

研究報告

官民によるバス停環境整備に向けた調査研究



竹本 由美

調査第二部
主任研究員

研究の背景と目的

バスは高齢者等の生活の足として欠くことのできない公共交通機関であり、維持していくことが不可欠であるが、利用者の減少や経営の悪化などから路線の廃止や運行本数の削減を余儀なくされ、利便性の悪さからますます利用者が減るなど、バス事業者の多くは大変厳しい状況にある。

そのような中、バス利用者たる市民の利便性向上及び高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の観点から、バス停の上屋が整備されていくことが望まれている。これに対し平成15年1月に道路局長から「バス停留所に設置される上屋に対する広告物の添加に係る道路占用の取扱いについて」通達が出されたことにより、一定の要件の下、バス停留所において広告板を有する構造の上屋が認められることとなった。

この通達以降、全国で223箇所設置（平成18年12月現在）されており、直轄国道ではバス停のうち上屋があるものが12%、広告付き上屋は0.07%と整備数が少ない状況であった。

表-1 広告付きバス停上屋の占用状況（全道路分）

都市名	バス事業者名	広告付きバス停上屋	
			うち直轄国道
横浜市	横浜市交通局	109	6
名古屋市	名古屋市交通局	53	5
神戸市	神戸市交通局	25	0
岡山市	岡備バス(株)	19	5
広島市	(社)広島県バス協会、広島電鉄(株)		2 5
宇都市	宇都市交通局		4 9
福岡市	西日本鉄道		0 3
合計		223	22

平成18年12月現在（単位：箇所）

また平成19年8月には、新たな通達が出され、以下のように取扱いが変更された。

- ・既存の上屋への広告板の添加の許可
- ・広告料収入の充当先の拡充
- ・広告板の設置場所の特例的な取扱い
- ・バス事業者が自ら広告板を設け、上屋整備する場合の規定

以上のようなバス停留所の上屋等の整備促進に向けた環境が整う中、オムニバスタウンの指定を受け、バス事業者、広告事業者、新潟市、国土交通省および所轄警察が連携して「新潟市バス停環境整備計画」を作成した新潟市における検討結果を報告するとともに、バス停上屋の整備促進における課題等について整理した結果を報告する。



写真-1 広告付きバス停上屋（新潟市）

広告付きバス停上屋について

1 通達の概要

1-1 占用の許可の基本的手続き

バス停上屋に広告板を添加することは広告掲出による収入を上屋のほか、バス利用者向けのロケーションシステムや上屋に併設されるベンチ等の整備・維持管理費用に充当させることを条件として認められている。

占用許可に必要な基本的な手続きは以下の通りである。

■上屋：

バス事業者（バス事業者の代わりに整備する団体含む）が新規の占用許可申請を行う。

■添加広告物：

広告事業者（バス事業者が広告事業を行う場合は当該バス事業者）が新規の占用許可申請を行う。

なお、相当数の上屋に添加広告板を設置することが見込まれ、許可手続きを円滑に行うために必要と認められた場合は、関係する道路管理者、警察署長、地方公共団体の屋外広告物担当部署、景観行政団体の景観担当部署等による連絡協議会を開催し、各機関と調整を図るとともに、バス事業者は物件の種別、設置場所、構造、設置時期等を定めた「上屋等整備・管理計画」を提出し、バス事業者、広告事業者は計画に沿った占用許可申請を行うことが必要である。

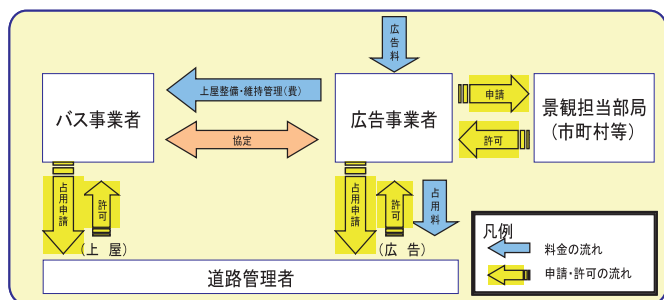


図-2 制度における関係機関の役割

1-2 添加広告板の設置場所及び構造等

添加広告板の設置場所及び構造等については、連絡協議会で異なる基準を設ける場合を除き、以下に示すものによる。

- ・上屋の壁面のうち、車道から上屋に正対して正面の車道側及び左側の壁面以外とする（駅前広場等の島式乗降場を除く）（図-3 参照）
- ・添加広告板を設置した後の歩道等の有効幅員を確保できない等の場合、車道から上屋に正対して正面の車道側の壁面に添加広告板を設置することができる（図-4 参照）
- ・添加広告板により生じる死角から車道への飛び出し事故や自転車等とバス乗降客との出会い頭の接触事故を防止するための安全策が十分に講じられるものであり、添加広告板の最下部と路面との間に適当な間隔を確保する
- ・上屋と添加広告板とは一体的な構造とする（既設の上屋に添加広告板を設置する場合で一体的な構造が技術的に困難、倒壊等のおそれがなく、添加広告板が実質的に上屋の壁面としての機能が認められる場合は除く）

- ・広告物の表示は、1面につき面積 2m^2 以内、掲示面は全体で2面以内

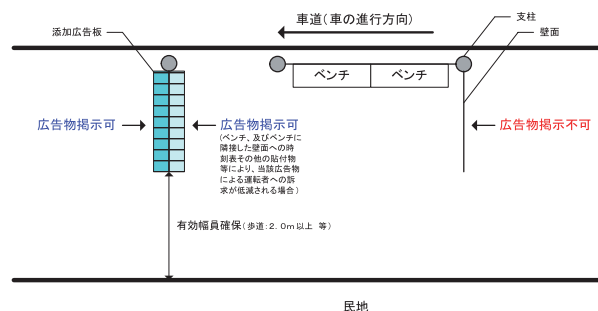


図-3 広告板の設置例（1/2）

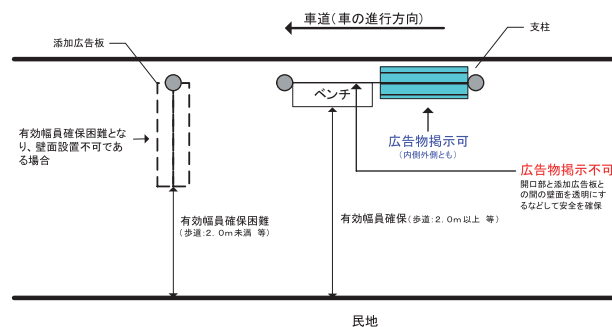


図-4 広告板の設置例（2/2）

1-3 占用料の取扱いについて

添加広告板の占用料は、広告事業者から徴収するが、表裏2面に広告物を表示しているものの占用料については政令で定める額の30%減額する。バス停・ベンチ等の占用料は一律に占用料を徴収しない。

2 先進事例の調査

先進事例として、既に100基以上を整備していた横浜市交通局、試験的な設置後本格的に整備を開始予定であった川崎市交通局などに、ヒアリング調査を実施した。

広告付きバス停上屋を整備することとしたのは、新規バス停上屋の整備や、維持管理が困難であったためであり、老朽化した既存上屋があるバス停や利用者の多いバス停、有効幅員を確保可能な箇所等を中心に広告事業者と協議しながら、広告付きバス停上屋を設置している。

2週間に1回ほど広告事業者が清掃を行っており、落書きや損傷などがあった場合でも2日以内には原状回復がなされるなど、維持管理体制が整備されていた。

また、歩道上に新たな占用物が追加されたため、民地から車道へ出る際に視界の妨げとなるという苦情などがあり、撤去した事例もあった。

横浜市と川崎市の整備状況は写真 - 2、3 の通りである。横浜市は新潟市と同じ広告事業者が整備しており、横浜市、川崎市ともに広告事業者の選定は公募型プロポーザル方式によってであった。

横浜市においては、広告付きバス停上屋の整備にあたり屋外広告物条例の改正を行い、本格的整備が可能となるような対応を行った。(川崎市においても今後改正の予定)。



写真-2 広告付きバス停上屋（横浜市）



写真-3 広告付きバス停上屋（川崎市）

バス停環境整備計画の検討

新潟市では、風雨や冬の寒さ・夏の暑さから守られ、バス待ち環境が改善されることにより、高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化やバスを利用する一般市民の利便性の向上を図ることを目的に、新潟市(土木部、都市政策部)、国(整備局、運輸局)、所轄警察、バス事業者、バス協会、バス利用者の代表により構成される新潟市バス停環境整備検討部会で審議を図りながら、新潟市バス停環境整備計画を検討した。

3-1 新潟市オムニバスタウン計画の概要

新潟市において、平成19年3月にオムニバスタウン計画が策定された。計画の中ではバスの利便性・快適性の向上に積極的に取り組み、人・まち・環境にやさしいバスへの利用転換を促すとともに、市都心部の賑わいを創出する基幹公共交通軸の形成を促進することを目的とし、バス路線の再編やノンステップバス等の導入促進、基幹公共交通軸を中心にバス停の上屋設置を進めることなどを実施施策として掲げている。



図-5 新潟市オムニバスタウン計画の施策展開

3-2 整備箇所の選定方法

対象エリアの選定方針を検討するにあたっては、上位計画である「新潟市オムニバスタウン計画」の施策や、高齢者等の移動弱者の利便性向上、公平性確保等を考慮し、以下の4条件を満たす箇所のバス停について上屋を整備する方針とした。

「新潟市オムニバスタウン計画」で位置づけられた基幹公共交通軸上

省令によりベンチおよび上屋を設置すると規定されている生活関連経路

周辺に病院等移動弱者が利用する施設がある箇所

バス路線が重複するなど多くの利用者の滞留が見込まれる箇所

3-3 整備箇所の選定方法

(1) 有効幅員を確保可能な設置箇所の抽出

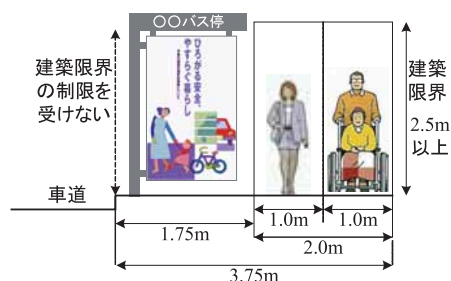
上記方針に合致する箇所において、構造的な観点からバス停上屋の設置可否を判断する必要があるため、整備箇所選定に必要な調査項目(歩道幅員、公開空地やバスベ이의有無、占用物の有無等)を検討し、実態調査を実施した。

調査結果より、設置幅1.75mの標準的な広告付きバス停上屋(以下標準型とする)を設置しても、有効幅員が確

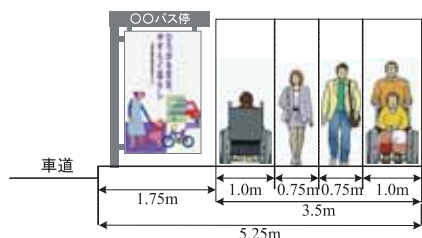
保できる箇所は原則として 3.75m 以上（歩行者の交通量が多い場合は 5.25m 以上）確保できる歩道とし、自転車歩行車道にあっては 4.75m 以上（歩行者の交通量が多い場合は 5.75m 以上）の歩道としたが、48 箇所しかなかった。

そこで平成 19 年 8 月の通達によって、車道と垂直方向部分に壁面設置がない省スペース型のバス停上屋の設置が可能となったことから、省スペース型（設置幅約 0.5m）の設置を検討し、有効幅員を確保できる箇所を増加させることとした。

省スペース型を設置する場合は、原則として 2.5m 以上（自転車歩行車道にあっては 3.5m 以上）確保できる

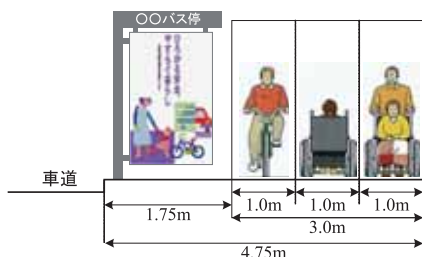


(a) 通常（有効幅員 2m 以上）

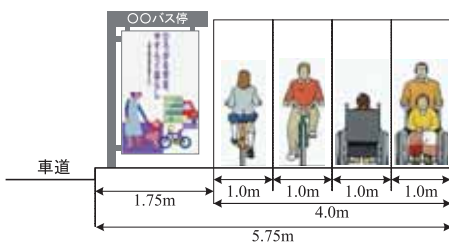


(b) 歩行者の交通量が多い道路（有効幅員 3.5m 以上）

図-6 有効幅員を確保できる歩道の幅員



(a) 通常（有効幅員 3m 以上）



(b) 歩行者の交通量が多い道路（有効幅員 4m 以上）

図-7 有効幅員を確保できる自転車歩行者道の幅員

歩道とし、歩行者の交通量が多い場所にあつては 3.5m 以上（自転車歩行車道にあっては 4m 以上）確保できる歩道とし、有効幅員を確保できる整備候補箇所として計 84 箇所を選定した。

(2) 有効幅員を確保可能な設置箇所の抽出

現況において有効幅員が確保できないバス停についても、弾力的に運用することにより有効幅員の確保の可能性について、実態調査をもとに検討を行った。その結果、道路管理者及び警察との協議のうえ 17 箇所が整備候補箇所として選定された。以下、弾力的な運用をすることとした事例である。

道路空間の再配置による有効幅員確保

現況のバス停において、バス停上屋の整備に必要である歩道または自転車歩行者道の有効幅員が確保できない道路構造であっても、植樹帯や路肩等の幅員に余裕がある場合には、道路空間の再配置により、有効幅員の確保が可能となる。写真の箇所ではバスベイ（幅員 5.6m）への歩道拡幅と併せて、バス停上屋を整備することとした。



写真-5 バスベイ部分を歩道拡幅する箇所

バス停背後スペースにより有効幅員を確保

歩道の一部として使用されている公開空地等バス停の背後地スペースを含めると有効幅員を満足し、関係機関の協



図-6 公開空地を活用する箇所

議が得られた場合、整備が可能である。

写真の箇所は、バス停背後の公開空地が歩道の一部として利用されており、上屋を設置した場合においても有効幅員の確保が可能であると認められた箇所である。



写真-7 有効幅員が変化しない箇所

既往の歩道有効幅員を確保

現況のバス停において道路占用物や植樹帯が連続的に設置されている箇所では、バス停上屋の整備により、歩道有効幅員が縮小されない。

写真の箇所では、現況において街路樹（柳）が連続的に植えられており、将来的にもこれを保存する予定であるため、歩道の連続性は変化しない。このため、上屋を設置した場合においても、歩道有効幅員（2.5m）は縮小されないため、整備候補箇所となった。

（３）有効幅員を確保可能な整備箇所の抽出

以上の整備候補箇所について関係機関間で整備主体の役割分担を協議し、整備計画箇所 101 箇所を図-8 の選定フローに沿って決定し、整備計画として策定された。

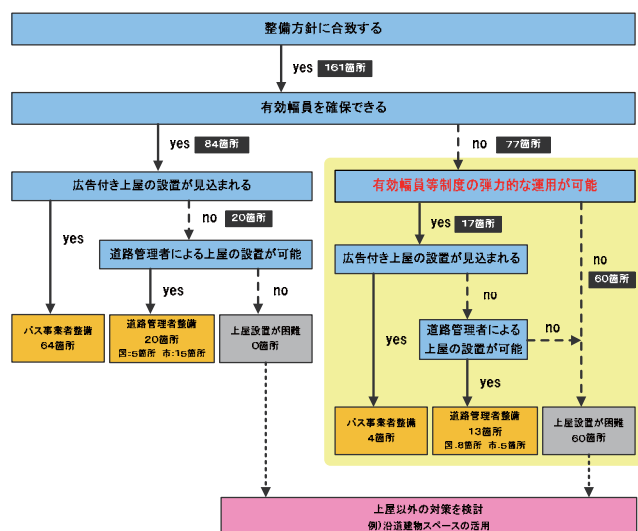


図-8 整備箇所の選定フロー

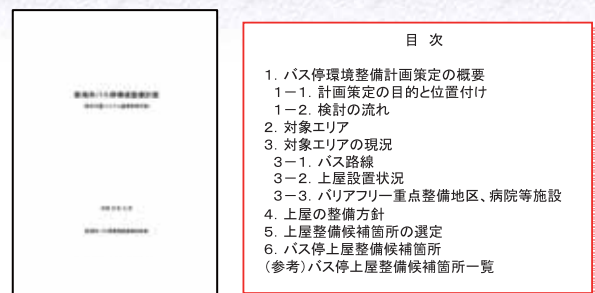


図-9 新潟市バス停環境整備計画

今後の課題

今回新潟市において、バス停上屋の整備計画を検討・策定したが、今後新潟市および他地域においても、バス停環境整備をさらに推進するために、以下のような事項を検討することが必要である。

（１）役割分担について

広告付き上屋の設置要望があるバス停のうち、歩道有効幅員を確保できない箇所においては、公開空地が歩道空間として利用できる、既存の有効幅員が縮小されない等の場合は、現場の状況に応じた弾力的な運用により、道路管理者が整備の可能性を検討することが重要である。

また広告付き上屋の整備は広告効果の高い歩行者数の多いところに限られるが、広告事業者から設置要望のないバス停においても、高齢者や障がい者等が多く利用している等の状況であれば、道路管理者によるバス停上屋整備を検討することが必要である。

（２）安全性の確保について

歩道上に新たな占有物が追加されるため、歩道上及び歩道から車道、車道から歩道の視界が遮られ、交通の安全性が低下する場合があることも考えられる。整備にあたっては、安全性に問題がないような視界を確保できるかどうかを確認するとともに、事故発生の恐れがある場合には撤去を含む対策を検討することが必要である。

また、省スペース型のバス停上屋には、車道側の壁面にも広告の掲示が可能であるが、掲示する際には車両が停車する交差点周囲への掲示やドライバーの視線を誘導するような広告内容は避けるなどの注意が必要である。

（３）維持管理について

広告付きバス停上屋については、広告事業者による定期的な見回り、清掃を実施しており、破損や落書き等に対す

る迅速な対処が可能な体制を整えている。

道路管理者が設置するバス停上屋においても、利用者に不快を与えず、安心して快適なバス待ち環境を提供するための維持管理を行う必要がある。そのためには、沿道住民への協力や NPO 法人の活用などによる継続的なメンテナンスの方法を検討する必要がある。

(4) 沿道建物スペースの活用について

有効幅員の確保が公開空地の活用や道路空間の再配置等を行っても難しく、かつバス停上屋の整備が必要な箇所については、沿道建物スペースをバス待ち環境として利用することも考えられる。

(5) バスロケーションシステムの導入について

バス待ち時間のイライラ感や不安感の解消などバス利用者の利便性向上のため、広告収入を維持管理費用へ充当することが可能となったバスロケーションシステムの設備を導入することも考えられる。

扱いについて」道路局長通達が出され、バス停上屋に加え、地域において自主的に設置する街並みに配慮した街灯やベンチ、花壇などへの広告物の添加が認められ、広告料を維持管理費に充当することが可能になった。

このような取組みは道路利用者の利便性向上や、地域の魅力ある街並みの形成に寄与することが期待されるが、広告物の占用に関しては、交通安全の確保、環境や景観への配慮、まちづくりの方向性などに留意する必要があり、関係機関による協議の上で推進することが重要である。また地域の工夫による弾力的な運用が可能であり、今後各地での展開が効果的、効率的に促進されるためには、多くの事例やノウハウが蓄積されていき、広く情報発信・共有されることが必要と考える。

参考文献

- 1) 新潟市バス停環境整備検討部会資料
- 2) 新潟市バス停環境整備計画，新潟市バス停環境整備検討部会

おわりに

平成 20 年 3 月には「地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取り