

# 議 事 録

都市計画課

日 時	平成 26 年 10 月 15 日（水） 15:00～17:00
場 所	品川区役所 第 2 庁舎 4 階 災害対策本部室
出席者	地域交通検討会構成員一覧参照
次 第	<p>一. 開会</p> <p>二. 報告事項</p> <p>①区内バス停の利用環境に関する調査について</p> <p>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）</p> <p>三. 閉会</p>

議 事 内 容	<p>一. 開会</p> <p><b>【事務局】</b></p> <p>只今から第 2 回品川区地域交通検討会を開催させていただきます。</p> <p>本日の予定ですが、お手元の次第の通りでございます。</p> <p>はじめに地域交通検討会の委員の変更がございましたので、ご紹介のあと議事に入らせていただきたいと思います。</p> <p><b>委員の紹介</b></p> <p>※第 1 回より変更となった委員の紹介</p> <p>※「品川区地域交通検討会構成員」参照</p> <p>それでは、以降の議事進行につきまして、寺田委員長にお願いしたいと思います。</p> <p>寺田委員長、よろしくお願ひいたします。</p> <p><b>【寺田委員長】</b></p> <p>雨の中お集まりいただき、ありがとうございます。</p> <p>只今より議事に入りますが、本日は傍聴を希望する方が 5 名いらっしゃいます。本日の検討会を公開することに問題はないと考えますが、異議はありませんでしょうか。</p> <p><b>【一同】</b></p> <p>異議なし</p> <p><b>【寺田委員長】</b></p> <p>それでは傍聴者の入室を許可したいと思います。事務局は傍聴者の入室をお願いします。</p> <p>※傍聴者入場（5 名）</p> <p>それでは、各案件についての説明を、事務局よりお願いします。</p> <p>二. 審議事項</p> <p>■①区内バス停利用環境に関する調査について</p> <p>&lt;事務局より、配布資料に基づき、区内バス停利用環境に関する調査について説明&gt;</p>
------------------	--

**【寺田委員長】**

どうもありがとうございます。それでは、只今のご報告について意見、質問などございましたら、発言をお願いします。

**【井ノ口委員】**

バス事業者としてバス停についてお話させていただきますと、バス停そのものについては非常に公共的な施設という部分がありますが、現状では沿道、地先の方にしてみると若干迷惑施設の扱いを受けている状況があります。設置、維持をするということに関して苦慮する事例が非常に多くなっています。

必ずしも安全に乗り降りできる環境にない位置にバス停があるという状況もありますが、他方、道路の構造、安全性の面などを考慮すると、バス停が設置できる場所は非常に限られる状況です。見通しが悪い、道路が狭い、交差点から近いなど、設置できない場所を除いて、地先の方のご理解を頂いて初めて設置できるという状況です。

結果的に非常に狭い場所や、駐車場の出入り口に置かざるを得ない所もあり、利用者の方々から「なぜこのような場所に設置するのか。」という意見もあります。

これまでも、現状の場所に置けなくなり、移設先を探しても調整がつかず、停留所そのものが無くなるという事例も出てきている状況です。引き続き、地元、自治体に協力を頂きながら維持していかないといけないと考えています。

バス待ち施設については、お客様へのサービスということで上屋、ベンチ等は設置できる場所があれば設置していきたいと考えています。ただ、昨今のバリアフリー関係の規制の中で、新たにベンチ等を設置できるバス停は非常に限られています。現在ある上屋に関しても、建て直しになると既存不適合の状況のため、そのままでは建てられないということになります。バリアフリー等との兼ね合いも含め、どのようにバランスをとっていくのかということについても今後考え方の整理が必要になるかと思えます。

情報提供としては、バスロケは都内でのシステム自体は整備されている状態です。以前は停留所にバスの接近表示を付けることが主流でしたが、バスの停留所までいかないと分からないという問題があります。最近では携帯電話やスマートホンを活用することができるよう、それを踏まえた対応が主流になっていると考えています。

外国語案内については、今後オリンピックもありますので進める必要があると考えますが、掲示スペースの限りがある中で、現状では比較的外国人利用者の多い観光地、空港関係等から徐々に進めている状況です。

音声案内については、障害者の方からのご要望を頂くこともありますが、他方、近隣の方からの「やかましい」という騒音の意見もあり、地先のご理解を頂きながら進めることが必要になってくると考えています。

**【寺田委員長】**

どうもありがとうございました。

他区ですと「特定の路線を集中的にやろう」と決めて、バス会社、区等で役割分担のような形で担当バス停を決めて整備するというようなことを会議で決めるようなケースもあったのですが、そこまではこの会議では行わないでしょうか。

**【井ノ口委員】**

区内では、上屋などは整備できる所は整備済みという状況に近いかと思います。分担をする、しないというよりは、これ以上の整備をする場合には道路の整備、拡幅といった所になると思います。

**【浦山委員】**

バス停に関して、バスのステップと縁石とが離れている場合、足の悪い人は一旦道路に降りてまた上がらなければならないというケースがあります。バスがうまく歩道横に付けられれば良いですが、離れて停まってしまうときは、若い人であれば直接乗り移れるのですが、足の悪い人は一度降りて、ステップを上がるケースがあります。

バスが歩道から離れて停まってしまうバス停では、歩道の高さを低くすることはできないものでしょうか。

**【寺田委員長】**

通常、歩道はマウントアップとってかさ上げをしています。バス停にバスを正しく停めるための方法として、バス停部分を車道側に突き出すことで正着させるというのが普通だと思います。

今回の調査では、車道側に突き出すようなテラス型や、歩道部分の高さの調節というのは区内には無かったということですか。

**【事務局】**

バス停のマウントアップ等の状況については、全バス停について高さを含めて調査しています。

**【寺田委員長】**

バスのニーリングにより歩道とステップの高さが合うとか、そのような状況も判断していくと良いと思います。

**【井ノ口委員】**

歩道の高さなどハードとして正しく整備されていても、前後の路上駐車等の影響で、バスが正着できないケースも多そうな状況であり、それならいっそのこと下げてしまっただろうかという意見だと思います。

逆にいえば、路上駐車対策等をしっかり行い、正着ができるような状況を創り出すということで対応することも必要かと思えます。そのあたりが商店街の路上駐車等の絡みもあり難しいということだと思います。

**【浦山委員】**

路上駐車を全部無くすと言うのは現実的には不可能ということもあり、歩道を下げて乗り降りをしやすくするというほうが良いのではないかと思います。

ただでさえ狭い道路が多い状況の中では、バスは正しく停まれないということを前提に考えた方が良いのではないかと思います。

**【寺田委員長】**

大阪などは色々な取組みをやっていますが、区内の道路状況の中でそこまで対応できるでしょうか。

歩道を下げることが良いかは別として、発生している問題に対して色々なやり

方があるため、検討メニューの中に入れながら検討を進め、それぞれ努力していくということが大切だと思います。

**【佐野委員】**

バスの正着に関して、間違った認識になる可能性がありますので補足します。

歩道から少し離れて停まるのは、違法駐車車両の問題もありますが、歩道でバスをお待ちになっているお客様を守るためでもあります。正着しようとバスを歩道に突っ込みすぎると、お客様が不意に動いたときにバスに接触してしまいます。安全を考えて離しているということもご理解いただけると良いかと思います。

**【寺田委員長】**

色々なやり方がありますので、あまりショーケースのようになっていけませんが、モデルバス停のようなもので試してみるというやり方もあるのかと思います。

ところで、車いすの問題について何かご意見等がありますか。

**【佐野委員】**

車いすのお客様でも乗り降りできるように、ノンステップバスにスロープを付けていますが、狭い道路ではスロープが出せないというのが現状です。品川区の中で、どのようにしたら安心してご利用いただけるかは非常に難しい課題と認識しています。

**【井上委員】**

資料3頁に「歩道に電柱がある」という課題が載っていますが、これは異常なことで、民地を借りてでも至急対応しないといけないものだと思います。このようなことを早く進めていくことが大事だと思います。

バス停の上屋等は、できる所は整備すると良いと思いますが、この整備を進めるということよりは、外国人の方がどんどん増えていますので、案内盤の外国語対応などの方が優先だと思います。様々な言語を網羅するには限界があると思いますので、英語だけでも早く対応できると良いと思います。

**【寺田委員長】**

電柱の問題は、大きな問題になっている場所について個別に対応していくことが大切なのだと思います。

**【佐野委員】**

事務局に確認したいのですが、外国語案内の有り無しというのは、どのような判断でされていますでしょうか。全てのバス停で、停留所名のアルファベット表記はしていますが、どこまでかという部分です。

**【事務局】**

外国語表示は時刻表や行き先などのことです。

**【佐野委員】**

理解としては、路線図の問題、どういう経路か分からないという認識でよろしいでしょうか。

**【事務局】**

そのような認識です。時刻表は数字だけでも理解できる場所もあると考えています。

**【寺田委員長】**

バス停よりも、バス車両の行き先盤の対応の方が先なのかとも思いますので、外国語表記や音声案内などの問題は、バス停だけで取り上げても仕方が無いかもしれません。

**【藤田委員】**

バス事業者様にお聞きしたいのですが、車いすの方、外国人の方等が多く利用される路線などがもしあれば、そこへ重点的に取組みを展開していくということもあると思います。

もしお分かりになるようであれば、教えていただくとありがたいと思います。

**【佐野委員】**

外国人の方などの利用は割と満遍なく発生しており、回数等のデータとなるとしっかり調べないと出てこないというものです。

品川区内の外国人の方の利用状況の特徴として、単発的な訪日の方というより、日本に居住している方が多く、日本語が通じる方や、ローマ字の表記で理解いただける方が多いという状況です。

**【寺内副委員長】**

課題を挙げて解消していかなければいけないという方向性は大切だと思います。

もう一方で、良いバス停もいくつかあって、そのようなバス停が何処にあるのかという情報を提供していくような方向性もあると思います。

情報を提供することで、利用される方は「良いバス停、使えるバス停があるからそこを使ったルートで移動しよう」などと考えられるようになります。

また、お休み石の配置に関しても、どのバス停にお休み石があるのかが示されれば、地元の人も「あそこにお休み石の設置をしているのであれば、うちの町内会でも検討してみよう」などと新しい動きを生み出していくことができるかもしれません。

ハード的な対応は時間がかかりますので粛々とやっていくことになると思いますが、「良い情報」を積極的に提供していくことも考えられてはどうかと思います。

**【事務局】**

情報提供というお話を頂きまして、どのバス停も限られたスペースの中で、何とか設置されている状況にあり、維持管理も大変なことと感じています。

どのバス停でも同じ高いサービスが提供できる、ということがベストだとは思いますが、限られた状況の中で対応して頂いている良いバス停、良い事例をホームページ等で情報提供していくというのは有効な方法、方向性だと思います。

**【寺田委員長】**

約 260 のバス停というのは、全く手に負えない数でもないと思いますので、少しずつでも改善をして行ければ良いと思います。

検討会には区とバス事業者 3 社の方がお見えですので、例えば特定の 1 路線に戦略的に力を入れて整備していくことができると理想的だと思います。

今回はその第一歩ということだと思います。

■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）

<事務局より、配布資料に基づき、新規道路整備に伴う交通環境変化への対応（ケーススタディ）について説明>

【寺田委員長】

どうもありがとうございます。それでは、只今のご報告について意見、質問などございましたら、発言をお願いします。

【浦山委員】

サンピア商店街通りは、補助 26 号線が開通した段階で、非常に自動車の流入が発生するだろうと考えています。そのため、品川区役所前の交差点から仙台坂の交差点までを一方通行にして欲しいと考えています。そうすることで、資料にある立会道路、三間通りの一方通行の方向を変える必要はなくなります。

補助 26 号線の一方通行の反対方向の移動をどうするかということについては、仙台坂から JR 東海道線の跨線橋を渡り、三ツ又のお地藏さんの前（大井三ツ又交差点）から中通商店街を抜けて補助 163 号線との交差点で右折することで対応できると思います。

現在の商店街の歩道は 3m 程しかなく、歩行者が多く歩いている中で、自転車の通行により非常に危険な状況になっています。現状でも自動車が非常に多く、自転車が車道を走ると危険なため、自転車も通行できる歩道となっています。ただ、歩行者の視点では非常に危険な状況です。

一方通行にすることで、車道に自転車の通行帯が設けることができるようになります。

また、品川区役所前の交差点は、現在 5 差路になっています。大きく一方通行に変えると、区役所前は 2 回の待ちで済むようになります。

補助 26 号線が開通するにあたって、地域交通検討会で協議して頂きたいと思っています。

【寺田委員長】

直観的には色々な問題があるような気がします。少し議論を整理しますと、現在の議題にあげている立会道路、三間通りの一方通行と矛盾するような気がします。

【浦山委員】

立会道路、三間通りの一方通行に関しては、今のままで良いです。前回の検討会では一方通行の変更を主張しましたが、撤回します。

一方通行の変更をしませんので、東急バスの路線等には支障はないと思います。

【寺田委員長】

順番に考えていきましょう。まずはバス会社の視点ではどうでしょうか。

【佐野委員】

交通規制を変えることで、今走っている路線の所要時間等の差が出てくることになります。今回の案でバスの走行時間が延びるようであれば、ダイヤを調整する必要があるほか、場合によっては運行本数が減るなどの問題も出てくるかと思っています。

また、実際にご利用いただいている方がどのような利用をされているかにも寄りますが、お客様にも色々な影響が出てくると思います。

なお、資料にある一方通行規制の変更に関して言えば、この路線は特徴的な走り方をしており、上り、下りが 100m 程度離れて運行している状況です。また、高齢者の利用が多い路線であり、コミュニティバスのような利用のされ方もしています。高齢者の方々が経路変更によりどのような影響を受けるか、というのは調べてみる必要があると思います。

**【井ノ口委員】**

仙台坂から大井町までの周り方を変更するという点に関して、現状、大井町駅から出て国道 15 号と結ぶ路線については、完全に現在のルートを実行できなくなり、大幅な迂回をすることになると思います。

仙台坂から大井町駅あたりの至近距離での利用がどれだけいるか、という問題は別にしても、大井町駅の西口に入る路線は相当な遠回りになります。西口発着、とくに南側から入ってくる路線の運行は破綻すると思います。そうすると、東口発着に移すことが可能か、ということになりますが、キャパシティの問題がでてきます。

西口周りになると、恐らく 5～10 分、所要時間が延びると思いますので、運行本数を現状通り確保するのであれば大幅にコストがかかると考えられますし、余分な時間が延びてしまうことで、今のお客様が逸走される可能性も考えられます。事業者としては影響がダブルで効いてくる問題があるかと思います。

他の事業者様も含め、かなり対応が難しいものと思います。

**【松田委員】**

今回初めて参加しますので状況がよく分からない部分があり、また所轄が異なるため余り勝手なことは言えないのですが、立会道路と三間通りの一方通行を逆にするという計画だとすると、一方通行規制の変更は、沿道のうち 1 件でも反対の意見があればできないため、現実的に難しいと考えます。

一方通行を変えなければいけない理由が、品川区役所前交差点の混雑解消、というだけであれば、現実的でないと思います。

**【浦山委員】**

補助 26 号線の一方通行化を含め、大きく回るルートを作れば、今の立会道路、三間通りの一方通行は手をつける必要はなく従来通りで良いです。

**【松田委員】**

いずれにしても、一方通行の変更は沿道の同意を含めて難しい面もありますので、理想を追い続けるのではなく、現実的にできることを視野に入れて、検討を進めることが必要と考えます。

**【寺田委員長】**

品川区役所前交差点の信号の問題だけであれば、警察にお任せすれば良いことかと思っておりますので、この場でどう検討していくのかは考えないといけないと思います。

また、公共交通は基本的に、乗った場所で降りられる、という形が基本ですので、新しい一方通行が生じるというのは、一般論としてはバスにとってマイナスの要素が多い

かと思えます。

**【井上委員】**

品川区役所前交差点は、横断歩道を渡る人が非常に多く、歩行者が横断するための時間を取られて自動車が動けない、というケースが多いのではないのでしょうか。考え方を改めて、橋を渡すとか、シールド工法で下に穴を掘るとか、別の視点で検討する方が大切ではないのでしょうか。

普段、あまり通らない道路ですので良く分からない所もありますが、5差路の交差点では同じようなことで信号に引っかかって、ドライバーは大変な思いをしています。

**【松田委員】**

自分もこの5差路を通った時に大分渋滞して、自動車が進まないというイメージがあります。今のお話して橋等をつくるのは難しいと思えますが、信号の現示等を変えて何とか対応できる可能性もあります。

例えば、歩車分離で歩行者を流したあと、自動車を流すなど、5差路ですので難しいところもあると思えますが、信号サイクル等をいじることで渋滞が解消できるか、検討してみることは必要かと思えます。

**【井上委員】**

一度、早めに検討して頂ければと思えます。

**【松田委員】**

所轄が違うため、あまり勝手に言うわけにもいかないのですが、大井警察署の担当課に一度連絡をしてみます。5差路ですので、難しい検討になるかと思えますけれども。

**【浦山委員】**

私が強調したいのは、補助26号線が開通したときの、サンピア商店街から仙台坂までの区間の、自動車が流入することによる混乱した状態を何とかすべきということです。両面通行のままでは処理しきれないということです。

**【寺田委員長】**

議論自体が古いというと失礼ですが、大阪万博の頃にやったような議論になっている気がします。今は色々なやり方や技術ができており、また最近の考え方では部分的に混ませることで、全体的な交通処理を円滑にする等の視点もありますので、よく検討していく必要があると思えます。

**【寺内委員】**

今回、この検討テーマを地域交通検討会でかける意味を考えるとすごく大切だと思います。テーマのタイトルにもケーススタディと入っているように、新しい道路整備が行われたとき、地域交通はどのような新しいサービスを提供していくのか、というのが大きな枠組みとしてあるのだと思えます。

都市計画道路が整備される場所は品川区区内では他にも存在するでしょうし、実際に都市計画道路が整備されていくと、自動車の流れがかなり変わって、局所的な問題がでてくるので、それに対して公共交通はどうしていくべきかを検討することが必要です。

もう一つは、都市計画道路ができますと言ったときに、新しい路線、ネットワークができるのではないかという視点があるのだと思えます。



今回、渋滞対策というところにウェイトが大きいですが、新しい道路ができるときにバス交通のあり方も考えていく必要があるのかなという所をこの場で話をするときにはテーマとして意識しておく必要があると思います。

あと、規制を変えるというのは合意形成が難しいという問題があると思います。恐らく、このような資料を地元の人が見るとびっくりするような内容かと思います。本気で検討するという事になると、この会議体で話を進めていくことは絶対に不可能です。1件でも反対意見があれば規制変更はできないというお話もありましたし、バス路線を新しく設けたり、変更するという事になれば、やはり地元の方ときちんと話を詰めていくということが大切で、そのもう一つの片輪としてこのような会議体と両輪で進めていくということが必要だと思います。

そのような枠組み、話し合いの進め方、こういうときには何が必要なのか、どういう会議体が必要なのか、課題は何か等をバス事業者、地元などそれぞれの立場で意見を出し合って、話を進めていってということだと思います。

今回ケーススタディということは分かるのですが、この場で細部を詰めたところで、地元、交通事業者、警察等それぞれの方々との話し合いを含めた枠組みが必要だと思います。

そのあたりを意識しながら、色々な方との話し合いをどうリードしていくのか、枠組み、フレームをどうしていくのかということはこの検討会の中では議論することも手かなと思います。局所的な対応だけでなく、もう少し俯瞰した立場で議論することも必要であると思います。

**【寺田委員長】**

今の全体の雰囲気ですと、三軒通り等の一方通行の変更は、これ以上詳細な分析に時間やお金を使わない形でペンディングにすることが好ましいかと思いますがいかがでしょうか。

**【事務局】**

交差点の混雑の解消を目的としてお話しを進めたテーマではありますが、補助 26 号線の開通を見据えたとき、このような問題は区内の他の都市計画道路でも常に付きまってくる問題だと認識しています。

その観点から、今回補助 26 号線の一つのケーススタディとして示した上で、他の箇所での共通の問題として皆様のご意見を伺えればというところでした。色々のご意見を頂いた中で、一度この一方通行の議論についてはペンディングということになるかと思えます。

引き続き、この問題については事務局としても他に何か方法がないかも含め、新しいアイデアなどがあればまた考えていきたいと思えます。今回も色々な意見をうかがうことができたので、区でも検討していきたいと思えます。

**【寺田委員長】**

タクシーの立場として、何かご意見はありますか。

**【藤崎委員】**

タクシーの立場として、場合によっては混雑の原因がタクシーにもある可能性があ

り、乗り場等が整備されれば良いのですが、中々そうはいかなくて、都内の路上のあちこちでお客様を待っているという状況もあります。

是非この場所でとか、このような事態があるなどを教えていただければ、解消していきたいとは思っています。

今回はバス停の環境、道路の環境、ということで直接的な関係は少ないのですが、第1回の会議でお話ししましたように、将来の地域交通の中でタクシーをうまく活用していただく中で、福祉政策がどこの区でも高齢化という課題が出てくると思います。

タクシーの主要な車種であるトヨタのコンフォートという専用車両と、日産のセドリックという車両が、生産されない方向になっています。それに代わってトヨタはジャパントクシーというユニバーサルデザインを兼ね備えたタクシーを2018年頃に発表する予定で、今後オリンピック・パラリンピックも控えているため、車種自体を順次変えていくことになると思います。日産もNV200という自動車に代わっていきます。将来的にタクシーの姿も変わって行って、どんな人でもタクシーが使えるようになっていきます。

中期、長期ではそのような姿もありますので、地域交通の中でタクシーを盛り込んだ施策を検討して行けると良いのかなと思います。

#### 【寺田委員長】

少し今日の会議をまとめておきましょう。

テーマ①については、色々ご意見、アドバイスを頂いておまして、少し戦略的にモデル的な所、スペースが無いからあれもこれもできないということになしに、制約の中でできることを進めていくという方向性であったかと思います。

テーマ②については、事務局と浦山委員と良く調整を頂いて、場合によっては凍結ということもあるのかなということかと思います。

それでは一度会議を閉じまして、事務局より連絡事項などをお願いします。

### 三. その他、連絡事項

#### 【事務局】

本日も様々な貴重なご意見を頂きまして誠にありがとうございました。

次回の第3回地域交通検討会でございますが、来年の3月頃を予定しております。日程などの詳細が決まりましたら、ご連絡をさせていただきたいと思っております。

議題につきましては、本日の内容を踏まえ、後日改めてご案内させていただきたいと考えています。

### 四. 閉会