

## 1.6 質疑応答

事務局・松原：日本では、バス停の構造、運用において様々な工夫をしているのにもうまくいかない。それは、社会的にバスの地位が低いことによるのではないか。また、「バス停は誰が造るか」ということにおいてルールに一貫性がないため、対策を講じることができないのではないか。

講師：日本の場合、道路にバス停を設置するのは原則的に道路管理者であるが、ポールや上屋の整備にはほとんどバス会社が行っている。さらに、バス停の整備のルールをどうするかという問題に加え、「バス停は我が社の縄張りだ」という風習がバス会社にあることが問題である。バスは、公共性のある移動のための仕組みという面と民間会社の競争という面がある。ロンドン市内を走る 6000 台の赤いバスは 5~6 つの会社が運営し、バス停や路線をどこに敷くかは市役所の組織である Transport for London が決める。どこのバス会社が運営する権利を勝ち取るかは入札によって決められる。市民から見たバスは公共的であるが、管理するロンドン市役所から見ると事業者の入札は競争的である。日本の場合は、どこでバス会社は競争し、どこで公共性を持たせるのが問題である。1995 年に始まった武蔵野市のムーバスは、民間会社主体が原則であったところに役所が介入し管理を行った事例である。

質問者①：なぜ、バス停をマウントアップできないのか。また、マウントアップできない場合、マウントアップを造らせる方法があったら教えてほしい。

講師：バス停の前後だけ道路の幅を狭めたり、交互通行しているという例がある。車がスムーズに走れることが前提に設計され、その後に歩道が造られたので、歩道が狭くなるという理屈なのだが、歩道を広げるために車道を狭めるという方法が取られれば、もっと違う可能性が生まれる。また、バス停部分だけ民地を確保し整備する例はある。道路空間であるということから、バス会社が整備するより、市役所が対応し、民地に借料を支払うか、土地を寄附してもらう方法が望ましい。

質問者②：運転士の正着に対するモチベーションは、車いすやベビーカーの方が乗り降りすることが頻繁になると高まるのではないか。また、反

転式のスロープ場合、スロープが縁石に届く距離であることが必須なので、条件的に正着意欲が高まるのではないか。

講師：正着の意識について運転手に調査を行うと、意識が高い方から低い方まで様々である。研修では現場で起こっている乗り降りに困っている場面などを客観的に示すとともに、どんな危険があるか、どのようなことで喜んでもらえるか、ということを繰り返し示すことでプロドライバーとしての元来の意識さ高を持続していく仕組みを整える必要がある。しかし、経営状況があまりよくないバス会社もあるため、研修を支援することも必要である。運転士など実際にバス停を使っている方の意見を実現できる仕掛けがあることが大切である。

質問者②：バリアフリーガイドラインには「15cmのマウントアップが望ましい」としか明記されていないため、新しいバスロータリーや新設歩道では「歩道のセミフラット化」が進められマウントアップされていない。また、バス停がカーブしている構造で整備され、バスの正着が明らかに不可能である場合もある。ノンステップバスの効果を上げるためにも、バリアフリーガイドラインの中に「正着することが望ましい」という記述や正着に必要な要件の記述が必要ではないか。

松原：アメリカでは縁石の高さとバスのステップの高さがセットで考えられており、縁石がバスの下に潜り込むように設計されている。縁石の高さ一つでも改良することで乗りやすくなるのだが、日本においてはその後の検証が不十分である。バスの構造が変わってもステップの高さのみに注目し、縁石の高さとの関係についての検証はされていない。もっと正着の効果を上げる方法はあるのではないか。

講師：バスの社会的地位の低さについての発言があったが、バス停に対する認知はもっと低い。バス停があってこそそのバスであるのに、バス停及びその空間の設計に関しての検証は少ない。

質問者③：正着は視覚障害者にとっても重要である。最大の問題は、正着をしない人が増えたことと、正着を考えない設計がなされていることである。それについての法整備もなされていないので、バス停の意味や正着の意味を定義しなければならないのではないか。

講師：バス停整備についての明確な記述と、ターミナル内ではバス停設計

と安全な場所以外の乗降を禁止するという内容の明記が必要である。  
15cm 以上のマウントアップは安全かどうかには疑問が残るので実証  
実験を行い、安全性を確認するプロセスは必要である。

松 原：東京オリンピック・パラリンピックを控え BRT 導入するという動き  
があるが、BRT への適応の可能性はあるのか。

講 師：BRT 導入については昨年度、根本的なところから議論した。そこ  
では、バス停（バス駅）の乗降は徹底的に行うこととし、具体的には、  
停車する際に自動走行技術を使うことが検討されている。システムと  
して統一したポリシーがあり、その核は「最大限乗降がスムーズにな  
るよう努力をする」ということで合意している。

松 原：BRT を走行させるにあたって、IT 技術を使うのと轍を造るのではど  
ちらが良いと思うか。

講 師：費用対効果だけを考えると IT 技術を導入することは微妙であるが、  
IT 技術によって普及する他の面があることを考えると「良い」「悪い」  
という判断はできない。BRT 導入に向けてはこれからいくつかの実験  
が必要となり、その際、試験的に IT 技術を使うことはあり得る。し  
かし、轍を造るという方法は分かりやすい。

松 原：これまでバスのバリアフリー化率は超低床バスの導入率で図って  
いたが、それだけでは図れず限界に達している。そこを考え直さなけれ  
ば、本当のバリアフリーは実現しないということを再認識した。

講 師：神奈川県内のノンステップバスは2割もなく、歩道においても人が  
待つ場所がないという状況が多々ある中、その現状がデータ化されて  
いない。「バスに乗る」という状況の基礎データがないため、道路と  
車両がうまくマッチングできていない。様々なデータがデジタル化さ  
れることで情報をリンクさせることができるので、データ化されるタ  
イミングはチャンスである。

質問者④：路面表示などの視線誘導をつくることで運転手のスキルに関わら  
ず正着しやすくなるという効果はあるのか。事業者に競争意識を働か  
せるためには、自治体側でどのような仕組みを作ればよいのか。

講 師：視線誘導を研究している例はない。歩道にマーキングしている例は  
あるのだが一般道路での目印はない。競争については、何について競

争するのか、その土俵とルールブックから議論しなければならない。本来ならば運転士に対する教育の質、全体のコスト管理、車両の故障費の低さ等が競争としてあり得るのだが、地域に密着したバスはそこでは競争してはいけないのではないか。同じ路線でのサービス競争は難しいと考えるため、一つの路線には契約で勝ち取った一つの会社、もしくは共同運行の会社という形が理想である。ロンドンの例は一つの路線を運営しているのは一社であり、3年契約の更新の度にコストと総合評価での入札で行う。武蔵野市のコミュニティーバスのプロポーザル方式での入札は一つの方向性である。

質問者④：カッセルカーブプラスでタイヤが擦れるなど損傷すると安全上の問題があると思うのだが、デザイン上工夫すると改善の余地はあるか。

講師：カッセルカーブプラスは安全上問題がないとしているが、事業者はタイヤを縁石にぶつけてはいけないと教育をしているため、ぶつけるわけにはいかない。フランスの例ではタイヤの側面全てが縁石に当たらないよう直角ではなく、斜めになっている。そのようなデザインの工夫で対応できるところはある。

質問者⑤：日本のバス停はバスのためではなく道路交通の円滑化のために造られている。フロントのオーバーハングを歩道にかぶせて寄らなければ正着できない。また、バス停に屋根をつけるときに日本では車道寄りに柱をつけることが多いのだが、これが更に正着を難しくさせている。ミラーが柱に当たると会社では事故扱いとなる。海外では上屋の柱を歩道寄りに設置しているパターンが多い。なぜこのような違いがあるのか教えてほしい。

松原：バス停の上屋の柱について、日本で道路側に柱を造るケースが多いのは、歩道が狭くスペースを確保するためである。民地側に付いている理由は分からないが、おそらく、民地側の協力があったのではないかと思われる。上屋の柱の位置が正着に影響していることは発見だった。

質問者⑥：カッセルカーブについて、駅前広場など専用道路での導入ということだったが、一般道においても十分導入可能であるのではないか。

講師：様々な道路の形状を比較すると、もっと危険なものがあるのだが、

カッセルカーブについては現段階で事故はないものの、車道面から15cm以上という高さの安全性に対してははっきりとした答えができない。

質問者⑦: 京都の四条通においてバス停が整備されているにもかかわらず二車線減らしたことで渋滞が併発された。また、6月より自転車に関する道路交通法が改正されたことによるバスレーンと自転車レーンとの共存についてお聞きしたい。

講師: 京都の実験は、歩行者のための実験であり、歩行者のために空間を確保する意図があった。歩道空間が広くなり、歩きやすくなったという結果が出ていることをまず評価すべきであり、渋滞が起きたから失敗だという論理は短絡的である。

日本の道路の現状として、車道を減らさずに、自転車と歩行者のスペースを確保しバス停を設置するというのは不可能である。しかし、信号による制御を工夫することで二次的に需要の多い場所での安全性を確保できるのではないか。ヨーロッパでは自転車がバスレーンを共用する場合が多い。その場合のルールとして、バスが停車している際は、バスの後ろで自転車が止まるため、バス停で乗客が降車する際に自転車との錯綜が起こらない。