

■テーマ設定の趣旨

バスの高質化の要素の一つとして、本分科会ではバス停に着目し、「**街の拠点となる新しいバス停の提案**」をテーマに調査研究を実施。

■バス停の課題・研究の方向性

<<バス停に着目する課題認識>>

(1) 街中のバス停をみると…

- 道路上のバス停の設置状況を見ると、バスを利用してもらいたい、人や環境にやさしい、と感ぜられないバス停が多い。
- 待ち空間として上屋とベンチだけで十分か？
- 安全対策やバリアフリーへの対応が必要なバス停が都市には多くある。

(2) バス停が持つポテンシャルを活かす

- バス停はまちの顔・玄関口となるシンボルになる
- 諸外国と比べると、バス待ち空間（待たせ方や過ごし方）に多様性を持たせられる余地がある。
- バス停は、車両、街路空間、運賃収受、情報発信機能、交通モードの乗換、休憩・交流、バリアフリーなど、様々な要素と機能が集まるインターフェイスとなる。

<<研究の方向性>>

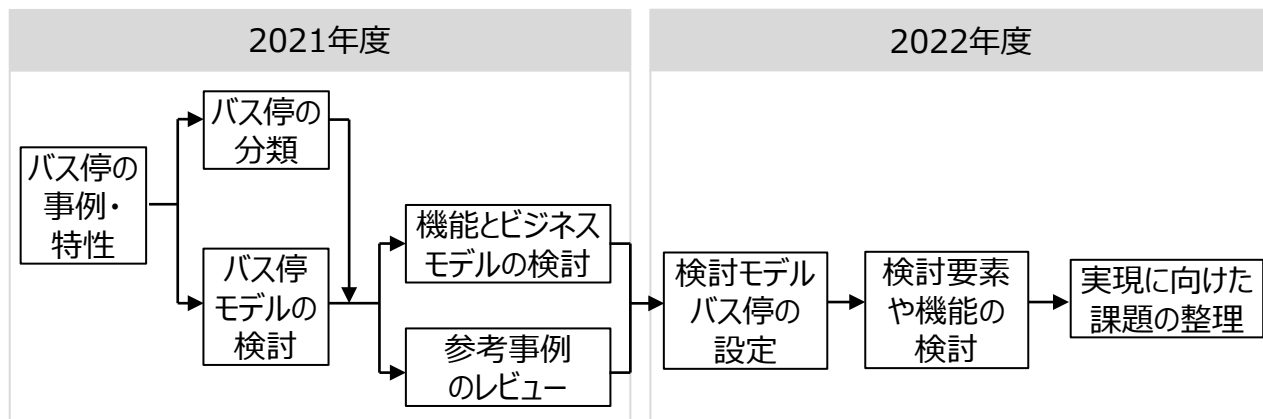
(1) 新しいバス停の社会実装を目指す

- 研究部会として「新しさ」のコンセプトとモデルバス停を提案
- 自治体、バス事業者、国、あるいは開発主体のデベロッパーなどへの働きかけを行い、実装に向けた仕組みを模索
- 社会実験での検証も視野に

(2) モデルとなるバス停を考える上で

- バス停の整備・維持管理の実態把握、事例調査
- 「新しさ」とは何か、街の拠点として考慮すべき要素・機能
- バス停の固定概念の払しょく
- ✓ バス事業者が設置する道路占用物件という扱いのままでよい
- ✓ モビリティ・ハブとなるバス停、道路空間の再配分やカーブサイドマネジメントでのバス停空間の捻出、エリアマネジメントでの維持管理など

■研究の進め方・取組内容



■主な研究内容

バス停の機能・高質化の検討要素

- 研究部会として「新しさ」のコンセプトとモデルバス停を提案
- 自治体、バス事業者、国、あるいは開発主体のデベロッパーなどへの働きかけを行い、実装に向けた仕組みを模索
- 社会実験での検証も視野に
- バス停の整備・維持管理の実態把握、事例調査
- 「新しさ」とは何か、街の拠点として考慮すべき要素・機能
- バス停の固定概念の払しょく

バス停が備えるべき機能・要素の整理

- 機能の分類：1)快適に過ごせる、2)安全安心に待てる、3)誰でも乗降しやすい、4)アクセスしやすい、5)乗り換えしやすい、6)停車時の時間ロスが少ない、7)街とのつながり
- 要素の分類：形状と構造、空間構成、雨風をしのげる空間、情報提供の内容、アメニティ、交通結節点、運賃、デザイン
- レベルの分類：基本機能、ハイグレード機能、グレードアップ機能

バス停の分類と検討対象

バス停の特徴の違い（路線、場所、地域の特性）により必要な機能が異なることから、特性の組み合わせから特徴異なる代表3つを検討対象とし、各グループの課題、求められる機能、機能イメージ等を整理した。

- **グループ【A】**：まちの中心部で、ウォカブルな街路で、人通りの多いバス停
- **グループ【B】**：市街地で観光・文化施設などが立地し、観光などの来訪者が訪れるエリアのバス停
- **グループ【C】**：街の郊外部で、高齢者の利用が多く、待ち時間が比較的長めのバス停

事例整理

街の拠点となる新しいバス停の参考となる事例の概要及び整備、維持管理、運営のスキームについて調査した。

モデルバス停（フィールド）の検討

実在するバス停（3地域）をモデルケースとして、具備すべき機能や空間配置、整備する上での課題（法的課題、ステークホルダー、整備・維持管理スキーム等）と解決策、想定するバス停のイメージや再整備の方向性などを整理した。

- **グループ【A・B】**：まちの中心部又は観光施設等が立地する市街地において、大量な輸送需要や多様な利用目的に応じてハイグレード的な機能が求められるバス停の高質化を目指す
- **グループ【C】**：団地内や郊外住宅地において、バスの運行の拠点となっているバス停や地域コミュニティの中心に位置するバス停の高質化を目指す

■今後の研究方針

- 事例フィールドを題材に、当初想定・整理したバス停機能のチェック（例えば：具備するべきもの、不足するもの、新たな機能、姿など）
- バス停の高質化に向け、事例整理では終わらず理想に近づけるためのバス停キーワードを提言（例えば：理想を描く、現実的なハードル、バス停ビジネス要素、街の拠点となる新しい、外国にはあるが日本にないもの、機能と運営と担い手）

各論研究テーマ2 街の拠点となる新しいバス停の提案【バス停分科会】

■バス停が備えるべき機能・要素の整理

機能要素	1)快適に過ごせる	2)安心安全に待てる	3)誰でも乗降しやすい	4)アクセスしやすい	5)乗り換えしやすい	6)停車時の時間ロスが少ない	7)街とのつながり
形状と構造			・乗降口の段差と隙間の解消			・停車しやすい形状	
空間構成		・道路区域以外の公共用地の活用	・歩道等の有効幅員	・歩道からのアクセスと安全性	・バス停配置	※車両の停留場所	・賑わいの場との近接
		・隣接地や周辺建物の利用			・乗換動線の配慮		
		・バス停付近の自転車通行環境					
雨風をしのげる空間	・上屋・ベンチ等の設置						
	・バス停までの経路上の屋根						
	・屋内空間						
情報提供の内容		・バス等運行情報	・コミュニケーション支援誘導案内	・目的地への案内	・乗換情報		・街中の情報発信
		・見やすい表示					
アメニティ	・飲食・物販施設、トイレ、WiFiの提供 ・その他個人の満足度を高める設備				・スマホアプリを活用した新たなモビリティサービス		
交通結節点	・近接した空間・施設での待合スペースの設置(ポケットパーク、商業施設等の活用等)				・高齢者でも使いやすい端末交通		・街中の移動支援となる端末交通
					・幹線バスと支線バスとの乗継		・まちづくりとの連携
					・多様な交通モードとの連携		・にぎわいの創出
運賃					・負担を伴わない料金	・収受方法	
デザイン		・照明・開放感・監視カメラ等		・バス停の視認性			・都市景観との調和
							・地域のランドマークとしてのデザイン

基本機能

ハイグレード機能

グレードアップ機能

■バス停の分類と検討対象

バス停の特徴付け (バス停をグループ分けする)		【A】 まちの中心部で、ウォーカブルな街路で、人通りの多いバス停	【B】 市街地で観光・集客施設などが立地し、観光やビジネス来訪者が訪れるエリアのバス停	【C】 街の郊外部で、高齢者の利用が多く、待ち時間が比較的長めのバス停
整備規模(グループごとの相対評価)		整備規模 大(ハイグレード)～中(グレードアップ)		整備規模 小(基本)
バス停の立地特性	立地場所(都心・市街地・郊外)	都心・市街地	都心・市街地	市街地・郊外
	周辺が出発地か目的地か	目的地(業務・商業エリア)	目的地(観光・集客施設立地)	出発地(住宅中心)
	バス停と接続する移動手段	目的地まで徒歩中心	目的地まで徒歩、回遊手段との連携	自宅から徒歩、端末手段との連携
バス停の利用特性	利用者の属性	朝夕:沿線住民・従業員中心 日中:買物・飲食等の日常余暇利用が多い	朝夕は少なく、日中は観光・ビジネスの来訪者、買物・飲食等の日常余暇利用が多い	朝夕:沿線住民・従業員中心;日中:買物・通院等の日常生活利用が多い(高齢者、子供連れ多いか)
	利用日時の特徴	平日>休日、朝夕>日中	平日<休日、朝夕<日中	平日>休日、朝夕>日中
	広告付きバス停のニーズ	あり	あり	小さい
路線の特性	路線の位置づけ	都心アクセスの幹線軸	都心拠点間の移動・回遊	都心アクセスの幹線軸
	運行本数・頻度	朝夕は高頻度に着発	日中10～15分間隔	朝夕は高頻度に着発、日中15分間隔
	停車するバス	複数の系統のバスが発着	当該路線に加え、都心アクセス路線など発着	当該路線のみ
地域活動の特性	地域の活動主体	地権者、商店、商業施設・企業	商業・観光・業務・MICE施設	団地、個人地権者、病院・学校・大規模小売店等
	活動範囲	商店街、町会、再開発地区	面的なエリアマネジメント活動あり	町内会、組合

各論研究テーマ2 街の拠点となる新しいバス停の提案【バス停分科会】

■グループA・Bのバス停ターゲット

- 主に大都市の中心地や観光地となるバス停
- まちの中心部で、ウォーカブルな街路で、人通りの多いバス停
- 市街地で観光・文化施設などが立地し、観光などの来訪者が訪れるエリアのバス停

■フィールド検討

- まちの観光施設又はMICE施設等が立地する市街地において、大量な輸送需要や多様な利用目的に応じてハイグレード的な機能が求められるバス停をターゲットとした。
- 本分科会では、まちの観光施設又はMICE施設等が立地する市街地を運行する神戸市のポートループ及び横浜市のベイサイドブルーの沿線バス停をフィールド検討の対象とした。

【ポートループ(神戸市)】

- ・神戸市では、再開発の進むウォーターフロントと都心の回遊性や都市魅力の向上のため、神姫バスが運行事業者となり、2021年4月から連節バス「Port Loop」を運行

三宮駅前

- ・三宮駅前の主要地方道神戸明石線の歩道橋下に設置
- ・周辺は大規模商業施設が集積



ハーバーランド

- ・神戸ガス灯通り沿道に設置されており、歩道は広い幅員を確保
- ・周辺は集客施設となる大規模商業施設等が立地



【ベイサイドブルー(横浜市)】

- ・横浜市では、横浜駅東口からバス1本で、みなとみらい・山下エリア・中華街・赤レンガ倉庫など有名スポットにアクセスできる連節バス「ベイサイドブルー」を2020年7月から横浜市交通局が運行

横浜駅前(東口バスターミナル)

- ・横浜駅前東口バスターミナル内に設置
- ・のりばバースは他系統・路線とバス停を共有



中華街入口

- ・中華街東門交差点付近に設定
- ・周辺は、中華街の飲食店等が集積



山下埠頭

- ・起終点のバス停であり、待合所を整備
- ・待合所内は、待合空間、トイレ、チケット購入KIOSK端末等を設置



■街の拠点となるバス停の機能のあり方

<<大都市の中心地や観光地の拠点となるバス停の高質化に向けて求められる機能>>

周辺の商業施設や観光施設との連携

- デジタルサイネージタイプの標柱が設置されているが、運行情報のみ案内されているため、デジタルサイネージを活用した周辺案内や広告等のコンテンツの配信、情報提供、施設利用者サービス向上に資する機能を付加



(ポートループ) (ベイサイドブルー)

デジタルサイネージタイプの標柱

快適なバス待合空間、バス情報提供機能

- 沿線地域の観光施設や商業施設への来訪者が多いことを踏まえ、快適なバス待合空間の整備やデジタルサイネージを活用した並行して運行している路線バスの運行情報等の情報提供の拡充

周辺施設案内、他交通モード案内コンテンツ、MaaSを見据えた乗継拠点整備

- 周辺施設案内や停留所周辺のシェアサイクル等の他の交通モード案内等のコンテンツを充実
- MaaSを見据えたシェアサイクル等の他の交通モードとの連携による停留所を活用した乗継拠点整備

シンボリック・分かりやすいデザイン・表示

- 停留所であることを歩行者やドライバーに認知してもらえるシンボリックなデザインによる停留所整備
- 「一見さんお断り」からの脱却に向けた利用者目線での統一したルールによる情報案内の実施



デザインされた停留所
(パリ)



運行系統を分かりやすく表示
(バイオンヌ)



郊外部バスターミナルの
シェアサイクルポート (ルーアン)

■実現に向けた課題

- 上屋及びデジタルサイネージの整備にあたっては、設置に係る費用負担及び設置空間が必要
- 全ての停留所での整備は困難なため、整備の仕組みづくり(設置順位付け・資金確保)が必要
- 停留所周辺の店舗等の施設との連携に係る仕組みづくり(パートナーづくり、継続的な情報提供、維持管理等)が必要
- バス再編に伴う表示系統や周辺施設の立地状況の変化等のより、情報提供内容が変わる場合、表示内容の変更にかかる手間・費用

参考事例

事例：デジタルサイネージの活用による付加価値がある情報案内（名古屋市）

- ・停留所での情報案内について、バスの運行情報（時刻表・ルート・バス位置情報）だけではなく、周辺の見どころやイベント等の情報を案内
- ・停留所周辺のイベントとのタイアップにより、プレゼント券をデジタルサイネージで表示し、その写真を現地窓口で交換
- ・停留所周辺の店舗等とのタイアップすることが可能となり、周辺の店舗とバス事業者とのWin-Winの関係構築が期待



出典： SRT公式_名古屋市交通事業推進室のX（旧Twitter）

デジタルサイネージを活用した停留所周辺のイベント案内の様子
（名古屋市：SRT社会実験「なごまちテラス」）

事例：既存路線バスネットワークを補完するシェアサイクルとの連携（大阪府豊中市）

- ・鉄道、バス等公共交通を補完する役割として期待できる交通システムとして、市の事業として位置付け
- ・シェアサイクルの利便性向上を図るため、サイクルポートを公共施設用地・民間用地だけではなく、道路空間内及び都市公園内にも設置
- ・利便性向上を図るため、駅前やバス停近傍にサイクルポートを設置



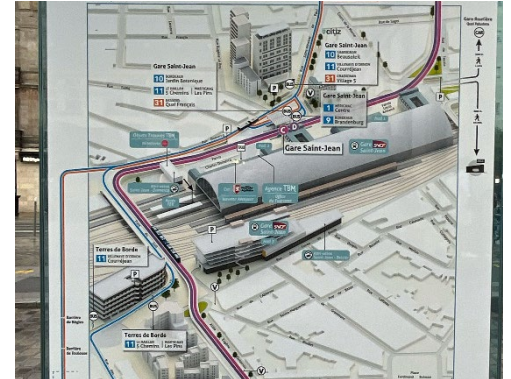
サイクルポート設置状況（大阪府豊中市）

事例：一見さんにもやさしい情報提供（フランス各都市）

- ・「一見さんお断り」からの脱却に向けた利用者目線での停留所での情報提供
- ・統一したルールによる情報案内の実施
- ・はじめて利用する方に対しても、バスに対する不安を緩和させ、安心してバスを利用できる機会を創出



デザインされた停留所
（ルーアン）



立体的な地図による周辺案内
（ポルドー）



ディスプレイによる
バス発車案内（バイヨンヌ）



上屋設置停留所での
統一された情報提供（リヨン）

各論研究テーマ2 街の拠点となる新しいバス停の提案【バス停分科会】

■グループCのバス停ターゲット

- まちの郊外部で、高齢者の利用が多く、待ち時間が比較的長めのバス停
- 郊外ニュータウン、住宅団地などの拠点となるバス停
- 地方都市などにおいて、地域の中心となるバス停

■フィールド検討

- 東京圏をはじめとした大都市圏では、鉄道駅から離れた郊外ニュータウンや住宅団地が多数存在。これらの地域における拠点的なバス停をターゲットとした。
- 本分科会では東京都多摩地域及び神奈川県を対象地域として、バスの乗降だけでなく地域の拠点となる事例や検討のフィールドを抽出。



山崎団地センター
・町田山崎団地(UR)、町田木曾住宅(JKK)
・大規模団地の中心部のバス停として、今後高度化の余地がある



団地中央
・浜見平団地(UR)
・神奈川中央交通とURの協定により、バス停周辺に生活利便機能を集約した事例



上郷ネオポリス
・上郷ネオポリス(大和ハウス工業)
・高齢化が進む低層住宅型団地の拠点としてバス停にコンビニ、交流施設を整備した事例



■街の拠点となるバス停の機能のあり方

<<郊外部の拠点となるバス停の高質化に向けて求められる機能>>

- 郊外部の拠点となるバス停の再生の方向性を「住宅団地再生との連携」「既存市街地等の拠点地域のバス停リニューアル」の2パターンに区分し、再整備の方向性や具備すべき機能を整理

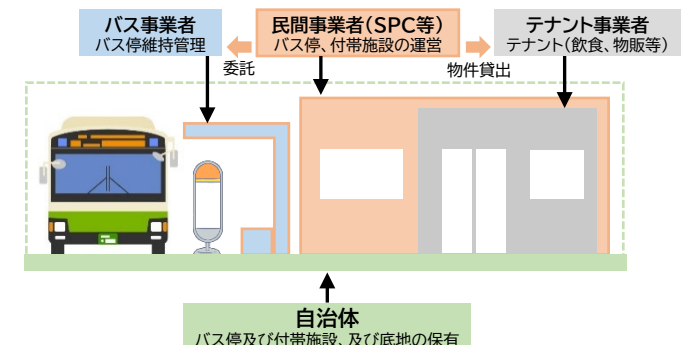
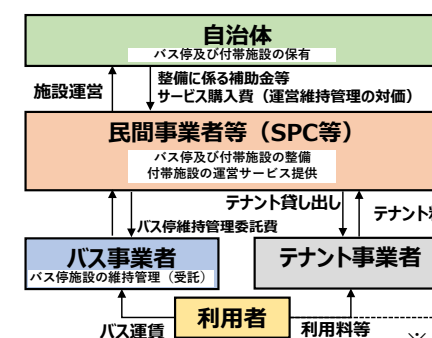
パターン	住宅団地再生との連携	既存市街地等の拠点地域のバス停リニューアル
想定するバス停のイメージ	・大都市郊外の住宅団地の中心となるバス停	・地方都市の既存市街地中心部のバス停
現状・課題	・大都市郊外の団地等では、バス利用を前提とした住宅開発が行われてはいるが、連携が不十分 ・住宅団地等の老朽化・魅力低下、高齢化・住民の流出が進む	・利用者は少なくないものの、バス停はそれ単体で設置されており、周辺施設等との連携や一体化がなされていない ・待合環境もなく、快適に利用できる環境にない
再整備の方向性	・老朽化が進む団地の再生等と連携した、バス停を中心とした生活利便機能の向上、魅力向上	・地域コミュニティの持続的な賑わいや地域活性化の拠点としてバス停を活用
具備すべき機能	・快適なバス待合空間 ・バス情報提供機能 ・コミュニティ機能 ・商業機能 ・公共公益施設機能（行政窓口、医療・福祉施設等） ・ラストワンマイルの交通結節機能（シェアモビリティポート等）	・快適なバス待合空間 ・バス情報提供機能 ・コミュニティ機能 ・観光客や来訪者が楽しめる機能（観光情報提供等） ・ラストワンマイルの交通結節機能（シェアモビリティポート等）
代表的な事例	野七里テラス、浜見平団地	八女市「つながるバス停」

■実現に向けた課題

- 道路区域と民地をまたがる場合など、土地の使用に関して調整が複雑になる可能性がある
- グループCで想定するバス停の再整備は、公共公益性が高いことから、自治体や住宅団地運営者などの関与が望ましい。バス事業者としても、自身でバス停の多面的な整備を行うインセンティブは大きくなく、また体力的にも厳しいと想定される
- バスの利用そのもの以外に、付加価値を生み出す付帯機能（商業機能、行政窓口機能、医療・福祉機能、コミュニティ機能、防災機能、P&BR機能等）を付与し、地域の生活利便性の向上を図るとともに、民間活力導入を行うことが望ましいのではないかと
- 官民連携事業の場合、バス停1つでは事業規模として成り立たない可能性もあるため、地域全体で複数のバス停を対象とすることも考えられる

PFI（BTO方式※）のスキームイメージ

※BTO（Build Transfer Operate＝建設・移転・運営） 建設・資金調達を民間が担って、完成後は所有権を公共に移転し、その後は一定期間、運営を同一の民間に委ねる方式



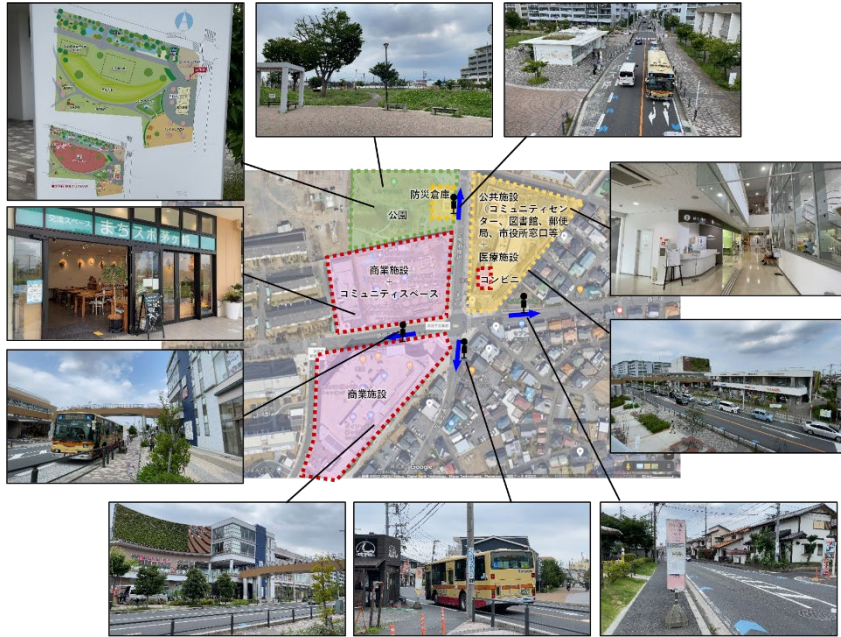
※上記以外のスキームも考えられる

BRT等新たなバス交通システム研究部会

各論研究テーマ2 街の拠点となる新しいバス停の提案【バス停分科会】

参考事例

事例：団地中央バス停（神奈川県茅ヶ崎市）－浜見平団地・BRANCH茅ヶ崎



構成要素

- ・バス停（待ち空間は屋外）
- ・商業機能（大規模商業施設、コンビニエンスストア）
- ・コミュニティ機能（コミュニティスペース、コミュニティセンター、図書館、公園）
- ・公共施設機能（市役所の窓口、郵便局）
- ・医療福祉機能（クリニック、薬局、地域包括支援センター）
- ・防災機能

ビジネスモデル（運営維持管理方法等）

- ・団地再生についてはURが実施
- ・URと神奈川中央交通が包括連携協定を締結し、バス沿線団地等の課題解決に向け連携を図っている

事例：福島バス停（福岡県八女市）－つながるバス停

- ・「人と人」「人と地域」のつながりを増やす取り組みとして、西鉄バス福島停留所にコミュニティライブラリーを併設した「つながるバス停」の企画およびコミュニティ通貨（地域通貨）サービス「まちのコイン」の取り組みを開始



1. 誰でも利用できるコミュニティライブラリー
2. 地域の魅力ある「八女」を紹介するコーナー
3. 八女茶を飲めるカフェスペース
4. 八女杉を使用した本棚や建物
 - ・構造躯体の柱や内装におけるキッチンカウンター、本棚などの造作家具には、地元の木「八女杉」を使用
5. バス停空間の有効活用
 - ・弁当販売や、レンタルスペースや講座の会場など、市民の交流の場としても活用



出典：八女市ホームページ

事例：上郷ネオポリスバス停（神奈川県横浜市）－野七里テラス



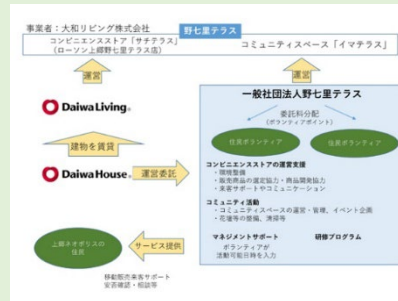
出典：大和ハウス工業

構成要素

- ・バス停（コミュニティスペースが屋内の待合場所を兼ねる）
- ・商業機能（コンビニエンスストア）
- ・コミュニティ機能（コミュニティスペース、コミュニティセンター）

ビジネスモデル（運営維持管理方法等）

- ・大和ハウス工業が郊外型既存戸建住宅団地再生事業として整備。コンビニ事業者及び住民団体に運営を委託



出典：大和ハウス工業

事例：市役所前バス停他－新潟萬代橋ライン



公設民営方式の事業スキーム

運行事業者：運行・運営

- バス運行本数を約450本増便*1(平成24年の審査委員会新潟交通(株)が提案した時点との比較)
- バスの総走行距離約957万km*2を協定期間中(約5年間)は確保

*1 平成27年9月5日新バスシステム開業時点
*2 平成20年3月16日ダイヤ改正における年間走行キロ計画値

協定に基づくサービスの確保・維持

協定に基づく施設等整備

新潟市：施設整備

- 連絡バス車両、走行空間、BRT駅など

出典：新潟市