

第3部 バスマップで終わらないこれからの市民交通まちづくり

2章 バス待ち環境を改善する

バス停に屋根とベンチ、取組みのきっかけ

バスの利用者は、岡山県では 1967 年のピーク 1 億 3263 万人が、2006 年には 3214 万人と 24%に激減している。減少の理由の一つは、ベンチや屋根のないことがあるはずである。バスからお客を奪った自家用車には、当然のように快適なシートやエアコンがある。どんどん快適性を増す自動車に対して、バス停のバス待ち環境はほとんど改善されてこなかった。



第一回のバスマップサミットを開催したころ、バスマップを担当した RACDA の佐野さんから、バス停の写真を撮っていくと面白いという話があり、バス停の写真をパネル展示することになった。この写真の様に、バス停の標識が自動車に撥ねられて土手下に落ちたような所で、バスを待てというのだろうか。(写真 1)

我々バスマップを作成する市民団体でも、こうしたバス待ち環境の問題は、断片的に取り上げられてきた。福井の ROBA では、「ROBA 認定バス停」を選んでバスマップに表示している。またバスマップサミットの常連の阪神圏広域バスマップの作成チームでは、バスマップ作成時に、全バス停 1332 箇所の写真を撮影し、バス停の仕様をインターネットで公開している。 <http://www.hnpo.net/n/busmap/>

これらの取組は利用者の立場からバスを考える我々でなければできない仕事である。国ではオムニバスタウンを指定し、都市のバスへの補助も実施しているが、岡山の場合でもこれによってできた高規格バス停は、わずか一箇所であった。

ところで最近、高齢者による事故、特に自損事故が急激に増加している。ブレーキとアクセルの踏み違い、高速道の逆行などが毎日のように報道されている。しかし高齢者はバスや電車がなければ、自動車を運転する以外ないのが実情だ。

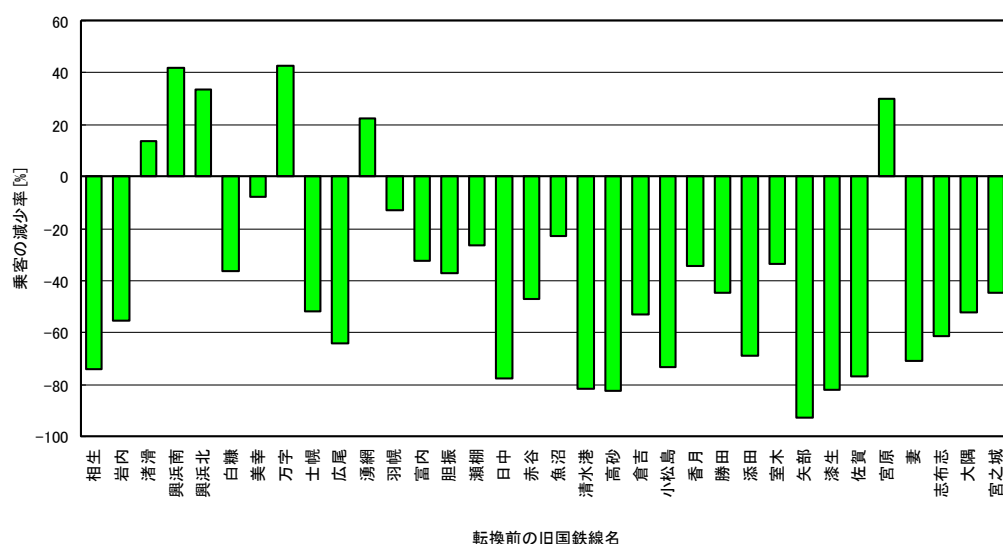
5 年ほど前、私は父が 75 歳になって、もう自動車を運転するのは危ないからと、運転をやめてもらった。ある時、車を走らせていたら、真夏の昼間、近所のベンチも屋根もないバス停で、父がバスを待っている。これを見て「親父、頼むからタクシーを使ってくれ」と言ってしまった。そこで早速、国土交通省の道路局路政課を尋ねて、なんとか全国のバス停に屋根とベンチを道路財源で整備できないかと相談した。ちょっと調べてくれたが、結論としては屋根とベンチの設置は道路の責任で全部できるとのことであった。

当時既に道路財源が余り、またその存在そのものの議論が始まっていた。一方全国のバス事業者は経営的に疲弊しており、バス停の整備に資金を投入しにくくなっていた。そこで道路設置者が屋根とベンチを設置するなら、予算的にはすぐできることではないかと考えた。岡山県南に 1500 箇所ほどのバス停があるとして、全国にその 100 倍、15 万箇所、一

箇所 100 万円としたら、1500 億円なのである。余っているなら、そうした使い方もあるのではないかと。

2005 年、岡山国体があったとき、国体主会場周辺の国道部分には、岡山国道事務所によって高規格バス停があつという間に整備された。天皇陛下が来るとバス停がきれいになるなら、毎日でも全国を走ってもらいたいものである。ここでわかったのは、整備しようという気があるなら、バス停に屋根とベンチくらいはいつでもできるということだ。ただ市町村がなかなかその気にならない。道路局との相談でもその点が問題だとなった。国が補助制度を作っても、市町村をどうやってその気にさせるかが課題だったのである。

RACDA は LRT を推進する団体であるが、最近は経営困難になった鉄道会社の再建に力を貸すことも多くなった。鉄道会社が存続の危機になったとき、行政側はかならずバス転換を持ち出してくる。だが環境自治体会議の調査によれば、バス転換すると、大体乗客は半減し、それがバス減便につながり、最後はバス路線廃止に追い込まれる。



2008 年 1 月、島原鉄道の南目線が廃止直前に支援に赴いた。島原の乱の古跡・原城駅には立派な上屋があり、ベンチも複数あり、ちゃんとトイレまで整備されている。(写真 2)

鉄道の駅の場合、利用範囲は 2km 程度として計算する。駅前には広場、駐車場、送迎場、商店があり、時間を潰せる。駅には必ずトイレがあり、トイレの近い高齢者にはありがたい。

一方バス停にはこれらの設備がない。バス停の利用範囲は大体 200-300m と言われるのも、バス待ち環境の差によるものと考えられる。武蔵野のムー



バスをはじめるとき、当時の市長はバス停の間隔を約 200m にしたという、それはお年寄り
が 200m ほど歩いたら道端で一服しているのを見たからだという。

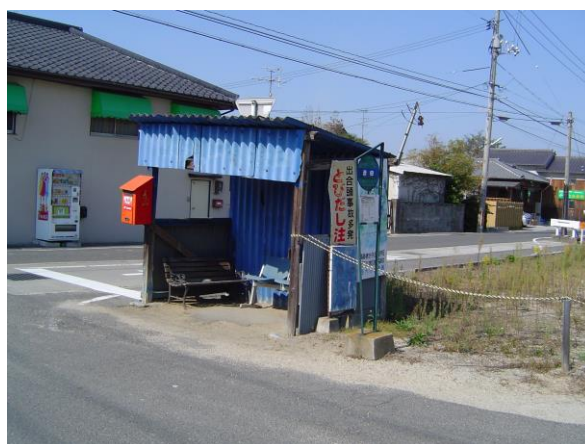
高齢者の運転は危ないからと、運転免許を取り上げ、バスに乗れというが、そこにはベンチ一つない、雨風をしのぐ上屋はもちろんない、そしてトイレもない。これではバスは利用できない。

逆に言えば、ベンチ一つあれば 10 分待てる。屋根があれば 20 分待てる。バス停そのものになくても、すぐそばにそれらのかわりになる施設があればよい。バス待ち環境を鉄道並みにしてやることによって、バス停利用半径を 2km 程度にすることができれば、バス利用者は自動的に増加するはずである。

RACDA の簡単に試算によれば、地方都市において現状 70%を越える自動車利用率を 50%程度にしなければ、地球温暖化対策として炭酸ガスを 2050 年までに半減できない。そのためには二輪車、徒歩の比率を現状の 25%程度から 35%程度に増加させ、電車バスなど公共交通分担率を現状の 5%程度が 3 倍の 15%程度にしなければならない。その上自動車の燃費を 2/3 にしなければならない。公共交通を 3 倍利用してもらおうと思えば、当然にバス待ち環境の革命的改善が必要である。

バス停予備調査

バス停の改善を考えるには、まずバス停の現状を知らなければならない。RACDA では 2007 年 10 月から半年ほどかけて、岡山県南の 1500 箇所ほどのバス停に屋根、ベンチ、バスベイがあるかどうかの「バス停予備調査」を実施した。予備調査としたのは、十分な調査ではないからである。これだけ短期間でバス停調査ができたのは、バスマップがあったからである。



バス停調査で発見した岡山市南部の児島湾干拓地で発見した古いバス停。なんだか野菜の無人販売所みたいな雰囲気だが、これで屋根があって風よけがあって、ベンチがあってその上ポストまである。そばには自動販売機もある。これで利用者にとっては十分、高規格である必要はない。(写真 3)

私の最寄のバス停、法界院駅前の南向きバス停には、商店のひさしがあって、タバコ屋さんではバスカードを売っているし、二人しか掛けられないが、ちゃんとベンチを置いてくれている。(写真 4)



阪神圏広域バスマップの作成チームによるバス停調査の凡例が、バス停のバス待ち環境を考える上で非常に参考になる。(抜粋)

● **周辺施設** バス停近くの公共施設等 ● **案内所** ○：バス案内所、切符売場など

● **備考** ・のりばの場所、乗り換え（鉄道の駅が近い場合、鉄道会社と路線を表示）

・他の事業者のバス停があれば、他の事業者のバス停があることを、バス停名と共に書いております。

・特に、他の事業者のバス停名が異なる場合は、そのバス停名と「バス停名が異なります」と表示

● **標識** ◎：停留所名、路線番号が書かれた標柱がある ○：停留所名だけ書かれた標柱がある

△：標柱はないが、電柱や壁などにバス停名が記述されている

● **上屋** ◎：屋根と囲いがある、屋内など ○：屋根がある △：お店の軒先などの場合、×：なし

● **接近案内** ◎：あと何分で来るかわかる表示と音 ○：ランプがつく、音が鳴るだけ ×：なし

● **時刻表** ○：バスが来る時刻が書かれている

● **ベンチ** ○：座れる人数表示 △：バス停前のお店のもの、移動可能なベンチなど ×：なし

● **ゴミ箱** ○：ゴミ箱あり △：備考がある場合 ×：ゴミ箱なし

● **灰皿** ○：あり △：備考がある場合 ×：なし

● **歩道** ◎：1.5m以上の幅の歩道あり ○：1.5未満の歩道がある

● **トイレ** ◎：バリアフリー対応 ○：あり、近くのお店のトイレも記載 ×：なし

● **備考** 時計、バス停周辺の地図、バス停周辺の施設や名所の案内や・矢印、自動販売機、公衆電話、郵便ポスト

RACDA のバス停予備調査の結果は表 301 の様になっている。岡山駅から出発する下りと、岡山駅に向かう上りに大まかに分類して作表したところ、概ね下りより上りの方が屋根とベンチの整備率のいいことがわかった。当然ながら、バス会社はバスから降りてすぐ帰宅するため、バス待ち時間の短い下りより、バス待ち時間の長い上りの方を優先的に整備したのであろう。(表 301)

一方バスベイについては、ほとんど上り下りの差が無く、これは道路の車線数や道路幅によって決定されるからである。バスベイはバスの停車による道路渋滞を防止するためのものであるが、バスベイを確保するために歩道を削っている場合も多く、それがバス停上屋の設置を不可能にしている場合がある。

バス停調査の項目は、表 302 の様になっている。バス停のベンチの設置状況は 3 人掛けのベンチを 1 とした。上屋については、屋根のみと、雨風よけがある場合、高規格のものを区別。ベンチでも



勝手に住民がおいているものもありとした。(表 302)|

そもそも多くのバス停に置いてあるベンチには、違法なものが多い。歩道上にベンチを置く場合、ちゃんとボルトで固定しておかなければ、台風などで飛ばされて、車道にころがり落ちて、自動車通行を阻害することがある。だから警察は道路交通の安全性確保のため、勝手にベンチを置かせないはずである。しかし多くのバス停には無許可の広告のついたベンチが設置されている。

倉敷市の玉島駅からの道路には、ちゃんとボルトで固定されたベンチが 10 箇所ほど設置されていた。(写真 5)

一方壊れたベンチもたくさん見受けられる。住民が自主的にベンチを持ち込んでいる場合も多い。更に勉強用椅子、ソファ、自動車のシートまでもがバス停に持ち込まれている。それでもベンチがないよりはるかにいい。こうした実情を見て、何も感じないバス事業者や行政、警察に比べれば、バス利用者のために自動車のシートを設置した人の方が、はるかにパブリックなものを理解しているのではないだろうか。(写真 6)(写真 7)



それにしてもバス停を調べていると、ある意味本当におもしろい。これはもう路上観察学なというか、道路上観察学でもある。たとえば児島の東久ストアー前のバス停には、屋根もベンチもあるのだが、なんとプラスチック製の瓶の通い箱が 5 個、バンドで止められて置いてあった。多分ベンチ不足を補うものだろう。ここの店長は豪放磊落な人で、知っていただけに、ほほえましいものを感じた。(写真 8)



大野辻のバス停の標識では、バス停名の上に時刻表を張っていた。(写真 9)これを見て悲しくなってしまったが、バス業界の疲弊はここまできたかと、かえって気を引き締めることができた。倉敷では工事中のバス停があり、バス停の標識が見事に折れていた。(写真 10)こうした例はここだけでなく、調査箇所のうち数十箇所もあったのである。ベンチがあるとか、時刻表があるとかいう以前の問題として、「おい、バス停よ、ちゃんと立っておれよ」と言いたい。



広告付きバス停

全国的に広告付きバス停のスタイルのいいものが大都市部を中心に増殖している。その多くはフランスのエムシードゥーコー社 (MCDecaux 以下 MC 社) のものが多い。フランスの広告会社ジェーシードゥーコー社と三菱商事が合併で 2000 年に MC 社ができた。三菱商事の関係者がフランスでの事業を知り、ジェトロの紹介で経済産業省や国土交通省、警察庁も規制緩和の一環として歩道上の広告付きバス停を導入した。(写真 11)



最初の設置は 2003 年 3 月での岡山市において、両備グループが協力した。MC 社では全国の 30 都市 3000 箇所の設置をめざしているとホームページに書いてある。一箇所の設置費用は 300 万円程度と言われ、MC 社が広告付きバス停のデザインや製造費用から、設置工事、清掃維持管理费用までを、企業からの広告費でまかなう。自治体にとっては一切負担がなく、都心のバス停の整備ができるだけでなく、バス停のデザインが統一されて景観の向上にも役立つ。多くの都市では屋外広告条例でバス停デザインにも制限を加えているが、MC 社でも道路上広告ということで、広告の色のトーンを抑えるなどの工夫をしているようだ。都市側としては高規格のバス停に照明があることもあり、治安にも意味があると考えている。

現在の設置都市 2008 年 6 月 25 日現在 広告面数 19 都市 607 面
札幌、旭川、仙台、横浜 195、名古屋 124 岐阜、静岡、浜松、新潟、富山、神戸、西宮、大阪、和歌山、岡山 21、広島、福山、福岡 54、北九州

2008 年 6 月に行われた岡山市の交通戦略会議では、事情を知らない委員から、この高規格のバス停を自分の所にも作れないかという質問が出た。しかしこの広告付きバス停は、広告収入を見込める都心の通行者の多い場所でしか設置されることはない。国土交通省道

路局では、設置基準を設けているが、歩道幅の狭いところにも設置できるよう、見直しをしている。(表 302)

こうして設置された高規格のバス停であるが、問題もないわけではない。まずベンチがほとんど道路側を向いていないため、バスが来ても気づかない恐れがあり、バス停利用者からはかなり苦情が出ている。これはバス停のポールを立てる位置を、歩道内の埋設物に配慮する必要があるため、歩道と車道の際にせざるをえないかららしい。またデザインを重視して、透明部分の多いシェルターになっているため、ヨーロッパより日差しのきつい日本では、西日が当たった場合などは暑くなりすぎるようだ。実際ベンチがあるのに座ってないお年寄りに声をかけたら、暑くて座れないと言っていた。

岡山国道事務所が岡山国体にあわせて設置したバス停は、MOMO をデザインした水戸岡鋭治氏がかかわっている。やはりきれいで好ましいのだが、MC 社と同様な問題がある。(写真

12)



それにしてもせっかくの高規格バス停なのだが、肝心のバス運行情報については、従来のバス停と同様、時刻表がはってあるだけで、路線図もない。

ところで岡山市では宇野バスが独自にバス待ち環境の整備に非常に熱心に取り組んでいる。地場大手の両備グループに対して、こじんまりした家業という感じの会社だが、それだけにバスで生きるという気概に富んでいる。バス停についても 100 万円泥土かかるシェルター付バス停を、土地を借りたりしながら、多数設置している。岡山でも備前市赤磐市方面の上屋設置率が高いのは、宇野バスの運行ルートだからである。(写真 13)



宇野バスの茶色のバス停は、規格品であるが、自動車ディーラーの販売店前のバス停では、建物のデザインにあわせて、白いバス停になっている。(写真 14) こうして一箇所一箇所に上屋設置する場合は、沿線との合意作りに大変な手間がかかるようで、疲弊したバス業界には、もはや企画営業やお客様サービスの人的パワーが不足していると言えよう。また宇野バスの場合、バス停に努力している分、低床バスや IC カードの導入が遅れている。もはやバス会社の努力だけで我々にとってのバス待ち環境や運行環境を改善することは、不可能に



なっているのではないだろうか。

バス停アダプト事業

ここに非常に興味深い写真がある。(写真 15)私が毎日利用する法界院前バス停の北向き、岡山大学も近く便数も多い。バスベイがあつて歩道が狭いため、広告付きバス停ができなかった。左の建物は中国銀行の支店である。ひさしがついていて、その下にベンチを設置してあり、そこにお客さんが腰掛けている。一方バス停の標識の下にはおばあちゃんが蹲ってバスを待ち、その後ろの狭いスペースを自転車が通行している。おばあちゃんとしては、後ろで待っててバスが来てから出たのでは、気づいてくれないかもしれないから、危ないけど前で待っている。



バス会社に聞いてみたら、ベンチを歩道寄りに設置し、銀行用の自転車置き場は建物寄りにできないかと提案したそうだが、結局こうなった。ここではベンチの設置に企業は協力してくれているのだが、いま一步ふみこんだ協力をしてくれれば、随分と違ふだろう。

道路局に問い合わせたところ、道路に隣接した民有地であっても、歩道と一体化した整備をする場合は、補助金が出るようだ。都心のセットバックした歩道隣接の民有地で、実質歩道になっている場合などである。だったらこの場所でも歩道上のバス停と一体化整備して、税金を投入することも可能なのではないか。

しかしここは県道で、整備するとすれば県がその意志をもたなければならないし、第一国の補助金をもらおうとおもえば、膨大な手間がかかる。それでも本当は銀行支店のひさしが、バス停の上まで伸びていたらどんなにいいだろうか。

歩道もバス停も道路構造令の規制を受け、それゆえになかなかバス停に上屋とベンチが設置できない。道路構造令そのものの弾力的運用や改正についても提案色々していきたいが、スピードアップするなら、企業の民有地そのものにバス停を作ってもらう方がはるかに早いと気がついた。

さてそこで以前から知っていたトマト銀行本店の前のバス停「南方交番前」である。(写真 16)岡山市内を走る岡山電気軌道と、赤磐市に向かう宇野バスの共用バス停である。ここもバスベイを作っているため、歩道の幅が 1.5m しかなく、広告付きバス停は設置できない。トマト銀行は植栽の仕切りのブロックの上に、ベンチ状のものを設置して、バス利用者の配慮してくれている。またむこうにはベンチそのものも置いてくれている。ここで本店常務と話していたら、毎日バス停を掃除しているとい



う。「狭いバス停だからすぐ終わってしまうんですよ」「だったら、反対側も掃除したらいいじゃないですか」「そうだね、明日からでもやらせるよ」ということになった。

そこからバス停前の植栽の部分を提供して、トマト銀行の費用で上屋とベンチを設置できないかとの提案をさせていただいた。原稿を書いているいま、バス停の名前をたとえば「南方トマト前」などと変更できないかと言う点で、関係各方面と調整中である。反対側のベネッセ本社駐車場については、宇野バスが自前でバス停を整備し、ベネッセが土地を無償提供するということまで来ている。片方だけ名前を変えてもいいのか、上り下りの名前が違うのも困る。またベネッセ側はその名前の変更に納得するのか、RACDAはその調整を行っているのだが、バス停一箇所であっても、その設置の調整の手間は相当なものだと初めて知った。

私は最初、富山ライトレールにおいて、駅の命名権を売る、ネーミングライツの考え方を、バス停の整備に使えないかと考えた。しかし既に従来企業名のついたバス停はいくらでもあるし、またどんな企業でもお金を出せば命名権が買えるというのにも問題がある。ともかくこの一番むずかしい、関係者の多い場所での経験から、いい解決策が見えてくるであろう。

こうした交渉で見えてきたのは、バス停に隣接する企業や学校、町内会でバス停を整備してもらうという手法である。これを道路や河川で行われているアダプト(養子縁組)制度と同じように、「バス停アダプト事業」と名づけることにした。そして大言壮語ではあるが、「全国バス停に屋根とベンチを」というスローガンとともに、第五回の広島バスマップサミットで発表させていただいた。この本でも特に一章設けて書かせていただくことになった。現在はまだ各方面に説明にまわり、協力要請をしているところであるが、全国どこでもできる活動なので、有志はどんどんこの考え方を導入した活動をしてもらいたい。(最初の提案から約1年、一時は調整の難航した南方交番前バス停では、トマト銀行が広告看板の移設費用の一部負担、植栽の剪定と土地の無償提供を行い、またバス会社も宇野バスだけでなく岡電バスも費用負担を申し出、平成21年2月に完成した。反対側のベネッセ側の整備も完成した。なおバス停名は、「南方交番前(トマト前)」「南方交番前(ベネッセ前)」となった。)

