

令和4年

建設委員会会議録

と き 令和4年12月23日

品川区議会

令和4年 品川区議会建設委員会

日 時 令和4年12月23日（金） 午前10時00分～午後3時16分
場 所 品川区議会 議会棟6階 第1委員会室

出席委員 委員長 たけうち 忍 君 副委員長 西村直子 君
委員 芹澤 裕次郎 君 委員 澤田 恵巳子 君
委員 このの 孝子 君 委員 のだて 稔史 君
委員 松永 よしひろ 君 委員 横山 由香理 君

出席説明員 中村都市環境部長 有江都市整備推進担当部長
鈴木都市計画課長 竹田住宅課長
中道まちづくり立体化担当課長 稲田防災まちづくり部長
滝澤災害対策担当部長 溝口 参事
(危機管理担当部長兼務) (土木管理課長事務取扱)
工藤交通安全担当課長 森道路課長
栗原河川下水道課長 (用地担当課長兼務)

○午前10時00分開会

○たけうち委員長

ただいまより建設委員会を開会いたします。

本日はお手元の審査・調査予定表のとおり、請願・陳情審査、報告事項およびその他と進めてまいります。

本日も昨日の委員会と同様に、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、委員会室のレイアウトを変更、アクリル板を設置するとともに、理事者の出席も必要最小限とし、所管する議題が終わり次第、ご退席いただきます。

また、議題は部ごとに取り上げ、会議途中での理事者の入替え等も行っておりますので、ご了承ください。

最後に、本日も特に会議時間が長時間にならないよう、簡潔かつ効率的なご質疑にご協力をよろしくお願いいたします。

本日は5名の傍聴申請がございますので、ご案内いたします。

また、その中の1名の方から録音申請が出ておりますので、これを許可いたします。

本日の予定に入ります前に、住宅課長から発言を求められておりますので、お願いいたします。

○竹田住宅課長

昨日、指定管理者の指定についての議案の中で、指定管理者の過去の経緯の質疑の途中、今回の指定管理を受託した場合、3回目とお答えしましたが、正確には令和5年4月から受託した場合は、都合4回目となります。おわびして、訂正させていただきます。申し訳ございませんでした。

○たけうち委員長

ありがとうございました。

1 請願・陳情審査

(1) 令和4年陳情第59号 区営住宅の新規建設についての陳情

2 報告事項

(2) 令和5年1月区営住宅入居者募集について

○たけうち委員長

それでは、初めに、予定表1、請願・陳情審査を行います。

(1)令和4年陳情第59号、区営住宅の新規建設についての陳情につきましては、予定表2、報告事項(2)の令和5年1月区営住宅入居者募集についてと関連する内容のため、一括して議題に供します。

本陳情は、初めての審査でありますので、書記に朗読させます。

[書記朗読]

○たけうち委員長

朗読が終わりました。

それでは、本件につきまして、理事者より一括してご説明願います。

○竹田住宅課長

それでは、私から、区営住宅の新規建設についての陳情に関するご説明をさせていただきます。資料をご覧ください。

まず、区営住宅の設置目的でございますが、公営住宅法第1条には、健康で文化的な生活を営むに足

りる住宅を整備し、これを住宅に困窮する低額所得者に対して低廉な家賃で賃貸し、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与することを目的とすると規定されております。

また、同法第3条には、公営住宅の供給として、その区域内の住宅事情に留意し、低額所得者の住宅不足を緩和するため必要があると認めるときは、公営住宅の供給を行わなければならないと規定されております。

これらの法の趣旨に沿いまして、現在、品川区ではお手元の資料のとおり、13団地439戸の区営住宅を管理運営しております。

これまでも、住宅確保の配慮が必要な方に関しましては、いわゆる住宅セーフティネット法、住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律の第51条に規定されております、居住支援協議会のご意見を聞きながら、住宅確保要配慮者に対する支援を行ってまいりました。引き続き、法の趣旨に沿って、民間賃貸住宅への円滑な入居を支援してまいります。区営住宅の新設を行う考えは、ございません。

また、区営住宅入居者の連帯保証人については、個人の連帯保証人を見つけ難いときには、法人、保証会社の利用をもって代えることが可能となっております。

一時的に収入が激減された方にも、住み続けていただくことを一番に考え、状況によっては、個人または法人の連帯保証人にご協力いただき、その間に実現可能な分割案と一緒に考えていくなど、入居者の事情に配慮した適切な対応を取ることも必要だと考えております。

過去に、入居の際に、個人または法人の連帯保証人の提出ができず、入居できなかった例はございません。連帯保証人を不要とする考えはございません。

今後も引き続き、区営住宅の適切な管理運営に努めてまいります。

○たけうち委員長

説明が終わりました。

これより質疑を行います。ご質疑等がございましたら、ご発言願います。

○のだて委員

区営住宅の入居者募集についての説明はされましたか。

○竹田住宅課長

続きまして、令和5年1月の区営住宅入居者募集について、ご報告させていただきます。

お手元の資料をご覧ください。

1、募集内容ですが、区営住宅の入居者募集となります。

申込用紙の配布期間は、令和5年1月18日から1月25日まで、配布場所は、住宅課をはじめ、資料に記載しております各施設です。

申込書の受付は、郵送で2月1日までに届いたものが対象となります。

抽選番号は、2月9日頃までに申込者宛て、発送する予定でございます。

募集住宅は、計5戸、住宅の内訳は、記載のとおりでございます。

抽選日は、2月17日を予定しております。

抽選結果の通知は、2月24日頃までに申込者宛て、発送の予定となっております。

広報ですが、令和5年1月11日号の広報「しながわ」および品川区ホームページに掲載予定としております。

休日の配布窓口については、記載のとおりでございます。

最後に、募集の冊子につきましては、1月18日に、区議会事務局を通じて、委員の皆様に配付させていただく予定です。

○たけうち委員長

改めまして、説明が終わりました。

これより質疑を行います。ご質疑等がございましたら、ご発言願います。

○のだて委員

まず、この間の区営住宅の募集倍率、併せて、その人数も伺いたいと思います。

○竹田住宅課長

過去3回の倍率をご紹介します。

今年7月の募集倍率でございますが、募集室数4室に対して、188人の方から応募があり、47.0倍、今年の1月の募集倍率は、募集室数8室に対して、302人の方からご応募があり、37.8倍、昨年7月の募集倍率は、募集室数11室に対して、392人の方からご応募がありましたので、35.6倍となっております。

○のだて委員

35倍、37倍、47倍ということで、いずれも、相当な倍率になっています。このような下で、やはり、公営住宅、区営住宅の必要性が出ていますし、この間、格差や貧困が拡大している下で、公営住宅の役割というものが、より求められていると思います。

その下で、先ほど、増設する考えはないというお話でしたけれども、なぜ増やさないのかを伺いたいと思います。

○竹田住宅課長

資料にもございますとおり、品川区内では、公営住宅法の趣旨に沿いまして、現在、13団地、439戸の管理運営をしているところでございます。

区営住宅の新設については、公的な住宅だけでなく、民間住宅も含めた住宅ストックは、量的に充足していると考えてございます。

居住支援協議会の議論の下、民間賃貸住宅への円滑な入居を目的として、昨年11月からは、住宅確保要配慮者入居促進事業も開始したところでございます。

高齢であるとか、障害があるといった、その方の特性だけで入居が断られることのないように、引き続き支援をしていきたいと考えております。

民間ストックの有効活用を図っていくという住宅施策の下、区営住宅の新設は行えないと考えております。

○のだて委員

民間住宅への入居を支援していくということですが、やはり、民間住宅と公営住宅の役割は違うと思うのです。

区営住宅の役割について伺いたいと思います。

先ほど、目的のところでは、低所得者の方に住宅を供給するということで、ご説明がありましたので、やはり、そのようなところで、区営住宅を増設し、実際問題として、応募倍率も30倍、40倍という状況で、求められているわけですから、やはり、増設をしていくということが、区の役割としても求められていると思いますが、いかがでしょうか。

○竹田住宅課長

先ほども申し上げましたが、公営住宅法には、住宅に困窮する低額所得者に公営住宅を供給することで、社会福祉の増進に寄与するという目的がございます。

また、第3条には、低額所得者の住宅不足を緩和するために、必要が認められるときは、供給を行わなければならないとなっておりますので、13団地、439戸を供給しておりますので、法の趣旨には沿っているものと考えてございます。

○のだて委員

緩和するためにやらなければいけないというお話でしたけれども、そうすると、今、応募倍率が47倍にもなっている。その下で、緩和をする必要がないということなのかを伺いたいと思います。

○竹田住宅課長

公営住宅法に適用される住宅としましては、区営住宅以外にも、都営住宅等がございます。

また、区の住宅ストックは、今、民間ストックというものが十分にある段階でございますので、このようなものを有効に活用しながら、全体として、区の施策として展開するべきものと考えておりますので、さきに申し上げた結論となっているところでございます。

○のだて委員

全体としてということで、結論だということですが、全体としてとは、どのようなことなのか。今、区営住宅も、応募倍率が47倍ということです。都営住宅も、応募倍率はとても高い状況になっております。その下で、やはり、公営住宅をしっかりと供給していくということが、今こそ求められていると思います。改めて、区の認識を伺いたいと思います。

この陳情にも書いてあるとおり、やはり、高齢になると、なかなか借りられないということもあります。そのような中で、やはり、公営住宅の役割が、今こそ発揮されるべきだと思いますけれども、いかがでしょうか。

○竹田住宅課長

全体としてとはどのようなことかというご質問ですが、区営住宅、都営住宅等の公的住宅、あるいは、民間賃貸住宅等も含めて、全体としてということで申し上げたところでございます。

今、委員から、高齢の方が入りにくい状況にあるというお話がございましたが、昨年から実施しました入居促進事業では、その事業を通じまして、例えば、90代の女性の方が、この事業を使って、入居することができた、あるいは、障害のある方が入居することができた等の成果が上がっているところでございます。このような事業を活用しながら、民間住宅も含めて、住宅施策を考えていきたいと思っております。

○のだて委員

今、入居促進事業の中で、そのような入居に結びついているところもあるということで、そこは、それで、ぜひ、やっていただきたいと思うのですが、その中でも、やはり、公営住宅の役割も、重要だと思います。

実際に、私も、高齢の方から入居ができないということで、相談がありまして、なかなか、見つからず、結局、都営住宅に応募して、たまたま当たったので、入れることになりました。

今、そのような公営住宅の役割が本当に重要だと思いますので、実際に民間で足りていると、ストックがあるという話ですけれども、そこには入れないという実態があるということは、区として認識されているのかを伺います。

○竹田住宅課長

一部のオーナー等におきましては、高齢者等は難しいとお考えのオーナーの方もあろうかと思えます。しかし、今回、入居促進事業では、区内の71の不動産事業者にご協力いただいて、こちらの事業を実施しているところでございます。

ご協力をいただいているということは、全体として、そのような需要があり、また、そのようなあつせんができるということの裏づけであると考えておりますので、このような事業も活用しながら、公営住宅を運営していきたいと考えております。

○のだて委員

実際に入れられない実態を認識しているかというところを聞きまして、その中で、このような需要があるということでお認めになりましたので、やはり、公営住宅としても、そのような役割を發揮していくことが必要だと私は思います。

連帯保証人のところは、国の通知でも、連帯保証人をなくしていく方向が示されて、都営住宅では、廃止されて、緊急連絡先の登録に変更されました。

区のほうでも、連帯保証人をなくして、低所得者がしっかり住居確保をできるようにしていくべきだと思いますけれども、いかがでしょうか。

○竹田住宅課長

連帯保証人の件でございます。区営住宅にお住まいの方の中には、コロナ等によりまして、一時的に収入が激減された方がいらっしゃることも事実でございます。

しかし、私どもが考えることは、今の入居者の方に住み続けていただくということが、一番重要と考えておりますので、一時的に収入が減った場合に、状況によりましては、個人または法人の連帯保証人の方にご協力をいただきながら、実現可能な分割案と一緒に考えていくなど、入居者の事情に配慮し、入居者に寄り添った対応を取っていきたいと考えておりますので、連帯保証人は必要と考えております。

○のだて委員

連帯保証人をなくすことと、入居されている方が住み続けていくことの関連性が、よく分からないのですけれども、そこをご説明いただきたいと思えます。

連帯保証人をなくすかどうかということ、区の中でも検討されたのか、どうか、されたのであれば、その内容についても伺いたいと思えます。

○竹田住宅課長

まず、関連性の例でございます。東京都の都営住宅を例にご説明いたします。都に確認しましたところ、東京都では、滞納が3か月以上で、滞納額が15万円以上になった場合など、幾つかの要件に該当した方の中から、法的措置対象者を選び、訴訟前に、都営住宅の使用許可の取消しの通知を行い、訴訟に移行すると聞いてございます。

訴訟に移行しますと、訴訟前に、頭金として、滞納額の3分の1の支払いを求められ、残金については、12回、24回、36回の支払いの中から、滞納者が選ぶと聞いてございます。

品川区におきましては、訴訟になることがないように、初期の段階から、滞納者の方と十分お話をしまして、連帯保証人の方の力もお借りしながら、入居者に無理のない支払い方法を考えて、実践しているところでございます。

検討をしたかというところでございますが、常に検討しているところでございます。先ほども申し上げたとおり、東京都とは、住宅の数が大きく違いますので、一概に比較することはできないですけれども、機械的な対応ではなくて、その方、その方の状況に合わせて、寄り添った対応をしていきたいと考

える上から、連帯保証人は必要だと考えてございます。

○のだて委員

都が、3か月、15万円以上を滞納したときに訴訟するということですが、それは、一律にそこからやるのかどうかの確認をさせていただきたいと思います。やはり、そのようなところは、もし、都が対応を一律にやられているとしたら、なかなか厳しい対応をされていると思うので、区としては、やはり、それはないように、早め、早めの対応をしていただいて、それは、もちろん、住み続けられるようにしていただきたいと私も思います。

連帯保証人をなくすか、どうかということは、区としては、その点を考えているのかもしれませんが、そもそも入居をするに当たって、連帯保証人を確保できないために、申込みさえ、諦めてしまう方もいらっしゃるということで、今、全国でも、連帯保証人をなくす方向に進んでいるというところが結構あります。

そのような面から見て、寄り添うということであれば、そのような面でも寄り添っていくことが必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○竹田住宅課長

東京都の法的措置の対象者の要件でございますが、先ほど申し上げた3か月以上、15万円以上のほかに、3か月以上が1年間継続すること、3か月以上を繰り返すこと、あるいは滞納が9か月以上続いた方等の中から、法的措置が必要な方を選んで、判断し、月末までにお支払いください、そうでないと、使用許可取消しとなりますという通知を送った後に、訴訟に移行すると聞いてございます。

ちなみに、品川区の区民住宅で、支払いに関しての訴訟になったケースは、20年前の平成14年の5月が、一番直近のものでございます。そのような事例が少ないということは、日頃、居住者の方に、早期から丁寧に対応している成果だと考えております。

連帯保証人は、国の通知にもありまして、今、近隣のご親族の中で、個人の連帯保証人を探すことは難しいという状況も加味しまして、品川区では、随分以前から、法人の保証会社でも足りるとしておりますので、どちらかを選択していただくという形を取っております。今のところ、保証人についての問題は、存在していないと考えてございます。事実、当選されて、保証人を立てられなくて、入居できなかったというケースはないと考えております。

○たけうち委員長

のだて委員、まとめてください。

○のだて委員

訴訟にまでいった方が少ないということではあるわけですが、そのような連絡を取って、話合いをしていくということは、連帯保証人ではなくても、緊急連絡先として、東京都がやっているわけですから、そのような対応でも、連絡を取ることはできるわけですから、そのようなやり方をしていけば、住民に寄り添った対応もできると思います。

やはり、保証会社か、個人か、どちらかを選ぶという話ですが、陳情にもあるとおり、保証協会の利用料も、なかなか大変である。もともと低所得の方が入っているわけですから、そのような家計を圧迫することがないようにしていくということも、必要だと思いますけれども、いかがでしょうか。

○竹田住宅課長

保証会社の保証料の件でございます。保証会社とは、契約を結んでおりまして、保証料が上がることはないように、保証会社に要請しているところでございます。今後も、区営住宅の運営に適切に努めて

まいりたいと考えております。

○のだて委員

上がることはないようにということですが、むしろ、なくせば、そのような心配もありませんし、ぜひ、連帯保証人もなくしていただきたいと思います。

○たけうち委員長

ほかにご質疑ございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○たけうち委員長

それでは、ほかにご発言がないようですので、これで質疑を終了いたします。

それでは、令和4年陳情第59号の取扱いについて、ご意見を伺いたいと思います。

継続にする、あるいは結論を出す、どちらかご発言願います。また、結論を出すのであれば、その結論についてもご発言ください。それでは品川区議会自民党からお願いいたします。

○芹澤委員

本日結論を出すで、不採択をお願いします。

タイトルとしては、区営住宅の新規建設であります。中身として、文章の奥の思いとしては、区民の方々が住宅に困らないようにというような思いで書かれているのだらうと思っています。

そのような意味で言えば、今、倍率など、様々なお話がありましたが、公営住宅が、一つ小さいものが建てられたとしても、公営住宅だけで、なかなかカバーできるものではないと思っています。

当時、我々自民党会派も、不動産団体の方々とお話をし、住宅確保要配慮者入居促進事業がスタートしたと思っていますので、民間の力をうまく使って、公営住宅ではなく、民間の住宅で、区民の方が住まいに安心していただけるというような状況を、さらにしっかりと促進していただければと思います。

○こんの委員

本日結論を出すで、お願いしたいと思います。

現在、居住支援協議会で協議していただいて、住宅確保要配慮者への住宅確保対策が進んでいると捉えております。

また、保証人についても、保証会社を活用するということ、主流になっているということ、公営住宅だけではなくて、民間の空き家のお部屋、空き部屋も活用することが、住宅確保の対策だと捉えております。したがって、不採択とさせていただきます。

○のだて委員

本日結論を出すということで、採択を主張します。

区営住宅の応募倍率は高止まりしていますし、需要と供給が合っていません。新規建設をすべきだと思いますし、また、連帯保証人についても、寄り添うということ言えば、別の方法もありますので、なくしていくべきだと思いますので、採択を主張します。

○松永委員

本日結論を出す、不採択でお願いいたします。

先ほどの議論でもありましたように、我が会派といたしましては、新設に当たっては、民間住宅とも両立していく必要があると考えており、また、連帯保証人につきましては、対策・対応をしっかりと考えていると考えておりますので、この陳情に関しましては、不採択といたします。

○横山委員

本日結論を出すで、先ほどの説明、議論を踏まえて、不採択でお願いいたします。

品川区居住支援事業を一步ずつ進めていただくことを要望するとともに、今後も住宅確保要配慮者の対象外でありましても、お一人お一人の状況に合わせて、これまでどおりの寄り添う姿勢で、お住まいのお困り事に関するご相談に乗っていただきますようお願いいたします。

○たけうち委員長

それでは本陳情については、結論を出すのご意見でまとまったようですので、そのような取扱いでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○たけうち委員長

それでは、本件は本日結論を出すことに決定いたしました。

先ほどそれぞれの方のご意見を伺いましたので、本陳情については挙手により採決を行います。

それでは、令和4年陳情第59号、区営住宅の新規建設についての陳情を採決いたします。

本件は挙手により採決を行います。

本件を採択とすることに賛成の方は、挙手願います。

〔賛成者挙手〕

○たけうち委員長

賛成者少数でございます。

よって、本件は不採択と決定いたしました。

(5) 令和4年陳情第65号 リニア中央新幹線シールドマシン故障の原因について教室型住民説明会の実施を求める陳情

○たけうち委員長

次に、(5)令和4年陳情第65号、リニア中央新幹線シールドマシン故障の原因について教室型住民説明会の実施を求める陳情について議題に供します。

本陳情は初めての審査でありますので、書記に朗読させます。

〔書記朗読〕

○たけうち委員長

朗読が終わりました。

それでは、本件につきまして、理事者よりご説明願います。

○中道まちづくり立体化担当課長

私からは、区民に対するJR東海の取組みについてご報告いたします。

別紙の関係資料は、JR東海がリニア中央新幹線に関するオープンハウス型説明会の開催に伴い、路線周辺にお住まいの皆様へ配布した周知ビラになります。

区内では、12月9日と10日に説明会が開催されています。

また、1月の20日、21日に、荏原第五地域センター、1月の27日、28日に、品川第一地域センターで開催される予定です。

説明会の様子についてですが、JR東海の社員が、来場した方に付添いながら、リニア中央新幹線の目的や効果、計画内容、また現在の状況などについて、約30分から40分程度、時間をかけ、説明を行い、質問に答えておりました。

リニア中央新幹線に対して、不安な方からも、オープンハウス型の説明会はよかった、丁寧な説明で分かりやすかったと、区のほうにも声が届いております。

○たけうち委員長

説明が終わりました。

これより質疑を行います。ご質疑等がございましたら、ご発言願います。

○のだて委員

今回、オープンハウス型の説明会が行われたということで、今、内容の説明が若干ありましたが、この参加人数、ほかに声、主な意見などを聞いていましたら、ご説明いただきたいと思います。

このビラを配布したのは、どこまで配布されたのかも伺いたいと思います。

○中道まちづくり立体化担当課長

まず、この2日間に参加した人数ですけれども、JR東海からは、約150名と聞いております。

区のほうには、先ほどのような声が届いてございましたが、JR東海のほうからは、丁寧な説明で、分かりやすかったといった意見が非常に多かったということは、聞いてございます。

ビラの配布範囲ですけれども、路線を中心として、幅約100メートル、家屋調査を対象とした範囲について、ビラを配っていると聞いております。

○のだて委員

150名が参加したということで、これから、あと2回やられるわけですけれども、今回この説明会をやるということは、リニア新幹線の計画などを説明するというところで、やられているものです。

今回のこの陳情は、このシールドマシンが故障して止まっているということが、8月に発表されてから、その後、説明がないということで、そのための教室型説明会を実施してほしいということです。

やはり、住民の皆様は、様々な不安も抱えていると思いますので、この事故についての説明をやっていくということが必要だと思いますけれども、その認識を伺います。

○中道まちづくり立体化担当課長

今回のオープンハウス型説明会の内容においても、現在の状況、または、今どのような対応をしているかといったことも、パネルを踏まえて説明をしているというところで確認しています。

○のだて委員

現在の状況というのが何なのかということが、今、端的過ぎてよく分からなかったもので、もう少しご説明ください。

○中道まちづくり立体化担当課長

現在、品川区にヤードがございますが、そこで行っている状況を、パネルを用いて説明してございます。

掘進の効率が上がらなかった原因として、薬液注入口の1か所が故障したといったところを、図面を用いて、説明しているといったところです。

今、それに対して、どのような対策を行っているのか、高圧ジェットのスズルで、土を除去していることなどを、寄り添いながら説明しているところを確認しております。

○のだて委員

一定、そのようなパネルもあって、説明をされているということですが、今回はオープンハウス型ということで、それぞれが自由に来場して、説明会に行くということもいいと思うのですが、教室型で、住民説明会をやってほしいということで、今回の陳情は求められております。やはり、その

中で、事故調査の結果ですとか、掘進再開についての見通しなどを説明してほしいというものになっています。

やはり、このような教室型の説明会を行っていくことのメリットは、多くの人の視点から、問題などのいろいろな質問を行って、理解を深めていくことができると私は思います。いろいろなやり方でやっていくということが、よりいいと思いますけれども、そのような下でやる説明会は、いかがでしょうか。それと、区として、教室型説明会のメリット、効果、役割などをご説明いただけたらと思います。

○中道まちづくり立体化担当課長

いろいろな方法がいいのではないかとこのところでございます。J R東海は、今まで、教室型説明会を行ってきました。今回、オープンハウス型説明会を取り入れたということについては、やはり、このようなコロナ禍もある。または、教室型説明会ですと、多数の人の前で、自分が思っていることを発言できる方もいらっしゃる、やはり、なかなか、ちゅうちょしてしまう方もいる。そのような方にも寄り添って、オープンハウス型説明会を取り入れたところが、J R東海の今回の方法でございます。

品川区では、今まで、区民に対して、丁寧な説明をお願いしますと伝えてきました。それに対して、J R東海が、事業者として考えて、オープンハウス型を取り入れたというところ、また、区民からの反応も、非常に丁寧で、寄り添って、分かりやすかったというところもありますので、区としましては、今回J R東海が行っているオープンハウス型は、支援してまいりたいと考えてございます。

教室型のメリットは、やはり、一つのところに、たくさんの方を呼んで、1日、2日で、または、時間的にも、2時間程度で説明ができるというメリットがあるとは思いますが。

一方で、様々な説明会の方法を取り入れるべきというところで、今回、オープンハウス型を取り入れたというところで、その部分についても、区は支援していきたいと考えてございます。

○のだて委員

大勢の前で発言することをちゅうちょするということは、私も気持ちは分かります。ですけれども、やはり、様々なやり方で説明会をやっていくということが必要だと私は思いますので、ぜひ、教室型説明会も、どうしても求めていただきたいと思います。

リニア新幹線の建設中止を求めるということで、陳情の中にも書いておりますけれども、もともと必要性がないという部分がありますし、今回、特にこの工事の中で、故障などがあって、ストップしたということです。大深度地下によるトンネル工事が、まだ技術的に確立していないということが、専門家からも指摘されていますけれども、区の認識を伺いたいと思います。

この間、調布市での外環道の陥没事故もあって、それを受けての説明会なども行われましたけれども、そのときに、施工管理をしっかりやっていくので、大丈夫ですと、安全ですと言っていましたけれども、今回、施工ミスで、故障が起こったということになっております。やはり、しっかり安全を保っていくということが難しいから、できないということではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○中道まちづくり立体化担当課長

品川区は、今まで、J R東海に対しましては、必要な安全対策を確実にやり、区民の不安払拭に努めていただきたいというところを伝えてきました。

そのような中で、今、J R東海からは、今後、有識者委員会などを通して、安全に配慮して進めていくと聞いております。区も、今後も引き続き、安全に対して注視してまいりたいと考えてございます。

○のだて委員

安全に注視していきたいということですが、常に安全にやっていくと言って、結局、この故障

が起ってしまったわけですから、やはり、事業者としても、この工事をやるだけの能力があるのかということが問われていると思いますけれども、区の認識を伺いたいと思います。

併せて、残土の問題も、リニア新幹線はトンネルなので、あると思うのですが、この間のいろいろな説明を聞いている中で、リニア新幹線のトンネル工事で掘った残土が、産業廃棄物にならないという話を聞いています。その確認と、第二戸越幹線では、残土で出たものは産業廃棄物になるという話みたいだったのですが、どうしてそうなるのか、そこの違いを伺いたいと思います。

○中道まちづくり立体化担当課長

事業者の選定についてですけれども、こちらは、国が、JR東海に対して、その企業の企業体、または、資金面、安全面、施工能力などを踏まえて、一定程度、事業認可を下ろしているというところがございますので、そのような中で、事業を認められて、進めているというところがございます。

残土が産業廃棄物になる、ならないという話ですけれども、それは取り入れている方法によるところがございます。今回、リニア中央新幹線は、気泡シールドを用いています。そのような中で、気泡シールド工法については、残土が産業廃棄物にならないというところがございます。

○のだて委員

工事の施工ミスのところは、一定程度、認められたということです。やはり、その中でも、このような施工ミスによって、故障、あるいは、外環道では陥没事故が起ってしまったということですから、そのような危険のあるトンネル工事を進めていくことは、やめるべきだと思います。

JR東海のほうから、工事再開に向けて、今後、同じようなことが起きないように再発防止策が示されているのかどうかを伺います。

残土のところでは、リニアが気泡シールドを使っているということで、そうすると、なぜ産業廃棄物にならないのか。第二戸越幹線が、産業廃棄物になってしまうこととどのような違いなのか、もう少し詳しくご説明いただけたらと思います。

○中道まちづくり立体化担当課長

再発防止対策についてでございます。今現在、今後どのようにより安全に行っていくかというところは、まだ検討中というところで聞いています。有識者委員会などを通して、今後、再開するときには、また、そのようなものが出されるというところは聞いてございます。

また、産業廃棄物になるか、ならないかというところですが、いわゆる混和剤、土を掘削するときに土に混ぜる薬剤の種類に応じて、いわゆるベントナイト系や有機物を混ぜると産業廃棄物になるというところですが、今回は、気泡シールドとあって、添加剤が空気を混ぜるようなものになりますので、産業廃棄物にはならないというところがございます。

○のだて委員

工事のところでは、今後、対策が示されるということで、少なくとも対策が示される前に、工事を再開することはないように、区としても求めていただきたいと思います。

残土のところでは、有機物を混ぜると、産業廃棄物になってしまうということで、今回、地下の土壌の中に、いろいろな基準値を上回る物が見つかって、第二戸越幹線は、産業廃棄物になるのかと思います。リニアでは、そのような検査を行っているのか、その基準値以上の有害物質などが出てきた場合には、産業廃棄物になるのかどうかも含めて伺いたいと思います。

○たけうち委員長

分かりますか。直接、事業者ではないから、分かる範囲で。

○中道まちづくり立体化担当課長

出てくる土砂については、一定程度、検査はするものという認識ではありますけれども、その回数であったり、詳細にどのように取り組んでいくのかということは、認識していません。

○たけうち委員長

のだて委員、そろそろまとめてください。

○のだて委員

やはり、残土の問題も、リニアでは、まだ処理する計画が決まっていない部分もありますので、そのような残土が、住民の暮らしを壊すという事例も出ておりますので、残土計画をやらないうちに、掘り進めていくということも問題だと、私は思います。

今回、コロナなどもありまして、JR東海自身の事業計画は、採算性も含めて、JRリニア新幹線を行っていくということがなかなか難しくなっていると、私は思います。そもそも、JR東海道新幹線の収益によって、リニア新幹線を支えていこうということでしたけれども、今、コロナなどもあって、利用客が減っている中で、リニア新幹線自体の事業性というのも失われていると思いますが、その見解を伺います。

○中道まちづくり立体化担当課長

今回、リニア中央新幹線でございますけれども、大都市圏を結んで、その経済性の一体性を持たせるというところでございますので、そのような意味で、国およびJR東海は進めていっているというところでございます。

○のだて委員

事業性について、今、答弁がなかったと思うのですけれども、いろいろ一体的に進めていくということで、その中で、様々、山を掘り進めていく環境破壊の問題ですとか、電気量としても、これまでの新幹線の3倍、4倍の電気量がかかるということで、これからの脱炭素社会に向けて、逆行する中身となっております。

また、実際に、南海トラフ地震などが起こった際に、リニア新幹線の場合、安全性も指摘されております。

このような様々な問題があるリニア新幹線を進めていくべきではないと思いますが、改めて、区の見解を伺います。

○中道まちづくり立体化担当課長

工事を進める、進めないということの判断は、事業者であるJR東海が行うべきと考えてございます。区としましては、引き続き、区民に対して丁寧な説明、また安全対策をしっかり行っていただきたいと考えてございます。

○たけうち委員長

よろしいですか。のだて委員、まとめてください。

○のだて委員

JR東海が決めることだということですが、やはり、区民の生活もかかっています。陥没事故などもありましたので、品川区の下にトンネルを掘り進めていくわけですから、区も当事者として、そのような認識を持っていただいて、対応していただきたい、そして、JR東海にも、中止を求めたいと強く要望しておきます。

○たけうち委員長

よろしいですか。ほかにご質疑ございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○たけうち委員長

それでは、ほかにご発言がないようですので、これで質疑を終了いたします。

それでは、令和4年陳情第65号の取扱いについて、ご意見を伺いたいと思います。継続にする、あるいは結論を出す、どちらかご発言願います。また、結論を出すのであれば、その結論についてもご発言ください。それでは品川区議会自民党からお願いいたします。

○芹澤委員

本日結論を出すで、不採択でお願いいたします。

まず、建設をする、しないに関しては、今、お話があったとおりで、事業者が決めるべきだと思っておりますので、そこに関しては、そうであると思っております。

情報提供というところは、以前からお話しておりますが、ぜひ、効果的なものを選択していただきたいという思いであります。今お話があったとおり、新しいやり方で、オープンハウスで、特に地域センターという、区民の方に非常に親しみのある場所でやっていただいているということは、一定程度、効果が認められると思っておりますので、引き続き、情報提供は、区のほうからお願いをしていただければと思います。

○こんの委員

本日結論を出すでお願いします。

住民の方への情報提供は重要だと思っております。その意味からも、区民の皆様の不安払拭のための説明や情報提供の手法は、教室型の説明会に限ることなく、広く区民の皆様の不安払拭に寄り添っていただいて、個々の質疑について、丁寧に対応していただく手法が望ましいと考えます。

よって、今陳情については、不採択とさせていただきます。

○のだて委員

本日結論を出すということで、採択を主張します。

教室型説明会を行うことで、機会を増やすこともできますし、これも地域ごとでやっていけば、多くの方に参加をしていただけたらと思います。

ほかの人の意見も聞きながら、理解を求めることもできます。

リニア新幹線自体が、住宅街の真下を勝手に掘り進めて、残土などの環境破壊、また、採算性もない、事業性もないということで、問題だらけのリニア新幹線は中止にすべきですし、区民の生活が脅かされていますので、区としても求めるべきだと考えますので、採択とします。

○松永委員

本日結論を出すで、不採択でお願いいたします。

説明会に関しましても、私どもの会派でも、やはり、事故が起きてしまった理由など、しっかりとパネルで説明していただいて、区民の意見を幅広く聞けるような方法が、このオープンハウス型の説明会だと考えておりますので、この陳情に関しましては、不採択でお願いします。

○横山委員

本日結論を出すで、不採択でお願いいたします。

今後も区民に寄り添った丁寧な説明を行っていただくよう、区として、JRの対応を注視するとともに、随時、進捗状況の確認をお願いいたします。

○たけうち委員長

それでは、本陳情については結論を出すところのご意見でまとまったようですので、そのような取扱いでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○たけうち委員長

それでは、本件は本日結論を出すことに決定いたしました。

先ほどそれぞれの方のご意見を伺いましたので、本陳情については挙手により採決を行います。

それでは、令和4年陳情第65号、リニア中央新幹線シールドマシン故障の原因について教室型住民説明会の実施を求める陳情を採決いたします。

本件は挙手により採決を行います。

本件を採択とすることに賛成の方は、挙手願います。

〔賛成者挙手〕

○たけうち委員長

賛成者少数でございます。

よって、本件は不採択と決定いたしました。

(2) 令和4年陳情第61号 コミュニティバスの運行経路の拡大を求める陳情

(3) 令和4年陳情第62号 交通不便地域を解消するためにコミュニティバスの運行ルートの一部変更を求める陳情

(4) 令和4年陳情第63号 コミュニティバスの大井町ルート新設に関する陳情

○たけうち委員長

次に、(2)から(4)に記載の陳情3件につきましては、関連する内容のため、一括して議題に供します。

進め方としまして、3件の陳情について一括して説明、質疑を行い、その後、その取扱いについて、1件ずつ、各党派のご意見を確認したいと思いますので、よろしく願いいたします。

これら3件の陳情は初めての審査でありますので、一括して書記に朗読させます。

〔書記朗読〕

○たけうち委員長

朗読が終わりました。

それでは、本件につきまして、理事者より一括してご説明願います。

○鈴木都市計画課長

私からは、陳情第61、62、63号に関連し、コミュニティバスの試行運行についてご説明いたします。

お手元のA3横資料をご覧ください。

初めに、試行運行ルートの選定経緯についてご説明させていただきます。

まず、区内のどの地域において、コミュニティバスの運行を実施すべきか、図1の表にあります、鉄道駅やバス停からの距離や路線バスの運行本数、高齢者の居住状況など、記載の11の指標に基づき、区内13地域を評価し、導入効果の高い地域として、図2に示す赤の地域になりますが、大井第三地域、大崎第二地域、荏原第二地域の3地域を抽出しております。

次に、評価点数の高い導入効果が期待できる3地域について、区内13地域において、区民の方にご

参加いただきまして、ワークショップを実施してございます。ワークショップの中では、意見交換をさせていただきながら、様々な地域で、具体的にこのルートを走らせていただきたいというところの様々な声をいただいておりますが、そのような声をいただき、反映・修正しながら、候補ルートに、図に示しております青の3ルートを設定してございます。

その評価の中で、評価点数の最も高い大井ルートについて、その後、試行運行開始に向け、関係機関との協議を重ね、協議の調った図4の赤の実線のルートについて、本年3月より試行運行を開始しているものでございます。

今回、陳情第62号の中で、具体的なルートのご提案もご提示いただいておりますが、そのご提示いただいているルートが、図の2でいいます、大井第一地域、品川第二地域を通過して、大井町に向かうルートというところでございます。

基本的に大崎第一地域の大崎ルートについては、赤の大崎第二地域から五反田、目黒を結ぶルートをさらに延長し、候補ルート案としておりますが、こちらのほうは、目黒駅と五反田駅から、大井町駅を直接結ぶバスのルートがないというところで、地域の声もいただいて、候補ルート案として加えているところでございます。

ご提案いただいた陳情のルートにつきましては、結果的に、今、東急ならびに京急等が、大森と大井町を結ぶルートを実行してございます。結果、その点で重複しているというところもございまして、今、試行運行を開始しているルートで、実施しているという状況でございます。

続きまして、資料右下、試行運行の概要について記載しております。運賃の設定につきましては、民間バスと同様の設定としておりますが、シルバーパスにつきましては、東京都からの補助金の対象とはなってございませんが、シルバーパスを利用可能とし、無料で乗車している状況です。試行運行を開始している大井ルートに乗車していただいている方の約半数が、シルバーパスをご利用いただき、無料で乗車していただいているという状況でございます。

○たけうち委員長

説明が終わりました。

これより一括して質疑を行います。ご質疑等がございましたら、ご発言願います。

○のだて委員

まず、61号の1番目では、大井町から臨海斎場に行けるルートを求めています。臨海斎場に行くことは、なかなか大変になっていると思うのですが、現在、臨海斎場に行く方法というのは、どのような方法があるのか伺いたいと思います。

ぜひ、臨海斎場に行くルートもつくっていただきたいと思いますが、その点についても伺いたいと思います。

併せて、62号では、陳情者の方に話を聞いたら、これは、別のルート、南大井一、三、四丁目、東大井二、三丁目を通るルートをつくってほしいという趣旨と伺いました。ここも、交通不便地域に入っているということで、区の調査の中でも、そのような形になっているということですので、ぜひ、このような声も含めて、進めていっていただきたい。より便利なルートにしていくということが必要だと思いますけれども、いかがでしょうか。

63号でも、南大井地域、東大井地域から、大井町へルートをつくってほしいということで、やはり、実際、陳情にもあるとおり、歩いていくと、二、三十分かかるということで、なかなか大変だという声も聞きました。

やはり、区も、大井町は品川区の中心点であると言っておりますし、区役所など、様々、施設もあるということで、大井町に行きたいということだと思っております。そうならば、より便利になりますし、外出もしやすくなるということで、ぜひ、このようなルートについても実施をしていただきたいと思いますと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○鈴木都市計画課長

まず1点目の臨海斎場に向かう方法でございます。バス中心でご答弁させていただきますと、臨海斎場に向かうバスは、現在は、京急バスが、大森駅から数本ルートを設定し、行けるような状態でございます。

大井町から考えますと、鉄道、あるいは、その他のバスを乗り継いで行っていただいて、臨海斎場に向かっただくという状況でございます。

ご質問の2点目、3点目は、全体としては、大井地区等から大井町に向かうバスルートの新設というところでございます。バスを含めて、区内鉄道は、23区で比較しても、利便性が非常に高い状況でございます。その中でも、駅勢圏あるいはバス勢圏のサービス圏域から外れているところは、今回の検討を進めていく中で、整理をし、このルートの抽出、地域の抽出に当たっても、そのような点数を評価して、選定をしているという状況でございます。

そのような利便性が高い地域、区でありながら、やはり、ワークショップ等に参加いただいた区民の方からは、個々のご自宅、お住いの中で、もう少し便利にならないか、もう少し近くにバス停があったほうがいい、あるいは、近くにルートを通していただきたいという声があることは事実でございます。

そのような声をトータル的に、どう検討して、整理をして、区民の方にお示しし、理解をいただきながら、ルートを設定していくかという中で、この11の指標で、13地域を回りながら、丁寧にワークショップも実施しながら、進めてきたものでございます。

先ほど冒頭の説明の中でもさせていただきましたが、大森・大井地区、大森と大井町を結ぶバスは、非常に充実しているところでございます。

一方で、部分的に、京急バスが本数を減らしてきたというところも、陳情の中にはございますが、事実でございます。ルートとしては、今現在、京急バスのほうで、確保していただいて、実施していただいているというところと、そこに沿って、コミュニティバス、区のバスを走らせるというのは、やはり、そのような民間のバス事業の顧客や利用を、区のコミュニティバスが奪うことになりかねない。さらには、そのような民間のバスが撤退しかねないという点もございます。

ルートを設定する場合は、民間バスとの競合は非常に注意していかなければいけないというところで、基本的にコミュニティバスは、民間のバスを補完するという役割が、一番高いところでございますので、そのような視点で、今後も区としては、事業を進めていきたいというところでございます。

○のだて委員

臨海斎場へは、大森からは、バスがあるけれども、大井町からは、一本で行けないということですので、やはり、臨海斎場に行くことが不便な状況にあると思います。なので、このようなことも含めて、ぜひルートをつくっていただきたいと思いますと思います。

南大井、東大井地域も、今、声が、2本の陳情として表れているわけです。トータルで考えていくということで、今回、11のいろいろな項目で整理されて、丁寧に進めてきたと思うのですけれども、やはり、より便利なコミュニティバスにしていくということが必要だと思います。

住民の方のこのような様々な意見を取り入れて、より使いやすい、便利なコミュニティバスにしてい

くということが必要だと思いますけれども、いかがでしょうか。

民間のお客さんを奪いかねないというお話もありましたけれども、別のルートを通って行けば、完全に一緒の場所にはならないわけで、民間の路線が廃止されたら、利便性は下がるわけなので、そのようなことがないように、共存できるような形で、ぜひ考えていっていただきたいと思います。

その下で、コミュニティバス自身、やはり、民間とは違う目的、役割があると思います。その福祉的な面、高齢者や障害者のための移動支援という面もありますし、バスを利用すれば、一般車両を減らして、環境負荷を減らしていくということにもつながってまいります。

ぜひ、そのような面で、区のコミュニティバスとしての役割を発揮していただいて、高齢者あるいは障害者の方などの移動支援というところで、ぜひ、様々、便利なコミュニティバスにしていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○鈴木都市計画課長

まず初めに、これまで13地域を回ってワークショップを実施し、ご意見をいただきながら、進めてきている中で、試行運行を開始したわけでございます。試行運行開始後も、今回の陳情以外にも、区民の方から、便利になったですとか、こちらのルートも走らせていただけないかという声はいただいているところでございます。

やはり、その地域、地域にお住まいの方々の声を全てお聞きして、実施していくということは、現実的に不可能なわけでございます。繰り返しの答弁になりますが、その中で、このような検討手法、説明会、あるいは、ワークショップを行いながら、3ルートを選定してきているという中での実施、開始というところでございます。

試行運行の中で、さらに利便性の高まる取組について、アンケートなども行いながら進めていくということにしておりますが、基本的にはこの今のルートを中心に、今後も試行運行を進めていきたいというところでございます。

区が行うコミュニティバス、民間にはない役割ということでのご質問もいただきました。まさに、民間では、採算性が合わない、あるいは、少し道が狭いというところを補完する上で、区のコミュニティバスの役割があると認識してございます。

移動支援のお話もいただきましたが、区内の充実している公共交通機関をさらに高め、区民の身近な足として、地域公共交通が、区全体として、さらに高まっていくように、コミュニティバスの実施を開始しているわけでございます。併せて、そのような視点で、今、しっかり試行運行を行っている点の検証を進めながら、取り組んでまいりたいというところでございます。

○のだて委員

3ルートを中心にやっていきたいということですが、このようないろいろな声が出ているわけですから、ぜひ、そのような意見も踏まえながら、様々なルートをつくっていただきたいと思います。

やはり、区内どこからでも、区役所に行きづらいなど、声が出ておりますので、そのような形で、路線のやり方はいろいろあると思うのですが、どこからでも行きやすいような形で、便利なコミュニティバスをつくっていくということで、これは強く求めておきたいと思います。

今回、特に南大井、東大井のところから出された陳情者の方も、やはり、大井町によく行きたいということで、様々な施設がありますので、利用したいということですが、なかなか、便数が少ないと、この間、減らされてきたということもあります。

今回、きゅりあんがリニューアルされたりですとか、新庁舎になったりですとか、そのようなこともありますので、大井町に行けるようにしてほしいということですので、ぜひ、そのような意見をしっかり聞き入れて、進めていっていただきたいと思います。

本日も、なかなかちょうどいいバスがないということで、仕方がないので、タクシーで来られたそうなので、そのようなことがないように、気軽に外出などができるようなコミュニティバスにしていっていただきたいと思います。改めて、伺いたいと思います。

61号の2項目め、五反田駅、大崎駅、区役所、大井町を通るルートですが、これは大崎ルートだと思いますので、大崎ルートをぜひ早期に実施していただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

区の総合実施計画の中では、1ルートずつ、試行運行をしていくという計画になっておりますが、ぜひ、これを前倒しにして、ルートを実施していただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○鈴木都市計画課長

まず、初めの大井地区等から大井町へと、広町では、これからまちづくりも進んでいくというところのお話もいただきました。一方で、京急のバスの本数が少なくなったということも、陳情の中でうたわれているわけでございます。

基本的に、コミュニティバスというのは、民間の公共交通を補完する役割というところで、公共交通の充実については、いただいたご意見を、各民間事業者の方にお伝えしてきております。

ご指摘いただいたように、今後、大井町、広町地区のまちづくりによる、さらなるにぎわい、発展というところが加わってくれば、当然、人の移動も、大井町に向かっていくということは、この陳情にもありますように、区としても、そのような大井町のにぎわい、人の集まりというところが、これから生まれていくということは認識してございます。

そのような声をしっかり民間の事業者にも伝えながら、民間の事業者の方にも、先取りして、そのようなところを検討いただいて、新たなルートの設定あるいは本数の充実をしていただけるように、地域公共交通会議は、そのようなバス事業者にも入っていただいています。これは、毎年、数回、定期的に会議を行っていくということになっていきますので、そのような機会も捉えながら、働きかけを行ってきたいというところでございます。

大崎ルートの前倒しのご質問でございまして。基本的には、大井ルートの試行運行を開始して、数か月がたちますが、そのような取組の状況、アンケートの結果も踏まえながら、試行運行の大井ルートの本格実施への判断も踏まえながら、大崎ルート、荏原ルートの実施については、その時期に合わせて、しっかり検討していきたいというところでございます。

○のだて委員

やはり、大井町に行きたいという要望も強いのです。そのような声を反映したルートにしていっていただきたいと思いますが、民間の補完が一番という考え方が、少し方向が違うと思います。

当然、民間事業者の路線がなくなってしまうのも困るのですが、区として、やはり、高齢者や障害者などの移動の権利を保障するという視点が、重要だと思います。自治体がやるバスですから、そのような移動権を保障するということを位置づけて、行っていくという姿勢が求められると思いますけれども、いかがでしょうか。

大崎ルートの早期実施というところでは、大井ルートを見ながらということですが、やはり、大井ルートとは、ルートが違うわけです。なので、このニーズも違うわけで、やはり、大崎ルートも試行運

行してみないと、どうなるかは分からないと思います。ですから、大崎ルート of 早期実施、荏原ルートもありますので、荏原ルートのほうも、ぜひ早期に実施をしていくということが必要だと求められていると思いますけれども、いかがでしょうか。

○鈴木都市計画課長

まず1点目の移動権の保障ということでございます。国のほうが交通基本法を制定して、このような交通に関する、いろいろな取組が進められているのですが、交通基本法が制定されたときに、移動権の保障についても議論がなされたところでございます。最終的には、交通基本法の中では、移動権の保障は定められていないというところが、一つございます。

だからといって、高齢者を含む区民全ての方の移動、身近な交通手段としての充実は、非常に大事なところでございます。その一番を担っていただいているものが、民間事業者の、鉄道であり、バスであり、そのようなところでございます。それを23区で比較しても、非常に高い状態にある。

やはり、区としては、このようなバスルートの充実を、さらに民間事業者のほうに働きかけながら、それを補完するコミュニティバスの試行運行を、しっかり重ねていきたいというところでございます。

大崎ルートについては、大井ルートと、状況、地域と客層も違うというお話をいただきました。やはり、まずは、試行運行、運行にどれぐらいの経費がかかるという試算をして、スタートしたわけでございますが、今、それで、東急バスにもしっかり運行していただいています。まず、その経費がどれぐらいかかるのか等の数字を積み重ねて、しっかり検証をしていきたいというところが、一つ。

やはり、大崎ルートについては、検討時期から、例えばですが、ゆうぼうとの辺りでは建て替えが進められて、ホールですとか、あるいは、産業支援の区の施設も加わったり、TOCについても、大崎ルートの経由地になっておりますが、ここでも建て替えの計画が進められていくというところもございます。

ご指摘のとおり、大崎ルートについては、大井ルートと違って、地域特性が違うということも、一つあります。今後、まちづくりによって、大崎ルートが集客性が望めるようなルートであれば、さらに、民間のほうで実施していただくという可能性もあるのではなかろうかと考えてございます。

しかし、一方では、まず第1に、大井ルートをしっかり検証してというところを加えながら、大崎ルートのまちづくりの進展なども意識しながら、民間事業者と意見交換などもしていきたいというところでございます。

○のだて委員

移動権の問題は、法律には位置づけられなかったということですが、ぜひ、区としては、このような様々な住民の方がしっかり移動できるようにしていただきたいと思います。

大崎ルートの早期実施というところでは、民間でもできるかもしれないということですが、このようなところで、区として、今、コミュニティバスのルートを示しているわけですから、ぜひ、その実施に向けて、早期に取り組んでいくということで、やはり、住民の中でも、大井ルートが実施されて、ほかのルートも実施してほしいという声も出されておりますので、実証していただきたいと思いますし強く求めておきたいと思います。

料金の面では、100円程度に引き下げてほしいということで求められております。シルバーパスが使えるということは、よかったですと思っています。やはり、それでも、ほかのところのコミュニティバスは、100円で乗れるということもあって、品川区としても、やはり低廉な金額に引き下げてほしいという思いだと思いますので、ぜひ、このような点でも、利用しやすいようにしていただきたいと思います。

思いますけれども、いかがでしょうか。

今、品川区は、コミュニティバスの実施で、廃止基準を設けているわけですが、その基準が、収支率50%を超えなければならないというところで、この指標しかないわけです。やはり、コミュニティバスは、先ほども言ってきました福祉の面などがありますので、収支率を基準にして、廃止をしていくという廃止基準はなくすべきだと思いますけれども、いかがでしょう。

○鈴木都市計画課長

まず、料金の点でございます。区内でコミュニティバスを実施している区の料金の設定については、様々でございます。220円で、品川区と同額で実施している区もございます。そのような区と比較するわけではございませんが、品川区としましては、民間バスと同様の設定、シルバーパスは、都の補助金を受けることはできませんが、無料で設定をしています。

繰り返しになりますが、高齢者を含む形で、シルバーパスの利用は、今、乗っていただいている方の半数近くが、そのようなシルバーパスを利用して、乗車していただいているというところでございます。今後もこの料金体系で、区としては、試行運行を進めていきたいというところでございます。

もう1点は、収支率50%の設定でございます。やはり、区が運行するコミュニティバスであっても、やはり、そこは、より多くの区民の方に乗っていただいて、収支率を上げていく中で、この事業をしっかりと実施していきたい。

そのために、一定、線を引いて、試行運行から本格導入していくための判断基準を設けて、そこに向かって、様々な取組や努力を行っていくというところは、やはり、区が行うバスといえども、区民の方から税金を頂いて、実施している事業なわけでございます。それに向かって、しっかりと鋭意努力をしていくというところで、収支率50%を設定させていただいております。しっかりと取組を進めながら、収支率50%以上に向けて、試行運行を進めていきたいというところでございます。

○のだて委員

料金のところは、半数の方がシルバーパスを利用されて、シルバーパスが適用されてよかったと思うのですが、やはり、低廉な金額にしていくということも、声が上がっております。やはり、100円程度に引き下げれば、気軽に利用できるようにもなると思うのですが、区のお考えを伺いたいと思います。

廃止基準のほうは、収支率50%という設定ですが、やはり、他区では、このような収支率の基準は設けていないというところもありますし、設けているところでも、50%ではない。50%は結構高い水準だと思うのですが、区のお考えを伺います。

○鈴木都市計画課長

まず、料金の設定でございます。繰り返しになりますが、やはり、必要な高齢者の方には、シルバーパスをご利用いただいて、無料で乗っていただくということも含めて、障害をお持ちの方についての割引、料金等も設定してございますし、トータルで、現行の料金体系にさせていただいているというところでございます。試行運行の中では、この金額で実施していきたいというところでございます。

収支率については、他区のお話をいただきましたが、品川区同様、判断基準を設定しているところは、数区ございますし、50%で設定しているというところも、区としては、幾つかございます。

区として、高い設定ではないかというお尋ねでございますが、一定、どこに線を引くかということも、やはり、半分、収支率50%というところで、幾つかシミュレーションはしましたけれども、この形で進めていきたいというところで設定しているものでございます。

○たけうち委員長

のだて委員、そろそろまとめてください。

○のだて委員

料金のところは、今のまま進めたいということですがけれども、やはり、100円に引き下げること、気軽に住民の方が利用できるようになるのではないかとということでお聞きしたので、ご答弁があったら、その認識も伺いたいと思います。ぜひ、低廉な金額にしていただきたいと思います。

廃止基準についても、様々な設定をしているところがあるということで、ないところもあるわけです。やはり、福祉面を考えたら、もちろん、区がやるわけですから、収支が合わない路線をやるわけです。なので、そのような面で、しかも、今、品川区は、そこだけしか基準になっていないわけですから、そのような点でやっていくということはやめるべきだと、廃止基準をなくしてほしいということは、強く求めておきたいと思います。

○たけうち委員長

では、料金の件の認識だけお答えください。

○鈴木都市計画課長

料金を安くすると、より多くの方にお使いいただけるのではないかとこのところでございます。

先ほどご紹介しました13地域のワークショップを回っていく中でも、料金については、いろいろなご意見をいただいております。安くしてほしいという声をいただいていることも事実でございます。

一方では、やはり、区民からの税金を使って、コミュニティバスを運営していくわけなので、そこは、一定、限られた財源の中で、しっかり実施していく事業ということで、区民の方からも、民間のバス料金並みの徴収が必要なのではないかとこのところでございます。

区としては、区民になじみのあるシルバーパスという制度の導入に加えて、限られた財源の中で実施していく事業でございますので、料金は、一定、民間と同等のバス料金の設定で行わせていただいているところでございます。

○たけうち委員長

よろしいですか。

それでは、ほかにご発言ありますか。

○松永委員

私からは、何点かあります。

地域公共交通会議を33人の有識者の方々と、何度か、会合が開かれていると思っております。しかし、そのような中でも、高齢者の方々の健康増進や活動エリアが広がるということを期待されて、運行されていると思っております。

このような中で、もし、今の利用状況が分かればいいのですが、運行状況です。大井ルートについて、開始から現在まで、約7か月の利用状況について伺いたいと思います。

もう一つが、先ほども質疑の中であったのですがけれども、2年間の試行運行ということで、50%に達しなければ、中止してしまうおそれがあるのかと考えてしまうのですが、どうでしょうか。

○鈴木都市計画課長

まず、3月末より、試行運行を開始しておりますが、その利用状況、運行状況でございます。

4月から9月までは、30分に1本というダイヤで進めてきておりましたが、10月からは、20分に1本間隔ということで、ダイヤ改正を行っております。

4月から9月までの月の乗車人員は、おおむね1万5,000人程度というところで、10月については、ダイヤ改正を行って、今のところ1万9,000人という状況でございます。

収支率の状況につきましては、シルバーパスの無料分を補填する形であれば、62%、その補填がない形であれば、31%という収支率でございます。

収支率の判断基準、試行運行期間は4年間、令和4年から令和7年度までの3年目の運行実績に基づきまして、本格導入か、廃止を含む見直しかの検討をしてみたいというところでございます。

○松永委員

3年目で判断をされるということでございます。このままの状況でいくと、31%で、50%にいくのか、いかないのかと不安になると思うので、私どもの会派といたしましては、ぜひ残していただきたいということで、要望させていただきたいと思っております。

○たけうち委員長

ほかにご質疑ございますか。いいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○たけうち委員長

それでは、ご発言がないようですのでこれで質疑を終了いたします。

それでは、まず、令和4年陳情第61号の取扱いについて、ご意見を伺いたいと思っております。

継続にする、あるいは結論を出す、どちらかご発言願います。また、結論を出すのであれば、その結論についてもご発言ください。それでは品川区議会自民党からお願いします。

○芹澤委員

本日結論を出すで、不採択でお願いします。

一個ずつ、審議はしていきますが、意見が重なりますので、ここでまとめさせていただきます。

コミュニティバスは、区民からの関心度が非常に高いものでありますので、このような陳情が、3つ出てきていると思います。大前提として、先ほど来お話があったとおり、民間事業者のルートがあれば、やる必要はありませんから、民間事業者のルートが存在しないところを、コミュニティバスが走っていく。

そのような意味では、民間事業者が、ここの地域、このルートでは、採算性が取れない、取れるほどの需要がないだろうというところを、区が、赤字覚悟でやっていくと決断されたものが、コミュニティバスだと思っております。

先ほど、全地域から大井町に行けるといいという話もありましたが、やはり、税金でありますから、赤字覚悟とはいえ、幾ら何でも、事業の採算性は考えていかないといけないわけです。私も、地域の方から、ここに通ってほしい、料金を下げてほしいという声をたくさんいただいておりますし、議会でも、議員個人として、もしくは会派を代表して、コミュニティバス、大崎ルートも含めた、ルートの活用案の提案はしてまいりましたが、この議会の場で、建設委員会の総意として、本日結論を出していくものが、最終的には品川区議会の総意として、結論となっていくわけでありますから、そのような場で、この一部のルートを推進していくということは、我々はやるべきではないと思っております。

議会と行政は両輪と言われておりますので、その片輪が、大崎ルートをやるべきだ、どここのルートをやるべきだということはないで、今、様々な指標をもって、全体のバランスを取って、判断いただいていると思います。そのまま、引き続き、全体のバランスを考えていただければと思います。

ただ、多分、これからも、我々議員個人が、提案はしてまいります。今回の陳情も、地域の声として、

このような声があるということは、しっかり受け止めていただいて、今後のコミュニティバスの活用を、ぜひ検討していただければと思います。不採択です。

○こんの委員

本日結論を出すでお願いしたいと思います。

3つの陳情について、態度表明は、一括でさせていただきたいと思います。

区民の皆様のご要望として、ルート拡大のことは受け止めております。ですが、現在、区民の皆様のご意見など、ワークショップを経て、地域公共交通会議で了承を得た大井ルートの試行運行が開始されております。

そのようなこととともに、西大井ルートというところも、速やかに試行運行を開始していただきながら、そのほかの大崎ルート、荏原ルートも必要であるという地域公共交通会議での指標も出ております。今後も、地域公共交通会議等で、区民の皆様のご意見をしっかりと集約していただいて、そして、検討して、決定していただくことが、進め方としてはふさわしいと考えますので、よって、不採択とさせていただきます。

○のだて委員

本日結論を出すということで、採択を主張します。

大崎ルートは、すぐに運行していただきたいと思ひますし、臨海斎場にぐるっと回れば便利になる。低廉な価格にもすべきだと考えますので、採択を主張します。

○松永委員

本日結論を出す。

会派といたしましては、陳情第61号、62……。

○たけうち委員長

ごめんなさい。一つずつ、諮っていますので、61号をお願いします。意見は、まとめてでも結構です。

○松永委員

不採択でお願いします。

理由を述べます。

コミュニティバスにつきましては、これまでも数多くの陳情が出されており、まさに様々なご要望が地域から出されていることと思ひます。

大井ルートにつきましては、そのような声を、ワークショップ、地域公共交通会議の中で、具体的に反映され、内部で様々な議論がなされ、そして、収支率も含めて、指標に基づいて、一番点数が高い49点だったということから、試行運行がされていると思ひております。このたびの個々のルートも含めて、様々なルート、要望を、また一つの案として捉えることができたこと、私どもは理解しております。

私も、南大井から大井町まで行くのに時間がかかって大変だと思ひております。現在は、残念ながら、大井ルートのみ試行運行となっておりますが、やはり点数順になってしまひますが、ぜひ荏原エリア、大崎・五反田エリア、今回の南大井エリアといった声も上がってきております。

今回の陳情も、地域の声として捉えていただき、試行運行も含めて、地域公共交通会議で検討していただきたいと思ひます。

最後に、このような個別のルートにつきましては、会派としては、議会の場では判断できないという

ことを申し述べさせていただきます、以上のことも踏まえて、不採択といたします。

○横山委員

本日結論を出すで、試行運行ルート選定経緯と評価基準、試行運賃の説明・議論を踏まえて、不採択でお願いいたします。

区内、13地域で、各地域ごとに、多様な課題とご意見がありますが、区民の皆さんのご意見を伺いながら、地域公共交通会議、警視庁、鉄道や路線バスなどの民間事業者などとの協議や試行運行の分析を実施する中で、コミュニティバスの試行運行を進めていただきますようお願いいたします。

○たけうち委員長

それでは、本陳情については結論を出すのご意見でまとまったようですので、そのような取扱いでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○たけうち委員長

それでは、本件は本日結論を出すことに決定いたしました。

先ほどそれぞれの方のご意見を伺いましたので、本陳情については挙手により採決を行います。

それでは、令和4年陳情第61号、コミュニティバスの運行経路の拡大を求める陳情を採決いたします。

本件は挙手により採決を行います。

本件を採択とすることに賛成の方は、挙手願います。

〔賛成者挙手〕

○たけうち委員長

賛成者少数でございます。

よって、本件は不採択と決定いたしました。

次に、令和4年陳情第62号の取扱いについて、ご意見を伺いたいと思います。

継続にする、あるいは結論を出す、どちらかご発言願います。また、結論を出すのであれば、その結論についてもご発言ください。それでは品川区議会自民党からお願いします。

○芹澤委員

本日結論を出すで、不採択でお願いします。

意見は、先ほどと同じです。

○こんの委員

本日結論を出すで、お願いいたします。

不採択でお願いいたします。

態度表明は、先ほどと同じです。

○のだて委員

本日結論を出すということで、趣旨採択を主張します。

交通不便地域を解消してほしいという気持ちは分かりますが、その方法は様々あると思います。大井ルートを変更してということではなくて、別のやり方もあると思いますので、趣旨採択です。

○松永委員

本日結論を出す、不採択でお願いいたします。

先ほど、理由は述べさせていただきました。

○横山委員

本日結論を出すで、不採択をお願いいたします。61号と同様です。

○たけうち委員長

それでは、本陳情については結論を出すのご意見でまとまったようですので、そのような取扱いでよろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○たけうち委員長

それでは、本件は本日結論を出すことに決定いたしました。

先ほどそれぞれの方のご意見を伺いましたので、本陳情については挙手により採決を行います。

それでは、令和4年陳情第62号、交通不便地域を解消するためにコミュニティバスの運行ルートの一部変更を求める陳情を採決いたします。

本件は挙手により採決を行います。

本件を趣旨採択とすることに賛成の方は、挙手願います。

[賛成者挙手]

○たけうち委員長

賛成者少数でございます。

よって、本件は不採択と決定いたしました。

次に、令和4年陳情第63号の取扱いについて、ご意見を伺いたいと思います。

継続にする、あるいは結論を出す、どちらかご発言願います。また、結論を出すのであれば、その結論についてもご発言ください。それでは品川区議会自民党からお願いします。

○芹澤委員

本日結論を出すで、不採択をお願いします。

意見は、先ほどと同様です。

○こんの委員

本日結論を出すで、お願いいたします。

不採択です。

理由は、前号と同じです。

○のだて委員

本日結論を出すということで、採択を主張します。

便利で使いやすいコミュニティバスにするために、住民要望に応えたものにしていくべきだと考えますので、採択です。

○松永委員

本日結論を出すで、不採択をお願いします。

説明は、先ほど述べさせていただいたとおりです。

○横山委員

本日結論を出すで、不採択をお願いいたします。

先ほどと同じです。

○たけうち委員長

それでは、本陳情については結論を出すのご意見でまとまりましたので、そのような取扱いでよろ

しいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○たけうち委員長

それでは、本件は本日結論を出すことに決定いたしました。

先ほどそれぞれの方のご意見を伺いましたので、本陳情については挙手により採決を行います。

それでは、令和4年陳情第63号 コミュニティーバスの大井町ルート新設に関する陳情を採決いたします。

本件は挙手により採決を行います。

本件を採択とすることに賛成の方は、挙手願います。

[賛成者挙手]

○たけうち委員長

賛成者少数でございます。

よって、本件は不採択と決定いたしました。

以上で、請願・陳情審査を終了いたします。

会議の運営上、暫時休憩いたします。

○午前11時53分休憩

○午後1時20分再開

○たけうち委員長

休憩前に引き続き、建設委員会を再開いたします。

2 報告事項

(1) 品川区自転車活用推進計画策定に向けた検討状況について

○たけうち委員長

次に、予定表2、報告事項を聴取いたします。

それでは、(1)品川区自転車活用推進計画策定に向けた検討状況についてを議題に供します。

本件につきまして、理事者よりご説明願います。

○鈴木都市計画課長

それでは、私からは、品川区自転車活用推進計画策定に向けた検討状況についてご報告いたします。

はじめに、お手元のA4縦、頭紙資料をご覧ください。

今年度、計画策定に向け、検討を開始した自転車活用推進計画は、学識経験者や公募区民で構成する策定協議会で、ご意見をいただきながら検討を進めることとしております。

本日は、その第1回目の協議会が記載の日次にて開催されましたので、当日の資料により、検討状況の概略についてご説明いたします。

お手元のA3横、資料1をご覧ください。

資料左上、計画策定の背景と目的でございます。

自転車は、手軽で便利に利用できる交通手段として、生活の様々な場面で利用されているところですが、一方で、自転車に関与する交通事故や歩行者とのトラブル、駅周辺等における自転車の放置などの問題が生じております。

また、近年は、人々の健康志向や環境意識の高まり、また、新型コロナウイルス感染症の拡大を背景に、自転車の利用ニーズが高まるとともに、区内におきましても、シェアサイクルの普及、自転車通勤の増加など、自転車利用に関する機運が高まってきております。

このような自転車を取り巻く状況などを踏まえつつ、自転車の利便性、安全性の向上とともに、自転車の活用を図り、区民一人ひとりの適正な自転車利用と今後のまちづくりと連携した自転車利用環境の整備推進、自転車の活用推進を図り、公共交通をはじめとする、その他の交通手段と連携して、誰もが安全・安心、円滑に移動できるまちづくりの実現のため、自転車活用推進計画を策定するものでございます。

次に、2) 計画の位置づけについてですが、左下の図をご覧ください、品川区自転車活用推進計画は、国や都の推進計画に即しつつ、区上位計画の長期基本計画や、現在、改定を進めるまちづくりマスタープラン、個別計画と整合・連携を図りながら定めるものでございます。

次に、資料右側をご覧ください、検討体制として設置する協議会の委員名簿は、記載のとおりでございます。

引き続きまして、A 3 横、資料 2 をご覧いただけますでしょうか。

資料 2 は、関連計画の概要をお示ししておりますが、本日は時間の関係上、説明のほうは割愛させていただきます。

続きまして、資料 3 をご覧いただけますでしょうか。

資料 3、自転車活用等に関する品川区の現状について整理しております。

非常にボリュームのある内容のため、一部割愛し、説明をさせていただきます。

資料をおめぐりいただきまして、5 ページをご覧くださいませでしょうか。

交通環境の状況として、左側、図 8 では、区内鉄道駅の乗降客数の状況を示しております。

区内には 14 路線、40 駅があり、丸の大きさで、乗降客数が多いことを示しておりますが、令和 2 年の 1 日の乗降人数は、目黒駅が最も多く、次いで五反田駅、大崎駅、大井町駅の順となっております。

また、丸の色は、新型コロナウイルス感染拡大前後の乗降客数の比率として、令和 2 年と平成 30 年の乗降客数の比を示しており、全ての駅において、乗降客数が減少しております。

特に青色と水色の駅は乗降客数が大きく減った駅で、目黒、大崎、大井町などは、乗降客数は多いものの、平成 30 年の 65% を下回っている状況でございます。

次に、ページをおめぐりいただきまして、6 ページをご覧くださいませでしょうか。

自転車交通の現状を示しておりますが、資料左側、図 10 をご覧いただきまして、青色の棒グラフは、年間の駅別の指導警告札の件数を示し、オレンジ色の折れ線は、撤去活動日数当たりの撤去台数を示しております。

また、資料右上の図 11 では、黒の折れ線グラフで、区全体の自転車の収容可能台数を、青色の帯で、ある 1 日の放置自転車台数を、またオレンジ色の帯で、ある 1 日の実収容台数の推移を示してございます。

また、右下の図 12 では、各駅の自転車乗入台数を丸の大きさで示すとともに、新型コロナウイルス感染拡大前後の自転車乗入の比率を色で示しております。

これらの図から、四角線囲みの部分をご覧くださいまして、令和 3 年の区全体のある 1 日の放置自転車台数は約 1,000 台であり、これは、23 区内では、ワースト 5 位であります。

また、区の放置率、駅総乗入台数に占める放置自転車台数の割合となりますが、こちらは 13.0%

であり、23区平均の5.2%を上回っている状況です。

さらに、区全体の指導警告札の件数は、年間4万6,000件ほど、放置自転車撤去件数が、年間8,400台程度であり、警告札付け件数を駅別に見ると、武蔵小山駅が最も多く、大井町駅と合わせると、区全体の61%を占めている状況です。

また、区全体の収容可能台数は、おおむね1万7,000台前後で推移しており、実収容台数は、令和元年までは、おおむね増加傾向でありましたが、新型コロナウイルスの流行により減少し、令和元年と比べ、令和2年は22%減少、令和3年は25%減少してございます。

ページをおめくりいただきまして、7ページの左側、図13をご覧くださいませでしょうか。

駐輪場別収容台数を示しておりますが、青色で示す100台未満の小規模な駐輪場が多く、区内に広く分布してございます。

一方、オレンジ色で示している大森駅には、区内で唯一、収容台数1,000台以上の大規模な駐輪場が設置されております。

次に、右側の図14、図15では、駐輪場別利用率を示しており、例示として、武蔵小山駅と西小山駅を示しておりますが、武蔵小山駅では、位置的には地下駐輪場が一番近く、また、風雨にさらされていない利点があるものの、地下に入る手間からなのか、近傍の地上平面の駐輪場が高い利用率となっております。

また、西小山駅では、駅から遠くなるにつれ、利用率が下がる傾向が見て取れます。

次に、資料8ページをご覧くださいませまして、左側、図16では、駅端末の自転車分担率を、駅までどのような移動手段でいくかを示すものですが、割合を見ますと、全ての駅で、青色、徒歩が大半を占めております。次いで、バス、または自転車が多くなっていますが、どの駅も、自転車は10%未満となっております。

また、自転車について見ますと、西小山駅が8.2%で、最も高く、次いで北品川駅が6.5%で、多い状況となっております。

駆け足で申し訳ございませんが、資料をおめくりいただきまして、10ページをご覧くださいませでしょうか。

シェアサイクルポート別の利用状況についてでございます。

区内ポートのうち、利用の多いポートを赤塗りの丸、次いでオレンジ色の丸で示しております。貸出・返却件数の多いポートは、大森駅周辺の大井水神公園、大井町駅周辺の大井町駅中央口などで、主に業務や商業機能が集積する駅近傍に集中しております。

また、ポート間の移動状況についても、同様に赤色の線が利用の多いポート間、次いでオレンジ色の線となりますが、JR山手線大崎駅、五反田駅、JR京浜東北線大井町駅、大森駅、りんかい線天王洲アイル駅などから、東西方向の需要が伸びる傾向にあり、鉄道駅が周辺にあっても、乗換えが必要な場合の移動などに、シェアサイクルを利用していることが想定されます。鉄道サービスを補完する交通サービスが提供されていることがうかがえます。

また、荏原地域では、需要密度は、区の東部、北部と比較し、低いものとなっております。

次に、資料をおめくりいただきまして、12ページをご覧くださいませ。

自転車の利用についてというところで、国のパーソントリップ調査の内容となりますが、区内5つのゾーンにおける自転車需要を示しております。

資料、左上の図26をご覧くださいませまして、代表交通手段別分担率では、これは、ある日の目的地ま

での代表的な移動手段を聞いているものですが、区内のどこの地区で自転車が多く使われているかになりますが、水色が自転車となります。

右の図のゾーン区分も併せてご覧ください。住宅地の多い区南東部と区南西部では13%前後と、他地区と比較して、自転車の利用が多く、業務地が多い大崎、五反田方面の区北西部や品川方面の区北東部では、4%から6%程度と、低い自転車の利用状況となっております。

次に、左下の図27をご覧ください。自転車を代表的な移動手段としている方の目的別について伺っておりますが、各地区とも、自宅からでは、通勤・通学より、黄色の私事、買物等での利用が、一番多い状況となっております。

次に、資料をおめくりいただきまして、14ページをご覧ください。

こちらには、自転車ネットワークとして、区内の自転車通行空間整備状況を示してございます。図の凡例のブルーレーンやナビマークなどの整備形態の例につきましましては、資料右側に表示していますので、併せてご覧いただけますでしょうか。

国道や都道のほか、区道でも、自転車通行空間が整備されているものの、内陸部の密度が低く、連続していない区間も多く見られます。

品川区の自転車通行空間の整備延長は43.7キロメートル、うち区道は21.6キロメートルの状況です。

次に、資料15ページをご覧くださいまして、交通安全に関する状況を記載しております。

左上の図32では、品川区の状態別交通事故死傷者数の推移を示しており、自転車乗車中の死傷者数を示す赤色の帯は増加傾向にあり、令和2年には302人と、四輪車の227人を上回り、最も多い状況となっております。

次に、資料右上の図34をご覧くださいましてでしょうか。法令違反の有無別の自転車関与事故件数の推移を示しておりますが、令和元年以降は赤色の帯で示す法令違反がある事故が増大し、令和2年には219件、58.2%となっております。

次に、右下の図35では、年齢層別自転車乗車中の交通事故発生件数割合の推移を示しており、赤色の折れ線で示す65歳以上の高齢者の交通事故発生件数割合は、増加傾向が顕著で、令和2年には23.7%と、年齢層別ワースト1位となっております。

続きまして、17ページをご覧くださいましてでしょうか。こちらには、新型コロナウイルス危機による新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化を示させていただいております。

資料、左上の図39は、全国の企業におけるテレワークの実施率を示しております。1回目の緊急事態宣言解除後に低下するものの、30%から40%程度で、コロナ禍前よりも高い水準で推移しております。

また、その下の図40では、区内の主要駅の乗降客数の推移を示しておりますが、令和2年の区内主要駅の鉄道利用者は、コロナ禍前の65%程度となっており、全国的にも、今後、元どおりになるまでの回復は、難しいとされております。

次に、資料右下の図42では、フードデリバリーの利用状況を示しており、利用経験者のうち3割は、コロナ禍を契機として、利用を開始した、また、利用頻度が増加したとなっております。

続きまして、資料4をご覧くださいましてでしょうか。お手元の資料4でございます。

計画検討に当たりましては、自転車利用に関する区民アンケート調査を実施いたしました。資料に記載のとおり、①在住区民アンケートとして、無作為抽出4,000世帯を対象に、また、②としまして、

在勤・在学者アンケートでは、区外に居住し、区内に通勤・通学しているインターネットモニター1,000人を対象に実施しております。

また、③として、区営の駐輪場を利用している方に向けても、アンケートを予定しております。

資料裏面の表2をご覧くださいませでしょうか。

アンケートの調査内容の概要を示しております。属性として、性別や年代、職業や未就学児の有無等を、また、外出頻度として、新型コロナ感染拡大前後の目的別の外出頻度を聞いております。

続いて、自転車利用状況として、普通自転車や電動アシストタイプ、スポーツ自転車タイプなどの車種や利用頻度、利用目的ならびに利用理由を、また、シェアサイクルにつきましては、認知度や利用経験、利用がある場合は、利用頻度や満足度を聞いております。

次に、通行空間として、特に在住区民アンケートでは、地図を添付し、よく利用するルートや危険箇所を具体的に示していただくようにしており、また、通行環境の満足度等を質問しております。

次に、駐輪場としましては、ふだん駐輪している場所や放置してしまう場合の理由、駐輪環境の満足度を聞いており、また、自転車の安全意識として、ルールの認知度や安全教育の受講経験、保険の認知度、保険未加入の場合は、その理由を聞いております。

また、今後、重視すべき施策について、重要だと思う取組をお聞きし、最後にフリーアンサーとして、自転車全般に対する意見を聞く内容となっております。

最後までございます。資料5をご覧くださいませでしょうか。

今後のスケジュールについてですが、3月中旬頃に第2回の協議会を開催し、アンケートの結果報告、自転車交通の課題、計画の方向性、また計画の大きなウエートを占める自転車ネットワーク対象路線の選定手順について、協議会にてご議論をいただく予定です。

次に、令和5年度は、6月頃に、第3回の協議会を開催し、計画の骨子案と自転車ネットワーク対象路線について、また、9月頃には、第4回の協議会で自転車活用推進に関する具体的な施策とネットワークの整備形態等について、11月頃には、第5回の協議会の中で素案を示し、その後、パブリックコメントを実施し、令和5年度末の策定を目指してまいります。

検討経緯については、今後も当委員会のほうに適正に報告してまいります。

○たけうち委員長

説明が終わりました。

本件に関しまして、ご質疑等がございましたら、ご発言をお願いします。

○のだて委員

今回、第1回目の計画策定協議会が行われたということで、区が自転車活用推進計画策定に向けて、動き出したということは、よかったと思っております。

今回のこの協議会で、様々な質疑があったと思うのですが、どのような議論、意見などがあったのか、伺いたいと思います。

資料3の7ページで、武蔵小山や西小山の利用状況が出されております。駅から遠いところの利用率が低いというお話もありましたが、台数でも、民間と比べると、区立のところが多いのかと思います。そのような面で、違いが出ている部分もあるのかと思いますが、民間の場合は、実際そうなのかは、僕も分からないのですが、短時間の無料の利用があると思うのですけれども、そのような関係も影響しているのかと思ったのですが、区のお考えを伺いたいと思います。

その次の8ページの駅端末自転車分担率というところです。ここでは、北品川と西小山の自転車分担

率が高いということですが、ここがどうして高いのかという区分析がありましたら、伺いたいと思います。

○工藤交通安全担当課長

まず、短時間利用の無料駐輪場の関係でございます。こちらについては、駐輪場の基本的な方針として、通勤・通学の方を対象としているということで、有料でやらせていただいているところでございます。

買物等に来られるお客様については、民間の駐輪場を使っただくということで、短時間の駐輪ということで、無料にしていると思うのですが、こちらのほうは、時間を長く止めるとなると、100円、150円と、料金が上がっていくところを考えると、駐輪場150円ではございますけれども、長時間駐輪しても150円ということでございますので、引き続き、こちらの料金でやらせていただきたいと考えてございます。

○鈴木都市計画課長

まず初めに、第1回目の協議会でいただいた主なご意見でございます。

実収容台数が、近年、減ってきているというところで、これは定期の駐輪場が解約されているのかと、お答えとしては、コロナの影響でテレワークが進み、定期の解約をされた方も一定いるというところで、このようなご質問もいただきました。

2駅利用可能なところ、駅自体が位置的に非常によく、2駅利用できる場合に、どのような利用の仕方になっているのか、その辺も、今後ヒアリングすることで、できれば、明らかにしていただけないかというご意見をいただいております。

また、今後、自転車のネットワークの検討を行っていくわけですが、事故発生箇所や事故形態など、その検討の中で、安全性の面から、重要な要素になるので、資料を整えていただきたいというご意見をいただいております。

残りの2点でございます。例えば、武蔵小山などは、委員がご発言されたように、短時間の駐輪利用もあって、短時間であれば、地下まで行かずに、地上のところに止めて、買物などに行っただいて、そのようなところが、数字的にも反映されているところがあるかと思っております。

自転車の分担率のところ、北品川駅と西小山駅の数字が少し多いというところ。これは、今回の協議会の中では、まず、現状をご説明したというところで、次回の委員会の中で、この現状から見えてくる課題等をご提示するというところでございます。北品川駅、西小山駅も、なぜこの辺が少し多いのかということは、この場での想定ですと、駅のサービス圏域なども多少影響しているのかというところ。駅として離れていると、やはり、そこへ歩いていくのではなくて、自転車を使おうというところも考えられます。

ここから見えてくる課題の精緻な分析については、次回2回目以降の協議会での提示を考えている予定でございます。

○のだて委員

分析はこれからということなので、そのような情報を使って、より便利に自転車が使えるような、ニーズに合った計画にしていくようお願いしたいと思います。

そのような中で、一つ、武蔵小山などでは、短時間の無料の利用があるということで、利用率が上がっているのではないかというお話もありました。やはり、そのような利用を、区でもやっていただきたいと思うのですが、先ほど、通勤・通学対象なのでやる考えはないということでした。

やはり、短時間の無料の利用ができるようになれば、利用率は上がっていくと思いますし、使いやすくなっていくのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

資料3の14ページで、自転車ネットワークが示されていますけれども、説明の中で、つながっていない部分があるというお話もありました。やはり、ネットワークということですから、つながっていかないと、なかなか機能しないということにもなってきますので、ぜひ、そのようなネットワークをつくっていくというところで、力を尽くしていただきたいと思います。区内では、今、43.7キロメートルが整備されているということですが、これは、区内の道路の何割ぐらいになるのかが分かれば伺いたいと思います。

○工藤交通安全担当課長

まず、区営駐輪場の利用率を上げるために、無料にしてはどうでしょうかというご質問でございます。

先ほど答弁させていただきましたとおり、委員ご指摘のとおり、確かに利用率の低い駐輪場もございます。ただ、無料にすることは、区内一斉で、やるべきものなのかと、公平性を担保するためにも、区内駐輪場を一斉に無料にするのであれば、それが必要というところではあります。

現状、駐輪場の利用率が100%を超えている大井町駅などもございますので、使ってもらうことと併せて、放置自転車の防止ということも考えながらやっていきたいと思っておりますので、こちら辺は慎重に考えていきたいと思っております。

○森道路課長

私からは道路延長に対する自転車の走行レーンの割合ということでございます。

委員ご指摘のように、43.7キロメートルございまして、区内の国道、都道、区道を合わせますと、373キロメートルということになりますので、割合といたしましては、11.7%という形になります。

○のだて委員

今、11.7%ということで、ぜひこれを増やしていただきたいと思います。区内でのネットワークをつくっていくというところで、ぜひ努力をしていただきたいと思います。

そのような中で、整備していくところで、今、事故数なども示されたと思えます。やはり、その中で、この間、自動車との事故は減ってきているけれども、歩行者や自転車同士は横ばいになっているということで、車道と歩道から分離された自転車専用の通行空間が、そのような事故を減らしていくためにも、重要なのかと思えます。

今、区が考えていらっしゃる整備の形態、方針というのは、どのように考えていらっしゃるのか、伺いたいと思えます。

それと併せて、やはり放置自転車の問題もありますので、駐輪場の整備を進めていくということが必要なのかと思えます。利用率が低いところもあるということなので、利用率、利用していただけるようにしていくということと、足りないところは増やしていくということが必要であると思えますが、いかがでしょうか。

○森道路課長

自転車走行レーンの整備、歩道があるところ、ないところというお話もございますが、基本的には、歩道があるところにつきましては、車道の左側をナビラインなり、ナビマークなりで誘導していくということが、一つでございます。

また、歩道のないところについては、そのようなものに加えて、青いラインで色を塗って、立会道路

のような形で、色を塗っていくということもしているところがございます。

そのようなものを組み合わせながら、先ほどお話がありましたネットワークも意識しながら、整備を進めていきたいと考えております。

○工藤交通安全担当課長

駐輪場の整備、利用率を上げるためにというところで、お答えさせていただきます。

駅周辺は、なかなか、駐輪場を新たに設置するための適地が確保できないということが現状でございます。ですが、町開発、まちづくり等の計画がある際は、積極的に駐輪場の設置について、働きかけをしていきたいと思っております。

また、現状ある駐輪場につきましては、利用者の方に対するサービスを向上させていきたいと思っております。例えば、自転車の上げ下げの補助でありますとか、困っている方への手助けというようなところで、利用者へのサービスを向上させて、気持ちよく使っていただけるように努めてまいりたいと思っております。

○のだて委員

道路、自転車の総合空間の整備というところでは、今のところ、ナビライン、ナビマップ、青い舗装のものを考えているということです。

私の意見としては、車と歩行者と分離された空間というところでいくと、青い舗装がされているものが、明確に自転車の場所ということが分かると思うので、道路の幅員などもありますので、なかなか難しい条件もあるとは思いますが、そのような形の整備で、ぜひ進めていっていただきたいと思っております。

駐輪場のところは、なかなか適地がないということですが、そのような中で、力を尽くしていただいて、ぜひ、駐輪場の整備と併せて、短時間利用についても、慎重に考えるということですので、そのようなところも検討していただいて、ぜひ、短期間の無料の利用ができるようにしていただきたいと要望しておきたいと思っております。

○たけうち委員長

ほかにご覧いただけますか。

○横山委員

まず最初にお伺いします。自転車ネットワークという言葉が、いろいろなところで出てきているのですが、こちらのイメージが、私の中で、まだ少しつかみ切れていないところがありまして、どのようなものなのかというところ、自転車ネットワーク計画ですとか、自転車ネットワーク対象路線の選定手順についてなど、資料にいろいろと出てきているのですが、まず、こちらを少し具体的にイメージの部分をお聞かせいただけたらと思います。

また、資料3、「自転車活用等に関する品川区の現状について」の5ページのところです。交通環境、鉄道駅の状況というところで、平成30年から、目黒駅、大崎駅、大井町などの乗降客数が多い駅も、乗降客数が65%を下回っているという記載がありました。現在、区におきまして、コロナなどの影響で、オンライン勤務など、区民の生活に様々な影響が出ているかと思っております。分析の部分は、また、第2回以降というところですが、現時点において、どのような変化があると、区として捉えているのかというところをお聞かせください。

○鈴木都市計画課長

まず1点目の自転車ネットワークについてでございますが、基本的に自転車ネットワーク計画というのは、自転車活用推進計画を策定する場合は、法的に、必ず、その中に位置づけなければならないとなっているところでございます。具体的な選定手順は、次回、お示しすることになるのですが、例えば、

自転車の走行空間をいかに確保し、それをつなげていくかということですが、やはり、まずは、一定程度、幹線道路や広幅員の道路、連続性の確保に必要な路線を抽出していくということですが、それを抽出して、その中で、全てについて、自転車の走行レーンを設置するということではなくて、やはり、地域特性に応じて、例えばですが、自転車利用の抑制を図る路線、商店街が近いとか、あるいは、安全・快適な自動車の利用促進を図る路線、公共交通拠点へのアクセス性ですとか、自転車利用の多い路線、そのようなところを抽出し、ネットワークを図っていくということですが、ネットワーク計画の中では、自転車の走行の道路の整備の仕方も様々ございますので、どのような構造で整備していくかということも、併せて、この計画の中で、どのような期間で、整備を進めていくか、その辺も全て含めて提示させていただくということですが、

この辺は、この協議会の中には、学識経験者、交通管理者、警察、あるいは道路管理者も加わっていただきますので、そのような方々からご意見をいただきながら進めていくということですが、

駅の状況でございます。5ページでお示しさせていただいているものが、令和2年度の状況ということで、これは令和2年度のときと、今、私も通勤で電車を使いますが、この混雑具合が、大分戻ってきているということは実感としてあります。利用が戻ってきているということは実感としてあるのですが、やはり、コロナ前の当時の朝の通勤時間帯の混雑具合には、まだまだ至っていないのかということで、資料では65%ということですが、戻りとしては、もう少し来ているのかということでございます。

○横山委員

まず、自転車ネットワークの部分の続きになります。今のご説明で理解いたしました。ありがとうございます。

資料3の16ページのところに、電動キックボードに関する法改正の動向ということで、参考というところがあります。このような電動のパーソナルモビリティ、電動キックボードなどの動きも、国の動向などが出てきております。このようなどころに関しても、一体的に考えていくという理解でよろしいのでしょうか。

また、品川区が実施区域の中に入っていると、この資料に示されています。現在の区内における、電動キックボード等も含めたまちに起きている変化、影響、また課題が、もしありましたら、区としてできる対策は、どのように把握されているのか。

国の法改正の動きについても、ここに記載されているのですけれども、安全な普及に向けて、どのような対策などがされているのか。ヘルメットなどの議論等もあるかと思うのですけれども、現在、区として分かっている範囲で構いませんので、教えていただけたらと思っております。

○鈴木都市計画課長

自転車ネットワークのところと、16ページの参考でお示しさせていただいておりますが、電動キックボードとの関連性です。16ページの参考のところの中段に、道路交通法の概要ということで、現行と2年以内に施行という部分です。これから2年以内に、電動キックボードが、例えば、16歳未満は駄目ですが、16歳以上の方は、免許なしで乗れます。ヘルメットも努力義務、歩道の走行も、速度がありますけど、歩道も走れます。ある意味、今後は、移動手段として、安全性を確保しながら、幅広く乗っていただく形で移行していく。

通常、我々が自転車ネットワークといいますと、これは新しい移動手段ということで、近年出てきた移動手段でありますので、これまでのネットワークというと、このような移動手段は想定の中に入って

いません。

これをどのような形で位置づけて、計画の中で何かをしっかりと示していくのか、あるいは、まずは方向性的なところを明示することにとどめるのかは、今後、検討の中で、しっかりと示させていただきます。やはり、まずは、自転車の走行のネットワークというところで、ネットワーク計画は考えていきたいというところでは。

事業は、品川区内でも、民間事業者に実証実験としてやっていただいておりますが、区と連携してというところではございませんので、その状況を、区で把握しているというところはまだないのですが、品川区内の利用状況等については、この計画の中で、事業者にも、ヒアリングなども含めて行っていきたいと考えてございます。

○横山委員

まだ、そのような新しく出てきた動きになります。また、国としての動向もあるかと思っておりますので、国の動向を注視していただきながら、区の事業者へのヒアリングもしていただけるということで、現状を確認していただきながら、品川区内だけではなく、ほかに実証実験をされている区域もありますので、他の自治体の情報、課題、または、安全に使っていただけるように、まちにどのような影響が出てくるのか、そのようなところも、まずは、自転車の部分というお話ですけれども、必ずそこに関連してくる部分ではないかと思っておりますので、できる限り情報を取っていただき、検討や情報収集に努めていただきたいと思っております。こちらは、要望させていただきたいと思っております。

また、少し戻るのですけれども、資料3の6ページのところです。多分、こちらはまだ分析中で、次の第2回目で、お示しいただけるのかなと思いつつも、お聞きできる部分があればと思っております。

図12の読み取り方が、分からないと思いつつも、例えば、西小山でいいますと、乗り入れ状況、令和元年度比で、50%未満ということで、また、図10を見ますと、札をつけていただいている台数が4,315件ということで、区内で4番目に数が多いところになるのかというところでは。

図12ですと、不動前と鮫洲が110%以上に増えているということですのですけれども、このような状況から、現状として、どのようなことが起きているのかを読み取れるのかということが、私は分からなかったところがありまして、今後、区としても、分析を進めていくところだと思っておりますのですけれども、もし、今の段階で、ご説明いただける部分がありましたら、お伝えいただければと思っております。

7ページのところです。こちらにも、まだ分析中というところかと思っております。先ほどの議論でもありましたが、地下であるとか、駅から少し距離があるところに関しては、利用率がなかなか低くなっているということと、区が想定している通勤・通学での利用目的と、実際に現在利用している方のお買物、私用といった利用目的との立地条件といいますか、自転車の駐輪場の立地条件などのマッチングがどうなっているのかというところも、ぜひ分析を進めていただけるといいと思うのですけれども、現在の実感を教えていただければと思っております。

○工藤交通安全担当課長

駐輪施設の使用状況、通勤・通学、もしくは、それ以外の方が使っているのかというところが一致しているかというお話でございます。

こちらについては、基本的には、通勤・通学の方が使われている方の大多数という認識でおります。

ただ、今後、世の中の変化もいろいろあるかと思っておりますので、そこら辺は、適宜、追っていききたいと考えております。

○鈴木都市計画課長

まず、1点目に具体的に西小山駅をご例示いただいて、ご質問をいただいたのですが、分析は、次回以降ということです。

図12のほうで、ご指摘のとおり、西小山駅は、令和元年度と令和3年度の比較で、乗り入れが非常に減ってきている。乗り入れというのは、駐輪場に止めていただいた、あるいは、放置も含めて、自転車で、この駅に来た台数が非常に少なくなっている。

一方で、左側の図10のほうの札付台数というのは、こちらの数字は年間の数字になりますが、武蔵小山駅、大井町駅が突出しているのですが、そのほかの駅の中では、非常に高い札つきの数字ということになります。

これは、恐らくですが、関連性があるわけではなくて、西小山駅というのが、先ほどの分担率の中でも、駅がありましたけれども、自転車で、この駅に向かわれる方が、もともと多かったということで、この札つきの数字は、ほかの駅と比較しても多い。

その中で、年度の比較をすると、乗り入れ率が非常に低くなっている。それが、地域特性なのか、ほかの要因があるかということは、これからの分析になろうかと思えます。

どのような目的で、駐輪場を利用されているかということは、先ほどもご紹介しましたけれども、全ての駐輪場ではないと思うのですが、駐輪場を利用されている方に、アンケートに答えていただくことも予定しておりますので、その中で、把握・分析をしていきたいというところがございます。

○横山委員

ありがとうございました。ぜひ、分析を進めていただきたいと思っております。

また、今、アンケートのお話が出ましたので、アンケートの部分をお聞きしたいと思えます。

撤去された自転車を受け取りに来る方がいらっしゃるかと思うのですが、撤去された方のアンケートではなくても、何かご意見ですとか、例えば、このようところが不便なので、駐輪場が使いにくいですとか、何かそのようなお声を聞き取っている機会などは、現在、どのようなになっているのかというところ。

シェアサイクルに関しては、アンケートの実施ですとか、現在、どのような状況にあるのかというところをお聞かせください。

また、今度は10ページになるのですけれども、シェアサイクルのメリットとして、区外からの移動もあるかと思えます。区外からの移動を含めた広域的な利用ができるということも、シェアサイクルのメリットかと考えているのですけれども、今回は区内のみの資料になっておりますが、区外から区内へのポート間の移動状況、例えば、ポート間のペアとして、利用が一番多い状況は、どこからどこまでなのかみたいな形で、区外からのアクセス状況みたいなものや単位が分かりましたら、教えていただけたらと思えます。

○工藤交通安全担当課長

撤去された方からの聞き取りの関係をお答えしたいと思えます。

具体的に撤去された方から、アンケートは、直接は行ってございません。

ただ、お話を聞く限りでは、やはり、近くの駐輪場がいっぱいだった、もしくは、買物をするのに、近いから、駐輪場には止めずに、そのまま商店の前に止めたというようなお話が多くございます。

ただ、自転車を駐輪場以外に止めることは悪いことだとは認識をされているということですので、そこら辺は、ご理解をいただいているところがございます。

また、今後もそのような声などを参考にしながら、駐輪場の維持管理のほうも向上させるように努め

てまいります。

○溝口土木管理課長

私からは、シェアサイクルの件をお答えさせていただきます。

まず、アンケートの件でございますが、実際、令和2年度から本格実施をしております、その際に利用者のアンケートを取っているところでございます。そのようなところも踏まえて、本格実施をしながら、ポートを増やしたり、サービス向上に努めているものでございます。

区外ですけど、今回出ているように、今、区内のポートの利用しかつかんでいないのですが、事業者から聞いている中だと、やはり、港区ですとか、要は品川駅から来るとか、少し行けば、品川駅になりますので、そのようなところの利用が多いとは聞いているところでございます。

今後、このような自転車のことを検討していく中で、やはり、場合によって、広域連携は、一つ大きな柱にはなってくるところだと思いますので、必要に応じて、運営事業者から、どのような形でデータが取れるかは分かりませんが、そのようなものも含めて、検討していきたいと考えておるところでございます。

○横山委員

ありがとうございました。ぜひ、広域の部分も含めて、情報を取れる部分はしっかりと取っていただきながら、全体の計画に活かしていただきたいと思っておりますので、要望させていただきます。

先ほど例示しました西小山駅ですけれども、目黒区との区境という地域特性があるかと思えます。例えば、札は分からないかもしれませんが、撤去された方の中には、品川区民のみならず、区外にお住まいの方などもいらっしゃるかと思っております。また、今、目黒区のほうで、西小山駅前が開発が行われているかと思えますが、目黒区側の駐輪場の整備がされるのか、どうかなど、そのような辺り、他区との連携についても、大変重要な部分かと思っておりますが、現状をお聞かせください。

○工藤交通安全担当課長

区境で、品川区以外の方の放置自転車を、品川区のほうで撤去するというのも、一定程度ございます。

目黒区とは、情報の交換等はさせていただいているのですけれども、やはり、具体的な駐輪場の整備といったところについては、あれば、情報交換をするという形で進めておりますので、現状、そちらのほうは、今のところ、把握してございません。

○横山委員

実際の状況に照らし合わせまして、例えば、先ほどのシェアサイクルも、港区ですとか、また、駐輪場の件等につきましては、目黒区であったり、また、ほかの地域であれば、大田区ですとか、近隣の自治体とも、様々な情報連携等をしていただきながら、現状を把握していただき、ぜひ計画を進めていただきたいと思っております。

最後、15ページの図33のところになります。幅員が19.5メートル以上の黒の部分が微増しています。3.5～5.5メートルのピンクと3.5メートル未満の赤の増大の原因と伺いますか、「自動車と歩行者。自転車が混在する見通しの悪い道路での事故の危険性が增大していると考えられる」と記載があるのでございますけれども、これと同じ、原因ということによろしいのか確認させてください。

また、図35です。こちらですが、40歳代から65歳以上の増加の原因も、また、次回の第2回で分析されていくのかと思うのですけれども、現在お分かりになることがありましたら、教えてください。

○工藤交通安全担当課長

図35の関係でございます。

40代、50代の事故に遭う数が増えているというところでございます。やはり、これは、コロナの関係で、今まで電車等を使っていた方が、密を避けるために、自転車に乗り換えた。いわゆる働き盛りの方々が、そのような動きになって、このような形になったという考えでおります。

また、30代、40代、50代が、比較的上昇、増加しているということですので、やはり、働き盛りの方々の自転車利用者が増えた結果、自転車での事故も増えたと捉えております。

図33の割合の関係でございますが、こちらのほうは、今、分析中というところで、はっきりとした傾向等は、まだ分かってはおりませんが、やはり、同じように。

失礼しました。事故が増えている原因については、判明しておりませんので、引き続き分析をした後に、改めてご報告等をさせていただければと思います。

○鈴木都市計画課長

今の最後の図33です。これから内容を確認していくのですが、コロナで、自転車の利用が増えているということは間違いのないところでして、全体的に、自転車利用が増えて、事故も増えているということは、先ほどご答弁したとおりですが、やはり、その中でも、特にやはり利用が増えてきた中で、狭い道路、人と人が行き交うような、あるいは、見通しが悪い道路で増えていますということが、この資料の整理です。委員ご指摘のとおり、逆に、多少広い道路は減少傾向にある中で、幅員が一番広い道路が、微増ながら増えていますというところでは、やはり、これは、法定速度は守りながらだとは思いますが、より遠距離の通勤、移動に、自転車を使う方も増えてきているというところで、より遠いところへの移動は、より広幅員の道路を通ってというところもあってなのかというところが、今、私としての感想ですが、今後、中身を検討、確認していきたいと思います。

○横山委員

様々な御答弁、ありがとうございます。これだけの資料を作っていただくということは、大変なご苦労があったかと思えます。

また、自転車活用というところで、シェアサイクルであったり、放置自転車であったり、また、様々な新しい動きなども出てきている中で、時代の変化も、毎年、毎年、本当に変わってきておりますので、計画づくりは大変難しい部分かと思えます。ぜひ、区内そして区外の状況、国の動向等、民間とも様々な情報連携をしていただきながら進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○たけうち委員長

ほかにございますか。

○こんの委員

私からは、まず、資料3の12ページ、図27、自転車の利用の目的別というところでは、通勤・通学というところもそうだけれども、自宅から、私ごとでの用事という、このようなことでの利用が多いという分析が出たことについて、やはり、自転車は区民の生活の足と、私ども会派のほうでも、自転車を取り上げるときは、そのような捉え方をしてきましたが、そうだったのだということが実感です。

そこで、12ページの図29に、私事のパーソントリップ調査の目的と出ています。ここは、先ほど、ご説明がなかったので、ここを少しご説明いただけますでしょうか。お願いします。

○鈴木都市計画課長

12ページの右下のところでございますが、例示で、1日の移動が、例えばですが、自宅から勤務先に行って、その勤務先から、例えば、近くの昼食であったり、スーパーであったり、そのようなところ

への移動であったり、さらにまた、自宅に帰ってくる。分類別の中で、代表的な移動手段が、ここで記載されているわけです。

説明が難しいのですが、具体的に……。

○溝口土木管理課長

まず、パーソントリップ調査が、どのようなものかということだと思います。

人が、1日に何を目的に動くのか、動く際に何を使うのかといったものを定期的に調査して、このような交通政策ですとか、今後の道路の形状や道路整備をどうやっていくかなどというものに使うための基礎調査として、国のほうが行っている調査になりますが、今回、抜き出しているものは、要は、人が1日にどこかへ移動するときに、自転車を使って移動するのか、また、電車で通勤するのかといったものを調査しています。

その中で、参考で書かせていただいている私事というものが、何のことなのかと、多分、分からないと思いますので、その私事というカテゴリーの中に、買物などといったものが私事に入りますということで、今回、参考という形で載せております。

私事ということになりますので、やはり、自分の用で出かけるということは、委員ご指摘のように、多分、一番は、お買物に行く、食料品を買いに行く、服を買いに行くといったものが多くなっている。そのようなところで、自転車が多く利用されているということが、今回の事前調査の中で分かったということで、お示しをさせていただいているところでございます。

○こんの委員

ご説明ありがとうございました。私事の捉え方というところで、品川区としては、調査の結果、やはり、通勤・通学の行き帰りだけではなくて、いわゆるご自分のご用事で、区内のいろいろな買物、あるいは病院というところにも使われているといったところが分かりました。

そこで、地区別、いわゆる駐輪場の附置義務として、届出を出されている、8ページになりますが、ここに附置義務のことが書かれているわけですが、条例によって、この下段に書かれているところが、附置義務として、駐輪場を設置することになっておりますが、この条例に定められているところ以外のいわゆるこれ以下の平米数だったり、面積だったりするところが、やはり、その周辺で放置されてしまう傾向性があるだろうと思います。スーパーだったり、カルチャーセンターの複合施設の周辺だったり、あるいは、病院、集合的なクリニックの周辺だったりということがあります。

いわゆるこのような区民の方の生活の足となっている自転車を活用していくという方針を、さらに具体的に展開していくとなると、やはり、今の条例の附置義務の中身も少し見直して行って、ここの条例に定められる以外のところの対策も必要ではないかと考えますけれども、その点はいかがでしょうか。

○工藤交通安全担当課長

委員ご指摘のとおり、附置義務の対象外の部分での放置駐輪は、一定程度ございます。

規模の小さい建物等を建てる際には、こちらのほうで、その計画を把握した際には、積極的に駐輪場等を設置してくださいということは、お願いはできるのですが、では、何を根拠に言ったところで、根拠がないというところで、お願いベースではあるのですが、やらせていただいております。

今の条例では、附置義務対象以外の部分は、手をつけられないというところでございますので、そのような条例の部分も、今後、検討する必要があるのだろうと、個人的には思っているところでございます。また、周りの意見をお伺いしながら、考えてまいりたいと思います。

○こんの委員

ありがとうございます。今、交通安全担当課長の個人のご意見として、ご所見をいただきました。附置義務対象外のところは、ご自分たちの敷地の建物の周りに、放置をされている自転車というのを認識されているところと、されていないところとあるかもしれませんが、認識されていても、駐輪場を造る場所がない、あるいは、費用の面などで、様々な課題があって、お願いしても、なかなか、そこは進まないという現状も理解はできます。

やはり、これから、どのようにそこを進めていくかということも、この計画に乗せてきたほうが、より具体的に活用される方針として、進めていかれるかと思います。現状を把握した上で、計画をどうするかではなく、その課題をどうするか、解消する計画も盛り込まないと、具体的な推進計画にはならないと考えるところです。

何かご所見がございましたら、お願いいたします。

○鈴木都市計画課長

附置義務以下の小規模な店舗等への駐輪対策といたしますか、そのようなところのお尋ねです。

計画の中では、今、交通安全担当課長が条例の改正を行っていくべきかどうかというところのお話もさせていただきましたが、まずは、そこは、例えば、一店舗、一店舗が小規模で、対象でないとしても、例えば、その店舗が商店街の中にある店舗であれば、商店街全体として、その駐輪対策をどう考えていただくべきかというところを、計画の中でしっかり書かせていただいたり、商店街を離れて、住宅地の中にある本当に小規模な店舗、あるいは、診療所等の駐輪場について、どう考えていくということは、その辺は、利用者のマナー的なところも重要なところだと思いますので、その考え方、方向性をより具体的にどこまで示していくかということも含めて、検討の中で、しっかり考えていきたいと思います。

○この委員

ありがとうございます。

区民の皆様の生活の足として利用していくのだという、区の方向性が以前とは大きく変わって、推進をしていくという区の姿勢になりました。今までの、通勤のときにしか使わない、極力歩いてくださいという区の姿勢から、大いに活用していきましょうという姿勢に変わってきました。そのような意味からすると、生活の足として、区民の皆さんが利用できるように、活用できるような方向性を今後考えていっていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

○たけうち委員長

ほかにございますか。

○澤田委員

資料3の6ページの図11に区全体の収容可能台数、実収容台数、放置自転車台数の推移があると思います。現在、品川区では放置自転車の台数を減らすために、様々な取組をされていると思うのですが、コロナで実収容台数が減ったのは25%ぐらいですが、放置自転車台数は、それほどは減っていないと思います。

その中で、やはり、放置自転車になってしまうのは、少し止めにくかったり、駅から距離が遠いというだけではなくて、例えば、小さな子どもを持つ世代は、電動自転車にチャイルドシートを、前だったり、後ろだったり、また、両方につけていたりすると思うのですけれども、そのようなことで、止めにくかったり、止められなかったりということがあられると思うのです。駐車スペースはあるけど、上に乗せなければいけない、無理だなと諦めたりなどということもあると思うのです。

先ほどサービス向上を目指しているとおっしゃっていたので、そちらの取組というか、チャイルド

シートをつけた自転車に対する整備というか、そのような専用スペースみたいなものを造る計画や検討はされているのか、いかがでしょうか。

○工藤交通安全担当課長

チャイルドシートを装着している自転車が増えてきたということは、認識しているところでございます。

やはり、区民の皆様の声でも、そのようなチャイルドシートを止められる場所を増やしてほしいというようなお声も多数いただいております。区といたしまして、その声を受けまして、各駐輪場に、チャイルドシート専用の駐輪スペースを、今年度、適宜、駐輪場によって、増設しているところでございます。

また、先ほどもお伝えさせていただいたのですが、自転車が重くて上げられなくて困っている方については、駐輪場の係員が積極的に声かけをさせていただいて、サポートをするといったサービスも行って、利用者の利便性向上を図っているところでございますので、今後も、引き続き、そのような形でやっていきたいと思っております。

○澤田委員

ありがとうございます。努力をされているということで、了解いたしました。

ただ、実感として、そんなにないというか、やはり、スペースも取られていないところが、まだまだたくさんあるので、特に大井町など、本当にお母さん方が集まるような場所、買物をするようなところには、ぜひ早く設置していただけたらと要望いたします。

○たけうち委員長

要望ですね。

ほかにございますか。

○松永委員

私からは1点だけです。資料2の国の自転車活用推進法の平成29年5月の6番目に、災害時の自転車の有効活用体制の整備と書いてありまして、品川区としては、どのような体制を取られているのかということ伺いたしたいと思います。

例えば、もしかしたら、シェアサイクルも、その一つなのかと考えております。なぜかという、東日本大震災が起こった際に、電車などの公共交通機関が麻痺して帰れない状況が相次ぎました。私も、そのとき横浜にいたのですが、8時間ぐらいかかって歩いて帰った記憶がございます。

そのようなことも含めて、自転車の在り方はとても大切に思っているのですが、例えば、自転車屋との連携など、区として、どのような整備をされているのかお聞きしたいと思います。

○鈴木都市計画課長

国のほうの計画の中では、以前から、広く全般的に災害時の自転車の活用は、移動手段、あるいは、帰宅の手段、様々な活用ができるのではないかと、しっかり示していただいているところでございます。

災害時の関係、全般的なところは地域防災計画になるわけですが、その中で、地域との連携も含めて、自転車利用がどのように整理されているかということは、確認が必要ですが、今回の区の計画の中で、例えば、健康増進あるいは環境配慮的にもいい移動手段であるという流れの一環で、災害時の活用をどう位置づけていくか、あるいは考え方を示していくかということは、計画の中で、検討していきたいというところでございます。

○たけうち委員長

よろしいですか。

ほかにございますか。

○芹澤委員

この前も質問をしたところですが、改めて自転車の違反の取締りというところで、もう一度お聞かせいただきたいのですが、改めてになりますけれども、電動自転車の違法改造について、警察署も非常に前向きに取り組んでいただいているとは思いますが、今後どのように取り締まっていくのか、警察の中でも、まだ、周知が必要なのかと思っておりますが、違法改造に対しての取締りと取り締まった結果を、警察署なり、区のほうで、ぜひ広報していただいて、今、どんどん取り締まっていますということを広めていただいて、多分、新たに改造する人も、これから出てくるので、それに対抗してというか、どんどん減らす取組をやっていただきたいと思っておりますが、まず、そちらについてお聞かせください。

○工藤交通安全担当課長

今、委員ご説明のとおり、電動バイク、モペットのことだと思います。これは、扱い上は、原動機付自転車の扱いということで、今、実際に走っている電動バイクは、ナンバーもついていない、ミラーもないということで、簡単に言えば、違反になるわけです。こちらは、警察も重く受け止めておりまして、今、集中的な取締りも行われております。

先般も新聞に載ってございましたけれども、大崎警察署のほうで一斉取締りということで、数件検挙したということをお認識しております。

引き続き、警察と協力しながら、そのような違法バイク、電動バイクについては、取締りを強化するように、区としても働きかけをしていきたいと思っております。

また、広報の関係です。こちらのほうは、これも警察と連携しまして、取締りを行った場合については、情報を共有しながら、積極的に、区のホームページやツイッター等を活用しながら、情報提供をしていきたいと思っております。

これは、モペットだけではなくて、先ほどの電動キックボードも同様でございます。こちらのほうも、非常に分かりづらい。今は実証実験中ですが、特定の事業者については、小型特殊免許が必要で、ヘルメットは任意です。でも、それ以外の認可されていない事業者については、原動機付自転車の免許が必要である。

そのような複雑さがございますので、そのような分かりづらいところも、区民の皆様に分かりやすいように、周知を図ってまいりたいと思っております。

○芹澤委員

非常に前向きにやっただいてということ、ありがとうございます。

確認で、電動キックボードに関しては、私も、アプリを入れて登録しましたが、たしか、本人確認は、免許証でした覚えがあります。そうすると、多分、違反をされている方に関しては、個人情報も特定できていますし、ある意味、運転免許証まで特定されていれば、そこで違反ということもできるのだと思いますが、免許を持っていない方が、例えば、電動自転車に関して違反をされて、取り締まった場合に、普通の車だったら、免許の取消しになると思うのですが、その罰則というか、再発防止に向けて、その取組は、罰金なのか何なのかということをお聞かせいただきたい。

もう1点、自転車の保険です。事故に対する保険が、今、義務化されていて、区もいろいろ普及はしていると思うのですが、これは、役割として、主に都がやるものなのですか。

品川区でも入っている方が少ないような感覚があって、区のご見解をお聞かせいただければと思います。

○工藤交通安全担当課長

電動キックボードの罰則の関係でございます。

免許を持っていない方については、基本、通常言われる赤切符や青切符というものにはなじまないということで、書類送致という形になろうかと思えます。

ただ、そこまでやっているかどうかというところは、警察がどのようにやっているかということは、私は把握していませんけれども、そのような対応になろうかと思えます。

2点目、保険の関係です。

こちらは、区としまして、窓口になって、加入者の募集をしています。直接、損保ジャパンとのやり取りになるのですが、損保ジャパンにご加入いただく。現状、区民の方、約3,000人に加入していただいているのですけれども、ただ、それ以外の方が、自転車保険に入っていないかといいますと、やはり、ほかの傷害保険の付帯でついているなどというところで、このご時世、自転車事故は、賠償金額もこれだけ大きくなっているということも、大分広がってきておりますので、自転車保険の加入者については、かなりの人が入っているということで、お話を聞いております。

ただ、区としましては、引き続き、区民の方の保険加入については、促進を図ってまいりたいと思えます。

○芹澤委員

保険に関しては、今おっしゃっていただいたとおりで、たしか、私も付帯で入っているもので、区が管理できていない件数に入っているのだと思えます。そのような意味でいうと、やはり義務化されながらも、任意ではないのですけれども、区が確認できないというところであれば、なかなか、まだ難しいと思っています。私も代案がないので、恐縮ですが、ぜひ、これは、引き続き周知をしていただければということです。

電動自転車の違法改造に関しては、やはり、強く、強く取り締まっていただきたいと思っています。その場で罰金を払うことが正しいかは分かりませんが、書類送検するか、しないかに限らず、やはり、警察がその方の氏名なり、個人情報をご特定していただいて、1回目の注意なのか、2回目なのか、3回目なのかということは、そこで悪質さが大分変わってくると思えます。

注意されて、初めて知りました、ありがとうございますと言って、さようならではなくて、そこで、しっかり注意していただいて、個人情報まで聞いて、それをデータとして警察で残していただくということが、再発防止につながると思っています。

あれはバイクですから、あれでひかれてしまうと、本当に大きな事故になると思っていますので、その点だけ、ぜひ警察と強く連携を取っていただければと、要望で終わります。

○たけうち委員長

ほかに。

○西村副委員長

1点だけお伺いさせていただきます。

シェアサイクルです。このいただいたデータをしっかり見せていただきまして、区民の皆様の生活圏の移動を補完するために、もう定着していると改めて実感しています。

ドコモだけではなくて、区内にソフトバンクのHELLO CYCLINGもありまして、確認させ

ていただいたら、7ステーション、38ラックあることが確認されました。こちらも、また、ドコモとは異なるポート間の移動を、区民の方がされていると思いますので、把握しておられましたら、お聞かせいただきたいと思っております。

また、10ページですが、分析の際に、このポート間を連続して、日々使っておられるのか、一時利用なのかの割合もお調べいただけるといいかと思っております。自転車通行の空間整備も進めているのですが、区民の方を見ていると、慣れない道なのか、片手でスマートフォンでマップを見ながら、シェアサイクルを歩道で利用しているという方もよく見かけますので、一時利用も多くあるのかと推測しております。

ですので、行き先にポートがなければ、広域移動もされていらっしゃるでしょうし、皆さん、このようなドコモ以外のものも駆使しながら、されているのではないかと思いますので、お考えをお聞かせいただければと思います。

○溝口土木管理課長

まず、区内のシェアサイクルの関係でございます。

私どもが、実際に、関わりがあるのは、ドコモで、社会実験、本格運用を含めて、一緒に広域連携ということも併せて取り組んでいるところですので、様々な情報をいただいているところでございますが、去年、ほかの業者も何社か入られて、独自にやられているという情報は入っています。どのようなところにポートがあって、どのような利用があってというところまでの細かい情報は、なかなか聞き出せない状況でもあります。

ほかの区を見ていると、場合によっては、ドコモだけではなくて、ソフトバンク系の運営会社等との連携を図っているところもあるようですから、今後、何か連携する機会があれば、周りの区の動向等も見ながら、その辺は、しっかり対応していければと考えているところでございます。

利用の関係です。やはり、一つ、今回、シェアサイクルの導入に当たって、観光という視点も、一つ大きな目的としてあったところですから、副委員長ご指摘のように、地の利がないといえますか、品川区がよく分からない中でも、区内を回ってみたいとか、名所に行ってみたいという中で、シェアサイクルを使っているというところは、実態としては、見ているところでございますが、実際、細かいところで、そのようなデータまで吸い上げられているわけではありませんので、若干、どこまで分析できるかということはあると思います。

先ほど横山委員からのお話にもあったように、さらに今回の自転車推進計画をつくっていく中で、そのような細かいデータまで必要であれば、そこは、運営事業者とも連携しながら、解析して、課題、または、今後の自転車の利用につなげていければと考えているところでございます。

○たけうち委員長

よろしいですか。

ほかにございますか。

○のだて委員

資料3の15ページのところで、年代別の事故発生件数割合が出ています。30代の割合が下がっているのですが、分析はこれからということですけど、今の分析を伺えたらと思います。

今回の策定協議会のメンバーですが、21名いらっしゃるということで、今回、品川区の職員の方が6名、入っていらっしゃるのですが、なかなか、このように職員が6名入っている会議体はなかったのではないかと思います。大体、事務局などで入っていらっしゃると思うのですが、このようなメンバー

になった理由を伺いたいと思います。

○工藤交通安全担当課長

15ページ、図35の年齢層別の事故の割合の関係でございます。

こちらは、30代の方が、令和元年から2年にかけて、減少しているということでございます。こちらの分析結果は、まだこれからでございますけれども、バイク等を活用している方とか、そのような方が増えたのではないかと。こちらは、自転車での事故ということでございますので、自転車からバイクに替るとか、実際に、私の職場の同僚等も、バイクを使って通われている方も結構いらっしゃいますので、このようなことも影響しているのかというところで、推測しているところでございます。

○鈴木都市計画課長

検討体制の協議会のご質問でございます。基本的には観光ですとか、あるいは、ものづくり、道路管理者、交通安全、意味合い的には、通常のほかの審議会の事務局的な意味合いで、それを事務局とせず、この中に一体的に、委員会として、委員として入っていただいて、全体で協議会という形で進めさせていただいているものです。

ご質問の事務局とこの中に入ることで、何か大きな違いがあるのかというところはございませんで、区の施策として、それぞれの部署の課長級が入って、時には提案もさせていただきますし、ご質問にお答えをするという形で進めているものでございます。

○たけうち委員長

よろしいですか。

ほかにもございますか。

○横山委員

今の資料1のところ、一つ気になったことが、計画の位置づけのところ、品川区環境基本計画ですとか、しながわ健康プラン21との整合・連携を取っていくというところで、こちらは、学識経験者の方が2名いらっしゃいますけれども、例えば、健康ですとか、環境の部門のご意見等、学識経験等をお持ちなのかと思いましたが、ご専門はどのような形なのか。もし分かりましたら、教えてください。

○鈴木都市計画課長

お尋ねの区の委員は、記載のとおりでございますが、学識経験者のお二人に、基本的に委員長、副委員長として入っていただいています。都市交通、自転車を専門とされている方でございます。特に副委員長の方は、学生の頃から、自転車に興味を持って、そのまま、仕事といたしますか、研究として、自転車を長く続けていらっしゃる、国内でも第一人者のなところであるとも伺っています。

単に自転車としての道路構造、道路交通法、駐輪対策などの視点だけではなくて、これは、ほかの区の自治体の策定にも広く関わっていただいている方ですので、そのような健康や文化ですとか、そのような幅広い形での需要、自転車利用の在り方について、アドバイス、御提案、御意見をいただけるものとして、入っていただいている方でございます。

○たけうち委員長

ほかにはよろしいですか。

私から、最後1点だけ。今後、ヘルメットの着用が努力義務化されてきますけれども、事故など、いろいろなことが出の中で、今後、これに位置づけて、何かやっていくのか。そのような動向も含めて、何かあれば、教えてください。

○工藤交通安全担当課長

委員長ご指摘のとおり、道交法が改正されまして、来年の4月から、努力義務ではあるのですが、大人もヘルメットの着用に努めなければならないということになります。現状はといいますと、13歳未満の子どもに対して、保護者がかぶらせなければいけない。高齢者にもかぶらせるよう努めなければならないというところが強化されるということでございます。このような部分は、なるべく早めに、交通安全教室、キャンペーン、ホームページ等々を使って、様々な機会に、様々な手段を活用して、広報・啓発を進めていく。当然、こちらの計画のほうにも落とし込んでいければと考えてございます。

○たけうち委員長

ありがとうございました。

それでは、よろしいですか。

それでは、ほかにご発言がないようですので、以上で本件を終了いたします。

以上で、都市環境部が所管する議題が全て終了いたしました。

会議の運営上、暫時休憩いたします。

○午後2時49分休憩

○午後3時05分再開

○たけうち委員長

休憩前に引き続き、建設委員会を再開いたします。

以降は、防災まちづくり部が所管する議題となりますので、よろしく願いいたします。

(3) 第二戸越幹線整備工事（北品川特殊人孔等整備）について

(4) 第二戸越幹線整備工事（下流部シールド）について

○たけうち委員長

それでは、次に、(3)第二戸越幹線整備工事（北品川特殊人孔等整備）について、および(4)第二戸越幹線整備工事（下流部シールド）については、関連する内容のため、一括して議題に供します。

本件につきまして、理事者よりご説明願います。

○栗原河川下水道課長

私からは、第二戸越幹線の整備に関しまして、新たに契約を締結する工事と既に契約している工事の変更について説明します。

なお、どちらも、昨日開催されました総務委員会においてご審議いただき、可決いただいたものに関連して、工事内容などを報告するものでございます。

まず、第二戸越幹線整備工事（北品川特殊人孔等整備）について説明いたします。

A4両面の資料をご覧ください。

目的ですが、第二戸越幹線整備事業は、戸越、西品川地区周辺の浸水被害を軽減するため、平成29年度より工事を進めており、今回、新たに、北品川特殊人孔等整備の契約を行うことから、その内容について報告するものでございます。

続いて、工事概要です。全体平面図をご覧ください。上流部では、シールドマシンによる掘削は完了し、現在、既設の下水道管と第二戸越幹線を接続するための特殊人孔や取水工の整備を進めています。

また、下流部では、子供の森公園の隣接地である北品川立坑からシールドマシンを発進し、掘削しているところです。

今回新たに契約する工事は、赤丸で着色している北品川立坑におきまして、清掃や点検などの際に、第二戸越幹線に出入りするための特殊人孔や、目黒川へ雨水を放流するための放流きよの築造、また、赤い点線の下流部におきまして、トンネル内を仕上げる二次覆工やトンネル内の雨水を円滑に流すための溝であるインバートなどを整備する工事となります。

裏面をご覧ください。

上段になりますが、今ご説明した第二戸越幹線整備事業全体の模式断面図となります。

下のイメージ写真のように、今回契約する工事では、シールドマシンの発進立坑内に特殊人孔を築造するとともに、トンネル内に二次覆工とインバートを整備します。

表面にお戻りください。

工程表ですが、赤線で囲った工事が今回契約する工事で、工期は令和5年1月13日から令和7年2月28日までを予定しております。

なお、第二戸越幹線整備事業全体の完了見込みは、令和8年度を予定しております。

続いて、第二戸越幹線整備工事（下流部シールド）について、説明いたします。

次のページのA4両面の資料をご覧ください。

現在契約中の下流部シールド工事において変更が生じたため、その内容を報告するものでございます。

工事概要ですが、裏面をご覧ください。

本工事は、全体平面図の赤線の下流部におきまして、北品川立坑から西品川立坑まで、シールドマシンによる掘削を行うとともに、上流部におきまして、既設の下水道管と第二戸越幹線を接続するための特殊人孔や取水工を整備するものでございます。

表面にお戻りください。

変更内容といたしましては、1番目として、シールド掘削泥土について、泥土処分の受入施設を変更するものです。

2番目といたしまして、シールド発進防護の補助地盤改良工について、薬液注入の工法を変更するものでございます。

また、工法変更に必要な仮設工を追加するものです。

3番目として、作業ヤード整備工における軽量鋼矢板土留について、施工数量を変更するものです。

4番目として、取水工No.3における推進発進防護の補助地盤改良工について、工法を変更するとともに、推進工の発進方法や地下水の水質検査費を変更するものです。

5番目として、首都高速株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社との近接施工に伴い、計測管理を追加するものです。

6番目として、インフレスライドの適用により、契約金額を増額するものです。

7番目として、前工事のからの引継ぎ時期が延伸したことに伴い、工期を19日間延伸するものです。

最後に、工程表ですが、今回の工期延伸に伴い、工期は令和2年12月10日から令和5年11月10日となります。

○たけうち委員長

説明が終わりました。

本件に関しまして、ご質疑等がございましたら、ご発言をお願いします。

○のだて委員

今回、下流部シールドのほうは、変更ということで、何で変更になったのかとかいうか、やはり、もと

もと、このようなことを計画することはできなかったのかどうかというところを伺いたいと思います。

泥土の受入基準を満たさなかったということで、これは、シールドで掘った土が基準を満たさなかったということですが、それがどのようなことなのかということと、これが産業廃棄物になるのかどうか。

聞いているところによりますと、総務委員会では、産業廃棄物になるという話ですが、それは添加剤によるものではないということです。リニアのほうは何か添加剤によって、産業廃棄物になるという話で、その辺りが、どのような考え方なのかを伺いたいと思います。

今回、北品川の特殊人孔の整備は、もともと計画されていたものということでいいのかどうかというところも確認させていただきたいと思います。

○栗原河川下水道課長

3点質問をいただきました。

まず、今回の設計変更について、当初から予想できなかったのかということでございますが、下水道の工事に関しましては、基本は、設計図面どおり、工事を進めていくものでございますが、土木工事、特に地下で行う下水道工事に関しましては、現場で工事が始まってから、受注者により、詳細に地盤の状況などを現地で調査して、初めて判明することがございます。

その際は、受注者と発注者が協議をして、適切に設計変更を行うことが、契約約款にも示されているところで、実際、多くの土木工事でも、設計変更が行われております。

受注者が地盤の状況等を適切に調査いたしまして、安全に工事を進めるために、懸念される事項につきましては、受注者と発注者が適切に協議をして、設計変更を行うことが必要であると考えているところでございます。

設計段階では、適切な調査に基づき図面を作成いたしますが、地下の状態をくまなく調査するには、時間と費用の面で限界があることから、このような設計変更の制度が設けられているものと考えております。

泥土の受入基準を満たさなかったことでございますが、今回、泥土を処分するに当たり、再資源化施設の受入基準として土壌の成分の基準がございまして、この基準を超過した項目、具体的にはヒ素、セレン、鉛が、今回、搬出しようとした再資源化施設の受入基準を満たさなかったため、別の再資源化施設に移すものでございます。

産業廃棄物で出すという話でございますが、シールドの掘削泥土につきましては、産業廃棄物として、民間の建設汚泥の処理施設に運んでいるものでございます。このような施設では、基準値内の泥土に関しましては、セメント固化、粒度調整を行いまして、流動化処理土等として販売されて、再利用されます。基準値外の泥土につきましては、セメント固化後、別のセメント工場に運ばれまして、石灰、粘土などを混ぜ、高温で焼かれて、セメント材料にリサイクルされるものでございます。

産業廃棄物で出すことが、添加剤によるものかどうかということですが、今回のシールド工事では、現地の土と添加剤、水とを混ぜて、泥土にして、それを搬出するのですが、その発生した泥土を、産業廃棄物として、処理しているものでございます。

当然、中には添加剤が含まれていますが、土の性状が、泥土の様を呈しているため、泥土として出すものでございます。

また、3点目の質問の北品川の特殊人孔でございますが、当初から、第二戸越幹線を維持管理するための施設として、計画されているものでございます。

○たけうち委員長

よろしいですか。

○のだて委員

泥土のところ、性状が、そのような産業廃棄物になっているということですが、どのような性状だと、産業廃棄物になるのかというところを伺いたいと思います。

○栗原河川下水道課長

建設現場から出てくる土に関しましては、建設発生土と、水や添加剤が含まれていることもあって、泥土として、産業廃棄物として出しているものがございます。基本的には水分を多く含むどろどろした性状のものであれば、泥土として出していると認識しております。

○たけうち委員長

よろしいですか。

ほかにごございますか。

それでは、ほかにご発言がないようですので、以上で本件を終了いたします。

3 その他

(1) 議会閉会中継続審査調査事項について

○たけうち委員長

次に、予定表3その他を議題に供します。

はじめに(1)議会閉会中継続審査調査事項についてでございますが、書記に申出書(案)を配付させます。

[書記配付]

○たけうち委員長

ただいまお配りしました申出書(案)のとおりでよろしいですか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○たけうち委員長

それでは、この案のとおり申し出ます。

(2) その他

○たけうち委員長

最後に、(2)その他を議題に供します。その他で何かございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○たけうち委員長

ないようですので、以上でその他を終了いたします。

以上で、本日の予定は全て終了いたしました。

これを持ちまして、建設委員会を閉会いたします。

○午後3時16分閉会