

平成15年度 住まい・まちづくり活動団体の実践的な取り組みに関する調査

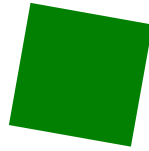
# 「街中のバス停環境調査」

～市民参加によるまちのバス停づくりをめざして～

## 報告書



特定非営利活動法人 日本公開庭園機構



## 目次



1 . 活動の背景 .....	3
2 . 活動の経緯と目的 .....	3
3 . 活動の内容 .....	4 ~ 6
4 . 活動の成果 .....	6 ~ 16
5 . 今後の展開 .....	16 ~ 25
6 . 活動のポイント .....	25 ~ 26

# 1 . 活動の背景

省エネルギー、省資源という言葉が聞かれるようになって、どの位の時間がたったでしょうか。

自動車の低燃費化、電化製品の省電力化などの改良は進んでいますが、一方で電化住宅なるものがPRされ、車両保有台数も微増を続けるなど車社会も進行しています。

また、規制緩和に伴う郊外型の大型店の進出などにより、地方だけでなく都市部でもその傾向が現れてきています。これは、商店街の衰退、まちのスプロール化とも密接に関係しています。

移動手段の変化や都市の空洞化だけが原因ではないと思われませんが、各地のバス会社の経営は困難を極めています。特に地方では赤字路線の廃止、人員削減などにより、サービスが著しく低下している例もあるようです。

多摩地域では、鉄道駅を南北につなぐ交通をバスがまかなくなっています。これは、都心部から放射状に延びる鉄道ばかりが整備され、南北交通の整備が行われてこなかったことに起因しているでしょう。ここでのバスの役割は大きなものがあります。

また、近年各自治体が競うように運行を始めているコミュニティバスの運行もあり、国立市のコミュニティバス「くにっこ」など、バス会社が運行を受託している事もあるようです。コミュニティバスは、既存のバス路線などとの競合を避け、公共施設の接続を図ることが目的となるため、必ずしも収益をあげるわけではなく自治体の財政を圧迫する事も多く、順風満帆というわけではないようです。

一方温暖化や大気汚染などと、私たちの暮らしの関係も再確認すべき時期に来ているでしょう。ゴミの減量、節電、汚染物質など、そのすべてがくらしと直結しています。自家用車の利用を控え、徒歩やバス利用への切り替えなどもその低減に寄与していきます。それは、健康問題やバリアフリーとも密接に関連しています。

## 2 . 活動の経緯と目的

子どもたちの低い目線で、住宅地や通学路の道を見ると、私たちの周りには危険な個所がたくさんあります。

一方、私たちが提唱する「安全緑地」を実践している市民や企業もたくさんあります。

私たちは、この「安全緑地・模範例」に着目し、昨年（2003年）貴（財）ハウジングアンドコミュニティ財団の委託で「多摩8市の安全緑地・模範例調査」を行いました。

今回の「街中のバス停環境調査」は、昨年の調査実践活動の成果の一つとして位置づけています。

私たちのくらしの中の一つとして、バス停留所の現状をサンプリングし、課題を把握することにより、使いやすく安全な停留所のあり方、デザインや整備の方向を探ってみることにしました。

バス停留所（バス停）について様々な角度から調査を行い、現況、課題を整理するとともに、ハード、ソフト両面における今後のバス停のあり方、方向を検討します。

調査は、国立市を中心とする多摩地域の6市のバス路線を対象としました。

また、バス停は周囲の環境と相互に影響しあうため、周辺環境も含めた調査項目を設け、整理、リスト化しました。

### 3. 活動の内容

#### 1) 対象範囲

本調査の対象範囲は、国立駅発着のバス路線を基本に設定しました。

対象範囲に設定した自治体は、国立市、立川市、府中市、国分寺市、多摩市、小平市の6市です。また、対象としたバス停は路線バスに加え、地域によりコミュニティバスも調査に追加しました。

各市とも100箇所程度のバス停を抽出し、調査員を派遣し情報の収集を行いました。自治体ごとの調査範囲、路線は下表の通りです。

バス停調査範囲

調査地域	区間(起・終点)	会社名
<b>国立市</b>	国立循環・矢川駅行き・谷保駅行き他	立川バス
	都営二丁目行き・国立操作場行き・	立川バス
	国立東循環・西循環	立川バス
	国立駅北口～国立市役所	コミュニティバス
<b>府中市</b>	国立駅～府中駅(国03) 西元町二丁目～	京王鉄道バス
	国立駅～府中駅(国17) 西府橋～	京王鉄道バス
	府中駅～国分寺駅南口	京王鉄道バス
	府中駅～健康センター	京王鉄道バス
	府中駅～多磨町	コミュニティバス
<b>多摩市</b>	国立駅～聖蹟桜ヶ丘駅(国18)	京王鉄道バス
	聖蹟桜ヶ丘駅～多摩センター駅(桜85)	京王鉄道バス
	聖蹟桜ヶ丘駅～多摩センター駅(桜62)	京王鉄道バス
	永山駅～右・左循環	コミュニティバス
<b>小平市</b>	小平団地～国分寺駅南口まで	京王鉄道バス
	小平駅南口～小平営業所	西武バス
	昭和病院～国分寺駅北口	立川バス
	小平駅南口～循環	コミュニティバス
<b>国分寺市</b>	国立駅北口～戸倉循環(日吉町回り)	立川バス
	国立駅北口～戸倉循環(稲荷神社回り)	立川バス
	国立駅北口～けやきだい団地	立川バス
	国立駅北口～弁天折り返し場	立川バス
	国分寺駅北口～武蔵野美術大学	西武バス
<b>立川市</b>	立川駅南口～国立駅南口(郵政研修所経由)	立川バス
	立川駅南口～国立駅南口(矢川経由)	立川バス
	立川駅北口～国立市役所入口まで	京王鉄道バス

## 2) 調査項目

記録した調査項目は次の14項目です。

バス停を取り巻く環境全般を確認することに留意しました。

項目	内容・注意事項など
路線名	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線名を記入</li> <li>・路線がだぶる場合は、次の路線データのその停留所の欄は空欄でよい</li> </ul>
停留所名	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所名を記入</li> </ul>
上り・下り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上り、下りを記入</li> <li>・循環バスなど片方のバス停しかない場合は、もう一方の欄は空欄でよい</li> </ul>
歩道の有無、幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の有無、幅を記入</li> </ul> 幅の凡例 1：～1.0m未満 2：1.0m以上1.5m未満 3：1.5m以上～
ガードレールの有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガードレールの有無を記入</li> <li>・ある場合は、色、材質を記入</li> </ul>
道路以外の土地を使用している場合の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・使用している土地の状況を記入</li> </ul> 土地の状況の凡例 1：公園      2：学校      3：団地      4：企業等 5：その他公共施設      6：その他
イスの有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イスなどの有無を記入</li> <li>・ある場合は座れる人数、材質、状態を記入</li> </ul> 凡例 ：良好                      ：まあまあ ×：座れない、座りたくない)
屋根の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・屋根の有無を記入</li> <li>・ある場合は材質、状態を記入</li> </ul> 凡例 ：良好                      ：まあまあ      ×：役に立っていないなど
利用者の安全性、バスの視認性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の安全性、バスの視認性を確認</li> <li>・コメントで記入</li> </ul>
バス運転手からの視界状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運転手からの視界状況を確認</li> <li>・コメントで記入</li> </ul>
待っているときの印象・バス停からの眺めなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを待っているときの印象、眺めなどを確認</li> <li>・コメントで記入</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的な評価</li> </ul> 凡例 ：良好、ゆっくり待ってもいい                      ：まあまあ ×：よくない、待ちたくない ・理由などをコメントで記入
改善提案など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ここをこうすれば、待ちやすくなる、安全になる、などを簡単にコメント</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他、気づいたことなどがあれば記入</li> </ul>

## 3) 記録写真について

バス停の状況確認とともに、写真による記録を行いました。

撮影はデジタルカメラを基本とし、各写真と調査情報が対応する様留意しました。

写真撮影における注意事項は次の通りです。

写真の撮影方法、注意事項

- ・ 1 停留所につき、正面、右、左の 3 枚はかならず撮影
- ・ その他、ベンチや風景など特徴があれば適宜撮影
- ・ 写真には、通し番号と停留所名、正面、右、左を入力
- ・ デジカメは傾きやすいので、バス停のポールなどが垂直になるようにするなど注意すること

## 4 . 活動の成果

### 1) バス停写真とコメント

今回の調査の中から、バス停として評価できるもの( 印) できないもの( × 印) の代表的なものを抽出し、紹介します。

調査員により視点が異なるとはいえ、人が感ずる安心、ほっとするという感覚は、ある傾向を持っていると考えてよいでしょう。

#### 国立市のバス停

##### 快適なバス停



国立大学通り「桐朋」バス停。  
ゆっくり待っても良い。緑地帯に移る木洩れ日がなかなか良い雰囲気。丸太のベンチがあるが桜の季節は花見客が長時間座っている



国立「北第一公園」バス停。  
公園で元気に遊ぶ子どもたちを見ているとバス待ちの時間が気にならない。

##### 不快なバス停



× 「稲荷神社」  
甲州街道のバス停。  
狭い歩道、高いブロック塀、交通渋滞、排気ガス、騒音、歩道を走る自転車



× 「旭通り、富士見通りのバス停」  
狭い歩道、歩道にはみ出る商品陳列、自転車、違法駐車、バスが見えない、居場所がない。

**府中市のバス停**  
快適なバス停



「府中市役所」  
歩道の内側、役所敷地内にバス停スペースを設けている。



「健康センター」  
緑地帯の中のバス停。桜の季節から新緑にかけては、とくに気持ちいい。

不快なバス停



×「国分寺街道のバス停」  
歩道のない狭い道路、交通渋滞、排気ガス、騒音、自転車



×「甲州街道のバス停」  
狭い歩道、交通渋滞、排気ガス、騒音、歩道橋を走る自転車

**多摩市のバス停**  
快適なバス停



「多摩南部地域病院」  
病院のロータリー。調査したすべてのバス停の中で、環境、安全性、快適さは最高。



「和田」  
後ろの民家の草木の手入れが行き届いており本当に気持ちがいいバス停。

不快なバス停



×「帝京大学入口」  
バス停が木に隠れて見えない。位置をずらすか木を屋根に替える。木の下は快適でない。



×「豊ヶ丘二丁目東」  
橋の下では暗くて寒いあえて橋の下にしなくても、見通しがよいので雨が降れば橋の下に行けるくらいの日向がよい。

## 小平市のバス停 快適なバス停



「警察学校」  
桜の季節はもちろん、真夏も木陰でゆっくり待っても良い。但し、次が終点なのでここから乗車する人はまずいない。



「昭和病院」  
路から総合病院のロータリーに至る歩道に4対の桜が並木になっており、ロータリー中央に手入れされた植込みがある。

## 不快なバス停



×「喜平橋」  
ガードレールはあるが、自転車の通行多く昼夜を問わず、危険。  
バス停を20mほど南の喜平橋派出所前へ移し、自転車との衝突を回避できるようにしてはどうか。



×「桜上水」  
歩道はぎりぎり1.5mあるが後ろがブロック塀のところへ自転車の通行量大でバスを待つのはきわめて危険。視認性は極めてよい。

## 国分寺市のバス停 快適なバス停



「弁天通り折返し所」  
ロータリーの植込みが見える。ゆったりした感じがする。スペースがあるのでベンチがあってもよい



「立川ろう学校」  
スーパーマーケットの植え込みにベンチ。スペースがあるので、自転車と待っている人と交差することがない。



不快なバス停



×「並木町二丁目」  
歩道がなくスペースもない。



×「第三中学校入口」  
ここも歩道がなく、スペースもない。

立川市のバス停  
快適なバス停



「立川市役所」  
バスタップがあり、歩道も広い。周辺に結構大きな木があり、隣りは公園なのでこのバス停は気持ちいい。



「立川養護学校」  
ロータリーの植込みが見える。ゆったりした感じがする。スペースがあるのでベンチがあってもよい

不快なバス停



×「立川電話局」  
いつもバス停に自転車があふれている。バス待ちの人が増えると歩行も困難になる。



×「羽衣町一丁目」  
歩道が狭く商店街の商品や自転車、違法駐車で見通しが悪い。

## 2) 調査員の印象

各市の調査員からの感想などを整理します。

### まちとのかかわり方

- ・ リユーズ、リサイクル、リストラ、「re」という言葉がはやっていますが、ひとりひとり日常の視点（view）に、「re」をつけて、review（論評、再吟味する）し、ちょっぴり遊び心をプラスすることがこれからのまちづくりに必要なことかもしれません。
- ・ 待ちたくない、身の危険を感じるバス停もある。十分に幅のある歩道上に作ってほしいものだ。できれば、バス停本体に収納可能な荷物置き場を兼ねた腰掛けがあったらいい。透明で風雨を防ぐ待合ボックスがあればなおいい。そこに市報や市議会だよりが置いてあったら、市民が街づくりについて意見を言い合えるようになるかもしれない。そうすれば、誰もが住みよい街になっていくだろう。

### **まちの風景、顔**

- ・ ベンチを置いてあるところは、付近の人の心遣いを感じたり、ゴミ箱があるところは、「タバコの吸殻などポイ捨てが多いのかなあ」と想像したり、それぞれバス停にも顔があると感じました。
- ・ 全体的にバス停は広く、日当たり、見通しのよい、快適に設置されているという印象を受けた。
- ・ 利用できない椅子や、古くて誰も見ないような地図がたくさんあり、景観も損ねていた。
- ・ 聖蹟桜ヶ丘、多摩センターは、広いが、寒く暗い。あまり長い時間待ってたくないターミナルであった。
- ・ すべてのバス停の中で一番よかったのは、多摩南部病院のロータリーである。広さ、十分な数の木のベンチ、豪華な屋根、手入れの行き届いた景観、全てが最高で、気持ちよくバスを待つことができる。

### **まちとのかかわり方**

- ・ リユース、リサイクル、リストラ、「re」という言葉がはやっていますが、ひとりひとり日常の視点（view）に、「re」をつけて、review（論評、再吟味する）し、ちょっぴり遊び心をプラスすることがこれからのまちづくりに必要なことかもしれません。
- ・ 待ちたくない、身の危険を感じるバス停もある。十分に幅のある歩道上に作ってほしいものだ。できれば、バス停本体に収納可能な荷物置き場を兼ねた腰掛けがあったらいい。透明で風雨を防ぐ待合ボックスがあればなおいい。そこに市報や市議会だよりが置いてあったら、市民が街づくりについて意見を言い合えるようになるかもしれない。そうすれば、誰もが住みよい街になっていくだろう。

### **参加の入口、糸口**

- ・ 歩道の狭いところ、住宅が出っ張っているところなどは行政の道路政策の範疇になりますが、住民参加で改良できる方法はないものだろうかとも思います。
- ・ バスのためのバス停よりもバスを待つ人たちのためのバス停を。

### **ハード面の印象、課題**

- ・ 歩道の幅員が狭い所、殆ど幅員が無く自転車を避けられない所が多い。
- ・ コミュニティバスの停留所は歩車道の区別が無い狭い道路上にある。
- ・ 殆どの停留所は遠くから確認できたが電柱の陰で見えない所があった。
- ・ 特にコミュニティバスの標識はオレンジ色で視認性がよい。
- ・ 複数路線の共通停留所はどのバスに乗るのか常連でないとは分からない。
- ・ 現在までのバス停は乗降客の安全性などには殆ど配慮がなされていない感を深くしました。これは、運行するバス会社にとってはどうにもならない問題でもあります。
- ・ 狭い歩道、歩線だけの道路でもバス停を置かざるを得ないが、通行車両・人・自転車などに気を使う。
- ・ 地域のランドマーク的な企業、大型店舗、団地、公園・学校・役所などの公共施設に接するバス停は待合施設を充実させる必要がある。
- ・ 多摩丘陵の地形のため、遊歩道が橋の形になっているところが多数あり、その下をバス停としている場合が多い。
- ・ 国立駅の駅ターミナルは、狭く、かなり危険な印象を受けた。

### **情報の公開、周知**

- ・ 今回のデータ、目的以外にも利用価値があると思う。周知していくことも必要。

### 改善への提案

- ・ 停留所は、できれば屋根付き、ベンチ有りで何時までも居たいような快適な停留所があれば良い。
- ・ バスの接近情報が有れば待っている人のいらいらは解消する。
- ・ コンビニに置くなど時刻表の充実、道路状況、時間帯、時期による誤差などのインフォメーションなど、待たないシステムが求められる。
- ・ 今どこをバスが走っているか、各区間の通常の所要時間はどれくらいかなどのインフォメーションをバス停表示板に組み込み知らせることができれば、待ち時間も有効に使える。
- ・ 民有地の塀や生垣の一部を 50センチでも下げてもらえればベンチや庇程度の屋根が歩道にはみ出さずに造れ歩行者や自転車が気にならずに景観も損ねない良好なバス停が出来ると思う。
- ・ マンションの道沿いの一部をバスの待合スペースにくみこんだり、ブロック塀に横木をつけて軽く腰掛けられる程度のものはつくれると思う。
- ・ バスに GPS をつけて、バス停が位置を表示する、あるいは近くまで来たら携帯電話にお知らせする、といった機能が実現されれば、何もバス停そのものに縛られて長時間待つ必要がなくなる。

### 気づいた...

- ・ 市同じ道でも徒歩、自転車、車、バス...使いやすさが全く異なる。この調査を行なって、改めて気づきました。
- ・ 道路の主役はあくまでクルマ。歩行者やバスの利用者は、クルマのための道路をほんのちょっぴり使わせてもらっているだけ。多くのバス停は、道路の付属品のようでした。
- ・ 鉄道の駅から遠い地域で、バスは唯一の公共の交通手段として大切な役割を担っています。「バス停の環境」もまちづくりの視点のなかに入れるべき大切な項目の一つだと認識を新たにしました。
- ・ 時刻表どおりにバスが来るかどうかの問題であって、どんな場所にあるかは関心が無い。これが私にとってのバス停だった。ところが、バス停をひとつひとつ見て廻ったことから、まわりの様子が気になりだした。
- ・ 普段何気なく利用しているバス停も三方向から写真を撮ったり周りの状況を観察したりしてみると改めていろいろなことを考えさせられ貴重な経験をさせてもらいました。
- ・ ある区間複数のバス会社の路線があっても、会社によってバス停の位置が違っているため利用者はどちらの会社のバスが来るのか確かめて停留所間を走って移動するようなどころもありました。これなどは、路線を認可する側も利用者のことなどまったく顧みずバス会社間の利害の調整にのみ意を用いた結果ではないかと感じました。
- ・ ほとんどのバス停環境は、利用者にとっても街の景観的にも快適であるように整備されていないと思った。
- ・ 表示ポールが建っているだけの味気ないもの、汚い、壊れたベンチやイスが置かれて歩行者や自転車の邪魔になっているケース、屋根を設けたことで柱が突出してかえって歩道を狭くし雰囲気をも暗くしているところもあった。

各市の調査員の感想から、まちの様子も伺い知ることができます。

たとえば、多摩ニュータウンなど新しい街では歩道が広く、バス停を設置しても空間に余裕があること、比較的古い住宅地内のコミュニティバスのバス停の寂しそうな空間などが想像されます。

バス停の環境は全般に良好とは言えず、評価できるバス停は数えるほどしかないことも予測できます。バス停調査の範囲を拡大し、地域ごと路線ごと、バス会社ごとに整理し、

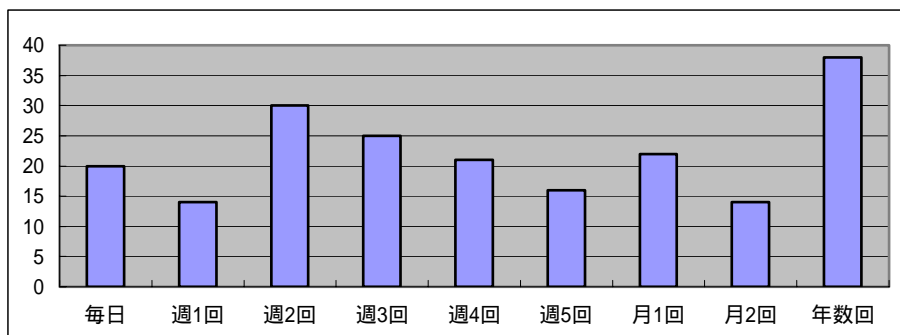
バス停設置の基準なども鑑みながら、バス停を取り巻く環境の改善、バス停整備におけるチェックリストの作成、活用などにつなげていくことが可能になります。

### 3) アンケート調査から

バス停だけでなく、バス会社などが抱える問題、課題まで含めた広い視野から、維持管理などについて検討してみます。

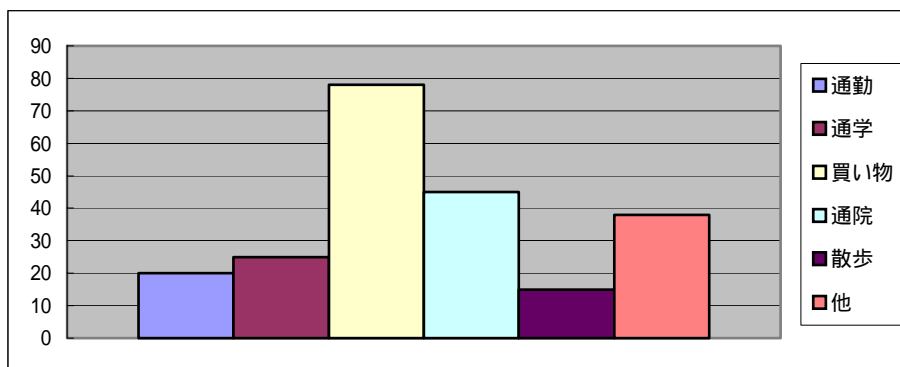
#### バスの利用頻度

バスの利用頻度には、大きなばらつきは見られません。



#### バスの利用目的

バスの利用目的は買い物が1/3を占めています。これは調査の時間帯が昼間が多かったためだと思われます。利用者全体の動向とは異なるかもしれません。



#### バス待ち時間の平均

バスの待ち時間の平均は、9.14分となりました。感覚的な時間なので、実際はもう少し短いかもしれません。

平均：9.14分

0分	4人	10分	84人
1分	3人	15分	38人
3分	7人	20分	11人
5分	44人	25分	1人
7分	2人	30分	4人
8分	2人		

#### バス停で危険を感じたことがありますか？

バス待ちの際に危険を感じたことがある人は1/3にも及びます。一概には言えませんが、3回に1回は何らかの危険を感じる可能性があることとなります。

ある	59人	29.5%
ない	141人	70.5%

危険を感じたことがある場合、その相手は何でしたか？（複数回答）

歩行者と同じ空間を通行する自転車との接触が多いのは、当然かもしれません。自転車の利用マナーとともに、安全対策も求められるでしょう。

車	23人
自転車	36人
人	4人
他	1人

ベンチは利用しますか？

バス停にイス、ベンチがあった場合「利用する」と答えた方は7割近くに及びました。座りやすい設備、空間の整備が求められます。

ベンチがある	利用する	105人	68.1%
	利用しない	49人	31.8%
ベンチはない		46人	-

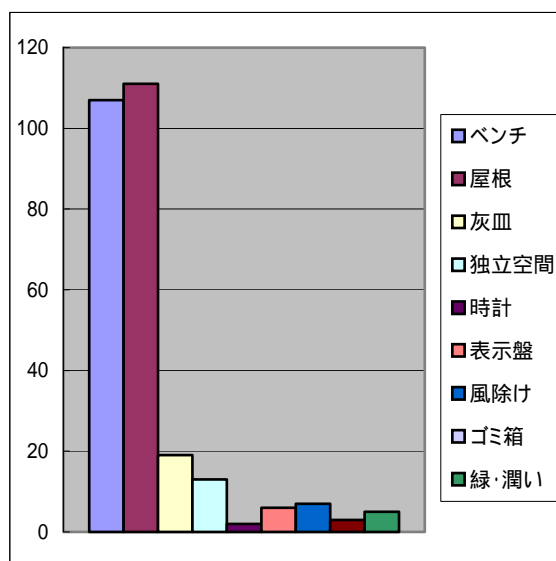
ベンチを利用しない理由はなんですか？

半数以上が「汚い、壊れている」と答えており、当然ながらきれいで壊れていないイス、ベンチの設置が求められます。

・汚い、壊れている	21人	52.5%
・必要ない	11人	27.5%
・バスがすぐ来るから	1人	2.5%
・狭い	2人	5.0%
・健康のため	2人	5.0%
・座るのがめんどくさい	1人	2.5%
・高齢者が使っている	2人	5.0%
計	40人	100%

バス停に欲しい物はなんですか？（複数回答）

ベンチと屋根の設置要望が圧倒的である。バス停により不可はあるが、対応が求められる項目である。



バス停に対して満足していますか？

回答からは、どちらかといえば「満足」している、ということになります。

満足	51人	25.5%
どちらでもない	113人	56.5%

不満	36人	18.0%
計	200人	100%

### バスやバス停に対する満足な点・改善要望に対する自由記述

バスの増発はともかく、維持管理で対応できる内容が多く見受けられます。維持管理体制の検討も課題と言えるでしょう。

- ・歩道が広くお店の軒先がやねになりそこにベンチもある
- ・広くて安全でうれしい
- ・花や緑がある（団地の人やってくれる）
- ・バス停を近くの人がそれぞれ掃除をするようにできればよい
- ・ベンチが汚い、壊れていて座れない
- ・ゴミ箱の周りが汚い
- ・清潔な空間にして欲しい
- ・屋根だけではなく風除けが欲しい
- ・夜間に時刻表が読みづらい
- ・本数を増やして欲しい、時間通りに来ない
- ・狭い

### 4) 国立市立第二中学校2年生へのアンケート

国立市立第二中学校へもアンケートをお願いしました。その概要をまとめます。

国立市立第二中学校 2年5組

#### バスの印象

- ・バスに期待していない。バス代がわからない。でも、今のままでもべつにいいと思う。

#### 機能

- ・バスが次どのくらいでくるか表示する。
- ・時計をつける。
- ・バスが来るときに音声でいってくれる。
- ・目が見えない人がバスに乗りやすくなる。
- ・バス停に乗車券を売る機械がついてたりすると

#### ベンチ・イス

- ・イスが壊れてた。
- ・イスが壊れているから直してほしい。
- ・この辺(桐朋通りの立川養護学校～郵政研修所付近)の所にイスが無いから不便だから。椅子をつくってほしい。
- ・ベンチは足がしっかりとして壊れにくいもののがいいです。
- ・私が考える理想のバス停は雨が降った時のために屋根があり、お年寄りや体の不自由な人のためのベンチがあってすわって待ってられるバス停。
- ・座ってられるバス停。

#### 安全なバス停

- ・歩道の端にあるのではなく、歩道の内側にあるとより安全でいいと思います。

#### 本数の増発

- ・もっとバスの本数を増やしてほしい。

### 冷暖房完備で両替機付き

- ・大きい屋根とイスがあればいい。
- ・イスとやねがあれば十分だと思う。
- ・やねがある。
- ・雨や風をしのげるバス停がいいと思う。
- ・家があってあたたかいバス停
- ・小さな子から老人まであきず、また、夏は涼しく冬は暖かい冷暖房のきく個室があるといいと思います。
- ・バスをまっている時、夏はやねがあってすずしいけど冬は寒いから暖房がほしい。
- ・冬などは待っているのが寒いので待ち合い場所を作ってほしい。夏はクーラー付き。
- ・バスを電話ボックスのように大きな部屋にして長時間待てるような快適な空間にする。
- ・十分な広さ、夜は電気がつくetcのバス停です。
- ・バスの中でお金の両替するのが大変だから、バス停にも両替機をおいてもらえると嬉しい。
- ・あとは、タバコの吸い殻入れがあるといい。

### 待ち時間

- ・待ち時間が長い気がする。
- ・バスがくる時間を増やしてほしい。
- ・待つ時間がめんどい。

### コミュニティバス「くにっこ」について

- ・くにっこの値段が高いので安くしてほしい。他の市民バスは100円なのに、なんで「くにっこ」だけ高いんですか？

中学生のアンケート調査結果は大人と変わらない印象で、提案内容についてもほとんど同じ、とあって良いでしょう。

「こうしたアンケートに協力することで、生徒たちがバス停の役割や設備の機能、デザイン、維持管理のあり方などに関心をもち、安全、景観など、まちづくりへ参画していくんですね」小松校長先生の感想です。

## 5) バス停パネル展の開催

調査したバス停の写真をパネルに整理し、「バス停パネル展」を開催しました。展示は国立市のNPO活動支援室で行いました。当日は暖かく人出もあったので、団地内にある活動支援室にも多くの方が足を運んでくれました。



交流拠点として市民が運営しているNPO活動支援センターにバス停のパネルを展示しました



市民のみなさんから、いろいろ意見を頂きました

今後も以下の予定でパネルを展示し、まちづくりの一つの切り口としての「バス停」を投げかけ、情報交換を図っていく予定です

4月3日～4日	世田谷区
4月25日	つくば市
5月	海老名市

## 5. 今後の展開 ～バス停をとりまく環境と課題～

本調査を通じて、現況を整理するとともにバス停が持つ課題を整理します。

### 1) 安全、安心であること

まず、バス停において何よりも確保しなければならないのは、安全です。安全が確保されれば安心してバスを待つことができます。しかし、現状は安全という観点からはほど遠いものが多く、危険と隣り合わせ、といった趣のものも見受けられます。

それば、バス停の設置基準の曖昧さと無関係ではないし、維持管理のあり方についても同じ事が言えるでしょう。

安全、安心を確保する上での課題を、要素ごとに整理してみます。

#### (1) 待つための空間、逃げるための空間があること

- ・当然ながら、バス停はバスを待つための場所です。私たちがバスを待っている間に最低限必要な空間が必要です。その空間は、待つためのものではなく、万一の際によける、逃げるための空間もあった方がいいのは言うまでもありません。



バスを待つ空間がないバス停。交通量も多い



歩道が狭く自転車も頻繁に通るバス停。ガードレールとブロック塀で逃げられない。

- ・上の写真が、空間が足りないバス停の例です。歩道が無く白線だけの道路でよく見られるバス停の環境です。
- ・道路内で安全な空間を確保することが難しい場合は、沿道にその空間をつくっていくような工夫が求められています。
- ・安全性確保のために、最低限の空間は確保しておくべきですし、それが無理ならば多少バス停を移動する、というくらいの柔軟さをもってバス停を捉えていくことも必要です。

#### (2) ガードレールなど身を守るものがあること

- ・バス停での安全性を確保する有効な手段が、ガードレール等の設置です。もちろん、道路幅員などの条件が整えば連続的にガードレール等を設置することが望ましいのは言うまでもありません。5～10m程度のガードレール等をバス停に設けるだけで安全性は



格段に改善されます。

- ・歩道やガードレール等があるバス停では、歩道の幅が問題になってきます。バスを待つ人が立つことで、歩く人や車椅子などの通行を妨げているバス停もあります。



荷物置き場と化しているバス停



狭い道路際に塀が高く建っているので逃げ場がなく怖いバス停

- ・また、コミュニティバスの停留所には好ましくないバス停が多いようです。コミュニティバスは、その性格上住宅街の生活道路などがルートに設定されることが多く、バス停も6m道路の片隅にひっそり、というものが大変多く見られます。
- ・安易なバス停の設置はさけるべきですし、もし設置せざるを得ない場合は相応の安全対策を工夫し、一体的に整備するような安全基準も必要でしょう。

### (3) まずハード面のバリアフリー化

- ・バスやバス停のバリアフリー化は、まだまだ遅れていると言ってよいでしょう。現状では評価できるものは見あたらない、といっても過言ではありません。歩道のないフラットなバス停でも乗降できる、いわば万能ノンステップバスの路線バスへの導入も課題です。
- ・もちろん、バス停の環境改善が求められます。現在運行されているノンステップバスに対応するバス停への改善、整備も求められます。ノンステップバスを利用できる停留所が限られているのは、バリア以外の何者でもありません。また、車いすがバスを待っているときの歩道側の空間確保も必要なのは言うまでもないでしょう。



新しい道路はバス停スペースを設けるようになった



歩道もなく十分な待ちスペースのない住宅街のバス停

## 2) 使いやすい、使いたくなるバス停の機能とデザイン

- ・私たち利用者は、公共交通の施設に対して、いままであまりにも無頓着に過ごしてきたような気がします。最近鉄道の各駅でエレベーター、エスカレーターの設置が進んでいますが、さらに駅前空間や道路整備におけるハード面のバリアフリー化を一体的、優先的に進めていく必要があるでしょう。

- ・利用者の関心度の低さが、バスターミナルやバス停の安全性、デザイン性、快適性の低さを助長しているのかもしれませんが。
- ・再開発などによって整備されたバスターミナルなどは、その発想、デザイン性などが顕著に現れます。立川駅北口のバスターミナルは、初めての利用者には大変わかりにくく、バスを乗り継ぐことを想定していない印象で、バス停間の移動がしにくいレイアウトになっています。効率を優先するあまり利用者の利便性、機能性などが軽視された例といえるでしょう。



暗く寒々とした駅構内のバス停( 聖蹟桜ヶ丘駅 )



駅ビルはみんなこんな薄暗いバス停になってしまった( 府中駅 )

- ・バス停に限らず、公共的な交通、施設などの改善、整備に対しては利用者の意見を積極的に取り入れていく、という考え方、すすめ方の改善も重要な課題と言えるでしょう。バス停に求められる機能面の要素を整理してみます。

### バス停にかかわる機能と要素

バス停に 求められる機能	対応する内容	関連することば・事柄
安心・安全・守る	歩道幅員 宅地側の用地 ガードレール、車止め等 植込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空間の確保</li> <li>・宅地側の環境</li> <li>・学校等公共敷地の活用</li> <li>・企業敷地の提供</li> <li>・個人敷地の提供</li> </ul>
表示 ・便利 ・わかりやすさ	時刻表 待ち時間表示 時計 料金システム 緊急連絡拠点 携帯電話の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・IT対応</li> <li>・来るバスが見える</li> <li>・前のり、後のり</li> <li>・バスカード</li> <li>・小銭</li> <li>・整理券</li> </ul>
快適	屋根 壁(風よけ) ベンチ、イス等 日陰、木陰 緑、植栽、植栽帯 視界、風景、景観 その他公共機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マナー</li> <li>・雨宿り、軒先、かさ</li> <li>・荷物置き</li> <li>・ブロック塀、フェンス</li> <li>・コミュニティ空間利用</li> <li>立ち話、井戸端会議、交流</li> <li>・市民による維持管理</li> <li>清掃、花壇づくり</li> </ul>
バリアフリー ・段差のない環境	車いすの乗降環境 ノンステップバスの拡充 ノンステップバス停の整備 音声案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・助け合い</li> <li>・手助け、気配り</li> <li>・盲導犬、介助犬</li> </ul>

	光による案内	
その他の キーワード	<ul style="list-style-type: none"> <li>・音（静か、うるさい）</li> <li>・におい、空気、排気ガス</li> <li>・ゴミ</li> <li>・ポケットパークバス停</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基準、設置基準</li> <li>・維持管理</li> <li>・官産学の協働 学校参加、企業参加</li> <li>・市民参加</li> <li>・広告～バス停広告塔</li> </ul>

これらの機能の中から、優先的に検討し、整備を進めるべき内容について整理します。

### 待ち時間の表示

- ・待ち時間の表示が求められる最たる機能でしょう。あと何分でどの行き先のバスが来るのか、わかりやすい表示が整備されるだけで利用者の満足度はかなり上昇するはずです。



杏林病院前のバス停。利用者に運行状況を電光表示。(調布市)

### イス、ベンチの設置と維持管理

- ・バス停には、様々なイスやベンチが配置されていますが、所有、管理などがあいまいで、座れないようなものもあります。また、ベンチなどを利用した広告も目に付きます。もちろん沿道の店舗や住民の方々が管理されているものもありますが、バス停の設置基準などとあわせて一旦見直す必要があるでしょう。



五日市町が設置したベンチ



病院内バス停のベンチ



自治会が設置したベンチ



活動団体が設置したベンチ



個人が設置したイス



ビールや清酒のケースを活用したベンチ



壊れて危険なベンチ



ソファ。不法投棄？



公共の道路に設置したバス停に、最近、サラ金の広告ベンチが目につくのが気になる。

### 宅地側での空間の確保

- ・宅地側でバス待ちの空間を確保している例が意外と多く見受けられます。
- ・公共施設はもとより、コンビニ、私立校などの空間と一体的な整備を施したバス停の整備が可能です。



私有地が提供され、好ましい空間ができている良好なバス停。



長居したいバス停ではありませんが、空間は確保されています。



コンビニとの交渉により、バス停の空間が生まれる可能性があります



歩道幅があっても課題が残る場合もあります。ガードレールがベンチ代わりです。

### ルールなどに縛られない柔軟な対応

- ・バス停ごとに空間や環境が異なり、画一的な整備やルールでは対応しきれないわけではありません。環境に応じて対応していくような体制づくりも必要です。



デザインと色彩がきれいなベンチ。

### 3) バス停の維持管理について

バス停だけでなく、バス会社などが抱える問題、課題まで含めた広い視野から、維持管理などについて検討してみます。

#### **参加型の調査と反映**

- ・バス停ごとの改善提案をまとめるための、利用者、管理者などへのヒアリング調査などを行い、安全で快適なバス停周囲に環境を整えていく必要があるでしょう。
- ・そのための話し合いの場を設けていくなど、コーディネーション機能の確保も求められます。

#### **環境に対応した暮らしへの選択**

- ・バス会社の経営状態は近年悪化の一途をたどっています。これは特に地方において顕著です。このような状況で、デザインや維持管理の行き届いたバス停の空間を確保、整備していくことは、バス会社単独ではとうてい無理な状況です。
- ・利用する市民の立場からは、バス会社の経営のてこ入れなどというのではなく、環境保全、省エネルギー、健康づくりなどの個人的な意識からバス利用、自転車利用、歩きなどという移動手段を選ぶという、ライフスタイルへの転換も求められてくるでしょう。

#### **宅地側との一体的な空間の整備**

##### **維持管理、環境改善に向けた体制づくり、ネットワークづくり**

- ・今回の調査で、公園や学校など公共的な土地を背後に持つバス停が多いことがわかりました。利用者の安全性を確保する空間を、公的な施設の一部が担うのは当然で、今までこのような整備が行われてこなかった背景には、行政の縦割りという大きな弊害が存在していることの証でしょう。
- ・また、これらの空間を緑地と一体的に整備することで、環境面への寄与も可能になります。
- ・バス停の維持管理は、バス停により市民、バス会社、行政などが分担して行い、場合によっては、これら組織の横断的なネットワークのボランティア組織などで担うことも考えられます。また、これら組織で利用者などの意見を聴取、整理し整備などへ反映していくことも可能になってきます。

## 4) バス停の可能性

本調査を通じて、バス停の持つ可能性を様々な角度から検討してみました。その内容を次に整理します。

### (1) 安全、安心を確保するために

- ・前項でも少し触れましたが、バス停の安全性の確保は重要な課題です。対自動車の安全確保だけでなく、歩道を利用する自転車との接触事故などにも配慮する必要があります。
- ・自転車は、車両でありながら車道における事故を避けるために歩道にあげられた経緯があります。しかし、歩行者と自転車の接触事故が増加しており、対策が求められています。
- ・高齢社会を迎え、人口が減少することで車両数が減っていきます。都市計画道路整備の見直し、車線数の削減などによる歩道幅員の確保なども視野に入れていく必要があります。また、バス停の空間を含めた利用者、通行者の安全性を確保していくには、道路の横断構成の再検討による空間の確保も求められます。

### (2) バリアフリー化に向けて

#### ノンステップバスの拡充

- ・まず、ノンステップバスの拡充が求められます。バス会社各社の導入台数が限られているため時刻表にノンステップバスを明示している状態ですが、いつでも車いすで利用できるよう、この表示を不要にしていく必要があります。

#### ノンステップバスに対応したバス停の整備

- ・ノンステップバスに対応したバス停整備の促進も求められます。縁石との高低差をなくす、車いすの待機スペースを確保するなどの環境を整えていく必要があります。



ノンステップバスに対応したバス停（出典：山形県HPより）

### (3) 機能性、デザイン性の可能性について

#### 機能面の拡充

- ・待ち時間の表示、音声案内の導入などはもとより、GPSなどの通信機能を最大限に活用し、複合的な機能をバス停に持たせることも可能です。
- ・また、情報端末、液晶情報表示、ソーラーバッテリーなどの組み合わせにより、さらに高機能なバス停も検討できます。

#### デザイン性の展開

- ・バス停のデザイン性においては、やはり欧米に一步譲っている状況です。



空間の大きさも確保されているが、風景にとけ込み違和感のないバス停になっています。その設置、維持管理は付帯する広告収入によってまかなわれています。



フランス、ナント市のバスストップ。LRT、道路等の総合的再整備国際コンペによりデザインが選ばれています。

(以上出典：株式会社ジイケイデザイン機構HPより)



「バス路線フレッシュアップ計画」に基づいて整備された群馬県前橋市のバス停。ある程度の機能は満たしていますが、デザイン性に欠けています。(出典：東洋エクステリア(株)HPより)



鳥取県米子市のバス路線フレッシュアップ事業に伴って設置されたバス停。今までのバス停のイメージを変えています。(出典：中電技術コンサルタント(株)HPより)

・欧州各都市のLRTなどの停留所のデザインも風景にとけ込むものが多く、デザインコンセプト、処理などを取り入れていくことで、可能性が広がります。



米ポートランドの最新型の路面電車であるMAXのコンベンションセンター駅  
(出典：ユニバーサルデザイン誌HPより)



団地が提供している緑地のベンチとバス停(出典：(有)ナセ工企HPより)



かちとしたデザインのストラスブルグのLRTの停留所

(出典：<http://miyatzka.net/>より)



簡素ながらデザイン性を感じるリヨンのベンチ

(出典：「LRTのある風景へようこそ」HPより)

#### (4) 周辺環境との連携、バランスの確保

- ・バス停の宅地側の土地や建物などと、一体的に環境を整えていくことも可能です。



ポケットパークと一体的に整備され、視界が広くバスも確認しやすい(国立市)



団地が提供している緑地のベンチとバス停(国立市)

- ・特に宅地側が公園や学校の場合は、それらの敷地とバス停を一体的にデザイン、整備していくことにより、空間を確保し安全性も担保していくことができます。
  - ・また、民有地との連携も大きな可能性を含んでいます。バス停脇のブロック塀を下げ植栽などを施すことにより、万一の際の空間を確保したり腰掛けるスペースをつくり出すことが可能になります。
  - ・そのためには、市民の安全に対する認識を改めると同時に、行政、バス会社などの企業、市民が認識を改め、危険回避、緑化、まちづくりなどにかかわり、意識を持っていくことも求められます。
  - ・さらに、バス停やその周辺の維持管理などに、地域住民が参画していくという考え方を取りもどしていく必要があるかもしれません。
- #### 自転車とバスのパークアンドライド
- ・国立市の南部など、多摩地域にも交通不便地域は存在しています。そういった地域の住民の方々は、最寄りのバス停まで自転車で移動し、バスに乗り継いで目的地に移動する、自転車とバスのパークアンドライドを実践しています。
  - ・このような実態を把握することで、バス停と駐輪システムの連携へ反映していくことが可能になります。
  - ・バス停に隣接するコンビニエンスストア、ファミリーレストランなどに駐輪スペースを確保することにより、自転車とバスのパークアンドライドを促していくことも可能になります。





トランジットモール内の自転車置き場  
バス停とセットで整備することで利用範囲が広がります  
(出典：ユニバーサルデザイン誌HPより)

## (5) ソフト面の整備

心のバリアフリー、ユニバーサルデザインなどの基本コンセプト

- ・ 障害者の方のバスの乗降に欠かせないのがドライバー、同乗者などの協力でしょう。車いすの乗降には相応の時間を要するため、一般の乗客者の方の理解も必要不可欠です。心のバリアフリー、ユニバーサルデザインといった考え方、対応、理解などが求められてきます。

参加型によるバス停のリスト化

- ・ 今回行ったような調査を利用者、児童などの参加型で行うことにより、より詳細な課題を抽出し、各バス停の改善、整備内容に反映していくことも可能になります。

### 参加型で調査するポイント(案)

- ・ 危険箇所
- ・ ベンチや屋根などの整備可能箇所、優先整備箇所
- ・ 歩道整備との調整、連携
- ・ ノンステップバスなどの導入可能路線の選定
- ・ バス停デザインの検討(ワークショップ、イベントなどの開催)

散策などの中継点としての整備

- ・ 自治体や地域で作成している散策マップ、ショップ案内などの中継点として、バス停を位置づけ、活用していくこともできます。

## 6. 活動のポイント

### 1) 活動の人材、ネットワーク・支援について

当機構の緑に対する考え方、まちづくりに対するスタンスは、地域を限定するものではなく、全国を対象にできるものです。この考え方をふくらましていくには、情報交流とともに人的な交流が不可欠です。今回も、当機構が活動を通じてできてきた、様々なネットワーク、NPO法人、まちづくり団体などの方々に調査をお願いしました。

今回の調査員に対する概ねの条件は、

- ・ まちづくりや地域活動に参加していること
- ・ 写真撮影に一定の経験があること

としました。

以下に、本調査にかかわった調査員がかかわる団体等を紹介しておきます。

### **くにたち・まちづくり市民連絡会**

国立市の都市計画マスタープランの策定を通じて組織された「国立まちづくり市民会議」がその前身です。現在はその有志が「くにたち・まちづくり市民連絡会」として、国立市を中心に活動、交流を続けておきています。市民参加によるまちづくり、条例づくり、基本構想の策定、自然環境の保全活動などに携わりながら、多摩地域のまちづくり関連団体と情報、活動の交流、活動を進めています。

### **NPO法人 do tank たまじん**

多摩地域を中心に、まちづくりに関する調査研究、人材交流および情報交換の場づくりなどを行うNPO法人です。それぞれのまちを専門家からの視点で捉え、郷土性などを尊重しながらまちづくりに参加していくことを目的としています。

多摩地域の定期的なまち歩きなどの活動を始めています。

### **NPO法人 ひ・ろ・こらば**

小金井市に拠点を置き、人やまちのネットワークづくりやその支援、子ども達のまち歩き、コーディネーターの育成などの企画、運営を行ってきています。教育、福祉の視点からのまちづくり、というユニークかつ不可欠な活動が軸になっています。

### **多摩未来21ML**

「多摩の将来像2001」に対する実現に向けての意見聴取、交換を目的に設置されたMLが「多摩未来21ML」として継続されてきています。現在も様々な情報交換が行われており、個人的なネットワークもできつつあります。

これらの組織、ネットワークなどのつながりで参加した調査員は、年齢、職業とも様々でしたが、調査の意図、視点などをすぐに理解し、短時間の打ち合わせで作業に入ることができました。また、写真と調査票による記録を行いました。双方とも個人的な趣味、指向が顕著に現れる素材です。その判断や基準などは個人的な判断に委ね、あえて細かい条件を設定しませんでした。記録内容は調査員の人柄、視点など色濃く反映されたものになっています。

今回の調査をきっかけに次のつながり、出会いが生まれ、多摩未来21ML参加者がdo tank たまじんのイベントに参加する、という新たなネットワークにも結びついています。

まちづくりに限らず、またNPO法人に限らない、ジャンルも地域も越えて縦横の情報交換、交流を常に意図しておくことも、今後のまちづくり活動の重要な視点になっていくでしょう。

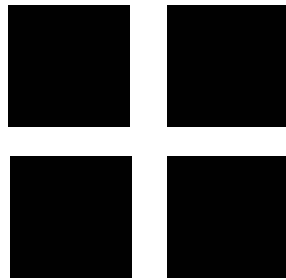
## **2) 活動のための資金調達**

当機構は、本来業務である都市緑化（特に住宅地の庭）安全緑地などの普及、啓発を全国に向けて発信しており、緑化を目的とする行政、市民団体など様々な組織に対して働きかけてきています。

主な資金源としては、会員の会費（約200名）、行事参加費、助成金、国立市・東京都など行政からの業務受託、寄付金などとなっており、NPO法人としての目的に沿った形で資金を調達しています。

## **3) その他**

- ・今回のバス停調査は、今後も継続いたします。
- ・2003年度から行っている「安全緑地推進」と併せて、「ポケットパーク・バス停づくり」等の実践を行っていきます。



平成 15 年度

住まい・まちづくり活動団体の実践的な取り組みに関する調査

## 「街中のバス停環境調査」

～市民参加によるまちのバス停づくりをめざして～

## 報告書

特定非営利活動法人 日本公開庭園機構

〒186-0002 東京都国立市東 3-30-12