

令和6年

建設委員会会議録

とき 令和6年5月13日

品川区議会

令和6年 品川区議会建設委員会

日 時 令和6年5月13日（月） 午後1時00分～午後2時40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 新妻 さ え 子 副委員長 まつざわ 和 昌
委員 渡辺 ゆ う い ち 委員 若 林 ひ ろ き
委員 木 村 健 悟 委員 の だ て 稔 史
委員 西 本 た か 子 委員 田 中 た け し

出席説明員 鈴木 都 市 環 境 部 長 嶋田都市整備推進担当部長
高梨 都 市 計 画 課 長 川 原 住 宅 課 長
小川木密整備推進課長 中道都市開発課長
大石まちづくり立体化担当課長 森 建 築 課 長
中 西 環 境 課 長 篠 田 参 事
(品川区清掃事務所長事務取扱)
(資源循環推進担当課長事務取扱)
溝口防災まちづくり部長 滝澤災害対策担当部長
(危機管理担当部長兼務)
櫻木地域交通政策課長 山下交通安全担当課長
川崎土木管理課長 森 道 路 課 長
(用地担当課長兼務)
大友公園課長 北原河川下水道課長
平原防災課長 羽鳥防災体制整備担当課長
伊藤災害対策担当課長

○午後1時00分開会

○新妻委員長

ただいまより、建設委員会を開会いたします。

本日は、お手元に配付の審査・調査予定表のとおり、報告事項およびその他を予定しております。

それでは、本日も効率的な委員会運営にご協力をよろしく願いいたします。

1 報告事項

(1) コミュニティバスの運行改善策について

○新妻委員長

それでは、予定表1、報告事項を聴取いたします。

初めに、(1)コミュニティバスの運行改善策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。

○櫻木地域交通政策課長

それでは、報告させていただきます。お手元の配付資料をご覧ください。しなバスの利用者層の拡大、さらなる利便性の向上、事業性の改善に向けて、令和6年3月1日に開催されました第6回品川区地域公共交通会議にて承認された運行改善策を実施いたします。運行改善策の実施内容についてご説明いたします。

初めに、子育て支援割の導入です。妊婦および未就学児の同伴者を普通運賃の半額にすることにより、子育て世代の通院や日常生活での移動の円滑化、利用者層の拡大を図るものです。対象は、妊婦、未就学児の同伴者としております。

別紙の項目1をご覧ください。妊婦は、大人普通運賃、通常230円かかるところが、しなバス乗車時に母子健康手帳を乗務員にご提示いただければ、半額の運賃となります。料金は、現金では120円、ICでは115円となります。

未就学児の同伴者割引について、未就学児1名につき、同伴者1名の方が半額の運賃となり、未就学児が複数名いる場合は、その人数に応じて同伴者が半額の運賃となります。なお、未就学児の運賃は無料となっております。乗り合わせの例につきましては、記載のとおりでございます。

半額運賃の適用に際しましては、妊婦については母子健康手帳の提示、未就学児同伴者割引については、同伴者の申告により行うことといたします。

次に、スマホ回数券の導入についてでございます。利用者の利便性向上に向けた改善策としまして、スマホを活用した回数券を導入するものでございます。現在、紙による回数券を発行しているところですが、スマホ回数券を導入することで、窓口へ買いに行く手間を省けるほか、紙の回数券を持ち歩く煩わしさがなくなるなど、利便性向上が期待されるものでございます。

利用方法につきましては、アプリからスマホ回数券を購入していただき、乗車時に利用回数券画面で1回分使用し、利用日、時間を乗務員に提示することで乗車できるものとなっております。スマホ回数券の料金体系については、別紙の項目2に記載してございます。

続きまして、3点目の運賃改定についてでございます。しなバスの運行事業者である東急バスでは、アフターコロナ禍での新しい生活様式の定着に伴い、通勤、外出需要の回復が見込めないことに加え、人材不足による人件費の増加等の理由により、令和6年3月に運賃改定を実施しております。しなバスは、試験運行開始当初より、一般路線バスと同等の運賃・割引制度を設定していることから、しなバス

においても運賃改定を実施するものです。

運賃につきましては、普通運賃を大人は現行の220円から230円、小児は110円から、ICの場合は115円、現金の場合は120円に改定するものでございます。しなバス専用回数券につきましては、運賃の改定はございません。

4点目でございますが、ダイヤ改正についてでございます。令和4年10月のダイヤ改正以降、運行間隔を30分間隔から20分間隔としたところ、利用者数は増加しておりますが、比例して収支率が低下傾向にある状況でございます。

別紙の項目4、ダイヤ改正に記載がございますが、過年度に実施しましたOD調査からしなバスの利用状況を調査したところ、平日の20時以降の利用者が少ないこと、休日の朝7時台と20時20分以降の利用が少ないことが確認されました。このため、収支率を改善するために、利用者に影響を極力与えない範囲で、平日は20時以降の計6便、休日は朝7時台の4便、20時20分以降の4便の計8便を減便するものでございます。

なお、これらにつきまして、令和6年8月1日からの実施予定としておりますが、スマホ回数券の販売については、システム改修の関係上、10月以降のサービス開始予定となっております。

運行改善案の周知につきましては、広報しながわ、SNS、バス停等の掲示のほか、しなバス利用者連絡会を開催し、地元や関係各所に周知してまいります。

○新妻委員長

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、ご発言をお願いいたします。

○のだて委員

今回、様々な改善案が出されたというところですが、子育て支援割とスマホの回数券というのは、利用者の方がより利用しやすくなるということなので、よかったですと思います。

その中で今回、運賃改定なのですが、様々な、コロナや運転士不足などもあって、バス事業者も大変なところだと思うのですが、やはりこの間の陳情などにもあったと思うのですが、利用料は値上げではなくて値下げということが求められていると思います。陳情でも値下げしてほしいということが出されたりですとか、区で行った改善策への意見募集の中でも、運賃の値下げをしてほしい、安くしてほしいということで意見が出されています。

やはりさらなる利用者を増やしていくという面では、値下げをしていくということが必要だと。少なくとも、上げていくということは、住民の願いと反しているのではないかと思います。このところを1点伺いたいのと、先ほどご説明があった第6回の品川区地域公共交通会議で、運賃協議会というのが行われているというお話があったのですが、今回、料金を改定するというので、それについてどんな意見が出されたのか、また、議論がされたのかというのを伺いたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

まず、最初の値上げというか、運賃改定について、運賃設定については様々な考え方がございますが、品川区では、運行開始時より一般運行事業者に準拠した運賃設定を行っているということでございます。民間バス事業者が運賃改定を行った主な理由としては、燃料費の高騰、人件費の高騰ということがございますが、しなバスでも同様の状況であるということから、ご理解いただければと思っております。

2点目につきましては、話として特段何か出たという話は聞いておりません。

○のだて委員

燃料費が上がったり、人件費も上がっていくと。それは運転士の待遇を改善していくということは十分必要だと思いますけれども、その中で、運賃協議会で意見が特になかったというのは、皆さん、230円に値上げということで異議なしということで終わったということなのですかね。ここをもう少し議論の内容を伺いたい。

○櫻木地域交通政策課長

特段、運賃のご意見があったという話は聞いておらず、結果として、このような形でご承認いただいているという状況でございます。

○のだて委員

運行事業者がなかなか大変というところは分かるのですが、やはり利用者の利便性等を考えていくと、値下げをぜひしていただきたいと思います。

減便のところなのですが、その理由として、運転士不足への対応ということと、収支率の改善のためだということなのですが、実際、平日は6便、休日が8便減便されるというところで、運転士不足と収支率の改善にはどれだけ効果があるのかというのを伺いたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

まず、4月1日から新しいルールが適用になっておりまして、運転士の方々は11時間ほど時間を空けなければいけないというルールもございます。実質的な効果というか、一応、削減見込みとしましては、年間550万円ほどの見込みを想定しております。

○のだて委員

550万円が減ることになると、運転士不足と収支率の改善にはどう寄与するのかというところを伺いたい。

○櫻木地域交通政策課長

人件費につきましては、人件費が増えるということでございまして、基本的には夜遅くまで働いていただいた運転士の方が、また朝から働くということができなくなりますので、その分、早朝に働いていただく方の手当が必要になるという状況が見えているところでございます。そのような中で、朝と夜の減便をすることによって、一定程度の人の調整が付きやすくなるという効果が見込めることで、費用的には減る方向ということでございます。その結果として、収支率としては、費用のほうが減りますので、向上すると見込んでいるところです。

○のだて委員

一定そういった効果があるということなのですが、そこと当然、運転士の待遇改善も進めていかなければならないと思いますが、それと併せて、自治体として、やはり住民の移動の権利を保障していくということが重要で、そこに力を尽くしていただきたいと思うのですが、そういった中で今、運転士不足も言われている中で、そこに支援をしていくという自治体が増えていると思います。運転士への家賃補助ですとか、第二種免許取得への補助というところなどをやって、運転士の確保への支援を、新潟市など、ほかの自治体も進めているというところがあります。区としても、この支援を検討していくということが一つ必要なのかと思うのですが、いかがでしょうか。また、そうした他の自治体の状況を把握しているところがあれば、伺いたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

まず、支援につきましては、現時点ではそのような考えはございませんが、基本的に運転士不足、または人件費の高騰というのは、全国的な問題として国のほうでも認識されているというところで、これ

から様々な議論が進むと考えているところでございます。

他の自治体については、申し訳ございませんが、私のほうで把握してございません。

○のだて委員

ぜひそうした他の自治体の取組も把握していただいて、やはりコミュニティバスも含めて公共交通が減っていく、そうしたことにならないように、自治体としては支援をぜひ検討して、始めていただきたいと求めていると思います。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○西本委員

幾つか質問いたします。まず、子育て支援割の導入ということで、妊婦と、それから同伴者ということなのですけれども、この理由です。実際、該当者がどのぐらいを見込んでいるのかというところ、それから、乗車時に母子健康手帳を見せるのですよね。今、手帳は毎日毎日持って歩いているのかと思うのです。私も最近見ていないのですけれども、手帳、結構大きくないですか。ふだん持ち歩いているとは到底思えないのです。定期健診とかでは持ち歩いていると思うのですけれども、これ、何で母子健康手帳、ほかに何か方法がないのかと思うのですが、まずそこをお尋ねします。

○櫻木地域交通政策課長

まず、近隣に母子の需要、正直なところ、なかなか見込むのは難しいところですが、近隣に保育園もしくは児童センター、幾つかございますので、その辺りで周知を行っていくことで、効果的に利用者増を図っていきたいと考えているところでございます。

それと、母子健康手帳の提示については、なかなか持ち歩くということが平常時はないのかというところでございますが、移動の際にお持ちいただくような運用を徹底していただくのと、あとは、実際に動かしてみてもっと効果的な手段がないかということは考えていきたいと思っております。

○西本委員

多分、見込みは立っていないと思うのです。そういう目で調査していないと思うので、なので、データがあるわけではなく、いいのではないかという感じで決めたのかという感じはしますけれども、別に悪いわけではないと思います。妊婦とかお子さん連れの方々というのは優遇措置を取ってもいいのではないかと思います。母子健康手帳という方法はあまりよろしくないと思うのです。例えば、母子手帳を配付するときに、でも、路線が決まってしまうから。1か所しかやっていないので、品川区全域だったらいいのですけれども、そうではないので、でも、そのときに、カードみたいなものとか、あとは、マタニティのバッジみたいなもの、あれを見て、妊婦さんかと。でも、あれ、全員やっているとは限らないのですよね。嫌な人もいるわけであってという。なかなか言えない。ここら辺になると、個人情報情報の範疇にも入ってきてしまうので、非常に難しいかと思うのです。

なので、明らかにお腹が大きくなっていた場合にはある程度理解はできるのですけれども、そうでないときのほうが、つわりとかがひどくてつらいのです。やはりそういう方々は率先して先に乗っていただきたいという、椅子に座っていただきたいという思いがあるのですけれども、そういうものを含めて、母子健康手帳を見せるというのは、もう少し工夫してほしいと思います。あまりにもこれは非現実的な考えではないかと思っておりますので、これについては疑問がかなりあります。

それと、金額が上がる、運賃が上がるというのは、今の流れからいうと仕方ないことなのだろうという思いはあります。ただ、ほかの地域で、先ほどもいろいろありましたけれども、コミュニティバスを

走らせているところがあって、港区では100円とか、そういう形で走らせているところも多いのです。だけど、それは考え方があるのです。港区は港区の考えの中で、そういう金額にしましょうという。例えば、福祉的な要素であったりとか、地形的に非常に起伏の激しい地域がありますよね。港区もそうだし、目黒区もそうですよね。そういうところだとすれば、赤字になったとしても、そういう福祉という観点からすればいいのではないかということでもいいと思うのです。ただ、当初から、品川区におけるコミュニティバスというのは、採算性というのをすごく強調されている部分があって、それはそれでいいと思うのです。どういう方向にこれを持っていこうとしているのか。若干変わってしまうかもしれないのですけれども、どういう方向でこのコミュニティバスを運用しようとしているのでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

まず、母子手帳に関しましては、なかなか難しいところではございますが、割引という性質上、何らかの証明を出していただくということで、やり方については、今後、やりながら考えていければと思っております。

それと、コミュニティバスの方向性ということにつきましては、令和7年度に方向性を出すということで、今年度、令和6年度までの収支を基に判断していくということで、現時点で何か決まっているものがあるわけではございません。

○西本委員

母子手帳については、工夫をしてください。関連する部署と相談されて、これだったらいいのではないとか、交付するときと一緒にこれだったら配れるとか、そういうのも少しお話しになって、考えていただきたいと思います。

それと、方向性については、令和7年度に決まるといっても、ある程度の方向性は見いだしながら運用していくということが当然ながらあるかと思うのです。なので、これ、今回は値上げします。だけど、福祉という観点からしたら、値下げという考え方も当然ながらあるわけですよね。そちらも含めて、これも所管をまたがる部分が往々にしてあるので、課長のところだけでは判断しかねるところがあると思うので、そこは福祉のほうと話をされて、トータル的なコストを含めて、可能なかどうかということも全体的に考えていただきたいと。要望しておきたいと思います。

○新妻委員長

ほかにかがでしょうか。

○田中委員

今回の報告事項であります。すみません、最初、そもそも論から入りたいのですけれども、今回、改善策として4項目が報告されております。それで、そもそも論として、これまでは地域公共交通会議において、料金ですとか、運行計画だとか、様々な議論がなされて、そこで決定されて、議会のほうに報告されてきた流れがあったかと思いますが、昨年10月1日の道路運送法の改正によって、運賃に関連しては、地域公共交通会議ではなくて、今も少し出ていましたが、運賃協議会で議論がなされて、そこで決定されて、それで、これまでの地域公共交通会議に報告がされるという流れがあって、また今日、委員会での報告だと思っておりますが、まず、その確認と、先ほどのそもそもの一番最初の運賃協議会ではどういう議論があったのかというのは興味があったのですけれども、先ほどほとんど議論がなかったということでもあります。今回、運行改善策についてということではあります。4項目、改善内容としては、子育て支援割の導入とスマホ回数券の導入ですが、私は運賃改定とかダイヤ改正は決して改善ではないと思っております。そういう中における今回のダイヤ改正については、運賃協議会では議論の対

象になっていないとしても、運賃改定に関して何の意見も出なかったというのは、そのことについてはまずどのように受け止めていらっしゃるのか。

要は、私の思いとしては、人員の、そこに参加する参加者の選定にそもそも課題があったのではないかという思いがして、地域公共交通会議の出席者は区ホームページで見られたのですけれども、そもそも運賃協議会の出席者が分からないので、その辺で、仮に今回の大井ルートという部分は、大井第二地域センター管内ももちろん走りますけれども、南大井あたりは大井第一地域センター管内ですし、また、同様に第三地域センター管内のルートとしてありますので、そういう方々がここに入っていないがゆえに意見が出なかったのかとか、そういう意見が出なかったことをそのまま受け止めて、すぐ承認されたと受け止めるのではなくて、そもそもの協議会参加者の選定に何か課題というか、問題と言っていいのかはあれですが、課題があったとされているのかどうか。そもそも論からお伺いをしたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

運賃協議会につきましては、メンバーとしましては、市区町村もしくは都道府県、それから、当該一般乗合旅客自動車運送事業者、地方運輸局長、市区町村の長が住民の意見を代表する者として指名する者という形で法定されておりまして、そのような中で、住民の方々につきましては、パブリックコメント等を通じてヒアリングを行うのと、地域の住民の方にもご参画いただいているところでございます。

受け止めとしましては、基本的にはコミュニティバスを、昨今、収支率がずっと課題となっております。その上で、思いとしては、なくなるよりはできるだけ伸ばしていきたい、運行比率、収支比率を改善していきたいというようなことをご承認いただいたものと認識しております。

○田中委員

そのメンバーに関しては、法律に書いていたので、見ています。具体的なところの中でいうと、第二地域センターの管内の、まず、意見を聞いた上で協議に入るというのは知っていますが、その運賃協議会でも、地域住民の方の意見の照会があったのでしょうか。議事録から見ると、運賃協議会は10時に開催されて、地域公共交通会議は10時半開会の下、参加者が時間前にそろっているのではということ、極めて短い時間で、鈴木部長が参加されていたのでぜひお伺いしたいのですが、要は、運賃というのは極めて住民にとってはすごく関心事項だと思えるにもかかわらず、ほとんど意見が出ていないということは、私は、会議体としてのそもそもの存在意義というか、言葉を選びますけれども、そもそもの人選に問題があったのではないかと、もっと活発な意見が出てもおかしくなかったのではないかと思えるのですけれども、いかがでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

結果としてご理解いただいたという状況でございまして、私どもも、また、事業者のほうも、いきなり行って話をするということではなくて、様々、状況とかのご説明をした上でそのような会に臨んでいくということで、一定のご理解を賜ったもので、結果としてこのような状況ということで認識しております。

○田中委員

すみません、ここで堂々巡りできませんので、人選も含めて、より活発な、有効な、本来の設置目的にかなう議論がその場で行われるような組織体にぜひしていただきたいと思います。

その上で、住民からの様々な意見が出たり、また、今回も収支率ということが課題になっている中で運賃改定だと思いますが、今後のことも含めて、直接、今回の報告事項からはそれるのかもしれない

んけれども、地域公共交通会議での、住民のアンケートに対する報告があったりもしていたので、改めてお伺いをしたいのですが、これまで既定の路線を補う意味でいろいろ様々検討されて、大井ルートが設置をされた。大井ルートの運行状況を見た上で、今後、荏原ルートとか大崎ルートへ展開するかどうかを判断しますという流れでしたが、ただ、大井ルートも全線開通されているのではなくて、ご案内のとおりで、西大井本通りの道路の幅が狭いので、実際はループ状のところは運行されないで、西大井駅から大森駅までのルートしかできていないということなのですが、大井ルートの収支状況を踏まえた上で、今後も大崎ルート、荏原ルートを判断するという話ではありましたが、そもそも大井ルートの収支を判断するものというのは、ループのところも含めて、全線開通された状況の下での収支の判断を見るということだと思いののですが、現実はそのが入っていないとすると、今の仮のというか、試行運行の状況だけで判断して、当初の目標からすると、ベースが違うので、そこを要は、既存の試行ルートだけの収支状況だけで判断するというのは判断として間違ってくるのではないかと思います、そのようなニュアンスの住民からのご意見もあったのでお伺いをしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

委員ご指摘のとおり、これを開設して、様々な収支の判断等の目標を設定した際の状況と、想定している状況とは現状でも異なっているということで、その意味では、そのような部分についてはこれから考えていく。どういう形で判断するのかというのは、これから来年に向けて考えていくようなものだと考えております。

今のお話にとどまらず、当初想定していたことよりも、また様々な局面で、新しい技術であったり、デマンド交通の躍進であったりというところで状況は変わってきておりますので、総体としてそのような観点から、改めてどういう判断をしていくかということになろうかと思っております。

○田中委員

最初のスタートがそういうことだったので、あくまでもルート上の開通を目指すということもあるのでしょうかけれども、そもそも開通できない理由は、西大井本通りの道路の幅が厳しいからと。交通安全上も課題がありそうだからということで、交通管理者の了解もなかなか得られずということからの今の現状だと思います。

一方で、都市計画道路の、要は計画を見ると、西大井本通りを広げるという計画は入っておりません。とすると、いつまでたっても現状が続く。いつまでたっても、その状況を見るという状況が続いてしまうわけです。

であるならば、今はいろいろな状況を見ているということでありましたけれども、早いうちから方向転換をする。大井ルートはルートで、現状、さらに収益率を確保する視点で捉えつつ、同時に荏原ルートとか大崎ルートも、まずは試行運行を開始するという判断に私は踏み切ってもいいように思っております。いつまでたってもこの大井ルートの状況を見るというのは、ただ単に時間を費やしているだけだと思いますので、そういうご判断もあるのかと思います。いかがでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

大井ルート、大崎ルート、荏原ルートと、候補として挙がっているところがございました中で、大井ルートが現在、運行しているという状況でございます。

その他のルートにつきましても、原則として、公共交通、バス便を補完するようなニーズがあるであろうという地域であることは変わっていないという認識でございます。そのような中で、先ほど申し上げましたとおり、全体としてどういう形で区として公共交通の充実を図れるかということ、今後、大

井ルートの収支比率、実行状況、ニーズ等も非常に有益な情報になろうかと思っておりますので、その辺りを踏まえてこれから考えていくと考えております。

○田中委員

すみません。いつまでもあれなので、最後、もう1点だけ。大井ルートの中で、これを既存が走っているものの収支をいかにしてアップするかという観点の中でいろいろ取組がなされていますが、既定路線と、既存の民間バスの運行ルートとかぶらないようにということではありますし、また、かぶっているところはいろいろ配慮がされているということではあるようですが、ただ、現実的には、滝王子通りのところは東急バスと重なっていますし、桜新道は京急バスと重なっていると。要は、利便性の向上という視点で、やはり利便性が上がれば、30分間隔が20分間隔になったことで、売上げが上がったということでしたから、利便性向上が必要だと思いますが、そうすると、例えば、停留所の数を増やすということ考えたときに、滝王子は東急バスが受けて運行しているミニバスなので、東急バスの既存のバス停を活用できますが、一方で、南大井方面は京急バスで、恐らくですが、京急バスの経営上、負担をかけてはいけないという配慮が多分あったと思います。あと、既存のをかぶらない、影響させないという意味で、要は、京急バスの停留所を外して設置していますし、また、場所を変えるだけでなく、今回のアンケートでも出ていましたけれども、そもそも欲しいというところに設置できないというのは、やはり京急バスに対しての配慮があるからとしか思えないのですけれども、この地域公共交通会議……。

○新妻委員長

田中委員、恐れ入りますが、今日は運行改善策についての報告でございまして、ルートについては外れているかと思っておりますので、質問をまとめていただきたいと思っております。

○田中委員

その中で、アンケートに区民の意見が出ていましたので、その報告を受けていますので、要は、より京急バスとの関係性をもっと積極的に、この会議に京急バスも参加されていますので、ですから、そこへの、収支率向上に向けて協力を願うということを私はずっと強く求めていくべきだと思いますが、最後、ここだけお聞かせいただきたいと思っております。

○櫻木地域交通政策課長

基本的に、交通関係の様々な取組を進める際には、地域の利害関係者と呼ばれる方々と調整を図るという大前提がございます。その上で、結果としては、今のバス便のルートに落ち着いているところでございますが、区としては、利用者の観点から、引き続き利便性を向上するために、何らかの対応を求めていくということは変わっておりません。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○のだて委員

先ほど田中委員からもありましたけれども、私も、大崎、荏原ルート、ぜひこれは早めに実施をしていただきたい。この間もずっと言ってきておりますけれども、今の井ルートのバス停の増設も、大森駅からさくら会までのところが距離が長過ぎるということもあって、やはりその間に欲しいという声があります。あと、大森駅のバス停もロータリーのほうにという声がありますので、ぜひそういった改善もしていただきたい。

これは先ほどもありましたので、要望にとどめておきたいと思いますが、1点確認したいのが、先ほ

どの運賃協議会に、メンバーとしては住民の方が入っているのかどうかというのを伺いたいのですけれども、やはりそうした住民が入っていないというところから、もしかしたら意見が出ないというのがあるのかと思うのですが、いかがでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

法定で住民代表者を入れることとなっております、具体につきましては、町会長が入っているということでございます。

○のだて委員

町会長が入っているということで、ちなみに何人、どこの町会、周辺の町会が入っているのかどうかというのを伺いたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

人数は把握しておりませんが、ルート上の町会長が入っているということでございます。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

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。

(2) 区営自転車等駐車場短時間無料設定の試行実施について

○新妻委員長

次に、(2)区営自転車等駐車場短時間無料設定の試行実施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。

○山下交通安全担当課長

私のほうから、区営自転車等駐車場の短時間無料設定の試行実施について報告いたします。A4の資料をご覧ください。

項目1の目的でございますが、放置自転車の多くが買物等の短時間利用者であり、また、本年3月、品川区自転車活用推進計画が策定され、駐輪場の有効活用、また、商店街等における買物等短時間駐輪のスペースの確保が求められている中、短時間無料設定を導入することで、自転車利用者の駐輪場への駐輪を促し、路上の自転車が放置されることの抑制を図ることを目的に実施するものでございます。

参考としまして、項目2に、大井町駅の阪急前の放置状況、および大井町駅西口第2区営駐輪場の現況写真を掲載しております。

試行期間でございますが、項目3に記載してありますとおりでございます。本年7月1日から令和7年3月31日までの間としております。

また、実施施設につきましては、項目4に記載しておりますが、大井町駅ほか4駅8施設で実施してまいります。

なお、当施設を選定した理由といたしましては、利用率が高く、また、放置自転車が多い駅、および商店街が隣接している駅を選定させていただいているところでございます。

また、対象車両および無料設定時間は、当日利用の自転車で、最初の2時間を無料とすることといたします。

今後の周知方法といたしましては、資料にありますとおり、表記例のポスター等を試行実施駐輪場内に掲示するほか、区のホームページ等に掲載、また、駅周辺の放置車両に対する警告札をつける際に、併せて駐輪場の案内チラシを貼付して、利用の促進を図ってまいりたいと考えております。

試験実施期間中に、利用率、また、放置自転車の減少状況、歳入の減少状況等を検証いたしまして、他の利用施設を含む21施設において本実施を行っていきたいと考えているところでございます。

○新妻委員長

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、ご発言をお願いいたします。

○のだて委員

今回、短時間無料で利用できる仕組みを試行するというので、これまで私たちも求めてきたもので、一歩踏み出したというところはうれしく思います。

今回、この一歩踏み出した理由、先ほども少しあったと思うのですけれども、思いなども含めて、もう少し詳しく伺えればと思います。

ぜひ、これ、引き続き実施をしていていただきたいと思うのですけれども、今回、大井町駅、五反田駅、西大井駅、戸越銀座駅、戸越公園駅という5駅で実施をされるということで、先ほど今後についてというところでは、歳入の減少状況も検討していくということだったのですが、一定減少はすると思うのですが、ぜひ継続をしていていただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○山下交通安全担当課長

理由につきましてでございますけれども、やはり要望が多いことに加えまして、このたび品川区の自転車活用推進計画の中におきましても、買物等利用客が短時間で利用できるように、無料自転車駐輪場を整備するというのも目的として掲げておりましたので、その点を踏まえまして踏み出すこととさせていただきます。

また、歳入の減少等につきましては、ある一定の額は見込んでおります。ただ、区民の方々の利便性の向上に活用されるものであれば、その減少というのは致し方ないところも検証には含めさせていただきます。将来的には全地域で実施できるように検証を進めてまいりたいと思っております。

○のだて委員

ぜひ進めていていただきたいと思います。

それと、放置自転車の解消に向けては、やはり駐輪場を増やしていくということが根本としてあると思いますので、最後に、駐輪場の増設について伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

放置自転車の解消に向けましては、3つの柱としまして、駐輪場の整備、指導・警告、また、撤去活動、この3つを重点的に行っておりますけれども、駐輪場の整備というのは、用地の確保等の都合上、現在、なかなか進んでいないところが現状でございますが、再開発ですとか、また、ビルの建て直し、そういったところを捉えまして、ぜひそういった機会があれば、積極的に強力に申入れする等をして、駐輪場の整備を図っていきたいと考えております。

○新妻委員長

ほかはいかがでしょうか。

○西本委員

この2時間無料というのは本当にありがたいと思っております。前から私も要望していたところがあって、ただ、目的の中に、放置自転車の抑制とかということがあるのではございますけれども、多分、これをしたからとて、例えば、この写真にあります大井町駅の西口の歩道、これ、なくならないと思います。ここ、結構、厳しく取り締まっていたいただいているはずなのです。いろいろと啓発をしていただいているの

ですけれども、そういう方々というのは、別に2時間無料だからといって、なくならないと思いますので、大体予測されているかと思うのですけれども、それはそれとして、別の方法も考えないと、2時間無料にしたからといって、今の放置自転車対策が取れるかという、そうではないと私は感じております。

ただ、それはまた継続的に考えていただきたいと思いますが、大井町駅周辺については、見回りをかなりやっていたので、それを継続してやっていただきたいという、それぐらいしかないと私は思っています。

かなり頻繁にしているというのがあるので、継続的にお願いしたいということと、やはりこの2時間無料というのは、全施設でやってほしいです。ぜひやっていただきたいと思うのですが、心配なのが、実施施設が商店街に近いところと、そうではないエリアがあると思うのです。だから、この結果を見て、どう判断されるのかと。これはこれでやるけれども、21施設は、やる方向に決まっているということなのか、その点の考え方はいかがでしょうか。

○山下交通安全担当課長

21施設全てにおいてやるかどうかというところの回答になりますが、まずはこの5駅8施設におきまして、基本的にはデメリットがないこと、また、効果があるようであれば、ぜひ積極的に行ってまいりたいと考えているところでございます。

また、これをやったからといって、放置駐輪はなくならないかもしれないというところにつきましては、少しでもそういった、区のほうが駐輪場の整備をしているのだということアピール、広報していくことによって、一人でも多く空いている駐輪場にとめていただくことが広がっていけばいいのではないかと考えているところでございます。

○西本委員

いろいろと実験的にメリット、デメリット、いろいろ出てくると思うので、試行するのは別にいいことだと思うのです。放置自転車が少しでも少なくなると、いい方向、そういう結果も出てくる可能性もあるので、それはぜひまた報告していただきたいと思いますが、気になるのが、先ほどもありましたけれども、減収になりますよね。明らかに減収だと思います。ですから、その減収をどのように見立てているのでしょうか。もしかしたら半分以下ぐらいに減ってしまうのではないかと考えているのです。別にそれはそれで、コストをかけてもいいという状況の判断なのか、税外収入という形の考え方もありますよね。そういう考え方としてはいかがなのでしょう。

○山下交通安全担当課長

歳入の減少につきましては、昨年の2時間以内の利用者が全体のおおむね7%ということで、おおむね約1,000万円の減少が見込まれているところでございます。

ただ、昨年と同程度の場合がこの7%でございますので、例えば、2時間以内でとめた方がそのまま2時間以上とめていけば、それなりの歳入になってきますので、それ以上になることはないかと想定しているところでございます。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

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。

○新妻委員長

次に、(3)五反田駅周辺放置禁止区域の変更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。

○山下交通安全担当課長

私のほうから、引き続きまして、五反田駅周辺の放置禁止区域の変更について報告をさせていただきます。A4両面刷りの資料をご覧ください。

項目1の変更理由についてでございますが、五反田駅周辺では、放置禁止区域外、特に国道1号、桜田通り、および都道317号の歩道上に放置自転車等が常態化している状況でありまして、歩行者の通行の妨げ、または景観悪化の要因となっており、また、西五反田一丁目の拡大予定区域につきましては、前後いたしますが、項目3の表の中段に示しておりますとおり、日中30台から50台が放置されているところでございます。

道路管理者であります都や国におきましても対策を取っているところではございますが、なかなか改善が見られず、また、併せて山手通りを挟んだ南側、こちらに大規模商業複合施設が開業されたことで、より多くの歩行者の往来が五反田駅から見込まれているというところを捉えまして、安全な通行環境の確保に向け、放置禁止区域の変更を実施する運びとなったものでございます。

放置状況につきましては、項目2に現況写真を掲載しております。

なお、当該複合施設につきましては、132台の駐輪場の整備が整っておりまして、受入れについては対応が可能となっているところでございます。

放置禁止区域の変更日につきましては、項目4に記載のとおり、本年9月1日からの変更の予定でございます。

項目5の放置禁止区域の範囲につきましては、裏面をご覧ください。緑色が、現在禁止区域となっている範囲でございます。また、オレンジ色で塗ってある範囲が、このたび変更する区域となっております。

今後のスケジュールについてでございますが、変更開始までは周知を徹底してまいります。広報しながら、および区のホームページ等に掲載するほか、放置禁止区域内において掲示板の設置、また、周辺に放置している自転車に警告札を貼付する際に、併せて変更の内容を貼付していくこととしております。

○新妻委員長

報告が終わりました。

本件に関しまして、ご質疑等がございましたら、ご発言をお願いいたします。

○のだて委員

この間、五反田駅周辺の放置禁止区域が徐々に拡大されていっていると思っておりますけれども、今回周辺のところで放置が多いということで禁止区域拡大ということなのですが、そうすると、だんだん放置禁止区域外に放置自転車が追いやられているというだけにもしかしてなっているのではないかという気もするのですが、そうした区の分析ですね。実際、この区域を拡大してきたところで、放置自転車が減ってきているということになっているのかどうか、伺いたいと思います。

それと、やはり根本的な問題は、駐輪場を増やすということが必要だと思うのですが、先ほど132台あるというお話だったのですが、そこでいくと、今回、禁止区域内と、今回予定しているところの区域の放置台数でいくと、132台を超えてしまうと。大体180台ぐらいになるのですかね。ということになってくるので、そうしたところでも、やはり駐輪場を増やしていくということが必要な

のかと思いますけれども、いかがでしょうか。

今回、元ゆうぼうとのところの大規模複合施設ができるということでも資料にも書いてありますけれども、ここの駐輪場の台数が足りているのかどうかというのを確認させていただきたいのですが、やはり往来が増えるということであると、自転車でそこに行く方も増えるということになると思うので、その大規模施設としての駐輪場のキャパシティが足りているのかどうかということで伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

3つ質問いただいたと思いますが、まず1点目、徐々に拡大していることにつきましては、確かにそのとおりでございます。ただ、区域外の自転車駐輪の放置台数につきましては、今数字がないのははっきりしたことは申し上げられませんが、区域内、この駅周辺に放置されている自転車は年々減少している傾向にあります。よって、外に広がっていくところにつきましては、引き続き指導、啓発活動を実施してまいりたいと考えております。

次に、駐輪場を増やす必要性についてでございますけれども、先ほどの話とも重複してしまうところもありますが、駐輪場の用地の確保というのが難しい現状でございます。再開発ですとか、そういったまちづくりの中でできるだけ、用地の確保ができないのであれば、商業施設等に申入れをして、駐輪場の確保、駐輪場の整備を図ってまいりたいと考えているところでございます。

失礼いたしました。先ほどの質問と観点がずれていたかもしれません。放置されている自転車が150から180台というところで、132台では足りないのではないかと質問でございました。こちらにつきましては、今回拡大する区域におきましては、大体30台から50台の放置自転車があるということで、これを補うには十分であると考えているところでございます。

また、JPビル、こちらの元ゆうぼうとのところに来られた方がその駐輪場で足りているのかどうかというところでございますけれども、こちらはこれからまた徐々に来場者が増えてくると思いますので、その状況も踏まえた上でまた調査研究してまいりたいと考えております。

○のだて委員

元ゆうぼうと、JPビルのところは、今後検討ということは、今後、しっかり施設が使われてきた中で、増やさなければならぬ事態も生まれかねないということなのではないでしょうか。一般利用された際にはきちんと供用できる駐輪場を確保しているということが必要だと思うのですが、そこを伺いたいと思います。

それで、駐輪場の増設のほうはよく分からなかったのですが、今、放置台数が30台から50台になっていると。それが132台で飲み込めるということだと思うのですが、実際今、既にとめている人たちもいるわけです。そこでこの30から50台が入るといのがよく分からないのですが、もう一度伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

JPビルの駐輪場の利用がこれから増えていく可能性があるかということにつきましては、現時点では特に増えている状況はございません。これからの状況につきましては、はっきりしたことは申し上げられませんが、この数で足りるという認識の下、今回、放置禁止区域の拡大に踏み切ったところでございます。

また、現在、132台の中に入っているかどうかという質問でございますが、まだまだ空きがある状況であることは確認しております。

○のだて委員

そうすると、今、この五反田駅自転車等駐車場は、30から50台以上空いているという認識ということですかね。だから、きちんととめられるということなのか、そこを伺いたい。

○山下交通安全担当課長

J Pビルにつきましては、附置義務によりまして、132台という数字が出ておりますので、法律に基づいて適正に設置されていると認識しております。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○西本委員

この五反田周辺、資料の裏面の区域図があるのですけれども、本当に駐輪場がないのです。この地域というのは、いろいろと飲食店があつたりとか、要は、ちょっと用事があつて、自転車で行って、そこにとめるというケースが多いと思うのです。なので、旧ゆうぼうとの駐輪場といったとしても、遠いですよ。駅のほうにも結構な数があるのですけれども、日中いっぱいなのです。それで、次どころ辺があるのかといったら、ないのです。そうすると、とめられないのです。ここ、道路といっても、歩道が広いのです。だから、結構とめやすいのです。別にとめてもいいのではないと思うぐらい広いので、放置自体はよくないことなのですけれども、でも、一つの方法として、ある程度幅があるのだったら、広さがあるのだったら、その広さの中で駐輪場的なところを少し造るとか、あつてもいいのではないかと思うのです。都道とか国道が入っているから分からないのですけれども、でも、ほかの道と比べてみたら、この周辺は広いですよ。

そういう形で、この道路の一角に駐輪場みたいな簡易的なものがあつてもいいのではないかと私は思います。大規模複合施設ができたからといって、そこに行くかといつても、遠いですよね。だって、橙色のところなわけでしょう。それで、既存のところというのは緑のところですよ。この中に駐輪場は駅前しかないのです。そこで、先ほどもありましたけれども、どんどん放置自転車禁止区域が広がっていつているのです。そうすると、非常に利便性が悪いのです。

なので、道路の活用も少し考えてもいいのではないか。それぐらいの広さはあるのではないかと私は思っています。その辺はいかがでしょうか。

○山下交通安全担当課長

自転車の駐輪場を公道上、歩道上に造るということについてでございますけれども、確かに法律上では、幅があれば造ることができるとなっておりますのでございますが、やはり防災上ですとか、これからの歩行者の安全面等を考えますと、駐輪場は用地を確保した上で造るべきだと考えております。

○西本委員

当然、スペースがあつたら、そこで造ってほしいです。絶対それは要望したいところですが、ただ、暫定的にでも、いろいろな方法はないですかということです。結構広い道なので、そこで少しスペースをお借りするとか、そういうことも、取り締まるだけではやはりあぶれるのです。禁止区域外のところであつたりとか、見えないところとか、いろいろなところに放置してしまうわけです。でも、それは自転車というのが便利だからということなのです。

結局、駅から歩くと、この地域も大変なのです。なので、やはり自転車というのはどうしても使いたいという住民の気持ちが分かるので、早々に、駐輪場が造れるようなスペースはないです。だったら、もっと使える方法、何回も言いますけれども、道路であつたり、ほかの方法が取れるのだったら、暫定

的にやってもいいのではないかと、これは意見として申し上げたいと思います。

とめるなどといっても、とめますから。それが放置自転車なので。だけど、その対応を何か取ってあげないと、それは直らないので、その提案をぜひいろいろ考えていただきたいと要望したいと思います。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○田中委員

今回の放置自転車の禁止区域の拡大について、複雑な心境で受け止めております。拡大に関しては、喜ばしい、大歓迎ではありますが、一方で、この要望は私自身も行っておりましたが、10年以上前から、まさにこのオレンジ色の区域を拡大してほしいというのはずっと言っておりました。そのときのお返事は、要は、ここにとめている自転車を吸収できる駐輪場が新たにできないと、禁止区域の拡大はできないというご回答でした。

今回広がったことはいいのですけれども、そのお話でいうと、JPビルの132台分が広がったから、禁止区域が広がったというご判断、受け止めでいいのでしょうか。お伺いしたいと思います。

○山下交通安全担当課長

これまで多くの要望が出ている、その中でそういった回答をさせていただいているところでございましたが、今回につきましては、委員のご発言のとおり、自転車駐輪場がこちらの複合施設にできたということをもちまして、実施に向けた決断をしたところでございます。

○溝口防災まちづくり部長

私のほうから補足をさせていただきます。今回、エリア拡大に当たっては、一つはやはりJPビルのところに新たな駐輪場ができた。それもお客様だけではなくて、一般開放という形でやってもらったというのが一つ大きなところであります。

それと、この前の報告になりますが、2時間無料という形で、駐輪場を今さらに有効に活用していただく。また、空いている時間を、夕方とか、そういったものを使ってもらえる。そういったことで、今既存の駐輪場もさらに活用していただく。そういったものも併せて総合的に判断して、今回思い切ったというか、区域の拡大、地域からこれまで10年以上、ご要望をいただいたところでございますので、そういったところを受けて今回区域を拡大させていただいたということでございます。

○田中委員

禁止区域拡大に向けては、駐輪場の確保が必要だということの中で、区の自らの努力としては、2時間無料とすることによって受入れ台数を増やすという。それは分かりました。

一方、132台は、ある意味、他力本願ではないですけれども、たまたまゆうぽうとがJPビルに変わって、そのときにいろいろな行政側からの依頼は当然あったと思いますけれども、ここでJPビルができて初めて周辺の台数を受け入れられるようになったという部分でいうと、なかなかそういう用地を確保するというのは厳しい地域であるということも一方で認識していますし、再開発のタイミングによって台数を増やすという視点はいいのですけれども、要は、そもそものスタートのところで、一定の駐輪場が確保されて初めて禁止区域を広げるという発想を、私はそもそも論として、変えていてもいいのではないかと。卵が先か鶏が先かの議論かもしれませんが、やはり禁止区域にしてほしいと求めるのは、地域の住民の方がそこで日々生活、経済活動を行うに当たって不便を生じているから、そういう強い要望がずっと来ていたと思います。一方、それに対しては駐輪場が確保できないとなかなか対応できないという部分でいうと、では、自力でどこまでできるのですか。できるのであれば、どんどんやって

もらって、ただし、結果的にはこうやって他力本願的な形でしか確保できないとすると、これは地域要望をいつまでたっても受け入れられないことにつながると思いますので、いろいろな公平性だとか、いろいろ行政の視点からの一つの基準はあるのかもしれませんが、私はやはりまちづくりを先導するという意味でも、駐輪場が確保されて初めて禁止区域を広げるのではなくて、禁止区域を広げつつ、また、駐輪場もしっかり確保していくという、そういう柔軟な対応を私は今後ぜひ取っていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○山下交通安全担当課長

禁止区域を先に拡大した上で駐輪場を整備していくというところでございますが、まず、いきなり撤去ということをしてしまうと、やはり放置している方、もちろん放置していることは悪いのですが、そういった方々に、いきなり撤去というわけではなくて、区としましては、指導・啓発があつて、駐輪場の整備があつて、撤去という流れを取っていくことで、区民の理解を深めてまいりたいと考えているところでございます。

○田中委員

いきなり取り上げるのではなくて、当然、手続を踏んだ上で、また持っていかれた方も多分反省されると思います。とめてはいけないところにとめてしまったから、恐らくそれは積極的か消極的かは別としても、多分、そういう段階を踏んで対応していただければ理解してもらえらると思いますので、そういった意味でも、禁止区域を広げることについては、多分、そこに住んでいる人ももちろん喜びますし、持っていかれた人も理解をされると思いますので、駐輪場確保があつて初めて禁止区域を広げるという考え方は、私は改めていくべきと考えておりますが、部長、もし、何かありましたらぜひお願いします。

○溝口防災まちづくり部長

駐輪対策、これまで長い間ずっと取り組んできて、厳しく撤去するところもありながらやってきて、だんだん減ってきているというのが現状でございます。まだ全くなくなっていない状況がありますので、さらに様々取り組んでいきたい。一つは、やはりこういう禁止区域拡大をして、しっかり区のほうで取っていくということは大切だと思つているところでございます。

ただ、一方で、自転車活用推進計画等で自転車の利用促進も図つているところでございますので、そういったところのバランスも取りながら考えていかなければいけないと思つますし、田中委員から貴重なご意見もいただいておりますので、今後どういう形で放置自転車対策を区が考えていくのかというのは、引き続き様々、また、駅によつてもそれぞれ違ふと思つますので、そういったところも併せながら取組をしていきたいと思つているところでございます。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○若林委員

裏面の大規模複合施設の周りは、禁止区域にしないのですか。ここに駐輪場ができたのに、そこに隣接する道路に放置された自転車は禁止区域扱いしないということです。つじつまが合わないかと思つます。

○溝口防災まちづくり部長

すみません、私のほうから。本来であれば、ある程度禁止区域を拡大しながらやっていくというところはあるのだと思つますし、今回、駐輪場を拡大したところは、禁止区域にしていくというところもあるのだとは思つますが、今回、あくまでも地域のほうで要望が出てきている部分等もあつて、できれば、

五反田駅から国道までのところで一回エリア拡大させていただいて、取組をしていきたいと考えているところがございますので、今後いろいろ状況を見ながら、またほかにもいろいろまちづくりの動きもありますし、駐輪場の確保というのもずっと言われているところがございますので、そういった状況を見ながら判断していきたいと考えているところがございます。

○若林委員

少なくとも禁止区域、オレンジの色はつけておかないと、理屈が合わないですよねと思うのですけれども。

○溝口防災まちづくり部長

今回、まず、禁止区域の中にある自転車が一定入れるようなスペース、駐輪場を確保していくというところが一つあるのだと思います。そういったところもあって、今回拡大した。いろいろご意見があるのは十分承知しているところで、そういったものを契機に拡大しているところがございます。

また、今回その部分だけという形になると、きっとまたその周りはどうするのだという、この先の話もいろいろ出てくると思いますので、やはりある程度もう少し駐輪場の確保ですとか、駐輪対策、また、今現在の取組を今後やっていく中で、さらに拡大をしていく必要があるのであれば、そこはそこでしっかり考えていきたいと考えているところがございます。

○若林委員

例えば、この五反田、区営自転車等駐車場、赤のラインがありますね。この周りはいわゆる禁止区域になっている。この色のつけ方を何でしないのですかという。何で五反田駅の赤のほうは周りが放置禁止区域になっていて、大規模複合施設、いわゆるオープンな駐輪場がある、この周りは、取締りの内容についてはいろいろあるのでしょうかけれども、色はつけておかないと、違いますよねという話をしているのですが。

○溝口防災まちづくり部長

すみません。きっと私の答弁がいけないのだと思います。禁止区域の考え方なのですけれども、当然、駅前等に放置自転車が多い。それを放置できないように考えていかなければいけない。その一つが駐輪場の整備であったり、啓発であったり、または撤去という形になっております。

ですから、駐輪場の周りをという形ではなくて、あくまでも自転車が集まりやすい駅前、そういったものを中心に禁止区域を定めながら、それに併せて、必要な駐輪場ですとか、こういった撤去のできる区域を定めて、今まで取り組んできているところがございます。

そういった中、やはり制限だけではなくて、一定、利用者の方にも誘導できるような近くの駐輪場の整備、そういったものもやり、本来であれば、禁止区域の中に駐輪場を整備しながら、禁止区域の拡大というのを図っていくべきところであるとは思っているところがございますが、なかなか実情としてできないところもあります。

ただ、一方で、放置自転車なのです。ずっと置かれて、地域の方から何とかしてほしいという声もいただいている中で、総合的に判断して、2時間無料ですとか、様々そういった取組と併せて、今回、区域の拡大ということをさせていただきました。

委員ご指摘のとおり、一つのきっかけとなったところにしっかり禁止区域を入れてやるというのも一つの方策だと思いますが、今回はあくまでも一旦は、駅から山手通りまでの間の駐車禁止、そういった対策を取っていききたいということで、このような区域整理をさせていただいたところがございますので、今後、利用状況等を見ながら、必要であれば、かけていくこともあるかもしれませんし、それは今後の

状況を見ながら検討させていただければと考えているところでございます。

○新妻委員長

ほかにかがでしょうか。よろしいでしょうか。

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。

(4) 無電柱化推進事業（競馬場通り）における事業説明会について

○新妻委員長

次に、(4)無電柱化推進事業（競馬場通り）における事業説明会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。

○森道路課長

私からは、無電柱化推進事業（競馬場通り）における事業説明会について報告いたします。A4判両面カラーの資料をご覧ください。

まず、1、概要ですが、品川区では、無電柱化推進計画に基づきまして、防災性の向上を目的として、緊急輸送道路の特別区道幹線一級7号の無電柱化を実施しているところでございます。本路線は、既設の地中管路等の既存ストックを活用する手法を採用し、コスト縮減と事業のスピードアップを行います。本年度から支障物の撤去工事に着手することから、事業地周辺の区民を対象として事業説明会を開催いたします。開催に当たっては、お知らせビラの回覧や沿道にお住まいの方へのビラの配布を行い、周知をいたします。

次に、2、開催日時ですが、本年6月19日水曜日、オープンハウス型の説明会を13時から16時、教室型の説明会を18時から19時30分で予定しております。

3、会場は、南大井文化センターの記載の各部屋で行います。オープンハウス型説明会については、パネル展示などにより、無電柱化事業全体の目的やこれまでの取組などの説明を行い、都合のいい時間で気軽にご来場いただけるようにし、事業のPR等や説明を行うことといたします。

4、事業概要、5、事業箇所の案内図は記載のとおりでございます。

次に、資料裏面の6、事業スケジュールですが、今回の事業説明会終了後、無電柱化の工事に支障となる地下埋設物の撤去工事を行います。その後、令和7年度から8年度にかけて、電線類を地中に収めるための施設の設置工事、各家屋に電線を引き込むための引込連系管工事、最後に道路整備工事を行い、令和10年度に完成する予定としております。

下段には、現在の現場の写真と、無電柱化の工事が終了したときの整備イメージを示しております。

○新妻委員長

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、ご発言をお願いいたします。

○西本委員

これ、大分前からいろいろ予定されていたと思うのです。そこで、既存の地中管路等の、コスト縮減となっているのですけれども、工法によってかなり安くなるのですか。無電柱化というのはお金がかかるので、なかなか進まないというところだと思うのですけれども、これがかなり削減できるとなれば、早めにいろいろなところができるのかと。例えば、滝王子通りとか、すぐやってほしいところがたくさんあると思うのですけれども、そういうところに影響を及ぼすほどの、何か新たな方法が見つかるのかどうか。その現状を教えてください。

○森道路課長

この路線につきましては、既存で東京電力がお持ちの管路であったり、マンホールであったり、そういったものが一部のエリアに入っているというところなのです。それを今回、区のほうにお譲りいただいて、その空いているところに既存の電線を入れ込んで、それで整備をしていくということになります。

そうしますと、何も無いところだと、新たに管路や特殊部のマンホールを造る必要があるのですが、それがあるところについては、そういった作業が基本的には要らなくなるということになります。

ほかの今、例に挙げていただきました滝王子通りはそういったものがあまりなくて、基本的には区のほうで設置をしていく必要があるのですが、今回そういった、ほかの区ではやっているように聞きますけれども、譲渡施設といいます、今、既に使える管が入っているというところについては、そういったものを積極的に活用するというのも、コスト削減やスピードアップということについてはとても有効であると考えておりますので、引き続き東京電力、それからNTT、そういった電線管理者とお話をしていきたいと思っています。

○西本委員

そういうNTTとか、いろいろな事業者の方々との協力というのは最近のことなのですか。最近そういう協力体制が出来上がってきているということになれば、品川区ももう少し早く無電柱化に進んでいくのかという、その現状を教えてくださいませんか。

○森道路課長

今回、新たに線を入れても、十分それでも賄える既存の管路があったというところがございますので、たまたまそういった条件が整っていたというところがございます。

ただ、今、委員からありましたように、無電柱化事業はお金も時間もかかるというところがございますので、国のほうが中心になっていろいろなスキームを考えているところです。

ですので、その中の一つとして、今ある施設を区のほうに譲渡していただいて、それを使っていくという今回のスキームが、一つのそういった方法として出てきたところでございます。たまたまこの部分につきましては、そういった使える施設があったということですので、それをしっかり活用してやっていければと思っているところです。

今、譲渡施設が使えるところが、今検討している路線の中ではないのですが、そういったものを含めて、今後広がっていくときには、当然こういった手法も検討しながらやっていければと思っています。

いずれにしろ様々なスキームが出てきておりますし、国や都もいろいろな補助制度を充実させておりますので、そういったものをしっかりと時期に応じて使っていきながら、区としてはしっかりスピードアップしてやりながら進めていきたいと思っています。

○西本委員

最後に確認したいのですが、今、いろいろな手法が出てきましたということで、既存のものを協力いただいてということだと思っておりますが、品川区全体の中でそういうところが、今すぐ使えそうとか、調べないと分からないとかという、レベル的にはどうなのでしょう。既に可能性があるところというのは、大体区としては押さえていて、国や都が積極的に何かあったときにはすぐ手を挙げられるような状況になっているのか、これから調べていくという状況なのか、それだけ教えてください。

○森道路課長

基本的に今、どのぐらいの譲渡施設、使えるものがあるかというのは、つぶさに把握してはいないのですが、区といたしましては、無電柱化推進計画で、防災に寄与する路線をまずは進めていこうというところで、幾つかの路線を指定して、順次計画的に進めているというところでございます。

その路線の中に今回のような譲渡施設があるということでしたら、それをしっかりと使えるような形で、東京電力、NTTと話をし、それで進めていくという順番で考えていければと思っています。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○田中委員

確認でお伺いをいたします。以前から東京都が無電柱化を進めるに当たりまして、都道の沿道ですとか、あるいは、既に終わりましたけれども、オリンピック会場周辺の道路の地中化をするということで、それに基づいて行われてきておりました。

ご案内のとおり、この場所はちょうど大井ふ頭中央海浜公園、オリンピック会場、施設になりましたので、その周辺は既に無電柱化がなされてきておりますが、ある意味、その延長線上だと思います。

今回、オリンピック開催に向けたタイミングには間に合わなかったのですが、要は、東京電力とオリンピック開催前の時点からこういう協議がなされていたのかどうか。なかなか合意が得られなかったもので、今回のこの時期になってしまったということなのか。その辺だけ確認をしたいと思います。

○森道路課長

今、委員ご紹介いただきましたオリンピック関連の無電柱化につきましては、オリンピックの会場から近隣の公共施設、公共の輸送施設といいたしでしょうか、ここですと、大井競馬場前駅のところまで、そのルートをしっかり無電柱化していこうというところが、オリンピック関連の無電柱化の目的でございました。

今回の路線は、たまたま隣り合っているといいたしでしょうか、その延長でございませうけれども、緊急輸送道路に指定されているという、防災上非常に重要な路線であるということでございますので、その観点から、区といたしましては、優先的に整備するところだということで、様々、電線管理者と話をしていたというところなんです。

令和3年度から設計を始めまして、この時期によく実際の路線としての工事に入れるようになってきたというところでございますので、直接関係ないとは言わないですけども、目的としてそれぞれ違うというところでございます。

○田中委員

ありがとうございます。

既存のというか、既に先行してオリンピックに向けて地中化された部分と、この赤い部分とは連続する形になるのか、あるいは、分断されて、1か所だけは地上にどうしても出さざるを得ないという状況になっているのか、そこも確認をしたいと思います。

○森道路課長

競馬場通りをずっと東に向かっていきますと、この表面の地図でいきますと、首都高がありまして、その先は既に無電柱化がされていて、勝島橋前後、それから、そこから右に折れまして南側に向かうオリンピックの会場までの入り口、そこは既に無電柱化されているかと考えています。

首都高からなぎさ会館の前から西側に行きまして、そこは一部空白になっておりますけれども、今、

下水道局のほうでなぎさ会館の周りを工事しておりますので、それが終わりそうなところで、区としても、この区間で無電柱化が入れればと思っています。まずはこの西側のルートというところですので、国道から、言ってしまうとオリンピック会場まで無電柱化が最終的にはつながるといいうところになります。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。

○若林委員

参考までになのですが、裏面の支障移設工事があるって、電線類地中化施設設置工事があるって、引込連系云々の工事、これ、今回、地中管路が、既存ストックがあったので、コスト削減も含めてスピードアップもされたということで、もし仮にここに既存ストックが、地中管路がない場合は、工事とかのスケジュールはもっと長くなると思いますので、もし分かる範囲で、どのぐらい違うのかということをお示ししていただけると。

○森道路課長

なかったときにどのぐらい地中の施設が必要になるかという細かい設計をしないと、なかなか出てこないところがあります。今回のルートにつきましては、赤く塗っているところについては、そこまで多くの、全線にわたって既存の施設が入っているということではなくて、どちらかという、なぎさ会館に近いほうに結構入っているという形ですので、そこまで大きく今回の工事の中で短くなるかと。例えば、これが3年かかっていたところが2年になるとかということまではないかと思っているのですけれども、次の、その2年間の部分がどのぐらい長くなっていったかということについては、そこまで検討はできておりませんが、そういったものがあることで、当然ながら、その部分はコストも時間も減ってくるかと考えています。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ほかにご発言がないようですので、以上で本件および報告事項を終了いたします。

2 その他

○新妻委員長

次に、予定表2のその他を議題に供します。

その他で何かございますか。

○北原河川下水道課長

それでは、私から、その他ということで、目黒川における魚の大量死について、経緯等を報告させていただきます。A4縦の資料をご覧ください。

まずは概要でございます。4月19日以降、目黒川において魚の大量死が発生いたしまして、区民の方々から心配や不安の声が区に寄せられたものでございます。

次に、経緯です。4月19日に、区民の方から、鈴懸歩道橋付近で魚が死んでいるという情報提供がございまして、一度、区としても現地確認を行っております。

翌週の22日の午前中、区民からの問合せのメールがさらにあつたことから、再度、亀の甲橋から東海橋にかけて現地確認を行った結果、全線にわたって死骸が点在しており、特に船着場の付近で多くの死骸が確認されました。このため、環境課が簡易の水質調査を実施したところ、有害物質は確認されま

せんでした。

区といたしましては、4月23日以降、Xや区ホームページを活用して区民の皆様へ情報提供するとともに、区が所有する五反田船着場および東海橋船着場において、魚の回収を2回実施いたしました。

また、目黒川の河川定期清掃が建設局第一建設事務所の業務であることから、河川の全線における点在する魚の回収を、建設局第一建設事務所にて実施していただきました。

最後に、原因についてですが、目黒川の付近において、4月19日に川の流下方向と同じ方向、北西の強風が継続しておりまして、その影響で表層の水が下流方向に押し流されて、底層部に存在する無酸素の水が表層に露出して、この水に触れた魚がへい死したという可能性がございます。

しかしながら、これまでここまで多くの魚の死骸が確認されたことが、近年目黒川において発生していなかったことで、過去の事例との比較が難しいことや、気象条件等、複数の要因が重なって発生した可能性が高いことから、原因の特定までは困難と考えてございます。区といたしましては、今後も状況を注視してまいりたいと思っております。

○新妻委員長

報告が終わりました。

本件に関しまして、ご確認等がございましたら、ご発言願います。

○のだて委員

魚の死骸が何日かにわたって確認、回収されているのですけれども、そうすると、一時期だけではなくて、断続的に死骸の発生というのが起こっているのかどうかというところを伺いたいと思います。

それで、船着場のところが多かったということで、そうすると、船着場より上流のところからも死骸が発生しているのかということなのです。全体に出ているというのは、流れていって、そこに死骸があるということなのか、それとも全体として、死骸が発生する原因が起こったと考えていらっしゃるのかということも伺いたいと思います。

それで、近年こうした事象がなかったということなのですから、近年より前、以前のどこかではそういった事象というのが起こっているのかどうかということも伺いたいと思います。

○北原河川下水道課長

こちらのへい死につきましては、私どものあくまで見立てといたしましては、4月19日の付近で発生をして、その後、魚がずっと点在していたのは、目黒川が感潮河川、潮の影響を受けるということで、潮の満ち引きで滞留してしまったのかと考えてございます。

上流のところからも発生しているのかということでもございますけれども、船着場付近が、やはり船着場が飛び出ているということで、そこにたまりやすいということもございまして、一概にどこが発生源かということまでは、申し訳ありませんが、今回特定はできなかつたところでもございます。

ただ、22日の月曜日時点では、目黒区側まで確認したのですけれども、そちら側には魚の死骸が確認できなかったというのが事実としてはございます。

近年より前にあったのかというお話ですけれども、我々が記憶している限りにおいては、目黒川でこういった大量にというのはなかったということで、近年という記載をさせていただいているものでございます。

○のだて委員

原因はなかなか特定できないということですので、今後注視していただいて、環境が悪くなったりとか、区民への影響がないようにしていただきたいと思います。

○新妻委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ほかにないようですので、以上で本件を終了いたします。

ほかにその他で何かございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○新妻委員長

ないようですので、正副委員長より1点ご報告いたします。2月27日の委員会でご案内いたしました、今期の当委員会の所管事務調査の現況報告につきまして、お配りしております文書のとおり、議長に提出いたしますので、ご報告いたします。

委員および理事者の皆様のご協力に、この場をお借りいたしまして、改めて感謝申し上げます。ありがとうございました。

以上でその他を終了いたします。

それでは、本日がこのメンバーによる最後の委員会となりますので、正副委員長よりご挨拶を申し上げます。

それでは、まつざわ副委員長からお願いいたします。

○まつざわ副委員長

1年間、ありがとうございました。新妻委員長を中心に、皆様のおかげさまで、多くの議論、まさに建設委員会の名のとおり、建設的に議論が進んだと思っております。1年間支えていただき、ありがとうございました。

○新妻委員長

それでは、続きまして、私からご挨拶を申し上げます。

この1年間、まつざわ副委員長をはじめ、委員の皆様にお支えをいただきまして、無事にこの委員会を終了する運びとなりました。また、理事者の皆様にも大変にご協力をいただきまして、ありがとうございます。

特に今年はコロナが5類に引き下がったということで、行政視察も2泊3日でこのメンバーで、木村委員はご欠席でございましたが、行かせていただきまして、所管事務調査にこだわって住宅や公園、そしてまた、水辺の活用ということで、この3点の行政視察を行わせていただき、この委員会でも活かされてきたかと思えます。書記のお二人には、大変にご尽力をいただきました。大変ありがとうございました。

また引き続きこの委員会で委員の皆様より提案、要望がございましたことが実現されますようお願いを申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、以上で本日の予定は全て終了いたしました。

これをもって、建設委員会を閉会いたします。

○午後2時40分閉会