生を実現
高速バスロケーションシステムの全面導入促進
バスカメラの活用や、駅前広場等におけるマイカー抑制等により、バスの走行環境を改善

背景

都市部の慢性的渋滞によりバス走行環境が悪化。
魅力欠如によるバス離れの加速。

バスの旅客輸送人員及び分担率は**減少傾向**

バス旅客人員[年間]65億人(H2) 45億人(H14)
バス旅客輸送人員分担率: 21%(H元) 16%(H14)



バス交通の再生

バスの走行環境改善

バス専用・優先レーンの拡充・遵守
マイカー抑制等とセットでのバス交通活性化

バス待ち状況の改善

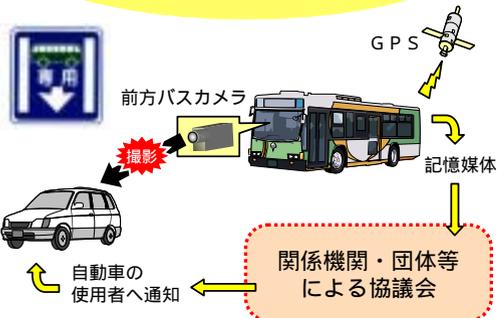
高速バスにおけるバスロケ導入の促進
バスロケーションシステムの導入拡大

バス基盤整備の推進

バス停、上屋、シェルター、ベンチ、乗継情報システム、バスマップ等の基盤整備

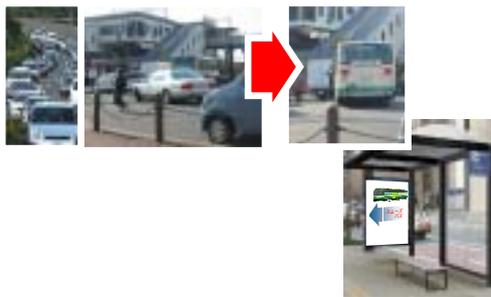
バスカメラを活用した バス走行円滑化対策

バスカメラを活用して、バス専用レーン・優先レーンにおいて、バスの前方で違法走行又は違法駐車をしている車両に対して警告すること等により、バスの走行環境を改善し、バスの走行の円滑化を図る。



マイカー抑制等とセットでの バス交通活性化の推進

都市部の駅前などにおける慢性的な交通渋滞の中で、バスの走行環境が悪化し、バスの定時性・迅速性が失われている。駅前広場等におけるマイカー抑制等とバスの利便性向上をセットで行うことによって、バスの走行環境を改善し、バス交通活性化を図る。



バスロケーションシステムの導入拡大 (高速バスロケの全面導入促進)

バスロケ導入状況
導入系統数は全バス系統数の28%
高速バス路線導入割合は僅か5%程度

バス利用回数(バスロケ導入による変化)



バス利用者の3割が
バス利用回数増加

転換交通手段(バスロケ導入前の交通手段)



バス利用者4人に1人
が自動車から転換

高速バスのバスロケの全面導入促進

バス交通再生による地域活性化

- バスロケ情報に関する標準の策定
- 他交通機関と発着情報連動の実証実験
- 簡便通信手法の構築
- 道路管理高度化へ交通データ取得活用等