市バスのあらまし

市バスは市民の日常生活を支えるために欠くことのできない交通手段であり、その機動性を活かして、きめ細かなサービスを提供しています。

市域内の新たな道路や施設の整備状況等をふまえたバス路線の整備のほか、利用状況や運行実態をふまえたダイヤ改正などを適宜実施し、定時運行の確保やご利用いただきやすいバスサービスの提供に努めています。また、鉄道網と一体となって需要に応じた効率的な運行サービスを提供するため、鉄道網との連携強化と運行の効率化に取り組んでいます。

令和５年４月現在、市内のほぼ全域において164系統、営業キロ763.4kmで営業を行っており、市内におけるバス路線の約9割を市バスが担っています。

乗車人員は、平成18年度以降、新たな乗客サービスの提供等により増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年度は約26万人にまで減少しました。令和４年度（見込）は、令和３年度よりも６％増の約30万人／日となりましたが、コロナ禍前の令和元年度と比べると約５万人／日減（14%減）となっています。

バス路線整備の基本的な考え方

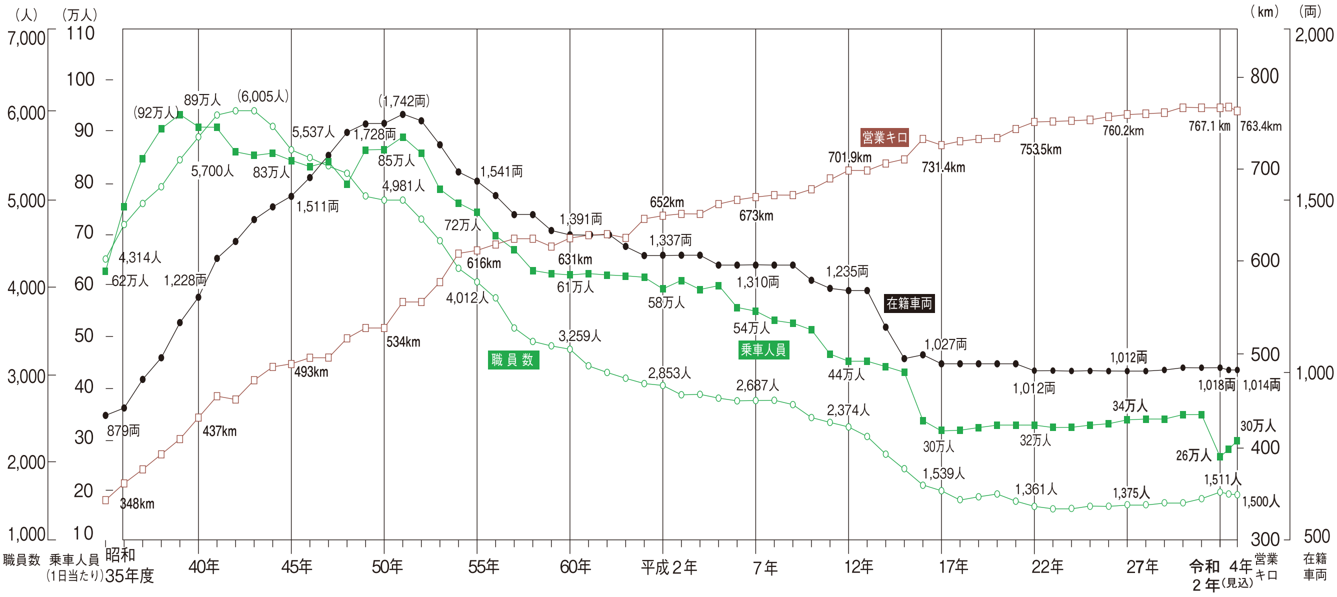
現在、交通局では、ご利用いただきやすい市バスをめざし、バス路線の整備については次の考え方を基本として実施しています。

- ５００mでバス停に到達できることや、バス路線の間隔を１kmとすることを基準とする。
- バス路線相互や地下鉄等との競合・並行を避け、路線網の集約化、効率化を進める。
- 需要に応じた運行回数を設定するとともに、需要がわずかであっても１時間に１回の運行に努める。

区　分		数　量
営業キロ		763.4km
系統数		164系統
系統長（平均）		7.5km
停留所数		1,471停留所
停留所間隔（平均）		411m
車両数		1,014両
1日当たり	運転キロ数	98千km
	乗車人員	30万人
	運輸収益	39,714千円

（注１）運輸収益は消費税抜きの数値
（注２）１日当たり運転キロ、乗車人員、運輸収益は令和4年度決算（見込）、その他は令和5年4月現在

■市バス事業の推移



（注1）図中の数値は、各年度の決算値であり、昭和35年度を初年度とした5年ごとの推移を示す。なお、（　）内の数値は、それぞれの最高値を示す。
（注2）貸切を含む。

運行のあらまし

多様なバスサービス

市バスの運行にあたっては、お客さまのニーズや利用実態をふまえた、より利便性の高い運行サービスを提供するため、系統別、時間帯別、バス停別の乗車人員、利用区間、お客さまの属性等をきめ細かく調査するとともに、バス停勢圏の人口の集積、集客施設の設置状況等の地域の特性をふまえ、基幹バス、地域巡回バスなど、多様な運行サービスを提供しています。

■基幹バス

基幹バス東郊線（基幹１系統）

栄～星崎（鳴尾車庫・笠寺駅）を平日に206回運行しています。

路側走行方式を採用し、丸田町～星崎は平日7～9時の間はバス専用レーンとなっています。

基幹１系統

基幹バス新出来町線（基幹２系統）

栄～引山（四軒家）及び名古屋駅～猪高車庫を、専用車両（50両）により、平日に410回運行しています。

一部区間を除いて中央走行方式を採用し、桜通大津～引山は平日7～9時と17～19時の間は基幹バス専用レーン（その他の曜日・時間帯は優先レーン）となっています。また、共同運行している名鉄バスの乗車方式と同じ、後乗り・前降り方式としています。

基幹２系統

■地域巡回バス

地域の日常生活に密着した施設（区役所・支所や病院などの公共施設、大規模商業施設、地下鉄駅など）を巡回する路線で、一般バスに比べて短い間隔で停留所を設置しており、市内全区で22系統を運行しています。

平成27年4月のダイヤ改正より、地域巡回バス全系統で運行時間帯を拡大し、改正前の9時台～16時台の8往復に加え、8時台または17時台に1往復増便し、9往復の運行としています。

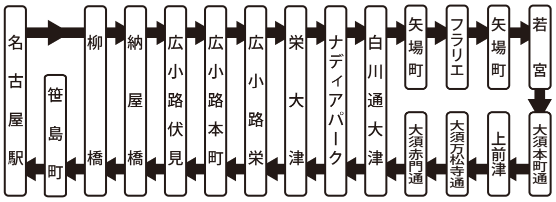
地域巡回バス

■都心ループバス（C－758系統）

市バスによる都心部の回遊性を高めるため、名古屋駅から栄・矢場町方面を昼間時に10分間隔で巡回していた都心ループバスを、平成29年4月から大須地区に延伸、これにあわせて1日当たりの運行本数を52本から54本へと2本増便しました。

訪日外国人旅行者の方への利便性向上のため、系統名を従来の「栄758」から「C－758」に変更し、新たに「C－758」系統のロゴマークを設定するとともに、停車するバス停留所やバス車両に掲出しています。また、バス車内に液晶式表示装置を1両あたり2台設置し、日本語に加え英語、ハングル、簡体字・繁体字の中国語による案内を行っています。

令和4年7月12日からメーグル1DAYチケットでも乗車できるようになりました。



C－758系統　路線図

都心ループバス外観と車内イメージ

ロゴマーク

定時運行をめざして

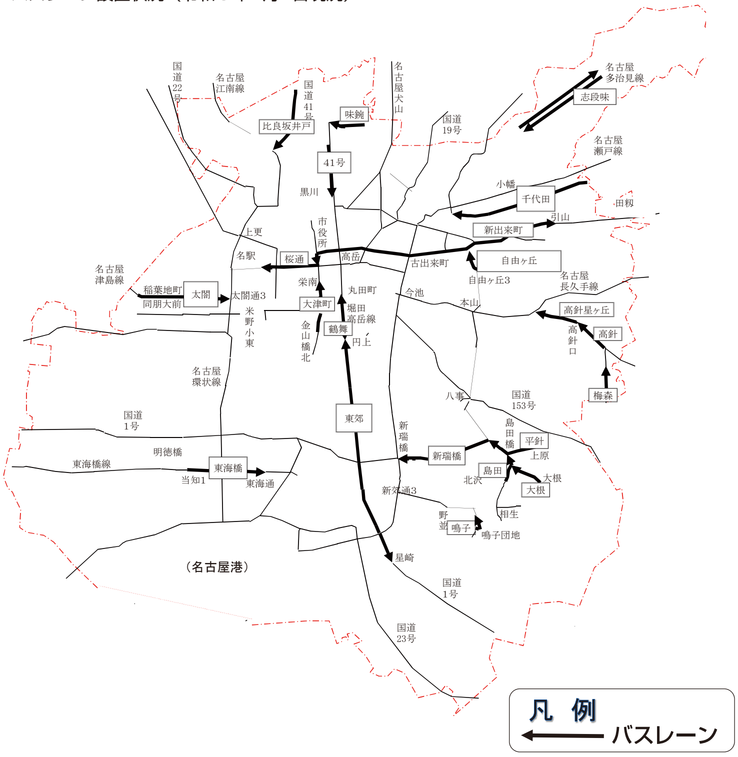
■バスレーン

　自動車の増加は交通渋滞を引き起こし、バスの走行環境を悪化させます。走行環境の悪化に伴い、昭和36年に時速約16km台だった市バスの表定速度は、現在では時速約12km台になり、またバス運行の定時性も損なわれがちです。

　バスレーンは、特定の車線で時間帯を限ってバス専用または優先とするもので、バスの走行環境の改善にきわめて有効です。

　現在では21レーン（74.54km）に及ぶバスレーンが、県公安委員会によって設置されています。

バスレーン設置状況（令和５年4月1日現況）



■バスレーン監視活動

　バスレーンの機能を維持し、バスの円滑な運行を確保するため、バスレーンに監視員を配置して、規制時間中におけるバスレーン内への進入車両の監視やレーン外への誘導等の活動を行っています。

バスレーン監視

■バス停周辺における違法駐停車監視活動

　バスが円滑にバス停に発着し、お客さまが安全に乗降していただけるようにするため、バスターミナルやバス停に監視員を配置して、違法駐停車等の監視や啓発活動を行っています。

違法駐停車監視

人と環境にやさしく

＜やさしく＞

■ノンステップバス

乗降口に階段がなく、一般のお客さまはもちろん、お年寄りや車いすをご利用の方にも楽に乗降していただけるバス車両です。車いすやベビーカーをご利用のお客さまがそのままご乗車いただけるよう、スロープ板を備えています。

令和５年４月現在、在籍車両1,014両全車ノンステップバスです。

ノンステップバス車両主要諸元

車両区分	定員（座席）	車両寸法 長×幅×高（m）	在籍車両数（令和５年４月）
大型	76人（28席）	10.70×2.49 ×3.09	８１９両
中型	59人（24席）	8.99×2.30 ×3.04	１９５両

ノンステップバスへのご乗車の様子

■優先席

乗降口に近い座席を、お年寄りや妊産婦、身体の不自由な方などの優先席とし、優先席であることを分かりやすくするため、シート生地にピクトグラム（絵文字）を印字した車両の導入を進めています。また、外見からは分からなくても援助が必要な方のため、優先席付近にヘルプマークステッカーを掲出しています。

優先席付近では、混雑時には携帯電話の電源をお切りいただくようご協力をお願いしています。

優先席・優先席ピクトグラム

■車いすスペース

全車両に車いすスペースを設けています。

車いすやベビーカーをご利用のお客さまがご乗車される際は、乗車スペース確保のため、既に乗車スペースの座席をご利用のお客さまに席をお譲りいただくなどのご協力をお願いしています。

また、ベビーカーをご利用のお客さまは、ベビーカーにお子さまを乗せたままご乗車いただけます。
（ただし、混雑時等はベビーカーを折りたたんでいただく場合があります。）

車いすスペース

<わかりやすく>

■バスターミナル

お客さまの利便性向上のため、主な地下鉄駅には、乗り継ぎに便利なバスターミナルを設置しています。

・バスターミナルの環境改善
バスターミナルについては、順次、塗装の塗替えや照明のＬＥＤ化などを進めています。
また、鳴子北バスターミナルに、ドライ型ミストを設置しています。

地下鉄に接続しているバスターミナル(交通広場含む)

東山線	**名城線**	**鶴舞線**
八田	金山	上小田井
中村公園	黒川	植田
本陣	大曽根	原
名古屋	茶屋ヶ坂	平針
栄（オアシス21）	自由ヶ丘	**桜通線**
千種	新瑞橋	鳴子北
池下	**名港線**	徳重
星ヶ丘	六番町	**上飯田線**
一社	名古屋港	上飯田
上社		
本郷		
藤が丘		

＊複数の地下鉄路線に接続している場合は
１つの路線に記載しています

栄（オアシス21）西側のりば

■タッチパネル式液晶モニター案内板

名古屋駅バスターミナルに、タッチパネル式液晶モニターを備えた案内板を設置し、日本語に加え英語、中国語（繁体字・簡体字）、ハングルによる営業案内・観光情報を提供しています。

液晶モニター案内板

■バス停留所の整備

・バス停留所の改修
停留所で市バスをお待ちいただいているお客さまのために、屋根つきのバス停・ベンチ・照明付標識を順次設置しています。
・バス停留所の広告付上屋
一部のバス停留所には、交通局が費用負担することなく、民間企業が広告料収入でバス停留所の製作・設置・維持・管理を行うもので、都会的なデザイン、見やすい大型の時刻表、夜間照明などにより、市バス利用者へのサービス向上を図っています。

バス停留所広告付上屋

■バス車内への液晶式停留所名表示器の設置拡大

市バスに不慣れな方にも安心してご利用いただくため、ピクトグラムを活用した乗換案内、4つ先までの停留所名を表示する経由地案内など、わかりやすい案内が行える液晶式停留所名表示器を順次設置しています。

液晶式停留所名表示器

市バス

＜環境にやさしく＞

■アイドリング・ストップバス

ディーゼルバスについては、停車と発進にあわせて、エンジンが自動的に停止･再スタートを行い、無駄なアイドリングをなくします。排気ガスや騒音が減り、燃料の節減にもつながります。

令和５年４月現在、市バス全車両アイドリング･ストップバスです。

アイドリング・ストップバス

■最新の排出ガス規制適合車の導入

更新する全ての車両を最新の排出ガス規制に適合したノンステップバスとしています。

平成29年度より、排出ガスの基準が最も厳しい「2016年規制」に適合したディーゼルバスを導入しており、このバスは排出ガスに含まれる窒素酸化物（NOx）や粒子状物質（PM）を低減させる装置を備えています。

令和５年４月現在、合計243両の「2016年規制適合バス」が在籍しています。

2016年排出ガス規制適合バス

令和５年４月現在

	導入開始	内容	導入車両数(両)
2016年規制適合バス	平成29年度	平成28年排出ガス規制(2016年規制)対応のディーゼルバス。	243

■電動バス　燃料電池バス（試行導入）

令和５年４月より、環境局から貸与された燃料電池バス１両を路線バスとして運行しています（試行導入）。水素を燃料として走行時に温室効果ガスや大気汚染物質を排出しない環境にやさしい車両です。鳴尾営業所に在籍し、主に基幹１系統で運用しています。

燃料補給のための水素ステーションへの回送や水素ステーションの定期点検による休業時の対応、車両故障時の対応等について検証を行っています。

■バス停・バスターミナル照明のLED化

環境負荷を低減するため、バス停標識の照明及びバスターミナルの照明を、省エネ効果が高いＬＥＤへ改修を進めています。

市バス