

第4章 バス停留所

4-1 バス停留所の構造

1. バス停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15cm を標準とする。【解説1】
2. バス停留所の前後2mの区間に車両用防護柵を設置する。【解説2】
3. バス停留所には、乗降口までの誘導のための視覚障がい者誘導用ブロックの設置を行う。【解説3】

【解説1】 歩道等の高さ

バリアフリー法においてバス車両の低床化が公共交通特定事業に位置付けられ、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」※参考29においても、平成27年までに原則として低床化された車両に代替し、さらに総車両数約60,000台（適用除外認定車両を含む。）のうちの約35,000台について、平成32年度までにノンステップバスとすることを目標としている。ここでいう低床バスとは、スロープ板を出して、車いす使用者が歩道から直接乗降できるようにしたものである。

神戸市交通局が保有するバスは、全車両がワンステップバスかノンステップバス（いずれも法に適合した低床バス）であり、低床バスが歩道に近接し、適切にスロープ板を設置できる歩道の高さは、一般的に15cmであることから、道路移動等円滑化基準に基づき、停留所部分の歩道の高さは15cmを標準とする。

しかし、道路の構造上バスが正着（バスが停留所との隙間を空けずに停車すること。以下同じ。）できない等やむを得ない場合には、15cmにこだわらず、車いす使用者等が円滑に利用できる構造とすることが重要である。

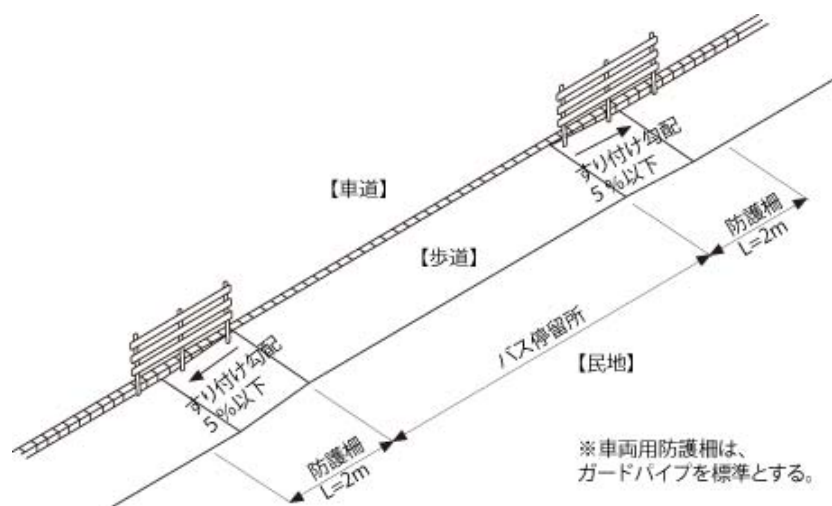


図4-1-1 バス停留所部分の歩道構造例

なお、高齢者、障がい者等がバスを円滑に利用できるようにするためには、高齢者、障がい者等が低床バスに円滑に乗降できるような歩道等の高さとするとともに、正着して利用者が円滑に乗降できるような構造となるように配慮しなければならない。

ここでは詳細な説明は省略するが、バス停留所の構造には図4-1-2、表4-1-1に示したように、

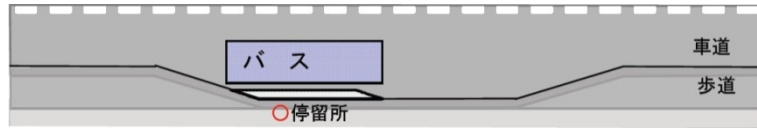
- ①バスベイ型
- ②テラス型
- ③ストレート型
- ④三角形切り込み型

等の形式がありそれぞれに得失があるので、交通の状況や道路の横断面構成等、道路の状況を判断し決定することが必要である。また、切り込みの角度を工夫する、公安委員会やバス事業者と連携、協力して停留所周辺の路上駐車を削減する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮することが望ましい。

なお、図4-1-2に示した各形式については、「増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン」^{参考16}で詳しく紹介されているので参考にされたい。

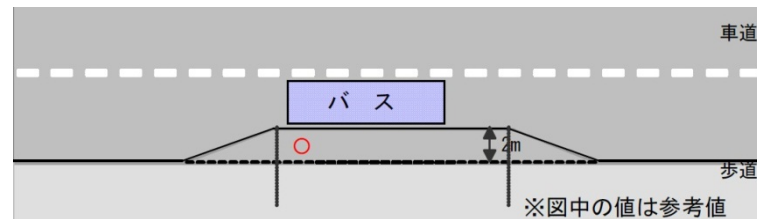


《バスベイ型》



《切り込みテラス型（既存のバスベイ型の改良）》

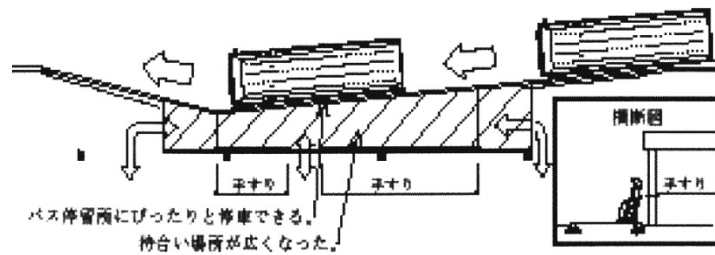
①バスベイ型のイメージ



②テラス型のイメージ



③ストレート型のイメージ



④三角形切り込み型のイメージ（福井県敦賀市の例）

図4-1-2 バス停留所の形式

出典：増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン^{参考16}

表4-1-1 乗合自動車（バス）停留所の構造別特徴

	歩道の幅員	乗合自動車の正着		本線交通への影響
		周辺に路上駐車なし	周辺に路上駐車あり	
バスベイ型	●歩道側に切り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を侵す可能性がある	●切り込み形状によっては停留所に正着することが困難な場合がある ●バスのオーバーハングのため、バスベイの長さによっては停留所に正着することが困難	●切り込みの形状や周辺の路上駐車状況によっては停留所に正着することが困難	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
切り込みテラス型（既存のバスベイ型の改良）	●テラスを設置するためには、一定以上の長さのバスベイ型の切り込みが必要であることから、歩道の幅員が狭い場合、歩道の有効幅員を大きく侵す可能性がある	○バスベイ内に張り出したテラスを設置することにより、テラス手前でバスを安全に歩道に寄せることが可能になり、正着が容易となる	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	○バスは停車帯に入り込むため、バスの停車による本線交通への影響は少ない ○乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる
テラス型	○車道側にはみ出して設置するため、歩道の有効幅員を侵しにくい	○容易である	●テラス部の幅によっては正着が困難になる場合がある	●バスの停車中は、後続車の通行が困難 ●広い路肩や停車帯をもたない道路では、停留所付近では1車線分通行できないので、交通容量が減る ●張り出し部分で事故の危険性がある
ストレート型	○道路の全幅員に余裕がなく歩道に切り込みを入れて停車帯を設けることができない場合等に歩道の幅員を変えることなく、歩道内に停留所を設ける ●歩道内にベンチや上屋等停留所付属施設を設置する場合には、歩道の幅員が狭い場合、有効幅員を侵す可能性がある	○容易である	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	●バスの停車中は後続車の通行が困難
三角形切り込み型	○歩行空間やバス待ち空間を広く確保できる	○斜めに進入するため、正着が容易である	●周辺の駐車状況により困難になる場合がある	●バスの右側後方が車道側にはみ出すため、場合によっては後続車に影響がある ●バスの運転席から後方が確認しにくいいため、発車時に十分な注意が必要

凡例：○メリット、●デメリット

出典：増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン^{参考16}

【解説2】 防護柵

バス停留所は、バス利用者のたまり場であるため、安全性に配慮し、加速・減速車線を含める前後2mの区間に防護柵（ガードパイプを標準とする）を設置する。

なお、バスの乗降口の位置に配慮し、バスが停車する部分には、防護柵は設置しない。

【解説3】 視覚障がい者誘導用ブロックの設置

視覚障がい者が単独でもバスの乗降が出来るように、視覚障がい者誘導用ブロックの設置^{※1}を行う。

※1 「第6章 視覚障がい者誘導用ブロック」参照

4-2 ベンチ及び上屋

1. 特定道路等に設けられたバス停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。^{【解説1】}

【解説1】 ベンチ及び上屋

特定道路等に設けるバス停留所には、ベンチ及びその上屋を設置するものとする。ただし、民地等を活用した休憩施設が既に存在し、停留所に設置するベンチ及びその上屋の機能を代替可能な場合や、地形の状況等特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

ベンチ及びその上屋は、車いす使用者等がバスへ乗降する際のスロープ板設置や、降りた後の方向転換など、バスへの乗降に支障とならないよう設置するとともに、バスの正着を妨げない位置に設置しなければならない。

また、車いす使用者等がいつでもすれ違える幅員を確保するため、ベンチ及びその上屋の設置に必要な幅員を除いた有効幅員、ベンチ及びその上屋を含めた歩道等全体の幅員は、各々表4-2-1に示した値以上としなければならない。