

優良事例(北海道釧路市) ポイント: 国の補助金を活用

発出元 → 発出先

作成日_作成担当課_用途_保存期間

停留所名(ランク)	湿原展望台(下り)停留所(Cランク)
関係者	釧路地区バス協会、北海道警察釧路方面本部、釧路開発建設部、釧路運輸支局、釧路総合振興局、釧路市、阿寒バス株式会社
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間 : 令和4年10月 ・移設等費用: 200万円超(移設、看板、白線等) (※期間及び費用は予定)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路脇に設置。待機場所や歩道は無い ・道路を挟んだ反対側に釧路湿原展望台があるため、バス利用者は降車後、信号及び横断歩道の無い道路を横断して向かう ・利用者数は、上り下り合わせて年間推計4千人
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体: 北海道 道道53号線 ・片側1車線 幅員12.5m 勾配8% ・交通量が多く、大型車の運行も多い ・以前より、横断者の危険性が懸念されていた

対策前後の写真

対策前


 対策後
(予定)


□ 移設に向けたプロセス・課題

○検討の進め方 : 令和3年10月より阿寒バスと運輸支局で湿原展望台への移設検討を行い、バス車両を用いた実験結果から移設案を作成。当該案に対して安全確保に関する助言を警察・市・振興局に求め、最終案を作成。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○課題解決の中心となった関係者 : 阿寒バス株式会社、北海道警察釧路方面本部、釧路総合振興局、釧路市、釧路運輸支局 等

○具体的な課題解決策 : 道道53号線沿いから釧路湿原展望台敷移設予定。
合わせて、上り側の停留所及び待合所も移設予定。

地内に○課題解決に要した期間や苦労など : 釧路湿原展望台敷地内のどこに停留所を設置するか、バス車両の通行は可能か、どのような対策を取れば安全確保できるか等を長期にわたり、関係者と協議・調整を行った。

○高付加価値化事業 : 路線バスの集客力向上、展望台のアクセス向上及び観光客の安全性向上に資することを目的として、上り側の湿原展望台停留所及び待合所を展望台敷地内に移設。観光庁の補助事業である高付加価値化事業を活用し、費用の負担軽減を図る。

優良事例(福島県伊達市) **ポイント:道路管理者が中心となり対策**

停留所名(ランク)	月の輪(上り)停留所(Aランク)
関係者	福島交通(株)、福島県北建設事務所、福島県警察本部
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年7月12日~15日) ・実施内容:バス停移設(約10m) ・移設費用:バス停移設費用 0円 待合スペース確保のための土手の工事 430,405円 ※事業者の負担なし
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所や歩道:有 ・利用者の状況:年間3,500~4,000人(1日当たり9~10人) ・近隣に団地あり
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・県道4号線 ・道路幅員5.5m(片側2.75m)勾配有2% ・伊達市から福島市への主要道路となっており終日交通量が多い



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 県警⇒移設先の場所が安全上問題ないかの確認／道路管理者⇒移設先の待合所確保のための、道路掘削等の実施。
- バス停の移設についてはバス事業者が管理し、進捗状況を確認。
- 危険バス停の確認後、停滞していたが、令和3年4月以降バス事業者が各担当部署に調整を図り、令和3年7月に実施完了。
- 月の輪バス停については、移設先の確保の為道路管理者が費用を負担し実施する事となったが、バス事業者が費用負担するのは難しく、自治体や道路管理者等の理解がなければ、停留所が廃止となるケースもある。
利用客が減少すれば、バス事業の経営にも影響を及ぼすが半面地域住民の利便性も悪くなることから、自治体・道路管理者等の理解が重要となってくる。また、都市計画などによる道路建設の際、規制する法律もない事から、今後も危険バス停が発生してくる可能性が高い。
この事から、法的な規制も視野に入れた検討が必要。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 道路管理者が中心となり、道路管理者にて移設先の待合所確保について費用を負担し実施してくれたため課題解決に繋がった。
- 期間は3ヶ月程度。道路掘削の費用についての協議が重要

優良事例(岐阜県関市) **ポイント:学校関係者を含めた幅広い合意形成**

停留所名(ランク)	「広見北山」停留所(Aランク)
関係者	関市、岐阜乗合自動車株式会社、関警察署、岐阜運輸支局
改善内容(実施期間・費用)	・停留所移設(令和3年8月27日) ・移設費用:なし
停留所環境	・退避場所及や歩道の有無:無 ・利用者の状況:関板取線 10人/便 ・周辺の状況:周辺に住宅地が点在
道路交通環境	・道路の管理主体:関市(市道) ・幅員、勾配の有無:幅員 7m、勾配 無 ・交通量・通行者量:国道の抜け道となっているため通勤時の交通量が多く、また、小学生が通学で当該バス停を利用している ・過去に重大な人身事故等の有無:無

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 具体的な課題：関係者間の情報共有及び合意形成の場の確保
- 検討の進め方：関市公共交通活性化協議会を活用(事務局：関市都市計画課)
- 関係者の役割分担：関市 → 関係者間の調整及び移設候補地の選定等、岐阜乗合自動車 → 運行上の意見及び試走等
関警察署 → 交通安全上の意見及び道路占有許可等、岐阜運輸支局 → 関係者への情報提供等
- 対策状況の経過：関係者間において安全面及び運行面での検討を行い、地域自治会長等との協議を経て、停留所移設を実施

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者：関市都市計画課(交通関係担当部署)
- 具体的な課題解決策：上記協議会を活用し、各委員への情報共有及び協議会として対策を検討していくことについて報告。協議会として対策を行うことで関係者間の情報共有や対策実施に向けた合意形成が可能となった。
- 課題解決に要した期間や苦労など：地元の小学生が通学でバスを利用しているため、地域自治会長等だけでなく学校関係者に対しても現地での立会及び説明を実施し、理解を求めた。また、停留所移設先の土地所有者が入院していたため、説明に時間を要し、苦労した。(※現地確認～関係者間の調整～移設まで約7ヶ月程度)

優良事例(三重県南伊勢町)

ポイント:関係者が一体となって対策を推進

【機密性2】

発出元 → 発出先

作成日_作成担当課_用途_保存期間

停留所名(ランク)	船越停留所(Aランク)
関係者	船越区住民、三重県道路部局、三重県警察、三重交通(株)、南伊勢町役場
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間:令和2年8月~令和4年3月 ・改善内容:横断歩道の廃止(費用負担は警察)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所:有、路側帯:有 ・利用者の状況:上りは高校生、下りは買い物客の利用が多い ・周辺の状況:住宅街だが、買い物施設や中学校等がある
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:三重県 / 幅員:10m / 勾配:有 ・交通量・通行者量:町の東西を結ぶ国道であり、地域住民・小中学生の通学も含め、交通量や通行者量が多い ・過去に重大な人身事故等の有無:無



□ プロセス・課題

- 検討の進め方:南伊勢町役場が旗振り役となり、関係者一同が現地停留所に集まり、実際に現場を見ながら対策を検討した。進捗状況については、地域公共交通会議の場でも報告を行い、協議会メンバーへの共有も行った。
- 経過:R2.8事業者と事前協議 → R2.9初回検討 → R2.11案を3つに絞る → R3.2ソフト対策開始(停留所掲示物) → R3.4ソフト対策追加(車内放送) → R4.3横断歩道廃止
- 具体的な課題:(案1)横断歩道の移設および上り停留所の移設は費用負担が課題となる。(案2)上下線停留所の移設は①待合所や屋根の確保ができないこと、②道路占有許可、③住宅街のため民家住民の承諾が必要であることが課題となる。そのため、(案3)横断歩道の廃止で対策をする。横断歩道は閉鎖された保育園の園児が横断することから設置されたものであり、利用者も少なく、廃止となる。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者:船越区長、南伊勢町役場(環境生活課・防災安全課・建設課)、警察、三重交通(株)
- 具体的な課題解決策:横断歩道の廃止。費用は警察が負担。
- 課題解決に要した期間や苦労など:期間は約1年8か月。行政や地域住民が合意形成の場に入ることにより比較的早期に、かつ、利用者利便に配慮した対策が完了した。船越停留所は国道に面しているが、数年後にはバイパスの開通予定があり、交通量の減少が見込めることも今回の対策に影響したと思われる。

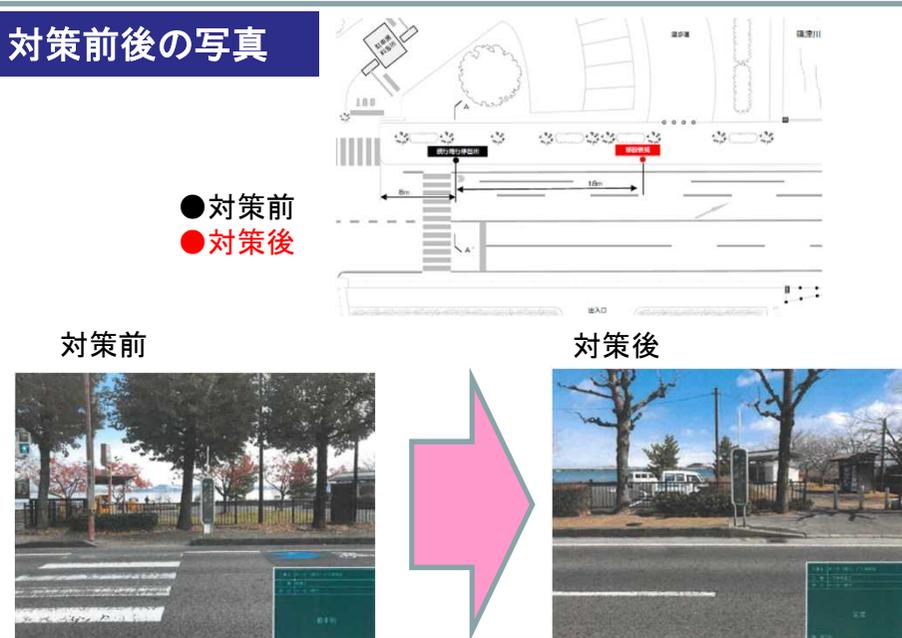
優良事例(滋賀県大津市) ポイント:バス協会の運輸振興助成金を活用

発出元 → 発出先

作成日_作成担当課_用途_保存期間

停留所名(ランク)	中ノ庄(南行)停留所(Aランク)
関係者	滋賀県警察、道路管理者(大津土木事務所)、滋賀運輸支局、京阪バス、近江鉄道
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和4年2月) ・移設費用:停留所標識移設工事(税抜20万円)
停留所環境	・歩道付近に停留所標識柱(埋込式)あり ・バスの便数(1日あたり14便) ※京阪バス及び近江鉄道の合算した数 ・前面道路は県道で、付近には公園がある。
道路交通環境	・道路の管理主体(滋賀県) ・幅員、勾配の有無(幅員11m、勾配無し) ・過去に重大な人身事故等(無し)

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

○検討の進め方

京阪バスにて移設候補先を調査の上、背面地である大津湖岸なぎさ公園を管理する大津市公園緑地課、道路管理者である大津土木事務所、大津警察署に京阪バスがそれぞれ出向き、移設に関する相談・事前協議を行った。

○対策状況の経過

協議において特段異論はなく、移設に向けてスムーズに進めることができた。

○具体的な課題

埋込式停留所の移設工事のため、移設工事費用が高いこと。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○具体的な課題解決策

停留所移設工事の費用について、滋賀県バス協会の運輸振興助成金を活用することができた。

また舗装復旧方法について、道路管理者と調整の上、費用を最小限に抑えることができた。

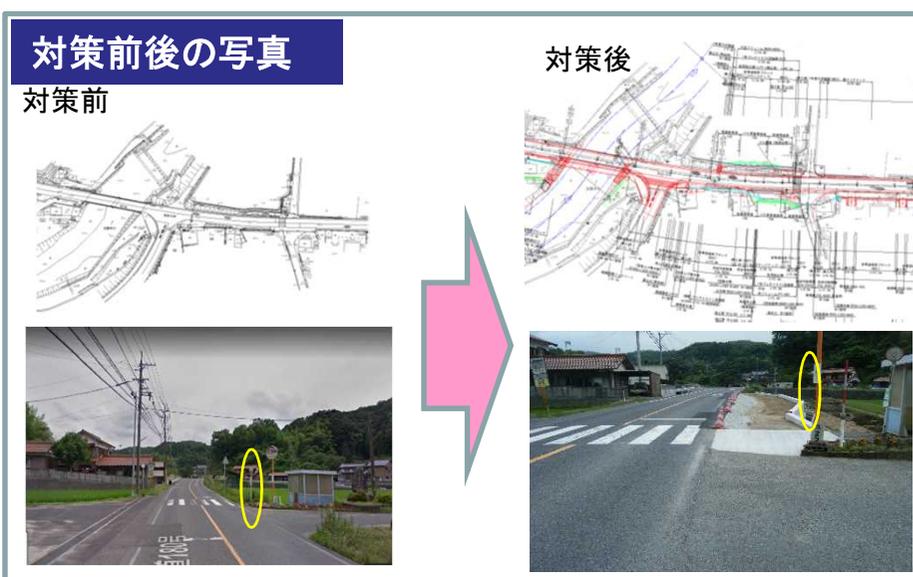
○課題解決に要した期間や苦労など

令和3年10月～令和4年2月(計画から実施まで)。提案書類の作成や各所との事前協議の調整に苦労した。

優良事例(鳥取県西伯郡) **ポイント:道路整備の一環で対策を実施**

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	能竹停留所 (ランク:A)
関係者	鳥取県道路管理者
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間:平成26年4月～令和7年3月(完了予定) (バスベイ整備:令和4年3月～令和5年3月) ・費用:歩道整備:384百万円 このうちバスベイ整備:12百万円
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所:有(上屋有り) ・歩道:無 ・利用者の状況(輸送量/日):15人前後/日(小学生含) ・周辺状況:田畑、住宅有り
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体 :鳥取県 ・幅員:5.5(7.2)m、 ・勾配の有無:有(1.4%) ・交通量・通行者量:2,107台/日(H27センサス) ・過去に重大な人身事故等の有無:無



□ 移設に向けたプロセス・課題

- **整備のきっかけ及び事業概要**・・・平成25年に地元(振興協議会からの意見)から延長480mの歩道整備の要望を受け、交通安全事業として道路管理者が、事業区間内の当該バス停についても併せて整備を進めているものである。
- **検討の進め方**・・・詳細な計画については鳥取県西部総合事務所米子県土整備局から南部町役場を通じて、地元説明会等で説明しており、公安委員会等とも必要に応じて協議を進めている状況にある。また、地権者には個別で説明の機会を設けて対応している。
- **交付金等の活用経緯**・・・当該区間は小中学校の通学路となっており、防災・安全対策のために整備が必要となるため、防災・安全交付金を活用した。なお、令和4年度からは交通安全対策補助制度(通学路緊急対策)を活用し、事業の早期完了を目指して整備を進めている状況にある。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- **課題**・・・バスベイ整備箇所は、田んぼを用地買収して整備する計画で、地権者からは「残地の田んぼが不整形になり農作業に支障を来す」と言われ、地権者は整備に反対であった。このため地権者の理解を得るのが課題であった。
- **課題解決の中心となった関係者**・・・道路管理者、自治会、田んぼ所有者、田んぼ耕作者。
- **具体的な課題解決策**・・・道路管理者が、地元自治会に説明会を開催し、地権者・耕作者に対しても個別に事業の必要性、バス利用者の安全性確保について粘り強く説明した。
- **課題解決に要した期間や苦勞など**・・・課題解決に要した期間は約2年で、何回も現地に足を運んで説明した。工事中は耕作者等からの要望に対して真摯に対応することを心掛けた。

優良事例(高知県東洋町)

ポイント: 停留所の共同使用による費用削減

【機密性2】

発出元 → 発出先

作成日_作成担当課_用途_保存期間

停留所名(ランク)	白浜停留所(Aランク)
関係者	高知県警察本部、土佐国道事務所、高知運輸支局 徳島バス南部(株)、高知東部交通(株)
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年12月～令和4年2月) ・移設費用なし
停留所環境	・見通しの良い道路上 ・近くに駐在所あり ・近くに海水浴場あり
道路交通環境	・国道55号 ・交通量はあまり多くない

対策前後の写真



R3.12～R4.2
停留所位置の変更



現在は両停留所とも
廃止済み

□ 移設に向けたプロセス・課題

白浜停留所は将来的に廃止が予定されていたものの、その廃止までの間の対策が課題となっていた。当該停留所の数メートル先に他の停留所(他社)があり、その停留所が近いうちに廃止予定であったことから占有許可を持つバス会社が使用を提案。道路管理者の国道事務所も構成員であったことから、その場で占有許可変更の手続きについて説明があり、スムーズに対策案がまとまった(現在は両停留所ともに廃止済み)。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 当事者が一同に介したことから、アイデアが出て、スムーズに話がまとまった
- 他の停留所が近くに存在する場合、共同使用とすることで対策が進むという知見を得た

優良事例(長崎県西海市)

ポイント:費用分担に関して関係者が連携

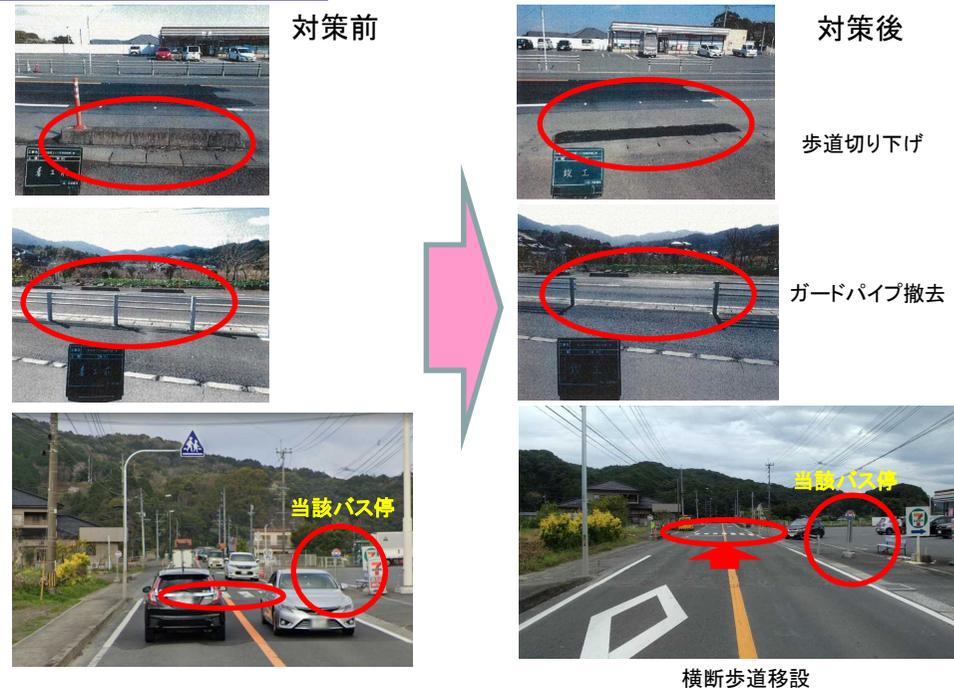
【機密性2】

作成日_作成担当課_用途_保存期間

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	鳥加停留所(長崎駅向)(Aランク)
関係者	長崎県警察、長崎県(道路管理者)、長崎運輸支局 長崎自動車株式会社
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年2月～令和3年3月(工事期間)) ・移設費用:横断歩道移設(約10万円)、歩道切り下げ、ガードパイプ撤去(約23万円)
停留所環境	・コンビニエンスストア駐車場脇にバス停が設置してあり、バスが客扱い停車した際は、目の前に位置する横断歩道を跨いだ形となるため、バス後方より道路反対側に渡ろうとした歩行者が対向車の死角となり危険な状況であった。 ・1日あたりの停留所利用人数 約4人 ・周辺は農地が多く、民家が点在している
道路交通環境	・道路管理者 長崎県 ・幅員 7m ・交通量(12時間) 車両約9,000両、歩行者約200人 長崎市から佐世保市に至る幹線道路の国道206号線に位置しており、交通量が比較的多い ・交通事故の発生状況 過去5年間に 人身事故(軽傷)2件、物損事故2件 合計4件発生している

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス

- ・警察、事業者、道路管理者などの関係者により合同点検を行った上で、取り得る対策として横断歩道移設を行うことを決定し、対策を共有した。
- ・長崎県警察は付近の交通状況より交通管理上の支障の有無を検討し、横断歩道の移設先を選定した。
- ・移設先選定後、バス事業者は代替地の地権者への説明を行った。
- ・長崎県警察は横断歩道の廃止や移設、道路管理者である長崎県は移設に併せて歩道切り下げやガードパイプの撤去など、関係する道路工事を行った。
- ・合同点検を令和2年10月に実施、対策完了は令和3年3月であった。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- ・警察、道路管理者、バス事業者、運輸支局などの関係者が実施する対策を共有したこと。その後も定期的に情報共有をしながら連携することで、各関係者が解決に向けて動くことができたと考えている。
- ・横断歩道の廃止や移設、道路工事が伴う場合は費用がかかるため、安全対策の必要性を示すとともに、関係者の計画的な予算確保など積極的な協力が得られたことが大きい。

優良事例(北海道小樽市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	育成院前停留所(Aランク)
関係者	小樽市、札幌運輸支局、北海道中央バス(株)、オタモイ町会、北海道警察本部
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年12月) ・移設費用:停留所標識及び固定器具(5.2万円)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所無し。(旧停留所位置に有り) ・利用者の状況(降車のみ) 1日あたり平日70名、土曜45名、日曜27名
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体(小樽市) ・幅員(幅員6m) ・交通量(住宅街を通過しており、終日交通量が多い) ・過去に重大な人身事故等無し

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

○北海道内では唯一のAランク停留所であり、その観点からも早急な改善を要することを小樽市に丁寧に説明。

また並行して、移設の候補地となるオタモイ会館の管理者であるオタモイ町会長及び関係者に対し、危険なバス停対策に係る取組の経緯から説明を実施。オタモイ会館と支局、バス事業者のパイプ役として小樽市の担当者に多大な協力をいただいた。

オタモイ町会とは、2回の打合せを実施。その際、日程等は先方主導で決定したが、小樽市及びバス事業者も必ず同席し、それぞれの立場から丁寧に説明を実施し、最終的に現在の場所への移設にご理解をいただいた。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○横断歩道の方がバス停より後に設置されたため、横断歩道の移設について検討したものの調整がつかず断念した。そのため、「階段上」という特殊な位置に設置せざるを得なかった。

○解決のポイントとして、自治体との連携、協力体制の構築は最も重要。また、移設先の関係者(地先の住民等)が、受入れの余地があるようなら根気強く丁寧に説明する。

○本件は移設費用を全額バス事業者が(快く)負担したこともポイント。

優良事例(北海道室蘭市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	停留所「春雨橋(すずかけ方面)」(Bランク)
関係者	北海道警察室蘭警察署、室蘭市建設部土木課、道南バス、室蘭運輸支局
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施時期(令和3年8月8日移設完了) ・費用:(道南バスで対応)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・設置場所(歩道上) ・利用者の状況(通勤・通学者帰宅時便で利用増) ・周辺の状況(山間の住宅地)
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体(室蘭市) ・幅員、勾配の有無(幅員6m、勾配無し) ・交通量・通行者量(市道で三叉路から50m先に設置。通勤・通学時間帯には交通量が若干増加。通行者量は少ない) ・過去に重大な人身事故等は無し

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 関係者の役割分担(バス事業者は運輸支局、室蘭警察署、室蘭市に移設に関する情報提供と相談。警察と市は現場確認)
- 検討の進め方(運輸支局からバス事業者に対し、リスト掲載の停留所のうち、直ちに対応可能な停留所の有無と実施時期や方法について情報を求め、対策が講じられるまで随時進捗を把握。その後検討会に報告のうえ、リストから除外することの可否を諮る。)
- 対策状況の経過(令和2年3月バス事業者により本停留所の抽出。同年10月検討会で対策が必要な停留所の一つとしてリスト共有)
- 具体的な課題(移設場所の50m程度先が緩やかなカーブになっている)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(道南バス、室蘭警察署、室蘭市)
- 具体的な課題解決策(カーブの手前とならないよう、移設停留所の設置位置に配慮)
- 課題解決に要した期間(現地確認をはじめ、警察署、道路管理者の協力が得られた結果、スムーズに対策が講じられた)

優良事例(北海道新得町)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	屈足中学校前(東行)(Cランク)
関係者	新得警察署、新得町道路管理者、帯広運輸支局 北海道拓殖バス(株)
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和2年12月～令和3年9月) ・移設費用:無し(新得町で停留所標識を移設)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所は狭く歩道は無し ・利用者の状況は月に約20人程度の停留所 ・停留所付近に町営住宅等があり、対面には中学校がある
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体(新得町) ・幅員、勾配の有無(幅員10m、勾配無(0%)) ・交通量・通行者量(交通量はさほど多くないが、集合住宅地、中学校付近のため歩行者は時間帯によって多い) ・過去に重大な人身事故等は無し

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

○課題

交差点の前後5メートルに車体(後部)がかかる。

○検討の進め方

新得町、北海道拓殖バスが主体となり新得警察署に確認しながら移設場所の検討を行い、適宜帯広運輸支局と移設に伴う対応について情報共有を行った。

○対策状況の経過

新得町の対策で旧位置から約20メートル東側位置の道路脇を埋め立てし位置を変更することとした。

○具体的な課題(費用面であれば、どのような内訳(費用分担含め)で、何がネックとなっていたか)

今回は新得町が積極的に対応していただいたが、費用面も含め道路管理者の協力が必要。道路形状により代替位置が無い(現状から離れてしまう)。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○課題解決の中心となった関係者

新得町、北海道警察、北海道運輸局(帯広運輸支局)

○具体的な課題解決策

東方面行きの停留所が交差点に近い危険な停留所の扱いとなり道路管理者である新得町に道路脇(町営住宅出入り道路)に白線を引き停留所位置を舗道扱いに要望したが難しいとの回答で新得町の別対策で旧位置から約20メートル東側位置の道路脇を埋め立てし設置することとした。

優良事例(北海道函館市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	西堀病院前停留所(Bランク)
関係者	函館バス(株)、函館運輸支局
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間: 令和4年2月~3月 ・移設費用: 停留所標識移設(費用なし)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所: なし ・歩道: あり(幅員約3m) ・1日あたりの利用者数: 約170人 ・運行系統乗車人員(R3): 47・67系統 年間 509,318人 61系統 年間 52,345人 ・停留所前に金融機関の店舗あり ・住宅街ではあるが、病院、薬局、コンビニ等の施設が複数ある
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体: 函館市 ・幅員約15m、勾配1% ・住宅街を通る市道で交差点付近に設置されており交通量は多い ・過去に重大な人身事故はない

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- バス停留所安全性確保合同検討会にて安全対策方法を検討したうえで、すぐ対応できるものを優先し実施
- 停留所前にある施設の管理者に移設についての理解を得ることが課題
- 令和4年2月、停留所前にある施設の管理者に対し、停留所の移設について相談し了承を得る
- 令和4年3月、停留所移設

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 支局と函館バス(株)で施設管理者を訪問
- 安全性確保対策の重要性や停留所を移設することで事故発生の低下につながる事等について説明した

優良事例(宮城県気仙沼市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	唐桑総合支所前停留所(Aランク)
関係者	気仙沼警察署、気仙沼市土木事務所、気仙沼市企画部交通政策課、気仙沼市建設部土木課、宮城運輸支局、ミヤコーバス
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年2月～令和4年8月) ・移設費用:なし
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所や歩道の有無 待機場所 (旧)なし→(新)あり 歩道 (旧)あり→(新)なし ・利用者の状況(1日あたりの輸送量など) 1日当り 4名程度 ・周辺の状況 郵便局、スーパー、洋菓子店が隣接する商業地域
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体 道路(市道) 気仙沼市建設部土木事務所 ・幅員、勾配の有無 (幅員 8.0m、路側帯 7.6m、勾配 0%) ・交通量・通行者量 通行者量 1日に10～20人程度 ・過去に重大な人身事故等 なし

対策前後の写真

対策前



対策後(移設)



優良事例(宮城県気仙沼市)

発出元 → 発出先

□ 移設に向けたプロセス・課題

○関係者の役割分担

- ・警察署(バスの停車位置及び乗降の安全確認)、道路管理者(公共物使用許可)、自治体(住民への説明、現場立会い、許可) 運輸支局(現地確認、申請届出)、ミヤコーバス(各機関との調整等)

○検討の進め方

- ・旗振り役…気仙沼市交通政策課
- ・進捗管理…ミヤコーバス
- ・情報共有…気仙沼市企画部交通政策課、気仙沼市建設部土木課、気仙沼警察署、ミヤコーバス
- ・優先的に取り組んだ事項…地域住民の合意、警察署の許可、公共交通会議での決議

○対策状況の経過

- ・事前に移設先候補を現場確認し、警察署より承認を得た上で地域住民に危険バス停を認識して頂くため説明会を開催。バス停移設による利便性とバス停名変更の経緯を説明し了承を得て、気仙沼市公共交通会議で決議された。

○具体的な課題

- ・費用面の影響はほとんどないものの、移設先の土地が宮城県から気仙沼市へ移管され、バス停の設置場所が道路に該当するか当初判明せず、移設時期が遅れたこと(申請手続きが道路占用許可ではなく、公共物使用許可の申請となった)
- ・停留所を既存の場所の付近に移設できる場所がなく、地域住民への説明材料が乏しかった

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○課題解決の中心となった関係者(自治体、気仙沼警察署、地域住民、ミヤコーバス)

- ・気仙沼市企画部交通政策課 2名

○具体的な課題解決策

- ・気仙沼市企画部交通政策課が窓口となり、現場立会いを中心とした打合せを重ね、地域住民の協力を得られるように努めたこと

○課題解決に要した期間や苦労など

- ・要した期間…1年6ヶ月
- ・現停留所の付近に安全なバス停の移設先が見当たらず、200mほど移設しなければならない理由を地域住民に理解して頂くことに苦労しました(結果、地域住民が快く受け入れトラブルなく移設できた)

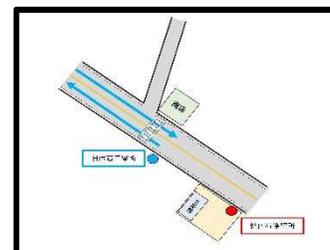
優良事例(山形県東根市)

発出元 → 発出先

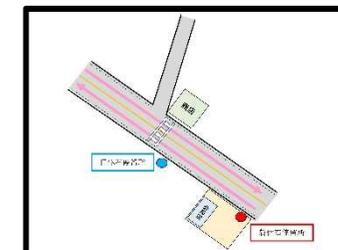
停留所名(ランク)	休石停留所(Aランク)
関係者	山形県警察、山形県道路管理者、山形運輸支局 山交バス株式会社
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和2年8月～令和3年3月) ・移設費用:無し
停留所環境	・待機場所や歩道 歩道のある国道で追越禁止車線 ・利用者の状況 1日あたり乗降者数 4.04人 ・周辺の状況 国道に沿って住宅があり、地元商店に隣接
道路交通環境	・道路の管理主体(国) ・山形県と宮城県を結ぶ国道であり、昼夜を問わず、終日交通量が多い ・過去に重大な人身事故等は無し

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

支局が事務局となり、令和2年11月に検討会を設置し、バス停留所安全性確保対策実施要領等により危険なバス停を抽出した。

検討会の実施方法については、昨今のコロナの状況もあり、書面開催を実施し合意形成を行った。また、県内の対象となった停留所は、各自治体の協議会路線であったものがほとんどで、各自治体の公共交通会議等で積極的な議論が交わされた。当該事例についても、協議会路線であったため、東根市地域公共交通会議等で関係者の意見集約を行う受皿が調っていた。

この結果、当該停留所を含めた抽出した25か所のうち、24か所が令和3年7月31日まで対策済みとなった。また、残る対策未実施箇所については、対策状況確認のために現地確認を行い、当面のソフト対策を実施しているところ。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

東根市が主体となり、県警、道路管理者、バス事業者との調整にあたった。具体的には、休石停留所を移設する際、地元自治会と協議した結果、自治会公民館の敷地内へ移設するという事で地元の協力が得られたことにある。協力的な方々が多かったこともあり、要した期間が短くなり、早急な対策につながった。

優良事例(秋田県にかほ市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	夕日ヶ丘クリニック前停留所(Aランク)
関係者	秋田県警察、にかほ市道路管理者、秋田運輸支局(株)象潟合同交通
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年11月～令和4年3月) ・費用(なし)
停留所環境	・待機場所 無、歩道 有 ・利用者の状況(1日10便で3～5名の利用) ・周辺の状況 住宅街
道路交通環境	・道路の管理主体(にかほ市) ・幅員、勾配の有無(幅員9m、勾配 無) ・交通量・通行者量(市道であるが、市役所やスーパー等へ繋がる道路であり交通量は比較的多い) ・過去に重大な人身事故等の有無 無

対策前後の写真

対策前



対策後


 ⊗ 現在の停留所
 ⊙ 移設先停留所


□ 移設に向けたプロセス・課題

○検討の進め方

自治体及び(株)象潟合同交通の担当で移設先の検討及び調査を行い、市公共交通活性化協議会への情報共有及び移設承認を頂く。

○具体的な課題

バス停留所と横断歩道が直近であったため対策が必要であった。

病院前のバス停であり、通院者など一定の利用者がいるため、混乱を招かないように配慮をする必要がある。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○バス停及びバス車内に、移設についてのチラシを掲示し、利用者に対し事前に周知を行った。

○病院への通院者が混乱を招かないように、病院からご協力いただいて、移設についてのチラシを事前に院内に掲示し、周知を行った。

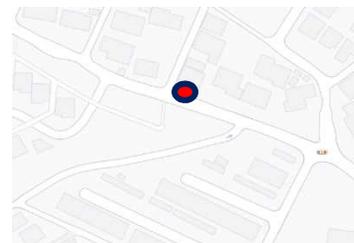
優良事例(茨城県水戸市)

発出元 → 発出先

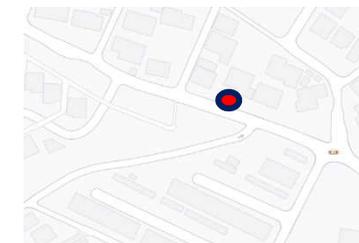
停留所名(ランク)	もみじ台団地(上り)停留所(Bランク)
関係者	関東鉄道 株式会社
改善内容(実施期間・費用)	令和3年7月停留所移設
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・路側帯の中にあり、待機場所無し。 ・1日の利用者は、10人前後。 ・周辺は、住宅街。
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体は、水戸市。 ・住宅街の中の道に設置されており、交通量はさほど多くない。 ・過去に重大な人身事故は無し。

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

○移設候補地に面している住宅の住民に対し、移設の了解をとりに行った際、当初、「バス停を置かれると邪魔である。」との意見があり、なかなか移設が進まなかった。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- バス会社の担当者が現地へ赴き、住民に対し、交渉開始。
- 留守が多く、全くつかまらなく、何度か訪問した。
- 粘り強く、危険バス停解消の必要性を伝え、交渉の末、移設が完了した。

優良事例(埼玉県鶴ヶ島市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	池ノ台病院前停留所(市役所前方面・Bランク)
関係者	埼玉県警察、鶴ヶ島市道路管理者、埼玉運輸支局東武バスウエスト
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年2月～令和3年3月) ・移設費用:縁石開口部の移動(20万円)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道有 ・停留所ポールは歩道からさらに民地に切り欠きを設けて設置されている。 ・当該停留所の周辺は住宅もあるが、当該停留所は工場に沿って設置されている。
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体は鶴ヶ島市 ・幅員9m、勾配無 ・交通量はさほど多くない ・過去3年間で重大な人身事故はない

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

- ポールが歩道から一区画凹んだ場所にあることと、歩道がそれほど広くないことから、歩道上の別の場所への移設は困難であった。
- 運行事業者から縁石の開口部を前方に移動することを提案された。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- コミバスを担当する鶴ヶ島市都市計画課がイニシアティブを取り、市役所内の道路管理担当部署等と連携を密にして、予算を捻出してもらった。(コミバスのため、費用はすべて鶴ヶ島市が負担)
- 縁石の開口部の移動にあたり、移動距離の調整や工事設計の作成について、道路管理担当部署等の支援を受け、速やかに行うことができた。

優良事例(東京都大田区)

停留所名(ランク)	雪谷文化センター停留所(蒲田駅方面) Bランク
関係者	警視庁 田園調布警察署 大田区 都市基盤整備部 東急バス
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年8月～令和4年8月) ・ガードパイプ設置(道路管理者施工)
停留所環境	・歩道無(地先マンション公開空地を待機場所としても利用可能な環境) ・公園、施設等が混在する住宅街
道路交通環境	・道路の管理主体 大田区「青年館通り」 ・都道中原街道に接続する道路であるが、反対方向は狭隘なため交通量はそれほど多くない

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 隣接停留所との距離バランスが悪い(前225m、次395m)ことから、利便性の向上を図るべく距離の是正を視野に検討を開始(事業者) 次の停留所方向は、①店舗及び大型車の駐車場があり何れも間口が広く安全に待機できない。②その先は歩道が整備され安全に待機できるが鉄道高架下を抜けた直後になるため見通しが悪く重大事故を誘発しかねない。等の理由で「**停留所としての安全性を確保できる場所はない**」ことを関係者で確認
- 現状付近で移設可能な場所を3者合同立会で検討したところ、③信号機に近接すると信号の変わり目で後続車による事故誘発が懸念される。④地先マンションのエントランスが待機場所となる。⑤同マンションへの荷物の配達や引っ越し等で不便を強いる(道交法第44条違反)。等の理由で**移設を断念、また、利便性の観点から廃止もできないため、別途安全対策を行うことで対応**

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 停留所を残置してもガードパイプ(GP)を設置することで事故防止が図れる道路環境にあったことから、停車バスの後方に長さ4.0m(マンション通用口に配慮)のGPを、前方は対面道路側(前項⑤に関連して関係車両がマンションに横付けしづらくなる配慮)に長さ2.5mのGPをそれぞれ設置して停車バスの車体前後からの乱横断を抑止する対策に**3者が合意(署:横断歩道を利用する等の指導を継続)**
- 対面敷地は「雪谷文化センター」管理、かつ水道工事であったこともあり、**道路管理者が調整後、令和4年8月に設置完了**

優良事例(神奈川県厚木市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	局前停留所(Cランク)
関係者	神奈川県警本部、厚木警察署、国、県、市道路管理者、神奈川中央交通、厚木市都市計画課(事務局)
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間: 令和3年5月～令和3年12月 ・移設費用: ガードレール撤去(15万円) * 負担は厚木市道路維持課
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・バスポールは歩道上に設置(据置式) ・バス停利用者数: 1日あたり約180人(乗降者数) ・周辺状況: 住宅街
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・厚木市道 幅員15m(車道9m、歩道3m×2) ・移設前は左カーブの先、T字路から5mの範囲内に立地、交通量: 少 ・過去に重大な人身事故等: 無

対策前後の写真

既存バス停位置から約55m移設



□ 移設に向けたプロセス・課題

役割分担等

- ・厚木市公共交通利便性向上実務者会議(事務局: 厚木市都市計画課)において、関係者で危険バス停対策を検討。
- ・同会議で決定した対策案に沿って、バス事業者が地権者交渉、交通管理者への申請等に対応。
- ・移転の際に支障となる道路設備については、道路管理者(厚木市道路維持課)にて、ガードレールの撤去とガードレールゴム状袖を設置(バス利用者の安全を考慮)

課題等

- ・本件は移設先の地権者の承諾が得られたものの、地権者の承諾が取れないため移設が難しいケースが厚木市内にも複数存在。
- ・道路管理者が積極的に移設等の費用負担を行うためには、国から各道路管理者に対する対応方針の提示(通達等)も必要。
- ・危険バス停の抽出条件には交通量や地域特性等が考慮されていない(厚木市内のCランクバス停には1日あたり乗降者数が2人のものが存在し、対応に苦慮→地域の実情を踏まえた対応としたい)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○市内危険バス停の解消にあたっては、公共交通に関する利便性向上や誰もが安心して安全に移動できる交通環境づくりについて検討するため令和3年5月に設置した「厚木市公共交通利便性向上実務者会議」により、関係者間で協議し、連携できたところによる。

優良事例(山梨県甲府市)

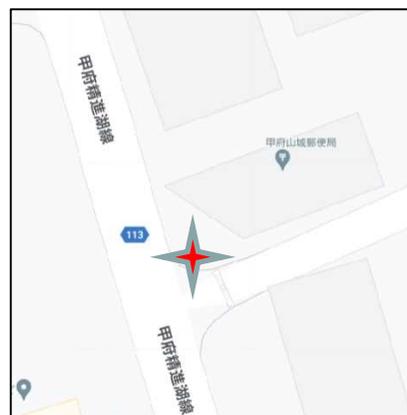
発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	山城郵便局(中道方面)停留所(Bランク)
関係者	山梨県警察、山梨県道路管理者、山梨運輸支局 山梨交通
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年8月17日) ・移設費用:なし
停留所環境	・待機場所なし 歩道あり ・利用者の状況 一日数名程度 ・周辺状況(住宅街・向かいに直売所あり)
道路交通環境	・道路の管理主体(県道113号甲府精進湖線) ・片側一車線(幅員6.3m、勾配有(0.9%) ・交通量(平日10091台 休日7513台。甲府市内なので県内では比較的通行量が多い) ・過去に重大な人身事故等 なし

対策前後の写真

対策前

対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 関係者合同の現地調査を実施後、その場で移設
- 具体的な課題 移設候補地(郵便局)の理解(事業者だけの説明では理解が得づらかった)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(事業者および関係者)
- 具体的な課題解決策
現地調査時に関係者一同で地権者(郵便局)に事情を説明、危険バス停への取り組みの重要性を理解してもらい、即時移設。
関係者がその場にいることで地権者の理解が早まった。

優良事例(千葉県山武市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	井の上(成東方面)(Aランク)
関係者	山武警察、千葉県(山武土木事務所)、千葉運輸支局、ちばフラワーバス
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和2年4月～令和4年2月) ※横断歩道撤去費用については山武警察を通じ千葉県警より捻出をしているが、撤去費用のみでの計上を行っていないことや、外部への提供を行っていないことから聴取せず
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所、歩道無、ガードレール無 ・1日あたり輸送人員約15名。通学利用がメイン ・住宅街～田畑の間
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉県道118号線 ・幅員約7m、勾配有(約10%) ・交通量・通行者量共に少ない ・過去に重大な人身事故等は無し

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 当該停留所は昭和より設置されているもので、横断歩道が後に設置された。
- 関係者(山武警察、千葉県(山武土木事務所)、自治会、近隣小学校)は危険なバス停についての認識があり、また、八街市における児童の死傷事故が発生した事も背景にあったことから、停留所の対策に関する理解は当初より得られていたが、運賃区界停留所であり、移設や廃止を選択することが困難であった。
- 停留所付近に横断歩道は2箇所あることから、内1箇所を撤去することについてバス事業者より警察、道路管理者、近隣の小学校に説明を行い、理解を得た。また、対策の進捗状況については千葉運輸支局より行っている定期調査により共有を図っている。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 停留所の近隣に存する小学校に、自治会とは別に父兄の集まり(15～20名程度)があり、バス停付近の待機場所である植栽の整備にも積極的に対応いただいた。
- 横断歩道撤去費用は山武警察より報告を受けた千葉県警が捻出をし、対策を進めることが可能となった。

優良事例(栃木県鹿沼市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	木喰堂下停留所(Bランク)
関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・栃木県鹿沼警察署・栃木県鹿沼土木事務所 ・栃木運輸支局・関東自動車株式会社
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和元年4月～令和4年8月) ・移設費用:歩道縁石撤去工事(15万円)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の状況:5人/月 ・周辺状況(田畑と山間部に囲まれた郊外地)
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:栃木県鹿沼土木事務所 ・幅員、勾配の有無:幅員約6m、勾配無し ・交通量・通行者量:国道293号歩道に設置、付近に交差点もなく比較の見通しが良い場所。終日交通量が多い。 ・過去に重大な人身事故は無い。

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 令和元年度 栃木県県土整備部交通政策担当へ縁石撤去要望書を提出
- 令和3年9月 鹿沼土木事務所→関東自動車へ要望書に関する問い合わせが入る
- 令和3年11月 鹿沼土木事務所及び関東自動車にて撤去場所を確認
- 令和4年1月 鹿沼土木事務所が縁石撤去工事を実施
- 令和4年7月 関東自動車にてバス停移設作業を実施
- 令和4年8月 鹿沼警察署と鹿沼市役所へ停留所移設を報告

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

関東自動車から栃木県県土整備部交通政策担当に対し、縁石撤去要望を行ったことにより鹿沼土木事務所の協力を得られることになった。結果、関係者との連携がスムーズに行うことができ、停留所を移設することができた。

優良事例(新潟県新潟市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	早通1丁目停留所 (Cランク)
関係者	新潟県警察、新潟市道路管理者、新潟運輸支局、さくら交通株式会社
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和2年12月～令和3年10月)
停留所環境	・待機場所(無) ・歩道(無) ・周辺環境(住宅街)
道路交通環境	・道路の管理主体(新潟市) ・交通量、通行者量(交通量はほぼない) ・過去に重大な人身事故(無)

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

○廃止代替路線や協議路線であれば、自治体(交通政策部門)が中心となって対策を検討しているが、自主路線の場合は、基本運行事業者が移設先の検討や地権者への交渉など行うことから負担が大きい。
また、上屋がある場合などは、移設費用がかかり事業者負担となるので課題となっている。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○当該停留所は協議路線となっており、自治体及び道路管理者、警察、事業者が連携して対策を検討していた。地域公共交通会議の構成員である自治協議会代表が地権者と顔見知りであったことから交渉に協力いただきスムーズに移設することができた。今回は、協議路線ということもあり、地権者との交渉に地域住民の協力を得ることができたため早期の移設につながった。

優良事例(石川運輸支局)

停留所名(ランク)	石川県内バス停
関係者	石川県警察、道路管理者、石川運輸支局、バス事業者
改善内容(実施期間・費用)	・改善内容:バス停の移動、バスの停車位置、横断歩道の移設等
停留所環境	・周辺の状況(住宅街、大通り等)
道路交通環境	・道路の管理主体(北陸地方整備局、石川県等)

対策前後の写真

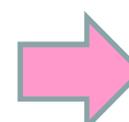
対策前



対策後



西日本ジェイアールバス(株)
牧停留所(下り)



北鉄加賀バス(株)
寺井停留所(上り)

□ 移設に向けたプロセス・課題

- 事業者からのヒアリングをもとに、危険なバス停における1日平均の乗降者数・運行回数・交通量をとりとめ、実施状況リストを作成。
- 実施状況リストをもとに検討会や地域公共交通会議など場を通じて関係者と情報共有を図り、事業者に対してハード対策及びポスター掲示や車内アナウンスによる呼びかけ等のソフト対策実施の働きかけを行った。
- Aランク4件、Bランク9件、Cランクで10件、安全確保対策が実施された。(令和4年4月1日時点)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(警察、道路管理者、バス事業者等)

優良事例(静岡県牧之原市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	東萩間下停留所(Aランク)
関係者	牧之原市(コミュバス)、地元関係者、しずてつジャストライン
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年2月) ・移設費用:62,415円
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待合所(上屋)あり(地元が設置) 風雨をしのぐため上屋はそのまま残存させている。 ・利用者の状況:1日あたり輸送量 小学生児童8人 ※令和4年度OD調査結果 ・周辺の状況 住宅が点在し、通学する児童の利用あり
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:3ヶタ国道 県管理 ・交通量・通行者量:日中の交通量は少ない。通勤時間帯は一定の車両の往来あり ・過去に重大な人身事故等:無

対策前後の写真



対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

○検討の進め方

- ・市が旗振り役となり移設案の考案や進捗管理、情報共有を実施

○対策状況の経過

- ①移設案(横断歩道の位置の変更、バス停の安全な位置への変更)について地元意見を求める
地元からの意見...バス停の安全な位置への変更
- ②関係者との協議調整
- ③茶樹の抜根、施工

○具体的な課題

- ・選定地の所有者が死亡していたため、相続人と現管理者と耕作人の3者との協議調整が必要であった。(借地面積等)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

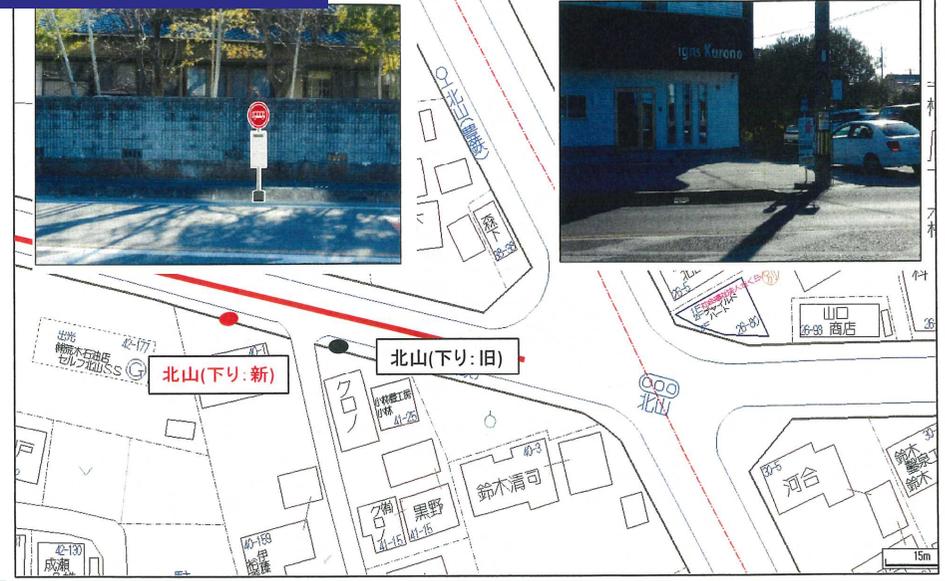
- ・子供たちの安全確保のため地権者も協力(畑の敷地を活用)
- ・バス停用地として茶畑の所有者と賃貸借契約、茶樹伐採に伴う物件移転補償契約を締結(土地/年間2,020円、物件補償/8,415円)を締結(砕石、重機借上にかかる費用も支払)(砕石/1,980円、重機借上/50,000円)

優良事例(愛知県豊橋市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	「北山(下り)」停留所(Bランク)
関係者	豊鉄バス(株)、豊橋警察、愛知県東三河建設事務所
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所移設(令和4年9月21日) ・移設費用:41万8千円
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・退避場所及や歩道の有無:歩道有 ・利用者の状況:1日の乗降者 約18人 ・歩道に停留所の切込有り(歩道幅員2.5m) ・周辺に住宅有り
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:愛知県(県道平井牟呂大岩線) ・周辺状況:住宅が点在、車両の往来は多い ・過去に重大な人身事故等の有無:無

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 具体的な課題:地権者の承諾、県警及び道路管理者の占有許可、移設予算の確保。特に地権者(新停留所前住人)の承認を得るのにあたり、不在が続き何度接触を試みても対応していただけない状況ではなかった事及びコロナ渦において事業の採算がとれない事で移設費用の捻出が出来なかった。
- 関係者の役割分担:豊鉄バス(株) → 地権者の承諾。
県警・道路管理者 → 交通保安上の意見及び道路占有許可等。
- 対策状況の経過:最終的には地権者への接触が行えた事により停留所設置の承諾をとった事及び、移設予算確保により停留所移設を実施。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者:豊鉄バス(株)
- 具体的な課題解決策:地権者に長期スパンにて複数回接触を試みた事により、通常では不在ではある地権者へ時期的・タイミング的に接触を図れた事及び、設置費用を経理へ根強く要求した事等、担当従業員の努力による。

優良事例(福井県鯖江市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	吉谷(北) 停留所(Aランク)
関係者	福井県警察、福井県道路管理者、福井県運輸支局 鯖江市つつじバス
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年1月～令和3年3月) ・移設費用:なし
停留所環境	・待機場所:なし 歩道:あり ・コミュニティバス「片上・北中山線」5便/日 JR北鯖江駅、福井鉄道神明駅へ接続する路線 年間利用者は6,276人、1便あたり2.7人 つつじバス利用者全体の6%を占める路線。 ・JR北鯖江駅東部に位置する丘陵地と田畑に挟まれた片上地区に所在。
道路交通環境	・道路の管理主体(福井県道208号) ・幅員、勾配の有無(幅員6m、勾配なし) ・過去に重大な人身事故等の有無:なし

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

○関係者の役割分担

県警:現況確認、道路管理者:道路占有許可、自治体:地元自治会との移設先候補調整、運輸支局:他の事例の情報提供

○鯖江市役所が率先して、福井県警と連携しつつ地元自治会と移設先場所を調整し、地権者への確認を行う。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○課題解決の中心となった関係者:鯖江市役所、地元自治会

○具体的な課題解決策:鯖江市役所総合交通課が、市内の危険バス停の所在について早くから問題意識を持ち、移設先候補・検討の推進役となったことが、早期移設に繋がった。

優良事例(京都府京都市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	太秦東口停留所(西行)(Aランク→Bランク)
関係者	(一社)京都府バス協会、京都府警察、京都国道事務所、京都府道路管理課、京都市建設局、京都運輸支局、京都市交通局、京都バス
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年11月～令和4年2月) ・対策費用:路面表示(横断者注意)工事及び客待ちスペース外側線引き直し工事(約32万円)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造上、待機場所が非常に狭い ・京都市交通局及び京都バスが運行しており、運行本数は119便/日ほど ・停留所より西側は、住宅や商店が建ち並び車道が狭い
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:京都府 ・バス停東側はカーブのため見通しが悪い ・バス停南側に交差点があり、停留所にバスが停車中の際に左折が危険 ・事故歴は無し

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 地先協議が調わず、移設による対策が不可能⇒バス停付近に横断歩道や交差点がある、道路幅員が狭い等の道路構造上の課題が多いため、停留所環境の改善及びソフト対策の実施を検討
- 検討会委員による現場視察、旗振り役として京都市が停留所対策としての予算確保
- ソフト対策を含めた安全対策を経て、当該停留所のリスト除外に向けて各機関へ上申

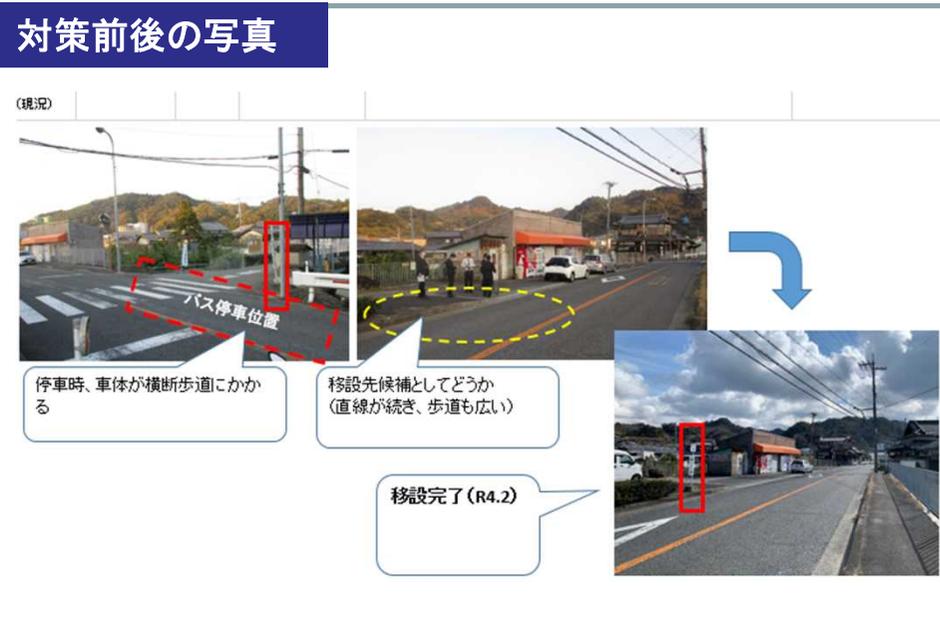
□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(京都府警、京都市建設局、京都運輸支局、京都市交通局)
- 対策内容:横断歩道の移設、バス停車位置の変更により横断歩道との離隔を5m以上確保、バス客待ちスペースの拡張(バス停車時の残幅員を狭くすることで離合を困難にする。)、路面表示、電柱幕、看板の設置による注意喚起
また、車内アナウンス、車内ポスター、車内モニターによる注意喚起

優良事例(大阪府泉南市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	六尾(むつお)停留所(Aランク)
関係者	泉南市、大阪府警察本部泉南警察署、大阪府岸和田土木事務所、南海ウイングバス、大阪バス協会、大阪運輸支局
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年11月～令和4年2月) ・移設費用:無し
停留所環境	・歩道:有 ・利用者:少ない ・周辺の状況:交通量が少ない府道
道路交通環境	・道路の管理主体:大阪府 ・幅員、勾配の有無(幅員約6m、勾配無) ・交通量・通行者量:少ない ・過去に重大な人身事故等の有無:無



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 大阪府下においては、運輸支局が現地確認の調整・資料作成を担っている。
- 感染症対策の観点から、関係者全てで現地入りはしておらず、支局・バス協・事業者・市で現地確認した後、警察、道路管理者に資料提供の上で各関係者の所見を持ち寄り、対策を検討しているところ。
- 本停留所は、泉南市のコミバス停留所。関係者所見を市に伝え、市が地権者交渉を実施し、移設先を確保。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者:泉南市、南海ウイングバス
- 具体的な課題解決策:バス停留所の移設
- 課題解決に要した期間や苦労など:
本停留所設置以降に交差点・横断歩道が設置されると推察される地点で、後からできたバス停対策の基準により「Aランク」であることに困惑していた様子であったが、対策の必要性を丁寧に説明したことで適切に対応いただいたと思慮。

優良事例(奈良県奈良市中山町)

停留所名(ランク)	平城中山停留所(Aランク)
関係者	奈良県警察本部、奈良県土木事務所、奈良交通株式会社
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年4月～令和3年5月)
停留所環境	・北向き、南向きともに横断歩道上に停留所あり ・住宅街
道路交通環境	・道が狭く、バスと他車の対向が難しい ・誘導員を配置し交通整理をしていた

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 奈良交通が乗客数を調査し、自治体へ報告。県警は移設先を提案したり、住民説明等を行った。
- 奈良交通、土木事務所、奈良県警で現地検討会を実施。
- 移設先である民有地の所有者からバス停の設置について許可を得られたため、横断歩道から離れた場所に移設することができた。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 奈良交通、土木事務所、奈良県警において検討会を実施。
- 数メートルの移設であれば近隣住民にも負担が少なく、土地所有者から協力を得られれば解消へ向けて動くことができるので積極的に現地へ赴いた。

優良事例(兵庫県神戸市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	須磨水族園(北行)停留所(Bランク)
関係者	兵庫県警察、神戸市道路管理者、兵庫陸運部 神戸市交通局
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和2年12月～令和3年8月)
停留所環境	・待機場所や歩道の有 ・利用者の状況(1日あたりの輸送量など) ・周辺の状況(住宅街・水族園の近く)
道路交通環境	・道路の管理主体(神戸市) ・幅員、12m ・交通量・通行者量(国道付近であり、鉄道駅や水族園が近くにあり、終日交通量や通行者が多い) ・過去に重大な人身事故等の無



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 関係者の役割分担(令和2年9月の検討会で県警、道路管理者、自治体、陸運部で移設可能なものの一つとして取り組む)
- 検討の進め方(令和2年12月バス事業者主導で停留所を8メートル移設をおこないBランクからCランクへ変更、対象外とするために令和3年8月に道路管理者主導で防護柵を設置)
- 具体的な課題(費用面であれば、どのような内訳(費用分担含め)で、何がネックとなっていたか)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(バス事業者、道路管理者)
- 地域住民から防護柵の設置の要望もあったことから動きやすいことも有り、自治体を通じて道路管理者が対応。自治体・道路管理者・バス事業者の全てが神戸市の管轄であったため対応がスムーズに行われた。

優良事例(和歌山県橋本市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	夢あじさい前停留所(Aランク)
関係者	橋本警察、橋本市、和歌山運輸支局 南海りんかんバス
改善内容(実施期間・費用)	・実施日令和4年5月10日 ・停留所移設(0円)
停留所環境	・歩道有 ・当該路線の利用者は1日あたり約10人 ・付近に就労支援施設あり
道路交通環境	・道路の管理主体(橋本市) ・幅員10m ・農地に囲まれた道路で交通量は多くないが、停留所に隣接していた横断歩道に信号はない ・過去に重大な人身事故等無

対策前後の写真

対策前



対策後



□移設に向けたプロセス・課題

- コミュニティバスの運行事業者である南海りんかんバスと橋本市の間で「危険なバス停」の情報を共有。当該バス停について迅速な対応が必要と判断し、付近の施設にバス停の利用状況等を確認したのち、横断歩道から距離をとる形で移動した。
- バス停の移動後、橋本市ネットワーク協議会(地域公共交通会議を兼ねる)へ報告。特に異議なく、今日に至る。

□課題解決のポイント(創意工夫等)

- 申請、運輸局等とのやりとりは運行事業者、周辺への説明や関係団体への報告は自治体が行った。
- 元々利用の多くないバス停ではあったが、付近の施設の利用者が定期的にご利用するとの情報を得たため、直接説明に伺った。
- 横断歩道を利用する住民や施設利用者の安全のため、迅速に対応することを心掛けた。

優良事例(山口県周南市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	西金剛山(北山方面)停留所(Bランク)
関係者	山口県警察、山口県交通政策課、周南市(公共交通対策課、道路課)、山口運輸支局、防長交通(株)
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間: 令和4年9月~令和5年1月(予定) ・費用: 1,700万円 (バスベイの設置)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道の前後5mの範囲内に車体がかかる ・交差点に車体がかかる ・カーブにより見通しが悪い ・1日あたりのバス停利用者...上り下りで12名程度 ・住宅街の道路に設置された停留所
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体(周南市) ・車道幅員は狭く(5.5m)勾配(6.4%)がある。 ・渋滞時には抜け道となり、交通量は多い。 ・通学路になっているが、歩道が整備されていない。 ・バスの運行は1日あたり上下合わせて13本(平日) ・過去10年に重大な事故はなし



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 関係者の役割分担...山口運輸支局:分科会の事務局 周南市道路課:地元調整・工事の実施 山口県警:安全面での確認
- 検討の進め方...運輸支局が旗振り役となり、関係者による現地立会、進捗管理、情報共有を行う。
- 対策状況の経過...①以前より道路改良の要望が挙がっていた②危険なバス停への指定がなされる③地元の合意形成④関係機関との調整(用地含)④測量・設計⑤工事の実施
- 具体的な課題...・地元意識の醸成(改良の必要性・方向性・施工範囲等)・用地の確保

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(運輸支局、周南市、地元、県警、防長交通((株))
- もともと歩道の改良要望があり、調整する中で、用地も協力が得られたことから、バス停、見通しの改善など複数の目的を持った改良計画を作成することができた。

優良事例(愛媛県松山市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	北野(久米)停留所(Bランク)
関係者	愛媛県警察、愛媛県道路管理者、愛媛運輸支局 伊予鉄バス(株)
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和3年11月～令和3年12月) ・移設費用: 停留所標識移設(0円)
停留所環境	・歩道及び待機場所無 ・住宅街
道路交通環境	・愛媛県道40号 ・住宅が隣接する県道沿いにあり、歩行者も多い ・重大な人身事故無。道路横断者が多く、ドライバーからのヒヤリハット報告は多い

対策前後の写真

対策前



対策後


 バス車体: 
 バス停: 

□ 移設に向けたプロセス・課題

- 事業者は、道路管理者である愛媛県(中予地方局)の担当者に事前連絡し、移設の許可を取った。
- 停留所移設に際し、関係者の同意を経る必要があったが、移設前の停留所の位置する土地の所有者が不明であった。土地の対面の建物を管理する不動産業者に問い合わせたところ、当該土地の所有者は愛媛県外に居住する者であることが判明した。
- 12月9日施工。事業者担当者が移設を行ったため、施工費用はかかっていない。

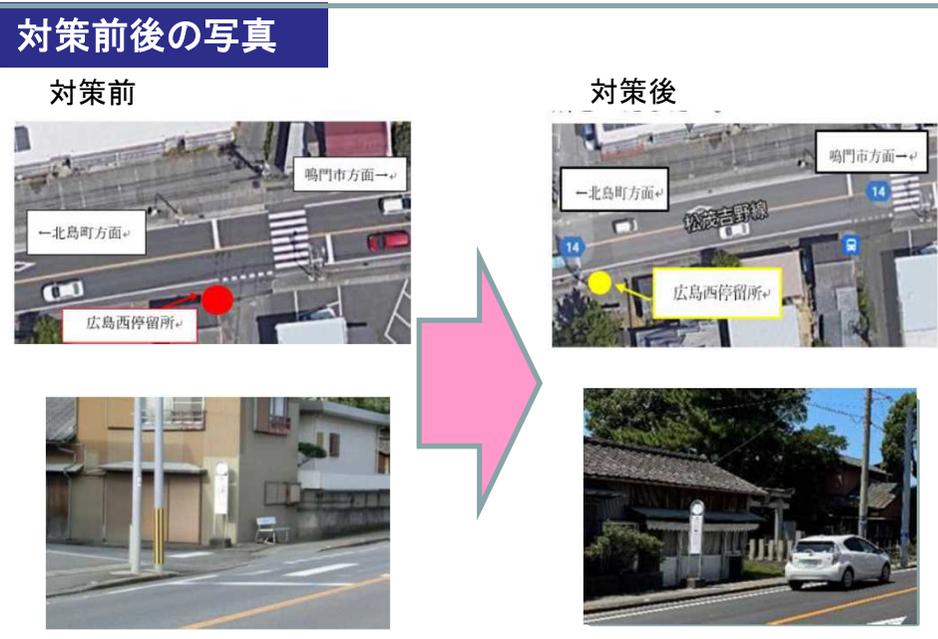
□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 移設前の土地の所有者に連絡を取り、当該所有者が来県する予定に合わせて事業者担当者が自宅訪問し、移設が必要となった経緯について説明した。移設への理解を得て、同意を取り付けることができた。
- 移設先の土地の所有者は、利用客によるゴミのポイ捨ての問題を懸念していた。事業者担当者による説明を受け、「危険なバス停」への理解を得ることができた。事業者は、定期的に巡回して清掃作業を実施している。

優良事例(徳島県板野郡北島町)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	広島西(上)停留所(Aランク)
関係者	徳島県警察、徳島県道路管理者、徳島運輸支局 徳島バス
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間:令和3年4月～令和3年7月 ・移設費用:0円
停留所環境	・待機場所:有 歩道:有 ・周辺の状況:住宅街
道路交通環境	・道路の管理主体:県 ・幅員:1.5m ・交通量・通行者量:国道で交差点付近に設置されており、終日交通量が多い ・過去に重大な人身事故等:無



□ 移設に向けたプロセス・課題

○移設の進め方

バス事業者が移設案を警察・道路管理者へ提出し承認を得たため、地権者交渉を行った。

最初の移設先については、地域住民(自治会)から変更要望があったため、別の移設先を検討し、再度、警察、道路管理者、地権者、地域住民(自治会)に説明し、移設に至る。

○具体的な課題

移設候補地の選定だけで高い壁があり、バス事業者の営業努力だけで解決することが非常に困難な状況である。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○課題解決の中心となった関係者:徳島バス(株)

○具体的な課題解決策

バス事業者が危険なバス停の経緯(移設を行わなければならないこと)について複数回説明を行ったことにより、地域住民(自治会)の理解を得られ、また、地域住民(自治会)の移設先の要望にも考慮し移設可能になった。

○課題解決に要した期間:約2ヶ月 危険なバス停について地域住民(自治会)の理解を得ることに苦労した。

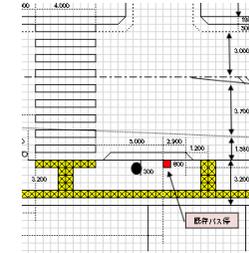
優良事例(福岡県福岡市)

発出元 → 発出先

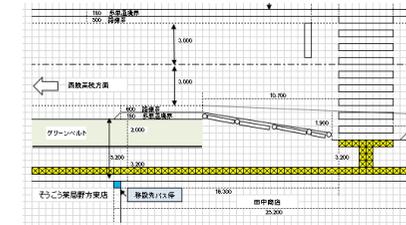
停留所名(ランク)	野方西団地(Bランク)
関係者	福岡県警西警察署、福岡市西区役所、西日本鉄道
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年5月～令和3年9月) ・移設費用:自転車専用レーン及び点字ブロック移設 ※西区役所にて対応のため不明
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・待機場所:無 歩道:有 ・利用者の状況(10名/日 ※ICカードのみ) ・周辺の状況:片側一車線
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体(西区役所) ・幅員15.5m ※歩道～歩道 ・交通量・通行者量:終日交通量が多い ・過去に重大な人身事故等の有無:無

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 【役割分担】西警察署:バス停設置位置に関する相談役(候補地の選定、進め方等) 西区役所:地域からの窓口、費用負担者 西鉄:関係者及び地域住民との協議
- 【進め方】現地立会いおよび協議を複数回関係者・地域住民と行い、バス停の移設を実施
- 【経過】西警察署と現地立会い、候補地を選定⇒移設候補地の後背地権者へ複数回相談(自治会長への説明を求められる)⇒自治会長へのバス停移設の相談(自転車専用レーン上におくと高齢者と自転車が接触して危険なので、一部撤去の要望)⇒西区役所へバス停移設の相談(地域住民からバス停移設の提案を受けて迅速に対応)⇒西区役所・西警察署と現地立会い
- 【課題】移設後の後背地権者との交渉、点字ブロックの移設および費用負担、自転車専用レーンの一部撤去および費用負担

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者:西警察署、西区役所、西鉄
- 具体的な課題解決策:西警察署が移設に関する相談役として事業者である西鉄にアドバイスをを行い、西鉄が地域住民と協議を重ね移設の課題を明らかにしたのち、野方西校区交通安全推進協議会から福岡市西区役所へ、自転車専用レーンの一部撤去及び点字ブロックの撤去の要望書を提出し、福岡市西区役所にて費用負担を実施
- 課題解決に要した期間:5ヶ月 苦労:関係者(後背地・区役所等)との調整、費用負担

優良事例(佐賀県唐津市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	万賀里川入口停留所(Aランク)
関係者	佐賀県警察、唐津市、佐賀運輸支局 昭和自動車(株)
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和2年12月～令和4年9月) ・対策に係る費用は特に発生していない(停留所の廃止)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・片側一車線の唐津市道上に所在。 ・付近には待機場所や歩道は無い。 ・1日あたりの利用人数 2～3人程度
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:唐津市 ・幅員約5.5m、勾配無し ・市街地から離れた集落に位置しており、交通量は非常に少ない。 ・過去に重大な人身事故等は発生していない。



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 令和4年6月に唐津地区の停留所を対象とする「唐津地区重点対策会議」を設置、バス事業者及び市のほか、警察署、県土木事務所、運輸支局において地域の課題を共有し、対策の促進に向け協力体制を構築。
- 対策として、①次停留所との中間地点にある公民館への移設、②次停留所との統合、③廃止、の3つの方策を検討。
- いずれの対策も、停留所が遠くなるなど利便性への影響があることから、地元との調整が課題。
- 対策状況の経緯 現地調査(令和3年2月)、対策検討(令和4年5月)、地元への説明(令和4年7月)、停留所の廃止(令和4年9月末)

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

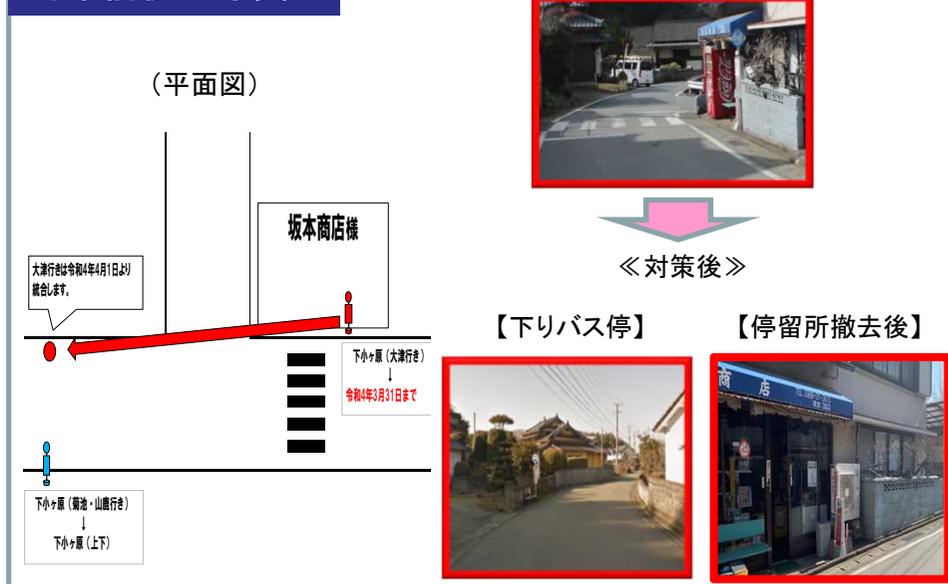
- バス事業者及び市が中心となって地元との調整等を実施。
- 上記①～③の対策を地元を示し、いずれの対策であれば受容できるか協議。
- 協議においては、地元に対し、停留所の利用状況のほか安全性確保対策の必要性を丁寧に説明し、停留所を廃止することで協議がまとまった。
- 停留所の安全性確保対策の必要性とともに利用状況も含めて理解いただいたことが対策のポイントとなった。

優良事例(熊本県菊池市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	下小ヶ原停留所(上り)(Aランク)
関係者	熊本県警察、菊池市土木課、菊池市企画振興課、熊本運輸支局、産交バス株式会社
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間: 令和3年11月～令和4年4月 ・移設費用: 停留所標識の撤去費用(0.5万円)
停留所環境	<ul style="list-style-type: none"> ・移設後のバス停留所における待機場所や歩道: 無 ・利用者: 常連の方が3名ほどおり、内訳は学生2名、高齢の方1名 ・周辺の状況: 狭隘路、住宅多数有り
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体: 菊池市 ・幅員: 3.7m ・交通量・通行者量: 少ない ・過去に重大な人身事故等: 無

対策前後の写真



□ 移設に向けたプロセス・課題

- ・下小ヶ原バス停はバスが停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所としてAランクに位置付けられ、安全性を確保するため対策の検討を開始した。バス事業者がバス停留所の移設等を視野に入れて検討したが、当該バス停留所が埋め込み式であったこと、そして付近に商店があり、そこを利用者が待機場所として使用していたことから移設に関する検討が難航した。
- ・その後、熊本運輸支局の調整の下で、関係者である警察や菊池市、バス事業者が一堂に会して現地確認を実施し、当該バス停留所の現状把握や対策方法等について検討協議を行った。
- ・関係者との現地確認後、バス事業者から利用者や近隣住民に対して既存バス停留所の撤去及びバス停の移設について説明を行い、理解を得られた。
- ・その後、令和4年4月にバス事業者が自費でバス停留所を撤去し、同バス停留所の下りバス停と1本化することで安全性確保対策が完了した。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- ・関係者が現場に集まって検討協議を行ったこと。
- バス停留所の安全性確保対策について、関係者が集まることにより様々な見地から検討協議することができ、事業者単体で対策を検討するよりも多くの対策案(選択肢)が出され、そのなかでもより良い対策として関係者の間で合意が図られたものを実施した。
- ・バス事業者が自費でバス停留所を撤去したこと。また、併せて利用者及び近隣住民へ説明を行ったこと。
- 埋め込み式のバス停留所を移設等する場合は、撤去費用が発生してしまうため対策が進まないケースがあるが、今回は事業者自らがバス停留所における安全性確保のため、自費にてバス停留所を撤去し、そのことについて利用者や近隣住民に丁寧に説明したことで理解を得ることができ、対策が進んだ。

優良事例(大分県大分市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	田尻GH中央(Bランク)・田尻GH南(Bランク)
関係者	大分市都市交通対策課・土木管理課・道路建設課、大分南警察署交通課、地元自治会、大分バス
改善内容(実施期間・費用)	<ul style="list-style-type: none"> ・実施期間(令和3年6月～令和4年3月) ・移設費用:発生なし
バス停環境	<ul style="list-style-type: none"> ・旧バス停は1日当り45便 (中央)乗車11名/降車2名 (南)乗車4名/降車0名 ・旧バス停は横断歩道との距離は約7m ・旧バス停は団地内の隣接するバス停 ・移設後のバス停は待機場所・歩道有り
道路交通環境	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の管理主体:大分市(市道田尻グリーンハイツ2号線) ・幅員:約13m(車道8m、両側歩道2.5m)、勾配無 ・交通量・通行者量:団地内のため共に終日少ない ・過去の重大な人身事故等:無

対策前後の写真

対策前(田尻GH南) 対策前(田尻GH中央)



(位置図)



対策後(田尻GH南)



□ 移設に向けたプロセス・課題

- ・令和3年6月、大分市道の道路(歩道)改築工事に併せて、隣接する2つのバス停(田尻GH中央(Bランク)・田尻GH南(Bランク))の移設先も検討する必要があった。
- ・大分市が調整を行い、地元自治会や警察などの関係者を現場に一同に集め立ち合い、協議を行う場を作った。
- ・バス停の移設先について、住民の理解を得るのが難しく、移設先の選定は難航。
- ・現地立ち合い、協議の下、田尻GH中央バス停と田尻GH南バス停と合併する形(田尻GH中央停留所の廃止)で合意形成を図ることが出来た。
- ・工事期間を経て、令和4年4月にバス停の安全性確保対策が完了した。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- ①大分市が中心となって、地元調整を進めたこと。
 - 事業者単独では、自治会や住民との連絡・調整は難しいため、大分市(行政)が住民と事業者の間に入ることでスムーズに協議の場を設けることが可能。
- ②関係者(自治会、住民、警察、道路管理者、工事担当部署、バス事業者)が現場に一同に集まった上で調整を行ったこと。
 - 関係者が現地に集まることで、意見の共有や、その場で移設先を決定することができ、何度も協議を行う必要がなくなる。
 - 結果として一つのバス停を廃止することとなったが、地域の声を直接聞くことで、利用者利便の低下は最小限に抑えた上で対策を行うことが出来た。
- ③道路(歩道)拡幅工事時というバス停の設置場所を見直す良いタイミングであったこと。
 - 工事等でのタイミングであるとバス停移設先の歩道縁石の切下げなど併せて整備できるため、移設費用がかからない。

優良事例(宮崎県宮崎市)

発出元 → 発出先

停留所名(ランク)	大畑停留所(Cランク)
関係者	宮崎県警察、宮崎県土木事務所、宮崎運輸支局 宮崎交通
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和2年12月) ・施工費用:バスベイ設置(30万円)
停留所環境	・市道と県道が交わる三叉路付近に設置 ・付近には民家が点在する見通しの良い道路
道路交通環境	・道路の管理主体(宮崎県) ・バス停車帯の幅員は旧道敷きに確保できていたが、バス停への導流がわかりにくいこと、また隣接する市道から県道へ合流する車が停車帯を通行し、危険な状況であった。

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

- 関係者(作業部会)において、令和2年11月に現地調査を実施し、具体的な安全対策を検討した結果、道路管理者によるバスベイ設置を決定
- 区画線にてバス停留所の区域を明示すること、また市道からバス停留所への誤侵入を防ぐためのポストコーンを設置しバス停留所と交差点を分離することを決定
- バス停が設置されている県道よりも、合流する市道からの車を安全に通過させることで、より効果を高められると判断

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

- 課題解決の中心となった関係者(宮崎県土木事務所(道路管理者)、宮崎県警、宮崎運輸支局、宮崎交通)
- バスベイ手前の市道側から県道への合流部から一般車両が進入する危険性があることから、ポストコーンを設置することで車両事故防止の安全対策も併せて講じた
- 路線の維持管理を委託している業者に指示し、早急に対策することができ、安全性の向上に繋がった

優良事例(鹿兒島県鹿兒島市)

発出元 → 発出先

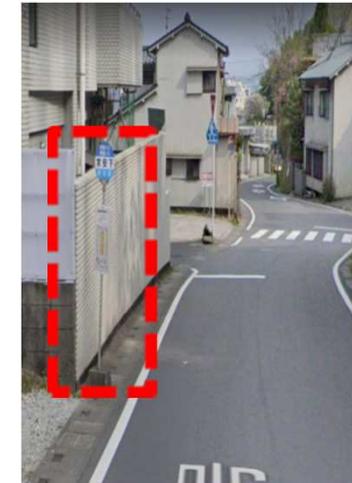
停留所名(ランク)	常安下停留所(Aランク)
関係者	鹿兒島中央署、鹿兒島県道路管理者、鹿兒島運輸支局、鹿兒島市交通局、南国交通
改善内容(実施期間・費用)	・実施期間(令和2年12月～令和2年2月)
停留所環境	・待機場所は無く、歩道がすぐそばにある。 ・周辺は住宅地となっており、歩行者の姿が見られる。
道路交通環境	・道路の管理主体(鹿兒島県) ・車道幅7.0m、歩道幅1.2m ・バスが停車した際に、交差点・横断歩道に車体がかかる。

対策前後の写真

対策前



対策後



□ 移設に向けたプロセス・課題

○検討の進め方としては、バス事業者に移設が可能かどうかを交通保安上や道路の許可の観点から警察や道路管理者と相談していた。自治体と協議を踏まえて移設をしていただく。協議の進捗が難しい場合は、運輸支局が間に入って説明をする。進捗については、適宜事業者や道路管理者より運輸支局に報告があり、進捗状況の取り纏めを行う。

○具体的な課題として、停留所を動かすためには地元の町内会が同意をしないとできないことが挙げられた。

□ 課題解決のポイント(創意工夫等)

○課題解決の中心となった関係者:(鹿兒島市交通局、南国交通、鹿兒島中央警察署)

○具体的な課題解決策:停留所への注意喚起のチラシ設置及び停留所移設

○課題解決に要した期間や苦労:停留所の移転先を見つけること。