バス交通について

修正後

■ 概要

・既存インフラである道路を活用し、地域内外の人の移動を支える代表的な公共交通機関
・住宅地や公共施設等へ細かくアクセスが可能（面的交通が可能）



■ 導入事例（鉄道からバス交通への転換）

・留萌線／導入：2023年4月～（石狩沼田～留萌）／路線延長：約36Km※
導入：2026年3月～（深川～石狩沼田）／路線延長：約14 Km※
※留萌線（鉄道）の際の営業距離

■ バス交通における強みと課題

視点	項目	検討ポイント
運行の安定性	定時性	・道路の渋滞状況に依存することから、定時性がやや低い →国道148号線は信号が少ないことから、信号機による渋滞は考えにくい
	安定性	・道路の閉鎖が無い限りは、気象状況の影響を受けにくい
ニーズに合わせた交通機能・利便性	柔軟性（停車場新設、ダイヤ）	・停車場設置：道路上や施設駐車場などに設置可能であり、**柔軟性が高い** ・ダイヤ：鉄道と比較して**柔軟な設定が可能**
	運賃	・道路運送法の範囲内で設定が可能 （例：根知線／170円～960円、北小谷線／一律200円）※R8年度
	バリアフリー性	・バス車両への乗降には、**一定のステップが発生するが、ノンステップバスによる解消は可**
	多様な支払い方法（キャッシュレス等）	・交通系ICまたはクレジットカード決裁の導入により実現が可能
	乗換利便性（新幹線・二次交通）	・新幹線：高頻度運行や柔軟なダイヤにより、**新幹線等との円滑な接続が可能** ・二次交通：二次交通ダイヤとの相互調整により改善可能
	白馬方面へのアクセス（乗り継ぎ解消）	・一般道路を活用し、**乗り継ぎなくアクセス可能**
実現可能性 持続可能性	大糸線沿線への適応	・運行可能（2024年度からの大糸線増便バスにおいて運行実績あり） （ルートによって急勾配区間やカーブ区間等における冬期の安定的な運行に懸念あり）
	イニシャルコスト	・国道148号線等にて運行が可能であり走行区間は確保されている ・車両や待合所に一定の投資は発生するものの、他モードと比べると比較的安価
	ランニングコスト	・運行ルート設定により異なるが、一般的には他モードと比べると比較的安価に運行可能

バス交通について

修正前

■ 概要

・既存インフラである道路を活用し、地域内外の人の移動を支える代表的な公共交通機関
・住宅地や公共施設等へ細かくアクセスが可能（面的交通が可能）



■ 導入事例（鉄道からバス交通への転換）

・留萌線／導入：2023年4月～（石狩沼田～留萌）／路線延長：約36Km※
導入：2026年3月～（深川～石狩沼田）／路線延長：約14 Km※
※留萌線（鉄道）の際の営業距離

■ バス交通における強みと課題

視点	項目	検討ポイント
運行の安定性	定時性	・道路の渋滞状況に依存することから、**定時性がやや低い** →国道148号線は信号が少ないことから、信号機による渋滞は考えにくい
	安定性	・道路の閉鎖が無い限りは、気象状況の影響を受けにくい
ニーズに合わせた交通機能・利便性	柔軟性（停車場新設、ダイヤ）	・停車場設置：道路上や施設駐車場などに設置可能であり、**柔軟性が高い** ・ダイヤ：鉄道と比較して**柔軟な設定が可能**
	運賃	・道路運送法の範囲内で設定が可能 （例：根知線／170円～960円、北小谷線／一律200円）※R8年度
	バリアフリー性	・バス車両への乗降には、**一定のステップが発生するが、ノンステップバスによる解消は可**
	多様な支払い方法（キャッシュレス等）	・交通系ICまたはクレジットカード決裁の導入により実現が可能
	乗換利便性（新幹線・二次交通）	・新幹線：高頻度運行や柔軟なダイヤにより、**新幹線等との円滑な接続が可能** ・二次交通：二次交通ダイヤとの相互調整により改善可能
	白馬方面へのアクセス（乗り継ぎ解消）	・一般道路を活用し、**乗り継ぎなくアクセス可能**
実現可能性 持続可能性	大糸線沿線への適応	・運行可能（2024年度からの大糸線増便バスにおいて運行実績あり）
	イニシャルコスト	・国道148号線等にて運行が可能であり走行区間確保に対する投資は不要 ・車両や待合所に一定の投資は発生するものの、他モードと比べると比較的安価
	ランニングコスト	・運行ルート設定により異なるが、一般的には他モードと比べると比較的安価に運行可能