

## 第4章 乗合自動車停留所

### 4-1 概説

高齢者、身体障害者等がバスを円滑に利用できるようにするため、乗合自動車停留所においては、

- ・高齢者・身体障害者等が低床バス等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、バスが停留所に正着できるようバス停の構造に配慮する
- ・乗合自動車停留所に設けられるベンチ及び上屋は、歩行者等の通行に支障のないよう設置する
- ・視覚障害者誘導用ブロック、照明施設、案内施設等を設置する

などを行うものとする。

### 4-2 乗合自動車停留所の構造

乗合自動車停留所の構造には、以下のような形式がある。

バスベイ型

テラス型

ストレート型（仮称）

それぞれの形式の特徴を整理する。

乗合自動車停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定するものとするが、切り込みの角度を工夫する、公安委員会と協力して停留所周辺の路上駐車を減らす等、バスが停留所から離れずにぴったり停車（以下、正着という）できるよう配慮することが望ましい。また、植樹帯を活用したり、防護柵を設置する場合には、乗降の支障とならないような配置とするものとする。

#### < 乗合自動車停留所の構造別特徴 >

##### バスベイ型

この形式は、歩道に切り込みを入れてバスの停車帯を設けるものであり、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という特徴がある。ただし、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となる。なお、設置にあたっては、停留所部分の歩道幅員を確保するため、新たに用地を確保したり、植樹帯を活用したりすること等により、歩道の有効幅員を確保するものとする。



図4-2-1 バスベイ型の例



写真 4-2-1 神奈川県横浜市（植樹帯の幅員を活用してバスベイを設置）

### テラス型

この形式は、駐車車両等が停車している場合に、停留所に正着することができないといった問題を解決すべく、車道側（路肩、停車帯、または車道）に張り出して停留所を設けたものであり、歩道の有効幅員を狭めることなく停留所を設けることができる。ただし、広い路肩や停車帯を持たない道路では適用が困難である。

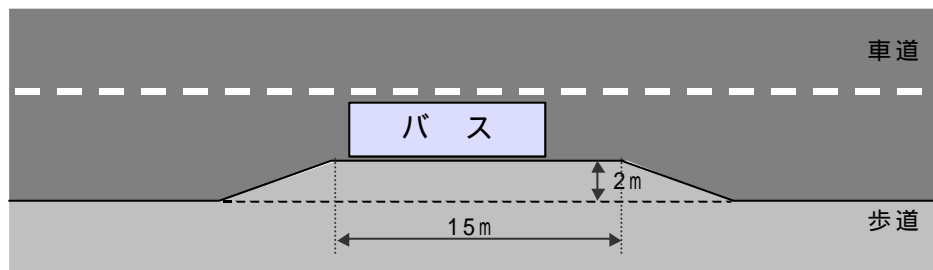


図 4-2-2 テラス型の例（大阪市大正区）



写真 4-2-2 大阪市大正区

### ストレート型

この形式は、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ずに、歩道内に停留所を設けるものである。後続車に影響を与える、駐車車両などが停車している場合に停留所への正着が難しくなるといった問題がある。

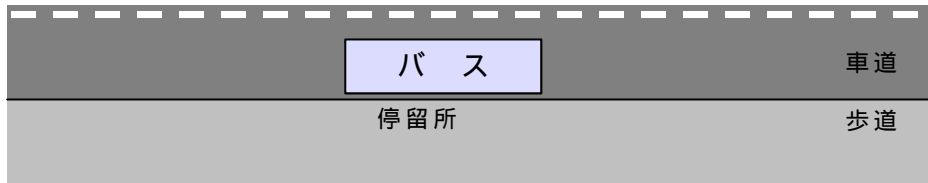


図4-2-3 ストレート型の例



写真4-2-3 神奈川県横浜市

### その他

#### (島式)

この形式は、バスを中央走行方式で運行している場合に、停留所を道路の中央に島式の形状で設けるものである。駐停車車両の影響を受けにくいことから正着しやすい等のメリットがある一方、利用者は必ず道路を横断しなければならないといったデメリットもある。

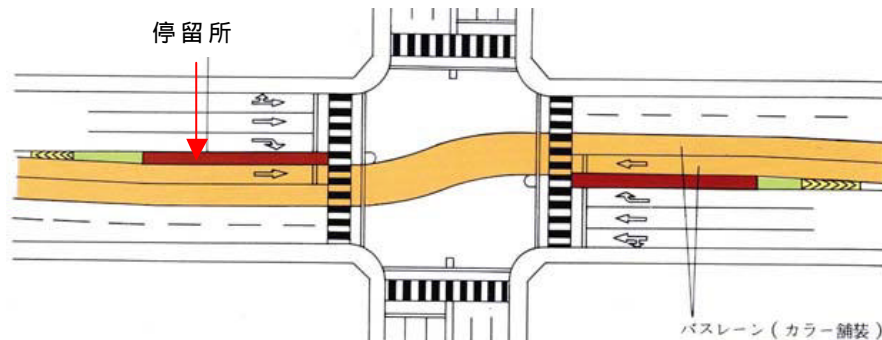


図4-2-4 島式の平面図 (名古屋市新出来町)

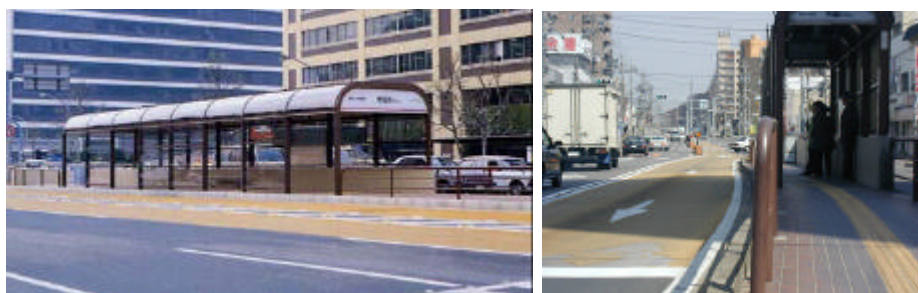


写真4-2-4 名古屋市新出来町

( 新型バスベイ )

この形式は、バスベイ型において切り込みの長さを広くとれない場合に、バスの停留所への正着を容易にし、バスと歩道との距離が短くなるよう切り込みの形状を工夫したものであり、歩行空間やバス待ち空間を広く確保できるというメリットもある。

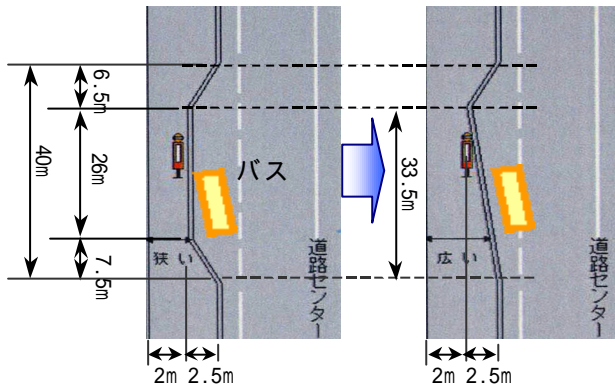
一方、バスの右側後方が車道側にはみ出す、バスの運転席から後方が確認しにくいといったデメリットがある。



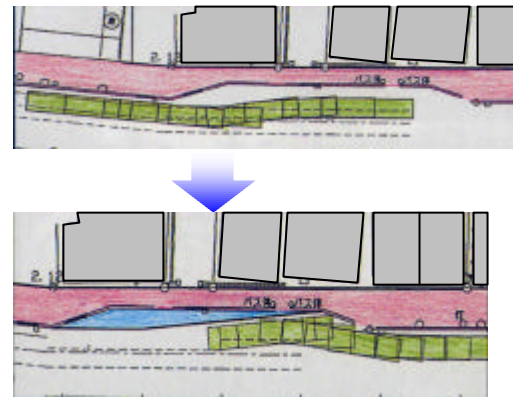
一般的な形状のバスベイ



新型バスベイ



歩行空間、バス待ち空間の確保



バス車両の接近性の向上

図 4-2-5 函館市国道 227 号

表 4-2-1 乗合自動車停留所の構造別特徴

		バスベイ型	テラス型	ストレート型
歩道の幅員		歩道側に切り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の必要幅員を侵す可能性がある。	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。	歩道内にベンチや上屋等停留所附属施設を設置するため、歩道の幅員が狭い場合、必要幅員を侵す可能性がある。
乗合自動車の正着	周辺に路上駐車なし	切り込みの形状によっては困難になる場合がある。	容易である。	容易である。
	周辺に路上駐車あり	× 周辺の駐車状況、切り込みの形状によって困難になる場合がある。	テラス部の幅によっては困難になる場合がある。	× 周辺の駐車状況により困難になる場合がある。
本線交通への影響		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。	× バスが停車中は後続車の通行が困難になる。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、交通容量が減ってしまう。	バスが停車中は後続車の通行が困難になる。

### 4 - 3 乗合自動車停留所を設ける歩道等の高さ

(高さ)

第 17 条 乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとする。

高齢者、身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できる高さとして、当該停留所の部分の歩道等の高さは 15cm を標準とするものとする。

ただし、道路の構造上やむを得ない場合等バスが正着できない場合は 15cm にこだわらず、高さの調整、車道へ降りるスロープの設置等により、車いす使用者が円滑に利用できる構造とするものとする。

法第 2 条第 9 項第 3 号においてバスの低床化を公共交通特定事業に位置付けるとともに、移動円滑化の促進に関する基本方針において、10年から15年で低床バスに代替することとしていることから、停留所については、低床バスに適合した構造とする必要がある。

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。当該バスが歩道に近接でき、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、停留所部分の歩道の高さは15cmを標準としたものとする。

参考：停留所の歩道の高さ

停留所部の歩道の高さについては、バス事業者や車輛製造メーカーへのヒアリング調査の結果、ワンステップバスについては、高さ15cmの歩道に対し14度〔約25%〕（電動車いすが乗降可能な角度）でスロープ板を設置することを想定して設計していること、またバスのフロントオーバーハングが歩道面に接触しない高さとする必要があることから15cmを標準とした。ちなみに、歩道部の長さが15cmの時のワンステップバスの床面の地上高、車両端からスロープ端までの長さは以下に示すとおりとなっている。（バス車両の前面下部の地上との高さ）

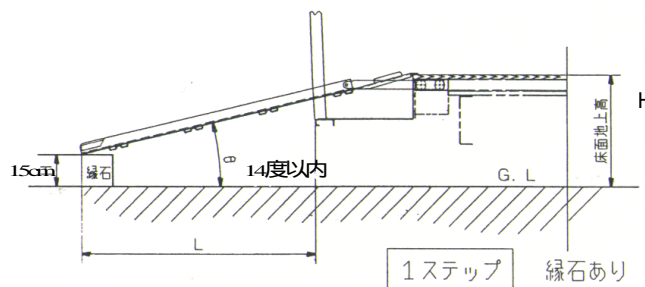
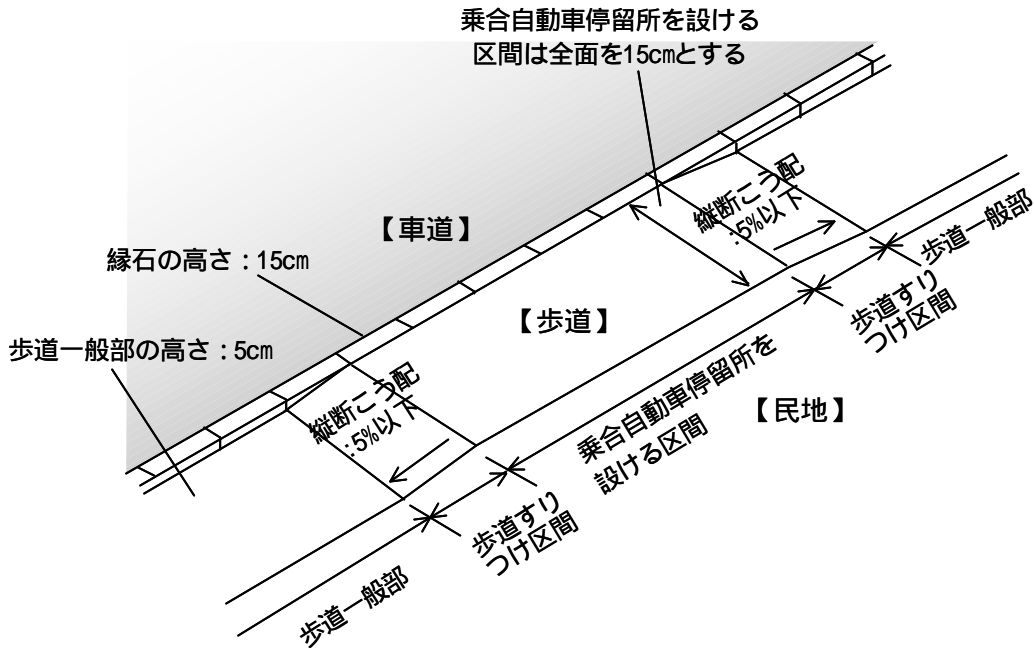


図 - 歩道の高さ

表 - ワンステップバスのステップ高さに関する緒元  
(メーカーヒアリング結果)

	床面の地上高 H (mm)	車両端からスロープ端までの長さ L (mm)
A社	555	1250
B社	555	1300
C社	530 ~ 575	1165 ~ 1190
D社	590	1350



有効幅員は、水平部分のみとするものとする。

セミフラット型の歩道における、ストレート型での整備例。

乗合自動車停留所の区間の長さは、歩行者の滞留人数を考慮して決定するものとする。

停留所が連担して、停留所付近の歩道が波打ち状になる場合には、セミフラット歩道などにかかわらず歩道高をかさ上げするものとする。

図4-3-1 乗合自動車停留所を設ける歩道の構造の例

参考：低床バスの例

ワンステップバス

床を低くして乗降口の階段を1段（通常は2～3段）にし、床を地上から55～60センチ程度と低くし、乗降口と歩道との段差を軽減している。

ノンステップバス

床を低くして乗降口の階段をなくし、床を地上から30～35センチ程度と低くしており、乗降口の階段をなくしただけでなく、空気圧で車体を下げるニーリング（車高調整）装置により車高を5～9センチ引き下げられる。



写真-ワンステップバスの例  
(新京成バスのホームページより)



写真-ノンステップバスの例

《バスの正着が困難な場合の工夫事例》

東久留米駅前ロータリー〔東京都東久留米市〕

曲線部でバスが正着することが困難であるため、歩道から車道におりるスロープを設けることにより、車いす使用者が円滑にバスを利用できるよう配慮している。

【施工前】



【施工後】



写真 4-3-1 スロープを設置した乗合自動車停留所の事例

#### 4 - 4 ベンチ及びその上屋の設置

(ベンチ及び上屋)

第18条 乗合自動車停留所には、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。

ベンチ及びその上屋はバスへの乗降及び歩道等の利用者の支障とならないよう設置するものとする。

また、ベンチ及びその上屋を設置する歩道等の幅員は、ベンチ及びその上屋の設置に必要な幅員に、3.5 m又は2 m(歩道)、4 m又は3 m(自転車歩行者道)の有効幅員を加えた値以上とするものとする。

さらに、歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留のためのスペースを設けるものとする。

ただし、民地側にベンチ及びその上屋を設置した既存の休憩施設が存在する等、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。

道路構造令第11条の2の規定により、歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けなければならないとされている。そのため、上記のベンチ及びその上屋の幅員等を決めるにあたっては、バス事業者と調整を行い、望ましくは停留所利用者の需要も予測したうえで、必要に応じて幅員を拡幅する、乗合自動車停留所の長さを拡張する等の工夫により滞留のためのスペースを確保するものとする。

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。



特定経路を構成する道路においては、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化を図るために、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員を確保しなければならない。このため、ベンチ及びその上屋の設置に必要な幅員を除き、有効幅員として、歩行者の交通量の多い歩道においては3.5m、その他の歩道においては2m、歩行者の交通量が多い自転車歩行者道においては4m、その他の自転車歩行者道においては3mをそれぞれ最小値として、それ以上の幅員を確保しなければならない。

また、道路構造令第10条の2第3項及び第11条第4項の規定により、ベンチ及びその上屋を設置する歩道等の幅員は、ベンチ及びその上屋の設置に必要な幅員に上記有効幅員を加えた値以上としなければならない。

なお、ベンチ及びその上屋はバスへの乗降及び歩道等の利用者の支障とならないよう設置するものとする。

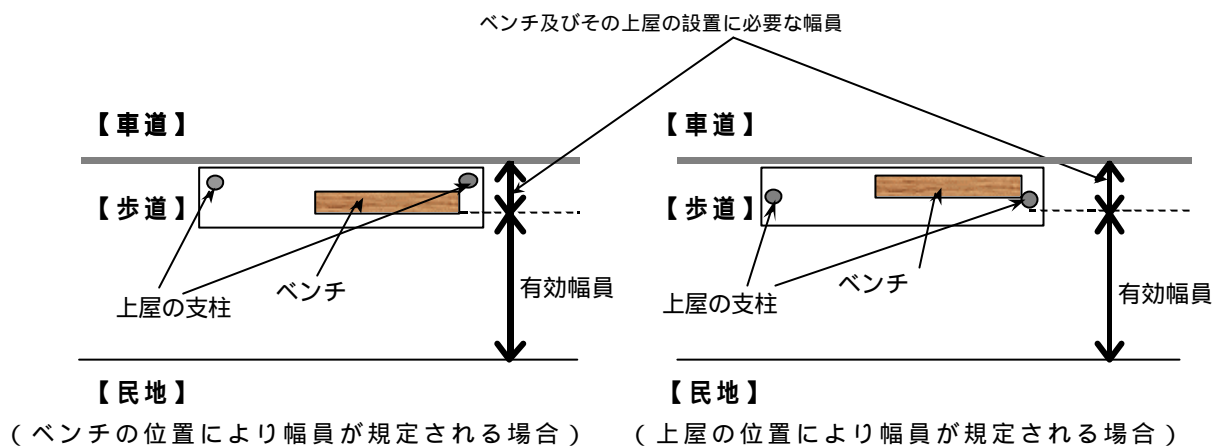


図 4-4-1 乗合自動車停留所の幅員の基本的な考え方

参考：関連するその他の基準

道路構造令第10条の2第3項、第11条第4項

・・・又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に・・・ベンチの上屋を設ける場合にあっては2メートル、・・・を加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路は、この限りでない。

道路構造令等の一部を改正する政令の施行について（平成5年11月25日 道路局長通達）

ベンチ又はその上屋は、様々な歩行者が道路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、バス利用の利便性の向上、歩行中の休憩需要への対応等の必要性に鑑み、道路の管理上必要と判断されるものを、道路の附属物として整備することができるものとしたものであること。

歩道に自転車道を併設する、または自転車歩行者道を設置する場合、乗合自動車停留所を利用する際に歩行者が自転車道または自転車歩行者道の自転車通行部分を横切る必要がある場合があるため、自転車が歩行者の通行に配慮して停留所部分を通行できるよう促す工夫をすることが望ましい。

参考：関連するその他の基準

道路構造令第11条の2

歩道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路には、横断歩道、乗合自動車停留所等に係る歩行者の滞留により歩行者又は自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、主として歩行者の滞留の用に供する部分を設けるものとする。



宮城県仙台市青葉通り



徳島県徳島市国道 55 号

写真 4-4-1 上屋、ベンチの設置例

《多機能な停留所の整備例》

国道202号〔長崎県長崎市宝町〕

乗降者の利便性を考慮し、停留所上屋を設置するとともに、ノンステップバス等の運行路線であることを確認できるようマークを設置し、さらにベンチ、トイレ、電話ボックス等、休憩施設、歩行者用道路案内施設を設置することにより多機能な停留所を整備した。

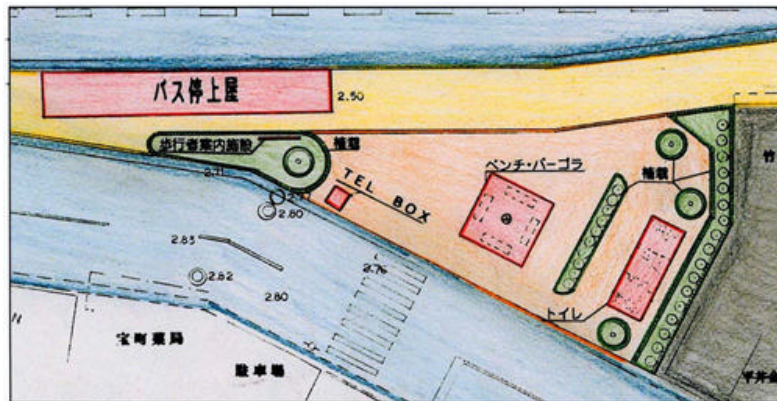


図 4-4-2 多機能な停留所の整備を行った事例

停留所上屋の支柱の設置位置によっては有効幅員を侵す可能性もあるため注意が必要である。

## 《休憩施設として活用した停留所の例》

府道二条停車場東山三条線（京都市中京区下本能寺前町他）

概ね 500m ごとに存在する停留所を「シビックステーション（まちの駅）」という概念で捉え、ゆったりとした休憩施設として整備した。バスシェルターやゆったりとした休憩ベンチ、周辺案内板、公衆電話等を設置している。



図 4-4-3 停留所を休憩施設として整備した事例

## 4 - 5 その他の付属施設

### (1) 視覚障害者誘導用ブロック

乗合自動車停留所においては、視覚障害者が乗降位置を認識できるよう、必要であると認められる箇所に視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。

乗合自動車停留所には、視覚障害者の利用に配慮し、必要であると認められる箇所に乗降位置を確認できるよう視覚障害者誘導用ブロックにより、適切に案内するものとする。

また、敷設方法等については、基本的には第8章を参照するものとするが、バスの大きさが異なる、乗降形式が異なる等、乗降位置が一概に定まらない場合においては、当該箇所におけるバス事業者及び停留所の利用者の意見が反映されるよう留意して決定することが望ましい。

### (2) 照明施設

乗合自動車停留所には、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとする。

乗合自動車停留所には、乗降場、時刻表設置箇所、ベンチ設置箇所等、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化のために必要であると認められる箇所に、照明施設を設けるものとし、植樹帯内や上屋に共架する等、必要な有効幅員を確保するとともに、視覚障害者の通行を考慮して設置しなければならない。ただし、夜間における当該路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りでない。

また、照明施設の照度等詳細については第10章を参照するものとする。

参考：関連するその他の基準

JIS Z 9111 道路照明基準 解説 5.1.3 特殊箇所(8) 停留所

停留所留所付近の照明器具の配置・配列は、道路照明の一般効果に加えて、停留所留所の存在とその付近の状況を、自動車の運転者が遠方からよく視認できるようにするものとする。

停留所留所が遠方から視認できるためには、その付近の道路構造がよく分かるような十分な照明が設けられていなければならない。なお、プラットホームとその付近に乗客用の照明を別に設けることが望ましい。

### (3) 乗合自動車停留所における案内

乗合自動車停留所においては、行き先やバスの接近状況等の運行情報を音声又は点字により案内するとともに、弱視者に配慮した表示とすることが望ましい。

乗合自動車停留所においては、視覚障害者に配慮し、バス事業者と調整を図って、行き先や次のバスの到着時間などの運行情報を音声又は文字等で案内することが望ましい。文字で案内する場合の文字の大きさは、弱視者に配慮して、視距離に応じた大きさを選択する。それに加え、大きな文字を用いたサインを視点の高さに掲出することがなお望ましい。また、車いす使用者に配慮して、車いす使用者が利用可能な低床バスの運行状況を案内することが望ましい。