



第2回 品川区地域交通検討会



■検討テーマ

- 区内バス停の利用環境に関する調査について
- 新規道路整備に伴う交通環境変化への対応について(ケーススタディ)

平成26年10月15日(水)
品川区

I 本年度 品川区地域交通検討会の目的

①昨年度の検討会でのまとめ

- 平成 26 年 3 月に開催した第 1 回品川区地域交通検討会では、地域交通の現状、区民などからの要望を報告し、委員よりコミュニティバス、バス停利用環境、新規道路整備に伴う対応など、多様な意見、指摘がありました。
- 本年度はこの意見、指摘を踏まえ、個別課題に対する必要な情報を調査し、その方向性を整理することで、地域交通サービスのあり方について検討します。

第1回品川区地域交通検討会での提示資料

資料1 地域交通を取り巻く現状 ※主な特徴の整理

- ①人口の現状と見通し
 - ・将来的な区全体での高齢化の進展
 - ・八潮地区での著しい高齢化の進展
 - ・昼間人口が夜間人口を上回る地区特性
- ②町丁目別の人口分布、世帯数
 - ・人口密度 300 人/ha 超の過密な荏原、大井地区
 - ・高齢者世帯の多い荏原、八潮地区
- ③産業構造、土地利用、開発事業等
 - ・鉄道駅周辺への業務系・商業系の集積
 - ・道路に沿って带状に連担する商店街
- ④公共交通、交通流動、道路交通の状況・道路環境
 - ・鉄道駅から徒歩 10 分（700m）圏内でほぼ全区域をカバー
 - ・バス停から徒歩 5 分（300m）圏内で荏原地区を除きほぼ全区域をカバー
 - ・荏原地区では、補助 26 号線開通後、新規バスルートを検討
- ⑤交通利便性（⑥高齢者の移動を考慮）
 - ・交通不便地域※は面積比率で 0.5%と極めて少ない
 - ・駅勢圏を 500m にした場合、荏原、品川、大井地区に交通不便地域が発生

※交通不便地域：駅から半径 700m、バス停（1 時間 2 本以上）から半径 300m の公共交通の勢力圏外の地域

資料2 地域交通に関する区民からの要望など

- ①コミュニティバス運行の要望
（八潮、南大井地区から病院、公共施設等へのアクセス）
- ②臨海斎場へのアクセス手段の確保
- ③主要駅へのバス運行本数の増加
- ④三間通り、立会道路の一方通行規制方向の変更
- ⑤福祉タクシー、空港リムジンバスなど新たな交通サービスの充実

主な意見・指摘など

現状の地域交通サービスの課題

■現状の地域交通サービスに対する情報収集

- 現状サービスに対する不満の内容、程度の把握
- バスの運行に適した道路空間の確保状況の把握（歩道のない道路へのバス停設置など）

■東西幹線道路（補助 26 号線）供用後の交通変化への対応

- 想定される道路混雑に対する一方通行規制の検討
- 補助 26 号線供用後の変化に対応する地域交通の見直し

将来的な地域交通のあり方、方向性

■区境界を超えた移動範囲への対応

- 区民の移動目的に適した地域交通ネットワークの検討（幹線バス＋コミュニティバスによるネットワーク等）
- 区外と繋がる鉄道代替となる幹線バスの再生を検討

■商業活性化に繋がる地域交通サービスのあり方

- 個性的な商店街が連担する区の特徴を活かした、商業活性化に資するバス、鉄道の活用方法の検討が必要

■現実的な交通不便地域の考え方の整理

- 直線距離でなく現実的な移動距離での把握が必要
- 区民の実際の交通ニーズの把握が必要

■地区内交通を支えるタクシー事業の取り組み

- 荏原交通の地域密着型タクシーの活用
- 狭隘道路でのワゴン車等による新たな交通サービス
- 将来の観光タクシー、福祉タクシーの有効活用

平成26年度の検討テーマ(案)

テーマ1 区内バス停の利用環境に関する調査

- ▼ 歩道整備状況（有無、段差など）
- ▼ バリアフリー整備状況
- ▼ バス待ち環境の状況（上屋、ベンチ等）

テーマ2 新規道路整備に伴う交通環境変化への対応について（ケーススタディ）

- ▼ 補助 26 号線整備により想定される課題整理
- ▼ 交通量の変化に伴う一方通行規制変更の検討
- ▼ 新規道路及び規制変更検討道路におけるバス路線の再設定についての検討



地域交通サービスの現状把握

- ・利用者の視点からみたバス停利用環境
- ・利用者からの現状サービスに対する不満の程度

道路整備に合わせた地域交通サービスの対応

将来の品川区地域交通ネットワークのあり方検討

- ・民間バス、コミュニティバス等の役割分担
- ・行動目的に応じた路線設定
- ・役割に応じたサービス水準

地域交通サービスを提供すべき場所の検討

- ・「交通不便」の判断基準
- ・交通不便地域の分布状況
- ・交通不便地域へのサービス提供方法

地域密着型の新たな交通サービス提供手段の検討

今後は、区としての地域交通のあり方を整理し、適宜検討する。

②本年度検討テーマの概要

- 本年度は、バス停の「利用環境の整備状況」を把握するとともに、新規道路の整備に伴う交通混雑の解消に向けた「生活道路の方向規制」の考え方について整理していきます。

■検討テーマの位置図



テーマ
1

区内バス停の
利用環境に
関する調査

テーマ
2

新規道路整備
に伴う交通環
境変化への対
応について
(ケーススタディ)

■ 検討を行う背景・問題意識 ■

- 現状で、バス停の**バリアフリー環境整備に関する情報が不足**している。
- 視覚障害者、車いす、高齢者、妊婦など、移動困難者の状況ごとに、**各バス停の利用可否、使いやすさ等**が異なっている。
- 今後の高齢化社会を見据え、**バス待ち環境の充実**が求められている。
- 東西地域を結ぶ幹線道路となる補助 26 号線と、現在事業中の補助 163 号線（南北方向）が交差する品川区役所前交差点の交通量は変化することが予想される。
- 将来の交通量が変化した場合、品川区役所前交差点の交通混雑の対策が課題となる。
- 抜本的対策として、**対象 2 路線の一方通行規制を反対方向に切り替える**ことで、現在の 5 差路を通常の 4 差路とした場合の検討を行う。

■ 報告・調整する項目 ■

各種のバリアフリー整備の状況確認

全バス停のバリアフリー調査結果に基づき、視覚障害者、車いす、外国人等への対応状況を確認

報告

バス待ち環境の状況確認

全バス停のバリアフリー調査のうち、上屋、ベンチ等のバス待ち環境確保の状況を確認

報告

今後のバス停環境整備の方向性

上記の現状を踏まえ、今後のバス停利用環境の改善に向けた方向性について検討

質疑（例）

各関係者の立場でのバス停利用環境充実の視点

現状の沿道利用状況の確認

三間通り、立会道路の沿道利用状況を整理し、一方通行規制の直接的影響を受ける範囲を確認

報告

想定される課題の整理

駅アクセス、沿道出入り、路線バス、沿道店舗等への効果、影響を整理

質疑（例）

各関係者の立場での想定する課題の過不足

一方通行規制の是非、範囲の検討

周囲への影響等を加味しながら、通行規制の変更、変更する場合の範囲など、具体化に向けた検討

質疑（例）

全線約 2 km での是非と区間短縮での実現可能性

【参考】補助 26 号線整備に関する交通渋滞

- 東西方向の補助 26 号線と、南北方向の補助 163 号線の交わる「区役所前交差点」（右図）は、ピーク時に渋滞が発生する道路。
※右図：補助 163 号線事業説明会資料（H26.8）より抜粋
- その要因の一つに、東進の一方通行である三間通り（図中赤矢印）の流入がある。
- 将来の東西交通量の増加への対策を講じる必要があり、一方通行規制の方向等、抜本的な対策を含めた検討が必要。

対象地区の課題

歩道が狭く危険

ピーク時に渋滞が発生



検討テーマ① 区内バス停の利用環境に関する調査

- 区内の全てのバス停について、道路構造、バリアフリー、休憩施設等の整備状況を調査しました。
- 調査により明らかとなった現状の課題を以下に整理します。

バス停利用環境調査について

【調査方法】

調査員の現地確認後、所定の調査カルテに記載及び写真撮影

【調査時期】

平成 26 年 7 月 14 日～7 月 31 日

【主な調査内容】

- 視覚障害者用誘導ブロック設置状況
- バス停形状、防護柵、乗降口幅員
- 歩道環境（幅員、段差、歩車道分離）
- 上屋、ベンチ等バス待ち環境
- バス運行時間帯、運行ダイヤ …など



課題① 視覚障害者用誘導ブロックの現状

- 視覚障害者用誘導ブロックの設置状況は右図のとおり。（設置済み：123箇所（47%）、未設置141箇所（53%））
- また、設置されている場所でも、バリアフリー法のガイドラインや東京都のマニュアルに適合しないケースがまれにみられました。

視覚障害者用誘導ブロックの設置状況

乗車側 (点状)	民地側 (点状)	乗車誘導 (線状)	対象 バス停	適切さ 判定	備考
1 あり	1 あり	1 あり	98	○	全て整備
		2 なし	2	△	狭い歩道ではOK
	2 なし	1 あり	10	△	〃
		2 なし	10	△	〃
2 なし	1 あり	1 あり	0	—	対象なし
		2 なし	0	—	対象なし
	2 なし	1 あり	3	×	危険に対する警告なし
		2 なし	141	×	全てなし
総計			264		

視覚障害者用誘導ブロック設置に関する問題点

課題① 視覚障害者の混乱を招きやすい表記

- バリアフリーガイドラインと異なる表記
- 誤表示例（全て点字ブロック）



課題② 弱視者に見づらい色での設置

- 誘導ブロックは、弱視者のために通常「黄色」が使用されるが、対応できていない場所がある。
- 路面と同系色の敷設例



課題③ 駅・施設からバス停までの誘導がない

- 駅や施設からバス停に繋がる歩道の誘導ブロックがない場所が存在。
- 歩道とバス停の連続した案内



補足 半数以上のバス停に未設置

- 誘導ブロックは、半数以上のバス停に未設置。
- 狭隘道路や、交通バリアフリー法施行前の古い道路に存在する。
- 歩道がなく未敷設のバス停



課題② 道路構造に起因するバス停環境の現状

- 区内全バス停 264 箇所のうち、歩道幅員 5m 以上が確保されたバス停は 53 箇所（約 20%）でした。
- 車いす同士がすれ違えない 2.0m 以下のバス停は 46 箇所（約 17%）でした。
- また、バス停構造に関しては、以下のケースが見られました。

バス停乗降口での歩道幅員（乗車口で計測）

▼歩道幅員

歩道幅員	バス停数
1.0m未満	—
1.0-1.5m	26
1.5-2.0m	20
2.0-2.5m	25
2.5-3.0m	37
3.0-3.5m	32
3.5-4.0m	33
4.0-4.5m	21
4.5-5.0m	17
5m以上	53
総計	264

▼うち有効幅員（通行可能な幅）

有効幅員	バス停数
1.0m未満	30
1.0-1.5m	32
1.5-2.0m	40
2.0-2.5m	45
2.5-3.0m	35
3.0-3.5m	33
3.5-4.0m	15
4.0-4.5m	10
4.5-5.0m	3
5m以上	21
総計	264

バス停構造、道路構造に起因する問題点

課題① 車いすの通り抜けができない狭い歩道

- 電柱や植栽により、健全者でも通行しづらい場所にバス停があるケースが見られました。
- 歩道自体が狭く電柱が阻害



課題② バスの乗降口と高さの合わないバス停

- バス停の9割はマウントアップ済みだが、一部のバス停は乗入れ口が共用となっており、バス乗降口と歩道の高さが合わない
- 降車口での共用



課題③ 植栽による乗降場所の圧迫

- 植栽やバス停支柱等で乗車口の幅が足りなかったり、使いにくくなっているバス停がある
- 植栽による降車幅員の浸食



課題④ 工事期間中における仮設バス停のバリアフリー対策

- 道路工事中の仮設のバス停では、交差点や車道での乗降等が発生
- 交差点で乗降する仮設バス停

