

【レポート】

市内のバス停環境の改善と 労組の関わりについて

京都の危険なバス停の状況



京都府本部／京都交通労働組合
村川 拓也

1. はじめに

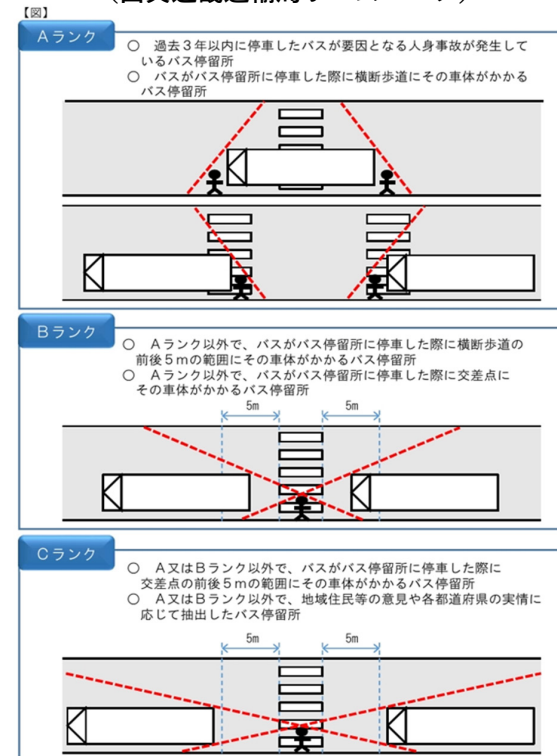
◎数年前から全国的に問題となっている、いわゆる『危険なバス停』。早急な改善が必要とされ、市バスにおける当該のバス停についての改善を進めています。環境の改善が必要なバス停は『危険なバス停』だけでなく、普段市民が何気なく利用しているバス停の中にもさまざまな危険が潜んでいます。その改善に交通当局だけでなく労組としても現場の運転士の視点から日々旅客の乗降の取り扱いに危険はないのか？安全にバス停に正着出来るか？などの意見交換の場を設置し、バス停の改善に労使で共に取り組んでいることを紹介します。



2. 『危険なバス停』とは

◎ 『危険なバス停』とは、停車したバスによって死角が生じ、交通事故を誘発する恐れがあるバス停ことです。2018年8月に横浜市内のバス停で発生した死亡事故を受け、国土交通省が2019年11月に全国の乗合バス事業者に対しそれらの状況を報告することを求めました。京都の市バスについても点検調査を行うこととなり、調査の結果、2021年3月末時点で1632箇所のバス停のうち93箇所が「安全対策」の必要があるとされました。

バス停留所のランク分け概要図
(出典近畿運輸局ホームページ)



※ 横断歩道の図のみ記載しているが、交差点にも準用すること。

3. 『危険なバス停』の改善

◎京都の市バスでは、これまでにその改善に努め、2021年度末までに危険度が最も高いAランクのバス停をすべて解消、他のバス停についても移設等のハード面の安全対策を行い、2022年度末には残り57箇所まで減少しています。2023年度については、Bランクの1箇所、Cランクの2箇所の計3箇所の安全対策を行い、残り54箇所となりました。また、54箇所のバス停については、車内アナウンスやモニター、掲示物等のソフト面の安全対策を実施済です。

【安全対策が必要と考えられる市バス停留所数】

Aランク		
当初 (2021.3末)	前回公表時 (2023.3末)	今回公表時 (2024.3末)
8	0	0
Bランク		
当初 (2021.3末)	前回公表時 (2023.3末)	今回公表時 (2024.3末)
53	36	35
Cランク		
当初 (2021.3末)	前回公表時 (2023.3末)	今回公表時 (2024.3末)
32	21	19
計		
当初 (2021.3末)	前回公表時 (2023.3末)	今回公表時 (2024.3末)
93	57	54

※交通局と民間バスのバス停留所が同一箇所にあるものは、交通局に計上している。

4. バス停改善への取り組み

◎改善すべきバス停は『危険なバス停』だけでなく、他にも数多く存在します。そのようなバス停を改善するため、労使が互いに現状を共有し互いの視点から改善に向けて議論を重ねる協議の場『停留所等対策委員会』を1979年6月25日に設置しています。経緯としては、1978年9月30日に市電が全廃した後、市民の足が急速にバスに切り替わったことによって、バス停環境充実への対応が追いつかず不十分でした。そのような状況に危機感をもった組合がバス停の環境改善を強く要求し、協議の場を設置するよう当局と折衝していました。その結果、当局側がバス停環境を整える重要性を認識し設置に至ったと考えられます。



5. 改善できた主なバス停の例① **改善前**

◎四条大宮東行東詰バス停 **改善前**

四条大宮交差点付近の道路・歩道関係の整備に伴い交差点付近にある各バス停の改善・整備が実施されることになりました。数年前まではバス停は基本的に歩道と車道との段差を無くし、旅客が乗降しやすいように整備されていましたが、近年、こういった段差のないバス停などで自転車が車道から歩道へ無理に侵入する危険な事例が相次いでおり、旅客の安心安全なバス停での乗降の確保が困難な状況がありました。そのため自転車による危険な横断防止対策として、車道と歩道に低めの段差と一定の間隔でポラードを設置しました。しかし段差やポラードを設けると運転士はバス停に確実な正着を求められることに。。。。



しかし。。。

改善できた主なバス停の例① **改善後**

◎四条大宮東行東詰バス停 **改善後**

改善前の状況では安全の確保は出来ていますが、私たち運転士の立場からすると、ポラードの間隔が狭すぎバスの乗車口を点字ブロックに合わせることが難しく、車イスの乗降や身障者の乗車が困難になったり、降車口の前にポラードが重なってしまうなどの問題点があり、すぐに組合員から改善の要望が上がりました。組合はすぐに当局担当者と協議を開始。そこで、ポラードを間引きし乗車口の大幅なスペースを確保すること、点字ブロックを正確な位置に設置すること、バスがより安全に正着し発進できる環境を整えることなどを要望しました。当局担当者はすぐに市建設局や関係各所と連携し、次の日にはポラードの間引きと点字ブロックの改善を実施しました。双方の迅速な連携により、結果、旅客や運転士にとって安心安全に利用できるようになりました。後日、『停留所等対策委員会』を開催し改善バス停の情報の共有を図りました。



改善できた主なバス停の例② **改善前**

◎五条高倉西行バス停 **改善前**

次の例は、国道沿いのバス停です。このバス停は乗降口の位置は古いバス車両の前後扉に合ったままになっており、旅客が安全に乗降できないため、現行の車両に合った前中扉に位置合わせてほしいと『停留所等対策委員会』で長年改善を要望し続けてきたバス停です。当局担当者も改善の重要性は認識していましたが、国道沿いにあるバス停の改善には市道や府道と違い国土交通省の許可が必要となります。そのため申請から工事の実施、施工完了までに大変な時間と手間が掛かり、改善までの道のりが非常に困難とされています。そもそも実際に改善の許可が下りること自体が難しい案件になります。



改善できた主なバス停の例② **改善後**

◎五条高倉西行バス停 **改善後**

この様に、改善へのハードルの高いバス停においても労使の協力や当局の粘り強い働きかけにより改善が進んでいます。当局担当者の粘り強いはたらきかけにより改善決定後は国交省の対応も早く、迅速に施工を開始し組合の要望通りに、現行のバス車両の乗降扉に合わすため支障物を撤去し、旅客と運転士がお互いに安心安全の保たれるバス停に改善することができました。簡単な様で実は市道・府道・国道においてバス停改善へのさまざまなハードルが存在することを私たちも組合も当局担当者から学ぶことができた事案でした。



6. 労使の取り組みの結果

◎今回一部のバス停改善の事例を紹介しましたが、労使の協議により改善できたバス停はこれだけではありません。2021年8月～2024年3月の2年8か月の間で**114箇所**ものバス停を改善しているのです。これは単にバス停の設備面だけを改善しているのではなく、運転士が安全にバス停に正着できるのか？車イスの乗客の安全な乗降が確保できるのか？などの運転士にしかわからない視点、乗客から届く声で気づかされる視点や当局担当者が積み上げてきた膨大なデータと経験、関係各所との連携など、互いの知識でもって『停留所等対策委員会』という協議の場で議論し、また急遽発生した事案については迅速な労使の連携により協議・議論し『このバス停にとっての最善とは』を妥協なく日々追及しているのです。



2021年8月～2024年3月までの114箇所の改善バス停

年	月	日	停名	方向	38	25	西大路松原	南行	77	4	12	水垂町	南行			
1	2021	8	4	東寺東門前	東行	39		北園町	北行	78	4	12	水垂町	北行		
2			4	国道赤池	西行	40		城南宮道	南行	79	4	12	宮前橋西詰	南行		
3			11	一乗寺木ノ本町	北行	41		久世殿城町	東行	80	4	12	宮前橋西詰	北行		
4			11	北白川別当町	東行	42		城南宮	西行	81	5	22	九条近鉄前	西行		
5			20	桂川小学校前	東行	43		上鳥羽馬廻	南行	82	6	1	西洞院正面	北行		
6			26	嵯峨嵐山駅前	西行	44		城南宮東口	東行	83	6	15	岡崎法勝寺町	東行		
7			27	出雲路神楽町	北行	45		国道大手筋	西行	84	6	22	四条河原町	西行		
8			30	小枝橋	北行	46	4	5	烏丸五条	東行	85	7	18	九条車庫前	おりば	
9			30	近鉄上鳥羽口駅前	東行	47		6	五条高倉	西行	86	7	27	七条河原町	東行	
10			30	近鉄上鳥羽口駅前	西行	48	5	27	大宮松原	南行	87	8	1	北野白梅町	南行	
11			31	久世橋通大宮	東行	49		27	洛西バスターミナル	おりば2	88	8	1	大石橋	東行東詰	
12			31	久世橋通大宮	西行	50	7	6	下京区総合庁舎前	西行西詰	89	8	7	松尾橋(バスの駅)	東行	
13		9	1	久世工業団地前	西行	51	8	3	太子道	北行南詰	90	9	21	千本出水	北行	
14		10	4	大門町	東行	52	8	25	下鴨神社前	南行	91	9	22	高野	南行	
15			6	下津林大般若町	北行	53	9	30	洛西バスターミナル	おりば①	92	9	29	高野橋東詰	西行	
16			25	今熊野	北行	54	10	6	四条京阪前	東行	93	10	13	九条車庫前(テント)	西行	
17		11	8	堀川五条	南行	55	10	19	桂高校前	南行	94	10	20	九条車高前(ベンチ)	西行	
18			26	銀閣寺道	北行	56	10	24	府立医大病院前	南行	95	10	30	四条大宮	北行・南	
19		12	6	三ノ宮	東行	57	10	26	船岡山	西行	96	11	7	下桂	南行南詰	
20			6	三ノ宮	西行	58	10	26	上高野	西行	97	11	7	下桂	北行南詰	
21			6	六孫王神社前	東行	59	10	26	東山三条	西行東詰	98	11	7	西大路九条	東行西詰	
22			6	六孫王神社前	西行	60	10	31	清水道	南行	99	11	7	福西竹の里	東行	
23			20	葛野大路高辻	北行	61	11	2	西大手筋	東行	100	11	9	新林センター前	北行	
24			22	広沢御所ノ内町	西行	62	11	24	五条壬生川	西行	101	11	29	立命館大学前	おりば	
25	2022	1	11	河原町松原	北行	63	11	28	上賀茂御園橋	北行	102	12	13	二条城前	南行	
26		2	17	田中樋ノ口町	東行	64	12	5	立命館大学前	西行	103	12	26	常盤野小学校前	東行	
27			18	飛鳥井町	南行	65	12	6	堀川下長者町	北行	104	12	26	五条西洞院	東行	
28			22	一乗寺清水町	南行	66	12	6	千本出水	北行	105	2024	1	12	堀川三条	南行
29			22	九条大宮	東行	67	12	6	丸太町御前通	西行	106		1	19	堀川五条	北行
30			25	常盤・嵯峨野高校前	西行	68	12	12	久世橋東詰	東行東詰	107		1	23	松ヶ崎大黒天	西行
31			28	野々神町	東行	69	2023	1	16	烏丸札ノ辻	北行	108	2	1	近衛通	北行
32			28	野々神町	西行	70		3	9	千代原口	北行	109	2	1	河原町丸太町	東行
33		3	14	西京区役所前	北行	71		3	13	烏丸七条	北行	110	2	28	四条大宮	北行・北
34			15	真如堂前	南行	72		3	17	烏丸六条	北行	111	2	28	四条大宮	北行・中
35			15	烏丸七条	南行南詰	73		3	22	納所北城堀	北行	112	3	7	下津林中島	北行
36			17	上終町・瓜生山学園 京都造形芸大前	南行南詰	74		3	24	太秦映画村道	東行	113	3	7	千代原口	北行
37			19	伯楽町	東行	75		4	12	樋爪町	南行	114	3	15	上賀茂神社前	—
38			25	西大路松原	南行	76		4	12	樋爪町	北行					

7. まとめ

◎『市内のバス停環境の改善と労組の関わりについて』という
ことで紹介してきましたが、とりわけ全国的にも注目された
『危険なバス停』除去の京都市内における取り組みと京都市交
通局のバス停における環境改善が、『停留所等対策委員会』で
の労使の協議と活発な議論によりスピード感をもって前進して
いることをわかっていただけたと思います。このほかに、自治
労の評議会である都市公共交通評議会の活動として昨年6月に
京都市建設局を訪問し、担当者と意見交換をおこないました。
バス停の環境改善や走行環境改善などに対し、『組合』と『市
建設局』と『市交通局』の三者が一体となり、改善への取り組
みを前進させていきましょう！と互いに思いを共有することが
できました。私たちは、働く者が感じている問題点・改善への
視点こそが市民の足である公営交通の安心と安全を守っている
のだ！ということを実感し取り組んでいます。

