

第1回バスまちワークショップの概要（簡略版）

日 時：平成30年3月19日(月) 14:00~17:00

場 所：東京運輸支局1階会議室

出席者：有識者、自治体、バス事業者、関係企業、等（約30名）

冒頭資料説明：関東運輸局

バス会社アンケート結果の紹介、市役所最寄りバス停調べ、参考事例紹介など

主な議論：現状について

- ◇ バス停は、地域の風土を反映していたり、消えゆく地名が残っていたり、様々な価値がある。
- ◇ 地方のバス停は課題が多いがその一つが暗いこと。照明が無く、日没後はどこにあるのか視認性がない。防犯の観点からも灯りがつけられないものか。
- ◇ 最近の事例で、意匠をこらしたバス停を整備したもののベンチがほとんど無く、隣接商業施設には多くのベンチとくつろげる空間が整備されていた例があり、大変残念。
- ◇ 屋外広告収入でグレードの高いバス停を整備・維持するというMCドゥコー社のビジネスモデルは大発明だが、こうした画期的解決手法がもっと沢山出てくるかという点と厳しい。
- ◇ 現行条件下で整備できる所は、ほぼ整備済みであり、バス会社でこれ以上の大幅な整備は資金面からも困難。高齢者が増えるなか公共的な施設と位置づけて行政での対応を期待したい。
- ◇ バス停はあくまで民間事業者の施設であり、どこまで行政が関与すべきか難しい。
- ◇ バス停におけるベンチ設置の要望は根強いが、順番待ちで混乱が生じてクレームにつながることもあり、利用者からもベンチが邪魔という意見もあり難しい。
- ◇ 自治体の対応にも温度差がある。行政として何度も現地検して取り組んでいるところや地域住民と協働しているところもあれば、要望活動にとどまっている地域もある。
- ◇ 運転者不足で減便せざるを得ない局面で待ち環境を改善してご理解いただくという面もある。
- ◇ 残存幅員の規制の問題、景観や広告規制が妨げになる場合などの制度的な制約もある。
- ◇ 寄りかかるポール型の施設整備は、検討したことはあるが、具体化したものは少ない。
- ◇ バス停はバスが停まる所というよりも、本来は人がバスを待つ機能を持った場所であるべき。

主な議論：政策展開について

- ✓ 各地の先進的な取組を集めた参考事例集が示されているが有意義。これをきちんと作るべき。
- ✓ 昔、駅にあった黒板のような伝言がかけられるような機能がバス停にあってもよい。IT化で情報提供や管理を改善するとともに、そうしたニーズへも対応したい。
- ✓ コンビニなどの沿道施設でのバス待ちの受入をより本格化するには、容積のおまけなどの経済的インセンティブを制度化できれば、それが一番だろう。
- ✓ 駅前広場などは作りっぱなしで、あまり使い道を考えてない印象を受けるが、改善への取組が各地で始まりつつある。担当者向けのチェックリストなども作れると良いかもしれない。
- ✓ 埋もれている魅力的なバス停などの写真コンテストなどの仕掛け作りもありえるのでは。
- ✓ バス停を降りると周辺の観光地や公共施設の地図、また、ハザードマップ等もあると良い。
- ✓ 第二回に向けては、バス停の機能のあり方の部分と、関係者の意思決定プロセスのあり方の2本柱。優良事例の積み上げや、既存の地域交通会議の枠組の活用などを検討してはどうか。