

令和 7 年

建設委員会会議録

と き 令和7年5月12日

品川区議会

令和7年 品川区議会建設委員会

日 時 令和7年5月12日(月) 午後1時00分～午後2時58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 塚本よしひろ 副委員長 えのした正人
委員 澤田えみこ 委員 つる伸一郎
委員 のだて稔史 委員 中塚亮
委員 横山由香理

欠席委員 委員 木村健悟

出席説明員 鈴木都市環境部長 鴛田都市整備推進担当部長
(広町事業担当部長兼務)
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
篠田参事 溝口防災まちづくり部長
(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)
七嶋災害対策担当部長 櫻木地域交通政策課長
(危機管理担当部長兼務)
山下交通安全担当課長 川崎土木管理課長
森道路課長 大友公園課長
(用地担当課長兼務)
関根河川下水道課長 羽鳥防災課長
遠藤防災体制整備担当課長 星災害対策担当課長

○塚本委員長

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。

なお、本日、木村委員はご欠席されるとの連絡がありましたので、ご案内いたします。

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お願いいたします。

1 報告事項

(1) 羽田空港周辺地域における地価動向分析調査結果について

○塚本委員長

それでは、予定表 1、報告事項を聴取いたします。

はじめに、(1)羽田空港周辺地域における地価動向分析調査結果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。

○高梨都市計画課長

私からは、羽田空港周辺地域における地価動向分析調査結果について報告をさせていただきます。資料は A 4 判 1 枚の説明資料と、国土交通省から公表されました別紙資料でございます。

最初に、1 枚目の説明資料をご覧ください。国土交通省は、羽田空港の新飛行経路に対して、不動産価格への影響を懸念する意見があることから、経路下の地価動向を把握・分析する調査を実施し、内容を 5 月 7 日に公表いたしました。

2、調査対象となる飛行経路は、品川区に關係する南風運用時における A・C 滑走路の着陸ルートなど、記載の 4 ルートでございます。

3、調査結果としましては、新飛行経路運用に伴う不動産価格への影響は確認できなかったとしてございます。

次に、国土交通省から公表されました資料をご覧ください。別紙資料おめくりいただいて 2 ページ、上段に調査結果について②とあるページをご覧ください。このページのグラフは、横軸に飛行経路からの距離、縦軸に地価変動率を取ったもので、プロットしております点の色や形は該当地点の飛行高度別に分けているグラフでございます。4 つグラフがございますが、左側 2 つのグラフが新飛行経路運用前、2016 年から 2020 年の地価変動率のグラフ。右側 2 つのグラフが運用開始後、2020 年から 2024 年の地価変動率のグラフとなっております。また、上段は住宅地を、下段は商業地を示したものとなっております。グラフでは運用前と運用後で、年代の違いにより全体として変動率の違いはあるものの、運用後のグラフのデータがおおむね横ばいとなっていることから、飛行経路からの距離や飛行高度にかかわらず、地価変動率は同様の傾向を示しており、新飛行経路運用前後において特段大きな傾向の変化を確認できないとしています。

次のページをご覧ください。地価の変動要因を分析するため、因果関係の有無を分析する統計的手法である重回帰分析を行った結果が示されております。データの因果関係として、飛行経路下であること、飛行高度が低いこと、飛行経路までの距離が近いことについて、地価にマイナスの影響を与える因果関係を確認することができなかったとしております。

おめくりいただきまして、最後のページには、飛行経路を記載した地図に測定地価データを表したものが記載されております。この地図においても、運用の状況として、飛行経路に近いところや飛行高度

が低い地域において、地価変動率が低下している状況は確認できません。

今回、国により、不動産価格への影響を懸念する声への対応として本調査結果が示されたところですが、区といたしましては今後も国土交通省に対し、区民に対する丁寧な対応や説明を引き続き求めてまいる考えでございます。

○塚本委員長

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、国のほうが不動産価格への影響から調査したということで、それは一つの指標として調査かなと思うのですが、残念ながらというか、不動産価格への影響は確認できなかったという結果だということで、まず確認させていただきたいのですけれども、今回この地価の動向を分析したということで、そもその不動産価格というのはどういった要因から決まってくるのかというところ。地価も一つではあると思うのですけれども、地価だけではないのではないかとというのがありますし、地価がどう決まってくるのかというのもあると思うのです。そうした価格が決まってくる中で環境悪化が反映されるという仕組みがあるのかも含め、あと、不動産価格と地価の関係性、そこを伺いたいと思います。

今回、この羽田新ルートの影響というのか、ルートがある住環境に対する影響、これは実際この不動産の購入とか借りたりするときの重要説明事項になっているのかどうかというのも伺いたいと思います。

○高梨都市計画課長

幾つかご質問いただきましたけれども、まず不動産価格はこういった要因で決まってくるのかということにつきましては、詳しい知見を持ち合わせてございませんが、様々、交通の利便性であったりとか、もともとその土地に住む人口であったりとか、そういった様々な要因で決まってくるものと考えてございます。

この不動産価格と地価の関係というご質問がございましたけれども、今回その不動産価格への影響を懸念する声を受けて、国が公示値をデータとして、そのこの2016年から2000年まで、それと2000年から2024年までというこの新飛行経路運用前・後におけるその公示値の変化というものをデータとして用いて、分析・調査したということで聞いたところでございます。

最後に、不動産を購入する、賃貸等する際の重要説明事項に羽田新飛行ルートに関することが記載されるかどうかということは、そちらについては区のほうで記載されているかどうかということを調べた調査結果等ございませんが、一般的にそれについては記載されてないものということで認識しているところでございます。

○のだて委員

価格が決まっていくためには様々な要因があるということで、人口のお話もありました。その周辺環境のことも影響してくると思います。そう考えてくると、今実際全体として都内では地価が上がっていると、全体的に上がってきているということで、年代別というか運用前と運用後では、運用前のほうが上昇率が高いですけれども、運用後も結局は上がっているという状況ですけれども、やはりそれが全体としてはそういう流れの中で、またいろいろな要素がちょっとあり過ぎて、これをどう見たらいいかというのなかなか難しいのですけれども、実際この2020年から新型コロナの感染拡大の影響もあるということで、全体としては運用後は少し下がっているという中で、区としてはこの羽田新ルートの実施による影響というのはどのように捉えていらっしゃるのか、区の認識を伺いたいのと、あと、今回も

う一つ重回帰分析というのが示されたのですが、この見方がよく分からないというか、これは影響を与えることは確認できなかったというのが結果ですが、どういう分析なのかを含めてご説明いただければと思います。

○高梨都市計画課長

最初に、新飛行ルートの影響を区としてはどのように考えているかといった部分につきましては、今回、不安の声を受けて国が実施した調査結果は、一定その公示値をベースとしたデータで、全体の地価の上昇下落の動きの中で、新飛行ルートのルート下であること、またはその高度が低いところが地価の変動率が低いとか、そういったような傾向は見られなかったといったところは、ひとつこちらに記載されているとおりの結果が得られたのではないかなと区としては報告を受けて感じているところでございます。

2点目の、国土交通省から提供される資料3ページ目の重回帰分析の見方ということでございますけれども、国から説明を受けた中では、こちらの左側のほうに表がございまして、この表の中で係数として記載されている小数点以下の数字があるかと思います。まずこの数字が正の数、要するにプラスの数は地価が上昇傾向を示すといったものでございます。

例えば、市町村人口が多いところについては係数が0.47となっておりまして、上昇傾向が見られるといったような見方をするとございまして。逆にマイナスの部分も幾つかございまして、マイナスについては地価が下落しているような傾向が見られるといったところでございます。

その表の中でずっと右側を見ていただきますと、P値という部分がございまして、このP値は、統計的に有意かどうかといったところを指し示す数値でございまして、おおむねPが0.1から0.05以下であると、そのデータは有効であるというように見るということと聞いてございます。ご覧いただいた市町村人口のところで行きますと、P値は0.000ということでゼロになっておりますので、人口についてはこの地価に及ぼす影響というものが統計的に見られるというようにございまして。なので赤枠の部分、飛行高度の部分、例えば高度ゼロから1,000フィートのところにつきましては、地価がプラスでございまして。上昇傾向ですが、P値のほうは0.56と大きな数字になっておりますので、こちらについては統計的に有意ではないというように見るということと聞いております。

○のだて委員

今までの話を聞いている中で、この羽田新ルートについては、不動産の契約のときには重要説明事項では一般的にはないというお話で、そうすると実際いろいろ契約をする際に、この羽田新ルートのことを知らないで契約をしているという方もいるのかなと思います。やはり一つまた大きな影響として、価格の要因として人口のお話もありましたけれども、今、都内でも人口が増えているという中で、品川区でも増えていますけれども、それに合わせて不動産価格が上がっているというところで、なかなか、基本的には上昇傾向にあるというところで、この影響していないというのは結論が早いというか、それならどうして実際に声が上がっているのかということですね。区としてはなぜ影響があるということで声が上がっていると思うのか、伺いたいと思います。

実際飛行機が飛んでくるこの実体験をすれば、いわゆるほかの飛んでいないところと比べれば、基本的にはそちらを選ぶと思いますので、そう考えると、やはり実際、今、飛び出してから引越した人もたくさんいらっしゃるし、また自分で防音工事をした方もいらっしゃいますけれども、こうした実際

の影響が出ているという中で、やはり資産価値の下落の声も上がっていると思いますので、区としての考えを伺いたいと思います。

○高梨都市計画課長

区といたしましては様々新飛行ルートに関するご不安の声、それぞれ区民の方々が感じていらっしゃる様々な声があるかと思います。まずはそういった声をしっかりと国に届けると。今回はその声、その区民からの要望が直接的には影響したかどうかというところはございますけれども、しっかりと国についても一定誠意を示してこういった調査結果が出たものではないかなと、調査を行っていただいて結果をお示しいただいたものかなと感じているところでございます。引き続き、不動産価格以外に区民の方々が感じていらっしゃる様々な声があるかと思いますが、そういった声につきましては、区としてしっかりと国に届けてまいりたいと考えているところでございます。

○のだて委員

区としてぜひ、実際なぜこういう声が出るのかというのをつかんでいただきたいと思います。実際やはり区民の方はそう感じていらっしゃるという方がいるということだと思うのです。その原因が何なのか、国がつかむのが一義的な責任があるかと思いますが、国が一つ一つやるのは大変だということであれば、区のほうで地元の話ですのでつかんでいただきたいと思います。あと、ほかの調査もぜひ、ほかにもアンケートで電波障害とか様々な影響が出ておりますので、引き続きほかの調査もやっていただくように国に求めていただきたいと思いますし、区としても、国がやらないのであればぜひ実施をしていただきたいと思います。

○中塚委員

調査結果ということでご説明がありました。まず伺いたいのは、この調査結果に対する区の評価を伺います。先ほども記載の結果が得られたと思うとか、書かれてあるとおりの話がありましたけれども、不動産価格への影響は確認できなかったとする国の調査結果について、品川区はどのように見ているのか。国と同じく影響がないと区も評価しているのか。区の立場をご説明いただきたいと思います。

○高梨都市計画課長

全区民アンケートを実施させていただきまして、その中にも不動産価格の影響を懸念するといった選択肢を選んでいただく問いもございましたし、また自由意見の中でもそういったご意見がございました。そういった結果を含めて全て国に届けた中で、今回、国がこの調査を実施したといったところは、一定区の意向をくんだ調査であるといったところで評価をしているところでございます。

また調査の結果についてでございますけれども、報告書が公表されてございますけれども、そちらを拝見させていただくと、定められた条件の中では、一定説得力のある内容で結果が示されたものではないかなと感じてはいるところでございますが、様々、今質問もございましたけれども、区民の方々によっては様々な考え方・感じ方をしている方がいるかと存じますので、そういった声につきまして、引き続き受け取った声については国に対してしっかりと届けてまいりたいと考えているところでございます。

○中塚委員

やはり区としてこの結果をどう見ているかという、ここがまず大事だと思うのです。今のお話ですと、区が行ったアンケートでも不動産価格への影響を心配する声があったと。それを国に届けてきて、国がこうした調査を行ったことはよかったと思っていると。その結果については説得力のあるものだと感じておりますというお話もしつつ、引き続き区民の中で不安があるから、その声を届けていきたいという

ご説明だったと思います。

つまり、区としては不動産価格の影響は確認できないという国と同じ立場なのか、それとも、いや、国とは違う立場であればどういう立場なのか。この間のやり取りを振り返ると、それは別に区が表明するものではなくて、実施責任者である国が調査し評価するもので、区としては影響があるともないとも言う立場にないというもののなのか、その区の立場を改めてご説明いただきたいと思います。

○高梨都市計画課長

先ほども一部答弁をさせていただきましたけれども、今回公表されたこの調査結果についてのこの条件の中では、一定、公示価をベースとした地価の変動率といったところにつきましては、新飛行経路の影響がないとしたという国の結果について、特段異議を申し上げるものではないということは感じているところですが、先ほどの質疑の中でもございましたけれども、地価だけではない様々な感じ方をされる方もいらっしゃるというものもありますので、そういった声につきましては真摯に受け止めて、しっかりと国に届けてまいりたいと考えているところでございます。

○中塚委員

国の結果に対して異議を申し上げる立場ではないと、そのとおりでとも言わないけれども、疑問を言うものではないということなのかなと思います。私もこの結果がどういうものなのか、もう少しいろいろ分析的に読み解かないと分からない部分があるのですけれども、次の質問は、では調査の方法としては合理的だと思っていられるのかという点を伺いたいと思います。

私もこの不動産価格の変動をどういう調査方法で調べればその変動が把握できるのか、私自身はそういうスキルがないですから、この調査の方法が社会的に見て客観的に見て合理的なものなのかどうか、私自身は正直知見がありません。区としてはこの調査が合理的だと思っていられるのか。

つまり公示値で把握をするというところで、家を買ったり売ったり、家を借りたり貸したり、不動産という立場に私は立ったことがないですから、公示値というものが実際の売買だったり実際の賃貸借契約にどれほど影響するものなのかというのは実感がないもので、ぴんと来ないというのが私の正直なところですけれども、品川区の公示値と言っても、あちらとこちらで良いところ、また道路付けが悪いところ、いや道路付けが悪くてもその人にとっては良いところ、いろいろな形で販売価格や賃貸価格というのは決まりますから、つまりこの調査の方法というのは、区としては合理的だと思っていられるのか、公示値で見るというものは合理的だと思っていられるのか、そこら辺のお考えを伺いたいと思います。

○高梨都市計画課長

私もその地価動向分析について、専門的な知見を持ち合わせているわけではございませんけれども、国によりますと、過去も羽田新飛行ルート運用開始前も、大阪空港と福岡空港において同様の調査を同じような手法で実施し、影響を確認することはできないといった結果を得ているという説明を受けたところでございます。

評価の基となったデータ、公示値を使っていることについてというお話がございましたけれども、私の考えでございますけれども、やはり即時的な、例えばこの短期的な中での地価の動向というものは、やはり公示値は年一回の公表でございますので、そういった中で短期的な動向というものはなかなか公示値だけでは見られない部分もあるかと思いますけれども、今回年単位でデータを取ってといった部分につきましては、一定その土地の価格の推移を見る上では、全国的に公表されている公示値を用いたデータ分析といったものは、一定その信頼に足るものではないかと感じているところでございます。

○中塚委員

大阪や福岡でも土地の価格に変化はなかったと国は説明しているとおっしゃいますけれども、大阪というのは豊中市内のことなのかなと。私は現地を見てきましたけれども、騒音の関係で用地買収されておりますので、残ったところはもともとの方が住んでいらっしゃるか、それともアパートにして賃貸で貸している方もいらっしゃいましたけれども、やはり用地買収がされているだけに、残ったところというのは、地元の方のお話ですけれども、貸すにも家賃が取れないし、住むのもうるさくて仕方がないという話を聞いているのです。それでも国は影響がないとおっしゃるわけで、国の調査というのは、だから私は信用できないというのが正直なところです。区内では今後どのような影響が出てくるのか、私もよく見ていきたいと思います。

最後に、様々な声を今後も伺うということです。区民アンケートは実施されていることはもう重々承知ですけれども、区内の宅建業者、不動産業者、区も住宅施策などで様々お付き合いがありますけれども、国の調査は調査として、運航してから大分たつわけで、直接区として不動産価格、テナントの賃料、アパートの賃料、価格、区内の地元の業者からは何か声は届いていないのか。運航する前は、当然不安だという声は私もたくさん聞きましたけれども、羽田新ルートが始まって数年たちますけれども、この運航後、そういう業界の方からはどのような声が寄せられているのか伺いたいと思います。

私は正直、実感ですけれども、土地の価格が上がり、家賃の価格が上がり、全体としては上昇傾向の中で、羽田新ルートによるマイナスが、上昇するほうが大きいから価格の変動が見えにくくなっているのかなというのが私の実感なのです。23区でも品川区でも、タワーマンションとか開発でどんどん進めておりますから、地価がぐっと上昇している。その影響で、羽田新ルートによるマイナスの影響が隠れてしまっている、上昇のほうが上回っている、それが実体なのではないかなというのが私の実感だけでしかないのですけれども、やはりそういう動きが一番敏感なのが、地元の不動産業界の方々や直接のオーナーだと思うので、区としては何か声が寄せられているのか、そこを最後に伺いたいと思います。

○高梨都市計画課長

都市計画のほうで様々住宅関係の団体と接する場面がございますけれども、都市計画課のほうに羽田新飛行ルートに関する不動産価格の下落といった内容で、業界団体のほうからいただいた声というのはございません。また、一般区民の方からメールや電話等でお問合せを受けているところでございますけれども、参考までに申し上げますと、令和6年中、令和6年4月から令和7年3月の1年間で寄せられた内容のうち、不動産関連、不動産価格の低下であったり補償に関する内容については0件とといった内容となっております。

○中塚委員

業界からはないというところですが、それぞれが実際どのように思っているのか、ぜひ把握に努めていただきたいと思います。羽田新ルートの運用が始まる前では、例えば大井町周辺の開発の販売するチラシにも、いわゆる羽田新ルートの運用が始まりますということが記載されていたり、販売する担当者も問合せに対しては説明できるように、便数とか時間とかいうのが説明されておりました。それだけに、住宅を売る側も買う側もそこに関心があったということだと思います。その後、その実態はどのように変化していくのか、国の調査とともに、区としてもそれを細かに把握をして、区としての知見といいますか、見解を持っていただきたいと要望しておきたいと思います。

○塚本委員長

ほかにご発言ございますか。

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。

(2) リニア中央新幹線オープンハウス型説明会の開催について

○塚本委員長

次に、(2)リニア中央新幹線オープンハウス型説明会の開催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。

○大石まちづくり立体化担当課長

私からは、リニア中央新幹線オープンハウス型説明会の開催についてご報告いたします。資料をご覧ください。

J R 東海が進めておりますリニア中央新幹線第第一首都圏トンネル（北品川工区）は、令和6年11月4日に調査掘進が終了し、現在、本格的な掘進の開始に向けた準備を進めております。J R 東海は今後、オープンハウス型説明会を開催するため、その概要について本委員会に報告するものでございます。

1、説明会の概要でございます。開催日は5月30日、31日、時間は記載のとおりでございます。開催場所は荏原第五地域センターとなっており、内容といたしましては、調査掘進での確認結果や今後の工事に関する情報などについて、来場された方たちの質問などを伺いながら説明を行うこととしております。

次に、2、周知方法でございます。今回の説明会は、主に西品川一丁目から戸越六丁目の計画路線沿線の方を対象にしており、その範囲の方に対し、J R 東海はお知らせビラの配布を行っております。また、説明会の開催を広く周知するため、J R 東海のホームページに案内を掲載してございます。区におきましては、広報しながら開催の案内を掲載しております。別紙には配布ビラおよびJ R 東海ホームページに掲載している案内を添付しておりますので、ご確認いただければと存じます。

最後に、3、その他でございます。今回の説明会で配布する資料は、後日J R 東海のホームページに掲載を予定しているとのことであります。また、J R 東海は、今後もシールドトンネル工事の進捗に合わせまして、オープンハウス型の説明会を開催する予定となっております。

○塚本委員長

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、オープンハウス型の説明会を実施するということで、西品川一丁目から始まって、二丁目、豊町二丁目、三丁目、戸越五丁目、六丁目対象ということで、第二京浜国道のところまでだと思いますけれども、ここまでになっているのがなぜなのかというところを伺いたいのと、ここまでだとリニア中央新幹線の経路としては何kmあって、一般的に掘り進めるとどのくらいかかるのか。そして順次行っていくということですが、次をやるときはいつ頃になるのかというのを伺いたいと思います。

それと併せて、オープンハウス型説明会、こういう説明会をたくさんやっていただくことは良いと思うのですが、やはり教室型説明会を実施していただきたいという声が地域から上がっています。やはり教室型でやることによって、様々な問題点、自分の気づかなかった問題点などを共有したりすることができるということで、ぜひ教室型説明会の実施をJ R 東海に求めていると思いますけれども、いかがでしょう。

○大石まちづくり立体化担当課長

まず、1点目のご質問でございますが、説明会の範囲がなぜこの範囲なのかというところでございますけれども、J R 東海からは、5月に開催するオープンハウス型の説明会は、主に最初に掘進を進めていく今回の範囲を対象としていると聞いてございます。こちらの計画路線周辺にお住まいの方、お勤めの方、土地建物をお持ちの方などを対象としていると聞いてございます。また、戸越六丁目以西にお住まいの方、お勤めの方などを対象としたオープン型説明会は、シールド掘進のマシンの掘進に合わせて今後別途開催する予定だと聞いていますところでございます。

質問が前後いたしますが、そこに関連して次の予定というところでございますけれども、現時点で次の開催場所、開催日程等は報告は受けてございません。

質問の2点目で、ここまででどの程度のキロ数があるかというところでございます。今手元に資料がないのでお答えはできないのですが、品川区内がおおむね確か4 km程度でございますので、そちらの半分なのか、1 kmから2 km程度、そういった形で考えているところでございます。すみません、詳細なデータがないのでこちらではお答えできないのですが、

最後、教室型説明会を求めるべきというところでございますけれども、区といたしましては区民からの不安の声や質問に丁寧に対応することが重要と考えてございまして、その手法につきましては、当然教室型説明会を含め様々なものがあると認識しているところでございます。今後もJ R 東海に対しましては、適切な手法を用いて区民からの不安の声や質問に対し丁寧な対応を行うよう、必要な要請を行ってまいりたいと考えているところでございます。

○のだて委員

最初に掘進するところということでやっていますということで、距離は具体的には分からないというお話でしたけれども、私がネットでちょっと測ったところ、品川駅から約3.5 kmかなというところできくと、いつ頃になるのかなというところですね。シールドマシンが1か月で数百m進む距離があると思うのですが、そこから、そうすると1か月で何kmだったか、1か月、2か月後にまた説明会をやるということになるのか。そうすると、1か月後だと結構短いというか、またお知らせがどうなっているのか、しっかりその対象地域にやれるようにしていただきたいと思うのですが、そうした関係を伺いたいと思います。

それから、説明会については様々な手法があるということですが、ぜひそうした様々な観点、実際にニア中央新幹線の工事ではいろいろな事故なども起こったり、問題が起こったりしておりますので、やはりそうした危険性も伝えられ、共有していけるような形で、こちらの説明会はぜひ実施をしていただきたいと思いますけれども、改めて伺います。

○大石まちづくり立体化担当課長

1点目の今後の説明会の周知というところでございますが、具体的に今後どのような場所でどのような形で、あとどのような日程でやるというところはまだ報告を受けていないところでございますが、周知につきましては今回と同様、計画路線沿線の方には個別でビラを配布するというところは聞いてございますので、同様な周知の方法にしっかりとっていくのかと感じてございます。品川区といたしましても、その周知の方法につきましては、広報しながらであったりホームページからリンクを飛ばすといった形で、積極的に協力していきたいと考えているところでございます。

2点目の教室型説明会につきましては、ちょっと先ほどの答弁の繰返しになりますが、区といたしましては不安の声やそういったご懸念にしっかりと寄り添うことが重要と考えてございまして、その手法

につきましては、教室型説明会も含めまして様々なものと認識しているところでございます。区といたしましては、ＪＲ東海に対しまして、適切な手法を用いてしっかりと区民の声や質問に対して丁寧な対応を行うように、引き続き求めてまいりたいと考えているところでございます。

○のだて委員

今後の説明会の話では、今後やるときも建設委員会に報告をされるのかというところを１点お聞きしたいと思います。

それと、教室型説明会をぜひやっていただきたいと思いますけれども、以前１２月、区としてこの気泡の問題で原因究明をしてほしいということで申入れをしたと思うのですが、それでＪＲ東海から回答があったと思いますけれども、それで区としては容認しているというか、それで十分だと考えているのか。今後やはり本格的な掘進を行っていくために今回説明すると言っていますけれども、やはりそういった原因がしっかり分からないうちに本格掘進を進めていくということは、区内の住宅街にも大きな影響を及ぼしかねないというものだと思いますので、そこはしっかり原因究明していくことが必要なのではないかと思いますが、いかがでしょうか。

○大石まちづくり立体化担当課長

質問の１点目の、今後もオープンハウス型説明会を開催される際は議会へ報告されるのかというところでございますが、基本的には報告しようと考えているところでございます。

２点目の原因究明についてですが、こちらはまだ原因究明されていないのではないかとということで、区として容認されているのかというところでございますが、現在ＪＲ東海は泡の状況等を引き続き注視しつつ、対応について検討していくと聞いているところでございます。また、シールド掘進経過と泡発生に明確な関係性はみられないが、追加の調査といたしまして、周辺環境への影響がないか確認するため、現在周辺の観測井戸で酸素濃度測定を実施していると聞いているところでございます。

質問の３点目、原因究明を行わない限り、その掘進を進めることを許すのかというところでございますけれども、リニア中央新幹線につきましては、ＪＲ東海が国土交通大臣から認可を受けてＪＲ東海の実行の下に行われているものでございます。区といたしましては引き続き区民への丁寧な説明、適切な措置を講じるようＪＲ東海に求めるなど、必要な要請を行ってまいります。

○のだて委員

今、気泡などの影響については観測井戸で調査をしているということで、その調査結果などを聞いているところがあれば伺いたいと思います。

○大石まちづくり立体化担当課長

現在のところ、ＪＲ東海からは、周辺に影響を及ぼすような結果は得られていないと聞いているところでございます。

○のだて委員

影響を及ぼすような結果がないというのは、つまりどういうことでしょうか。水位の変化があるとか、気泡が出ているとか、水質が変わったとか、内容を伺いたいと思います。

○大石まちづくり立体化担当課長

ＪＲ東海は、酸素濃度測定を行っているというところでございます。そちらで周辺環境に影響が認められるような結果は確認されていないというところでございます。

○のだて委員

酸素濃度だけ測っているということですか。もしほかにも調査しているところがあれば、伺いたいと

思います。

今回、このリニア中央新幹線の事業は国土交通省が認可されているということで説明がありましたけれども、やはり国が認可しているというのはありますけれども、実際に住んでいる区民に影響が起これかねないというこの大深度地下のリニア中央新幹線の工事ですので、そこは区としても当事者意識を持って、やはりこの原因究明をしっかりと求めていくと、それまではやはり本格掘進しないようにと、ぜひこれは強く求めていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○大石まちづくり立体化担当課長

追加の調査につきましては、現時点でＪＲ東海からはこの酸素濃度測定のみを行っているところでございます。

質問の２点目の本格掘進を進めていかないようにというところでございますけれども、こちらも繰返しになりますが、リニア中央新幹線はＪＲ東海が国土交通大臣から認可を受けて行っているものでございます。区といたしましては様々なご不安の声、ご懸念の声、そういったものを区としてもいただいております。そういったところから、区といたしましてはＪＲ東海に対し、数回にわたり要請文という形で安全を確保するよう要請したり、区民の声にしっかりと応えるようしっかりと要請しているところでございます。引き続き区といたしましては、必要な要請を行ってまいりたいと考えているところでございます。

○中塚委員

目黒川の気泡のことについて今もやり取りがありましたけれども、このオープンハウス型説明会のいわゆる説明パネルというのでしょうか。その中には目黒川から気泡が出た一連の事柄を、その説明パネルにはどのように説明がされているのか、それとも説明がないのか。聞かれれば答える程度のことなのか。これはＪＲ東海が用意する資料だから、区の姿勢を問うというわけではないのですけれども、目黒川の気泡について説明パネルがあるのか、どういう説明がそこでパネルに示されているのか。何かパネルの説明資料はホームページで確認できるのですか。そこは今後なのでよく分からない、そこについてご説明いただきたいと思います。

それと、目黒川の気泡だけでなく、いわゆるリニア中央新幹線工事に伴って、地上部への影響はどのように説明されているのか。やはり地盤沈下への影響だったり、目黒川のように有毒なガスであったり、それらに伴って土地価格が下がるのではないかと、そういう不安の声が近隣の方からも当然寄せられるわけですが、このリニア中央新幹線工事に関わって、地上への影響はどのようにパネル展示されているのか伺います。そもそもそのパネル展示の中身を事前に区が把握しているかどうか私には分からないので、まずそこをご説明いただきたいと思います。

○大石まちづくり立体化担当課長

今回のオープンハウス型の説明会につきましては、ＪＲ東海からは、まず気泡につきましては５月に開催するオープンハウス型の説明会にて、泡の状況などについて説明する準備をしているところでございますが、その内容やその手法につきましては、詳細については把握はしていないところでございます。

また、併せまして地上への影響、こちらもどのような形でご説明しているかというところを区は認識はしていないのですけれども、今回のオープンハウス型説明会で説明されるかどうかにつきましても、区としては把握していないところでございます。

また、パネル資料は公表されるのかというところでございますが、ＪＲ東海からは、オープンハウス

型説明会に来られた方に配布する資料はホームページに公表すると聞いてございますが、パネルの資料につきましてはどのような取扱いになるかというのは、区として把握していないところでございます。

○中塚委員

今回の説明会ですけれども、やはり品川区としてＪＲ東海に対して、この間の気泡をめぐる経過であったり、ＪＲ東海の立場であったり、それをパネル展示、または持ち帰れる資料も含めて丁寧に代表者というのか、この説明会に来られた方に説明をするように、賛成とか反対とかではなくて、気泡について起きた事柄について説明するように、やはり区としてＪＲ東海に求めるべきだと思いますが、いかがでしょうか。

２つ目が、やはり地上への影響について、先ほどもどのような説明がされるのか、現状では区としては把握が難しいというお話でしたけれども、やはり地上への影響について、ＪＲ東海としての立場といえますか見解をきちんと説明するように、区としてＪＲ東海に求めていると思うのですけれども、いかがでしょうか。中でもそこに関心が今向けられておりますので、まずは丁寧な説明を尽くすというのがＪＲ東海の当然の姿勢だと私は思うのですけれども、いかがでしょうか。

それと３点目、先ほどの目黒川の気泡のやり取りをめぐる、酸素濃度の測定を行っているということですが、区内の測定地点は何か所なのか。測定の方法と、測定の結果が数値で公表されているのか。何か所なのか、測定の方法が公表されているのか、測定の数値が公表されているのか、それとも安全ですという評価だけが公表されているのか、ちょっとよく分からなかったもので、酸素濃度測定について区が把握しているものをご説明いただきたいと思います。

○大石まちづくり立体化担当課長

説明会においては気泡についてしっかりと説明されるよう求めるべきではというところでございますが、ＪＲ東海が国の認可を受けてしっかりと事業を進めているものでございまして、区といたしましてはそういった目黒川の事象であったり、また調査掘進での確認結果、そちらをしっかりと本掘進でもやるように、文書により求めてきたところでございます。

そちらにつきまして、説明するよう求めるというところでございますが、ＪＲ東海からは、オープンハウス型の説明会で説明する準備をしているというところもございしますので、区といたしましてはその説明会の内容をしっかりと把握したいと考えているところでございます。

また、地上への影響について説明するよう求めているというところでございますが、区に実際にそういったお声があるかという、実際のところはまだそういった声はいただいておりません。そういった説明会で、ほかの説明会でそういったご意見があったということは認識しているところでございますので、そういったことも含めまして要請しているところでございますので、引き続き必要な要請を行ってまいりたいと考えているところでございます。

最後、酸素濃度測定の測定地点の詳細につきましては、測定箇所、数値、方法等、詳細に区のほうに報告を受けているものではなく、ＪＲ東海からは周辺環境に影響が認められるような結果は確認されていないと聞いているところでございます。ただ１点、測定箇所につきましては、シールドマシンの周辺でやっているとは聞いているところでございます。

○中塚委員

気泡については、結局のところその実際の説明会を開いてみないと区も分からないというところのようなので、やはりしっかりと説明するように求めていると思います。

それと、酸素濃度測定ですけれども、結局ＪＲ東海が発表しているのは、周辺環境への影響への変化

は確認できていないというだけで、測定の地点や方法や数値が公表されていないということです。これで安心してくださいますとは全くなりません。特に目黒川の気泡は気体ですから、気体が地上に出て濃度が薄まる前に水から出てくる泡をキャッチできるわけですね。ただ、地上に出てしまえば、当然もともとある空気と混じって濃度が薄まるわけですね。やはりその出てくる気体をどのような方法で採取するのか、出てきたもののなのか薄まったもののなのか、それとも地上1 mなのか2 mなのかで、大分結果が変わってくると思うのです。なので、測定地点であったり測定の方法であったり、測定の結果の数値の公表であったり、これは区として公表をＪＲ東海に求めるべきだと、それが説明責任を果たすということだと思うのですけれども、その点は区としてＪＲ東海に箇所、方法、数値を公表するよう求めるべきだと思いますが、いかがでしょうか。

それと最後に、結局この気泡はリニア中央新幹線の工事が原因だったのか、そこがいま一つまだ分からないのですけれども、気泡が出てから大分たっていますけれども、結局はリニア中央新幹線の工事が気泡の原因だったのか、地上への影響がないと言い切れるのか、そこら辺についても最後に伺いたいと思います。

○大石まちづくり立体化担当課長

今、行っております酸素濃度測定の結果の公表等、まずＪＲ東海のほうは５月に開催するオープンハウスの説明会で、目黒川の泡の状況などについて説明する準備をしていると聞いてございますので、そちらの内容をしっかりと区として注視してまいりたいと考えているところでございます。

区といたしましては、その結果の公表を求めるかどうかというところなのですけれども、先ほども申したとおり、こちらはＪＲ東海が国から認可を受けて進めているものでございまして、国・ＪＲ東海の実任の下に行っているものでございます。区といたしましては様々な声をいただいた中で、しっかりと必要な要請を行ってきておりまして、今後のその対応は変えずに、必要な要請を行っていきたいと考えてございます。

最後、気泡はリニア中央新幹線が原因なのかというところでございますが、昨年８月に目黒川で気泡が発生して以降、区のほうにも様々なご不安やご懸念の声というのが来ているところでございます。この間、ＪＲ東海も水質調査や気泡の成分調査等を行ってきまして、その結果といたしまして、シールド掘進経過と泡発生に明確な関係性は見られないとしているところでございます。ただ、一方で近傍で発生しているということございまして、追加の調査として、今回行っております酸素濃度測定等を追加の調査としてやっていると認識しているところでございます。

○中塚委員

最後に一言意見を述べますけれども、説明会ですから、しっかりと説明パネルに気泡のことや、また地上への影響のことについて、区としてＪＲ東海に要請していただきたいと思います。また、酸素濃度の測定についても、国の事業でＪＲ東海が行っていることだから状況を注視するだけではなくて、やはり安全だとＪＲ東海が言うのであれば、その根拠と調査方法と結果を示してこそ説明になると私は思いますので、ぜひその調査方法、調査箇所、調査結果の公表をするよう、区としてＪＲ東海に求めていると改めて思います。

気泡がリニア中央新幹線の工事のせいだったのかと、ＪＲ東海は認めませんけれども、追加の調査をしたということですが、その追加の調査が結局どういう方法でされたのかが公表されない限り、これで区民や住民に安心を求めることはとてもできる状況ではないと思います。現状において、リニア中央新幹線の工事を進めるべきではないと思いますし、またリニア中央新幹線工事に合わせた開発も中

止して、まずは今起きている事態に対して必要な丁寧な説明を尽くすということだと思います。

○塚本委員長

ほかにご発言ございますか。

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。

(3) みどりの実態調査の結果について

次に、(3)みどりの実態調査の結果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。

○大友公園課長

私からは、みどりの実態調査の結果についてご報告をさせていただきます。資料はA 4判両面のものとA 3判カラーの概要版をおつけしておりますので、併せてご覧ください。

最初に、A 4判の資料でございます。

1、調査の目的でございますが、区全域のみどりの実態を調査するため、昭和55年から5年ごとに調査を実施しているものでございまして、令和元年度の前回調査から5年後となる昨年、令和6年度に調査を行ったものでございます。本調査は品川区長期基本計画に掲げる水と親しむみどり豊かなまちづくりに向けて、現在まで進めてまいりました水とみどりの基本計画・行動計画、各種緑化計画の施策の効果を把握するとともに、今後の緑化施策の基礎資料とすることを目的に行ったものでございます。

2、調査の内容でございます。

(1) 緑被調査では、デジタル航空写真から1㎡以上の樹木被覆地、草地、屋上緑地を抽出し、地区別・町丁目別に集計を行いました。

(2) みどり率調査では、緑被調査で抽出した緑被地に加え、河川等の水面、公園内のみどりに覆われていない部分を抽出し、公園以外の樹木被覆地、草地、屋上緑地、水面と公園に区分し、地区別に集計を行いました。

(3) 接道部調査では、区全域の道路につきまして、現地の接道部の状況を調査し、接道部緑化、緑化可能性の高い接道、緑化の可能性の低い接道部に区分し、こちらも地区別・町丁目別に集計を行ったものでございます。

3、それぞれの調査結果の概要でございますが、A 3判カラー刷りの概要版も併せてご覧ください。

(1) 緑被調査では、区全域に対する緑被地の割合を示す緑被率は15.6%となり、前回調査より0.5ポイント、10.9ha増加いたしました。区分別では、樹木被覆地が7.6ha、草地が1.8ha、屋上緑地が1.5haの増加となっております。

概要版の表面、右側下段をご覧ください。地区別の状況でございます。緑被率では、まとまったみどりが多い八潮地区が最も高く23.5%、小規模住宅地が広がる荏原地区が最も低い10.8%となりました。

裏面左側上段をご覧ください。緑被地等の経年変化でございます。前回調査で緑被地の面積は減少に転じておりましたが、今回調査では増加となり、区分別においても屋上緑地、草地、樹木被覆地ともに増加しております。増加の主な要因といたしましては、規模の大きい集合住宅の建築や公園の新設に伴い、緑化が増加したものと分析しております。

A 4判資料にお戻りいただき、(2) みどり率調査では、区全域に対するみどりと水面、公園の割合が21.5%となり、前回調査の21.1%よりどちらも0.4ポイントの増加となり、区分別において

も水面を除き、各項目ともに増加しております。

概要版の裏面、左側中段をご覧ください。みどり率の経年変化をお示ししております。緑被率と同じく前回調査で減少に転じておりましたが、今回調査では増加となり、緑被率の増加と同様の要因と分析してございます。

A 4判資料にお戻りいただいて、(3) 接道部調査では、接道部緑化延長が267.7kmとなり、前回調査より13.1km減少いたしました。内訳の主なものとして、植込みが6.9km、塀の上の緑化が5.9km減少しております。そのほか、概要版には屋上緑地調査、樹林地調査、壁面緑化調査、まちづくり事業の緑化状況の変化について結果を記載しております。

最後に、A 4判資料の裏面をご覧ください。4、調査内容の活用についてでございますが、本調査結果を踏まえて課題等を整理し、水とみどりの基本計画・行動計画の施策の推進に活かしていくことで、本調査結果をみどり豊かなまちづくりに活かしてまいります。

○塚本委員長

説明が終わりました。

本件に関しましてご質疑等ございましたら、ご発言をお願いいたします。

○中塚委員

緑被調査によってみどりが増えたというご説明ですけれども、その増加の要因をもう少し伺いたいと思います。特に樹木被覆地の7.6haのほうですけれども、この樹木被覆地が増えた要因が、先ほど公園もちょっと聞こえたのですけれども、増えた理由を伺いたいと思います。結論から言うと、再開発を進めたから緑被率が増えたというふうに公園課としては思っているのか、この資料のまちづくり事業の調査で、北品川と武蔵小山とどちらも開発なので、再開発を進めていってみどりを増やすというのが区の考えなのか、それとも結果そういうことなのか、そこも含めてご説明いただきたいと思います。

○大友公園課長

樹木被覆地の増加というところにつきましての理由、改めてご説明させていただきますと、樹木の成長のほか、区内各地の集合住宅地などの建築や公園の新設に伴い、緑化が増加したものでございます。開発も絡めて回答をといるところなのですけれども、まちづくり事業で行われる建築行為等においては比較的規模の大きい建築がなされることが多くて、面積300㎡以上の敷地で建築行為等を行おうとする者に対しては緑化計画書の提出を義務づけ、緑化について指導することでみどりの確保をしているところでございます。まちづくり事業が進むことでみどりが確保されるということも、事実としてあるところでございます。

○中塚委員

ももとの計画が水とみどりの基本計画・行動計画ということで、申し訳ないですけれどもそれほどこれに直接詳細に私が目を通したわけではないのですけれども、今のご説明ですと、このまちづくり計画が、結果みどりを増やすことにもなっているとおっしゃいましたけれども、つまりこの水とみどりの基本計画・行動計画も、再開発を進めることで、みどりというか樹木被覆地を増やすという考えに立っているのかということですか。ご説明いただきたいと思います。

○大友公園課長

水とみどりの基本計画・行動計画の中には、様々な施策および事業がございます。その中におきまして、緑化の指導という形のものもございます。また、まちづくりの中においてみどりを確保するという

ような記載の中において、結果としてこのまちづくり、敷地300㎡を超えるような場合については緑化指導を行っておりますので、そこにつながっているという形になるというところでございます。

○中塚委員

開発を進めてみどりを増やすとおっしゃいますけれども、その開発が、今もう30階建てがぼんぼん増えているわけで、一体どれだけの電力を消費して、どれだけのCO₂を排出しているのかと私は思います。大体、開発によって公園が無償で提供されたとよく言いますけれども、出来上がった公園を見れば、とても地元住民のための公園というよりも、その開発の入り口部分をちょっときれいにして、区で管理で常に保たれていて、何か開発のための公園でしかないなと思います。やはりみどりを増やしていくというのであれば、高層化によってCO₂排出を増やすのではなく、高層化そのものを規制しつつ、また木密地域における住民の皆さんとの合意で公園を増やしていく、そうした方向に向いていくことが必要だと述べたいと思います。

○のだて委員

この緑被率を増やしていくということは、環境問題の地球温暖化などの問題でも重要なことだと思います。実際どのように今後この結果を活かしていくかということだと思いますけれども、具体的に増やす取組を考えているのかということ伺いたいのと、今回接道部では減ってしまったということ、この原因を伺いたいと思います。

○大友公園課長

こちらの計画に基づいて実態調査を行っているところなのですが、水とみどりの基本経過・行動計画の中には12の施策があり、数多くの事業が設置されているところがございます。その事業の推進をしていくことで、みどりを増やしていくというところにつなげていくという形になるのですが、では、そのみどりをどうやって事業を推進していくのかということにつきましては、この水とみどりの行動計画・基本計画事業をどのように推進していくのかということ、学識等々も入れまして推進会議体を設けてございます。その推進会議体で毎年評価・点検を行いまして、事業の推進管理、詳しく管理を行っているというところになります。

また、接道部の緑化の率が減少した理由につきましては、特に植え込みと塀の上の緑化の減少、短縮の影響が大きいというところなのですが、建て替えに伴う緑化の喪失が影響していると考えているところでございます。

○のだて委員

建て替えで減ってしまっているということで、狭い敷地の建て替えが多いと思うのです。先ほど300㎡以上は緑化指導しているということでしたので、ぜひ緑被率が上がるようにしていただきたいと思いますし、先ほどもありました、結局超高層マンションなどができても、エネルギーの消費量がそこで急激に上がるということですから、そうした開発で、地球温暖化への貢献というのは結局プラスマイナス、むしろマイナスになってしまうのではないかなと思いますので、そうした形ではなくてみどりを増やしていく、緑被率を増やしていくということでやっていただきたいと思います。

○横山委員

幾つか順番に伺ってまいります。まず、今回こちらの概要版のほう見せていただいているのですが、本編のほうに恐らく書かれているのではないかなと思うのですが、みどりの面積なのですが、令和6年の調査ではどうだったのかということ、目標が令和13年に510haということになっているのですが、ほかにも公園緑地ですとか道路等民有地、民有地屋上、水面というところが目標

のほうではあるのですけれども、それぞれもし分かりましたら教えてください。また、屋上緑化も面積自体は増加しているのですけれども、また箇所が前回のときよりも少し減少しているのですけれども、こちらは何か特殊な要因ですとかあれば教えてください。また、壁面緑化は増えているのですけれども、こちらの要因が何か分析されているようでしたら教えてください。まず、そちらからお願いいたします。

○大友公園課長

まず、みどりの面積というところなののですけれども、緑被地ということでまとめた形の面積につきましては、区内345.9haという形になってございます。

また、壁面緑化が増えているという理由です。少々お待ちください。壁面緑化のほうは両方とも減っているのですけれども、こちらは河川護岸における壁面緑化の減少が大きな要因となっております。令和元年度の調査では66か所、6,798㎡が河川護岸の緑化というところの数字となります。しかしながら、今回の調査では18か所、718㎡となっておりまして減少しているというところでございます。しかしながら、一方で緑被調査の土地利用別緑被率というものも調査しているのですけれども、こちらのほうは最も多い木増加が、土地利用別でいくと水面というところになっておりまして、8.8%の増加となっております。こちらについては、河川敷の樹木の生育などによって河川護岸の樹木が生育したから、また植樹等々で増えたという形になるかと思うのですけれども、それに伴って護岸上のみどりの日照等の影響があり、護岸上のみどりが減ったのかなというところで分析しているところでございます。

○横山委員

緑被率と、計画のほうに書いてあるみどり面積というのは同じものだと捉えてよろしいということでしょうか。あと、屋上緑化の箇所の部分のご答弁をいただけたらと思ったのですけれども、先ほどその壁面緑化のところは河川の護岸のお話で理解できたのですけれども、お願いいたします。

続きまして、接道部の状況というのが先ほどもちょっと議論にありましたけれども、どのように分析されているのか。可能性が高いというのはどのような状態で、可能性が低いというのはどのような状態なのか、ちょっと具体的なイメージがよく分からなかったので、教えていただけたらと思います。例えば中央分離帯とかの部分で緑化できる可能性が高いものとか、そうでないものとか、そういったところのイメージがもし分かりましたら、具体的なところを教えていただけたらと思います。

あと現在、みどり率を上げるためにどういった助成があるのかというところで、屋上緑化等の助成制度ですとか、生け垣緑化助成ですとか、そういったものを行っているのかなと思いますけれども、先ほどその指導だったりとかいろいろ様々行われていると思うのですけれども、それらの助成の利用率というのが最近どのように変化しているのかというのが分かれば教えてください。

また、少し昔の話になるのですけれども、昭和50年代に都のほうで、計画でみどり率が30%というようなお話があるということがあったかと思いますが、それを品川区のほうでは都市部なので25%ということで、目指すべき将来的なみどり率が25%ということで現在やっているのかなと思うのですけれども、当時のことは私はよく分かりませんので、どうしてその30%だったのかというところ、区として捉えている状況がもし分かりましたら、もう少し詳細を教えていただきたいと思いました。

現在、品川区は18位ということもあると思うのですけれども、逆に大きな公園とかいったところが少ないので、目指すべき将来的なというのは大分長期的なことになってくると思うのですけれども、最近の情勢ですとか様々な環境とか、そういったところも含めて考えたときに、今回の調査を受けて区として目指すべき将来的な目標値について、今回の調査を通してどのように改めて考えていらっしゃるの

かというところも教えてください。

○大友公園課長

順不同でお答えさせていただきたいと思います。

はじめに屋上緑化なのですけれども、今回屋上緑化増加箇所については、新築や建て替えに伴う増加が多かったというところなのですけれども、大規模な屋上緑地の箇所が増えたことから、箇所数は減少しても、緑地面積は増加したという形で報告となっているところでございます。

また2番目、順不同で行かせていただきます。接道部の件なのですけれども、接道部の緑化率の減少というところで、先ほどの繰返しになるのですけれども、植込みと塀の上の緑化の減少ということで、こちらは建て替えに伴う緑化の消失が影響していると考えているところでございます。こちらのほうは小規模の建て替えというところが主な減少の中心になっているのかなというところで理解をしているところでございます。

また3番目、助成率というところなのですけれども、具体的に今助成というところでいきますと、生け垣助成を具体的に出しますと、今回例えば27か所助成をしているところでございます。その他の助成についても、基本大体横ばいというような傾向が続いているというところになってございます。

続いて30%ということで、過去どういう目標があったのかというところなのですけれども、昭和50年代の後半、みどりの基本構想というものがあまして、その中で25%という話が出て、品川区内の4分の1を緑化するというところで積み上げられたというところなんです。今のみどりの基本計画・行動計画でもそれを踏襲しているという形なのですけれども、東京都は当時みどり率、これを何か30%を目標としておりました。それに合わせて品川区も30%にするかどうかというような議論が当時あったものと認識しております。

平成20年程度の年だと思うのですけれども、そのときに区のほうでいろいろ検討したところでは、区内には代々木公園だとかそういうような大規模なみどりがある公園があるわけでもない。そしてもう一方としては、生産緑地とか畑とかそういうようなみどりが確保できるような場所があるわけでもないという中で、都市化した品川区の中ではどういう割合を目指すのがいいかという中では、一律東京都とともに30%という形ではなく、厳しいだろうということで、25%という形で目標を認識しているところでございます。

目標というところで、今回の結果を踏まえてどういう形で目標を考えていくのかというところなのですけれども、今回の結果を踏まえまして、事業の推進をしていく推進会議等々をやっているのですけれども、そちらの席でも今回この結果を報告させていただいて、議論いただこうと思っているところでございます。

また今、この計画自体が令和3年度につくられたものでございまして、令和13年までのものということで、令和8年度に中間を迎えます。その中間見直しのときにこの目標をどうするのか。そのままでいくのかどうするのかというのは、この推進会議等の中で検討していきたいと考えているところでございます。

あと、すみません、みどり面積については、実態調査の確認を行って回答させていただければと思います。〔同日後刻に「504.4haがみどり面積となっております。』と答弁あり〕

○横山委員

1点だけ分からなかったところがあるので、もう一度ご答弁をお願いしたいのですけれども、接道部の可能性が高い箇所と、可能性が低い箇所というのが、どういった状況なのかというそのイメージのと

ころもお聞かせいただけますか。

○大友公園課長

答弁漏れ、申し訳ありませんでした。緑化の可能性が高い接道部というところにつきましては、現在接道部の緑化が行われていないけれども、生け垣や植え込みなどの接道部緑化、空き地、または塀やフェンスを取壊すことで接道部緑化整備が可能な場所というところになります。また、緑化の可能性の低い接道部につきましては、駐車場の出入り口に利用しているであったり、または建物の擁壁だったり、壁を取り壊さないと接道部ができないような場所を言っているということでございます。

○横山委員

これから令和8年度の中間のところに向けて、推進会議で学識経験者の方々と議論をしていただくというようなスケジュールになっているかと思いますが、例えばマイガーデンの応募者の方が増えているのかなと思います。例えば他区の事例なのですけれども、千代田区とかはヒートアイランドの部分の冷却になるかもしれないですけれども、菜園の助成を令和7年度から増やしていたりですとか、そういったところもありますので、他区の事例等を研究・注視していただきながら、どういったことが品川区でこれからやっていけるのかということをぜひ進めていただきたいと思いますので、その部分について一言お願いします。

○大友公園課長

現在の施策にとどまることなく、新たな施策事業というところについて、他区の事例等も踏まえ研究し、検討してまいりたいと考えてございます。

○つる委員

これは品川区としての調査ということで、先ほど23区での順位の話があったのですが、区に隣接するほかの区が上位にあったり、近いところもありますけれども、あと実態調査の1ページ目、右上のドットのところを見ても、若干真ん中から東側にたすき掛けにちょっと品川区においてはある。都立公園や林試の森とかそういうのは除外するという見方なのですが、要は区としての計画はいろいろ先ほど来質疑があって、粛々と進めていただいていると思うのですが、東京都という話もありましたけれども、隣接する区との連携によってこの率を上げていくとか整備のあり方という考え方・捉え方というのは、どのように今までやってきたのか、もしくはこれからどういう考え方でやっていくことができる可能性があるのでしょうか。

要は区境のところの通りというのは、道路整備とか電柱整備も、ここは品川区、どこそこは何々区でお願いしますというルールになっているかと思うのですが、こういうみどりの関係などについても、その通りを通る人というのは、日常使っている生活道路になったりする部分があるかと思うので、その辺りの区同士での整備のあり方というのがどういう形か、それを教えてください。

○大友公園課長

近隣自治体との連携というところについてなのですけれども、水とみどりの基本計画・行動計画の中でも、近隣自治体等の動向を注視しながら連携していくというところではうたっているところでございます。こちらについて水とみどり、水も含めてなのですけれども、近隣自治体との方針というものを図りながら、ネットワーク整備方針を検討していくというところでございます。それを踏まえまして、港区、大田区等の軸の連携であったり、区をまたぐ都立公園について東京都、隣接区との連携など、各連携を図っているというところになってございます。

○つる委員

計画とか考え方とかは当然あると。ただ実態として具体的に目黒区との区境とか、大田区境という大通りになるのかもしれないけれども、目黒区境などは比較的どちらかの区道がつながっていると思うのですけれども、そういったところのみどりを考えていくときに、こういう計画に基づいて実施された具体的な場所というのはあるのでしょうか。

○大友公園課長

実際の軸というところにおきましては、区をまたぐ軸として、大田区から来る軸、みどりの環境軸というのを大田区が示しているところ、また品川区内にそこが入ってきていることがあるのですけれども、その軸の近隣というところでは、しながわ花海道というところですね。整備等々もこのみどりの軸の連携の一つになるのかなと計画しているところでございます。

○塚本委員長

ほかにご発言ございますか。

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。

(4) 五反田～天王洲 舟旅通勤について

○塚本委員長

次に、(4)五反田～天王洲、舟旅通勤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。

○関根河川下水道課長

私からは、五反田～天王洲舟旅通勤について説明させていただきます。A 4 縦の資料をご覧ください。

まず、事業の概要でございます。本件は浮遊船着場を活用し、区内を発着する舟運の定期航路事業が開始されるものでございます。本事業は東京都の補助制度を活用した民間事業者により、令和 7 年 5 月 14 日に運航が開始されることとなっております。区といたしましては、水辺利活用進計画に基づき、本事業の積極的な広報や水辺の活性化等につながる取組への支援、また船着場の改修等を実施してまいります。

次に、運航概要です。別紙として、東京都都市整備局による報道発表資料をつけさせていただいておりますので、そちらをご覧ください。東京都都市整備局の資料、中段右の図のとおり、本事業につきましては、五反田と天王洲を約 35 分で結ぶ航路となっております。運航は毎週月曜日から金曜日の夕方、運賃は大人の片道 900 円、事業者は株式会社ジールとなっております。

恐れ入りますが、委員会資料にお戻りいただければと思います。最後に、区の取組状況でございます。区ではこれまで、船着場への案内誘導標識ですとか転落防止柵、照明器具といった船着場の利便性や安全性を向上させるための整備を行っており、今年度につきましても、連絡通路の勾配を緩やかにする工事を実施いたします。

○塚本委員長

説明が終わりました。

本件に関しましてご質疑等ございましたら、ご発言願います。

○中塚委員

1 点伺いたいのは、通勤ということで、通勤というのは自宅から職場に恐らく行くことだと思うのですけれども、恐らく区も、また多くの会社も、最短距離しか交通費が出なくて、自分としてはここを行きたいのだと思っても、行くのは勝手だけれども会社としてはこの道の分しか出しませんというような、

ほとんどそうだろうなと思うのです。このルートは通勤で認めてもらえるのですか。でもそれを区に聞いてもどう答えるのだろうかというのがあるのですけれども、でも多分通勤とうたっているのだけれども、通勤で認められるのですかとしか聞きようがないのですね。お答えください。

別の言い方をすると、例えば天王洲から五反田まで、スマホがあったらびびっと調べられるのですが、今は手元にスマホがないのですが、ほかの公共交通機関で天王洲から五反田までだと、要するに船で行ったほうが安くて早いのか、ほかの公共交通機関のほうがいわゆる便利なのか、最短距離なのか、そこがよく分からないのですけれども、報告事項なので、区に質問するという形でご説明いただきたいと思います。

○関根河川下水道課長

今ご質問いただきました通勤として認められるかという点でございますけれども、こちらにつきましてはやはり個々の企業等の状況によって認められる、認められない等はあるかと存じます。また、その最安・最短の交通手段なのかどうかというところもでございますけれども、この事業につきましては、東京都のほうで舟運が身近な観光の交通手段として定着すること、それから水辺のにぎわいを創出するという取組の一環として補助制度を創設しておりまして、その中で交通手段としての航路事業に対する補助という形で制度ができていているというものでございます。

ご指摘のとおり、最短の通勤ルートとして使ってもらえるかどうかという点はございますけれども、それだけではなくて、ちょっとここは個人的な話になってしまうかもしれませんが、例えば帰り道、最短の通勤だけではなくて、川の流れを楽しみながらゆったりと帰っていただく。そういった使い方等も考えられるのではないかと考えているところでございます。

区といたしましても、水辺利活用推進計画において、水辺のにぎわい創出につきましては積極的に取り組んでいくこととしておりますので、そのような形で利用の方法もあるのかなと認識しているところでございます。

○中塚委員

水辺のにぎわい創出については、品川区も上位計画を持っているわけですが、なぜそのようなことを聞いたかという、やはり通勤というのは、通勤で使っても構わないのですけれども、その先に狙いがあるのではないかと私は思っているのです。東京都自身は身近な観光・交通手段として定着するように、水辺のにぎわい創出利用にということですが、通勤というのは取りあえずやってみようぐらいのことで、その先に大きな狙いや目標があるから、こういうところに税金を使っているのではないかと思うのです。では、その先の狙いというのは何なのか伺いたいと思います。

確かに楽しみながらゆっくり帰る人がもしかしたらいるかもしれませんが、仕事が終わったら早く家に帰りたい、むしろ帰ってこいと言われるかもしれないし、早く仕事が終わるのだったら友だちと飲みにも行きたいし、何か通勤だけの需要というよりも、その先に狙いがなければ、狙いがあるから東京戦略という名前があるのだと思うのですけれども、そこを伺います。

何が言いたいかというと、やはりこういうのも再開発につながってくるのですよ。そうではないのですか。伺います。

○関根河川下水道課長

今ご質問いただきました点で、本当に通勤だけなのかというところですが、こちらは令和4年度に社会実験として実施をしております。そのときの利用目的としては通勤利用が半数以上ということで、当時の社会実験の結果、通勤の可能性があるというところは1点社会実験の結果として出ていると

ころでございます。

通勤以外の目的があるのではないところにつきましては、繰り返しのようになってしまい恐縮ですが、水辺のにぎわい創出というところの観点でございます。ですが、再開発につながってくるのではないところでございますけれども、本航路の起点・終点となる五反田、天王洲につきましては、品川区においても活性化の拠点、水辺の拠点等として位置づけられているところでございますので、そういったところを結ぶ航路であると認識してございます。特段再開発と絡めたものであるという認識はしてございません。

○中塚委員

特段再開発と絡めたものではないとおっしゃいますけれども、将来的な再開発の動きに合わせたものだとは思っています。東京都も巨大な噴水を造ったりカジノの話もあったり、大阪は大阪で万博をやったりカジノの話もあったり、水辺と言ったらもうカジノか開発かＩＲか、それはそこまで今何かこう発表した計画はないですけれども、そういう動きは警戒しております。だから断定的にはまだ言えないけれども、そういう動きとこういう運航が連動し得るものだ。屋根もついていない海音という船がありますけれども、私はそのようなことをするのだったら、もっと観光に特化してつまみとビールでも出しながら楽しくとか、よほどそちらのほうが面白いのではないかと思うけれども、やはり通勤だと言い切るところがうさんくさいなと思いました。

○のだて委員

まず、この航路付近に住宅があると思うのです。そこをこの間航路がないところにできるわけなので、住宅へのプライバシーの配慮などはぜひ、今後声が上がってきたりとかなど対応していただきたいと思っています。

それで、先ほども少し話が出ましたが、この写真の船が使用されるということです。これは屋根がないということで、これは雨のときには雨天中止ということなのかということを伺いたいのと、あと、この社会実験では通勤が一番利用が見込めそうだったということでしたけれども、実際今見込んでいる利用量というか人数というのはどのくらいなのか伺いたいと思います。

そして、五反田から天王洲まで、そこへ行く人しか使えないとかかもしれないけれども、それが便利だと、ほかのところでは止まったりはしないということですね。そうすると、利用する方も限られてくる。五反田と天王洲を行き来する人ということになると思うのですけれども、これが実際に成り立つのか、そこをお伺いしたいと思います。

○関根河川下水道課長

今、3点のご質問をいただきました。順にご説明をさせていただきます。

まず、雨天中止かどうかというところでございますけれども、荒天時・強風等の場合には欠航になることがあるということで事業者からは聞いてございます。実際に一定以上の降雨の場合は運航を中止するとのことでございます。

それから2点目でございます。実際にどのぐらいの利用を見込んでいるのかという点でございますが、こちらの事業は東京都の補助制度を利用した民間事業者による航路でございますので、区としてどの程度の利用を見込んでいるかというものは持ち合わせてございません。

また3点目、事業として成り立つのかどうかというところでございますけれども、こちらも直接的に区として成り立つ、成り立たないということを述べる立場ではございませんけれども、区としても水辺利活用推進計画に基づきまして、区としてできることは取り組んでいくということで考えてございます。

○のだて委員

区として実施するものではないということなので詳しく分かりませんが、そうですか。では今後見守っていきたいと思いますけれども、区としても船着場の整備とかはしているわけですから、関わっているということはあると思いますので、見ていていただきたいと思います。

それと、私も最後に、これを再開発につなげないということとは要望しておきたいと思います。

○横山委員

私のほうからは数点確認したいのですが、1点、まず区としては積極的な広報等の支援を行うということが書いてあるのですが、広報については都のほうとどのように連携をして、区としてどのようなことを行っていくのか、具体的に教えていただけたらと思っております。

考えられることとしては、都の事業ですので、例えば五反田でしたら都営線もありますし、そういった交通の部分の広報とかを都のほうが行っていくのかなと想像していたのですが、都としてどのようなことを行う予定なのかというところを区としてどう把握しているのかということも併せて教えてください。

○関根河川下水道課長

ご質問いただきました広報活動について、まず1点、区の広報活動の取組でございますけれども、こちらは5月1日号の広報しながわにおいて、舟運開始の記事を掲載したりとか、五反田の船着場、いわゆる現地のところにそうした舟運をはじめとするそうした案内のポスターなどを掲示できるスペースなどを設置済の状況でございます。

また、東京都の広報についてでございますけれども、申し訳ありません、現時点で東京都が具体的に、例えば都営線にポスターをつけるとか、そういった情報は把握できてございませんけれども、事業者のほうではそういった公共交通機関へのポスターの設置等も検討していきたいという話は聞いてるところでございます。

○横山委員

ぜひ、都のほうの広報はどのようなことを行うのかということですか、事業者が今考えていらっしゃることもヒアリングをしていただいて、区のほうで既に鉄道事業者との関連、もちろん東京都のほうでもあるかと思うのですが、より身近なところで区とのパイプというのが既に鉄道会社ともあるかと思うので、そうしたところで連携をしていただいて、ぜひ強く広報のほうを積極的に区としても行っていただいたり、事業者であったり都のほうの広報と連携していただいて、広く区民の方に周知していただけるような状況がつかれるといいのかなと思っておりますので、その辺りのご見解をお聞かせください。

また、こちらは5月14日から運航開始ということなのですが、終了の予定はいつ頃になっているのでしょうか。特にそういったものは、終了という期間の定めがないようなものなのか、その辺り、期間についても何か分かりましたら教えてください。

また、私はこの舟運をすごく楽しみにしているところがありまして、今回区内ということなので天王洲で止まっているのですが、例えば五反田から天王洲、そしてお台場のほうまでアクセスするというふうに考えたときに、天王洲からこういった形で乗り換え等ですか、現在の5月14日からの形でそういった自転車シェアサイクルであったりとか、様々な手法があるのかなと思うのですが、そういったイメージはどのように区として持っているのかというところ、通勤ということなので、いろいろなところを考えていらっしゃるかと思うのですが、先ほど観光という部分のお話もありまし

たので、皆さん通勤・退勤で例えば五反田方面ですとか、都心のほうから五反田から帰ってきて船に乗って、それでちょっと天王洲であつたりとか、あとはお台場のほうとかも行ってみようかなとか、そういった形で様々模索していただけたらとも思っているのですけれども、その辺りの将来的な可能性といますか、今回は天王洲ということなのですから、その辺りの区としてのご見解をお聞かせください。

○関根河川下水道課長

いただいたご質問に順次お答えさせていただきます。

まず広報活動における東京都との連携ですけれども、こちらは非常に重要なことだと考えてございますので、広くこの事業を知っていただくために、東京都、それから様々な関係、地域も含めて連携をして、広報活動を積極的に展開していきたいと考えてございます。

2点目、期間ですけれども、いつまでというのは情報としてはございません。東京都の補助制度を利用して事業者のほうで開始するものでございまして、運航開始が5月14日という情報をいただいているところでございます。

それから3点目、五反田～天王洲だけではなく、例えばお台場等へちょっと足を延ばすといったことのイメージでございますけれども、この五反田、それから今回天王洲、区の船着場、東品川の船着場でございますが、この岸にシェアサイクルポートもございますし、またこの舟運自体も、200円という追加料金はかかってしまうのですが自転車の持込みも可能と聞いてございますので、まさしくお話しいただいたような自転車と連携してちょっと足を延ばしてもらい、そういったことも十分可能ではないかと考えてございます。

○横山委員

ぜひ積極的な広報を進めていただきたいと思います。以前質問させていただいたのですけれども、乗換案内のアプリに船の航路というのが載ってくるのかどうかというところもすごく広報としても重要かと思っております、例えば時間がかかってしまったりとか、料金も高いけれども、そういった選択肢の一つとして、乗換案内のアプリですとかそういったところにもぜひ積極的に情報共有を行っていただきたいと思っているのですけれども、都のほうと連携していただきながらぜひ進めていただきたいと要望をさせていただきたいと思います。その辺り、ちょっと一言最後をお願いいたします。

また、足を延ばすイメージということで、様々ないろいろな舟運ですとか鉄道であつたり、先ほどのシェアサイクルであつたりですとか、区としても様々な移動手段というところを展開していると思いますので、他課とも連携していただきながら、様々な足を延ばしたり、逆にお台場方面からこちらの品川区の天王洲にといったところのイメージも持っていただきながら進めていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○関根河川下水道課長

今、ご指摘いただきました乗換案内アプリ等につきましても、東京都と連携してこの舟運事業を支援していくというのが区の出組としてございますので、今お話しいただいたような内容につきましても、都と情報共有して進めてまいりたいと考えてございます。

また、ほかにいろいろ連携して、お台場からといったところにつきましても、いろいろもちろん通勤もそうですし、通勤以外のところも少し含めて幅広く使っていただけるような取組みにつきましても、検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○大友公園課長

みどりの実態調査の結果について、先ほど横山委員から説明を求められた件で、みどりの面積について確認が取れましたので、ご説明をさせていただきたいと思います。申し訳ありませんでした。

カラー刷りのA3判の資料の裏面、左側真ん中をご確認いただければと思うのですが、みどり率調査のところがございます。そのみどり率調査のところ、令和6年度のところのグラフ、137.7haから始まる場所、下は206.8haまでというところがあるのですが、この棒グラフの合計面積を足したものの、504.4haがみどり面積となっております。

○塚本委員長

では、質疑を戻します。ほかにご発言のある方。

○つる委員

先ほど質疑がありましたけれども、東京都の事業ということを含めて、要は品川区の取組状況というのは令和6年度、令和7年度と書いてありますが、区への経済効果というところはどのように見立てがあったのか、今どのように捉えているのか。乗るところも降りるところも同じ区内ですが、舟旅自体は東京都の事業なのですが、それぞれの発着の場所、周辺における経済効果というのがあると思うのですが、その辺は区としてはどういう見立てがあるのかというところ。

それから、今後の可能性というところでは、今回事業者は株式会社ジールで、ジールは船上の結婚式場とかを持っている。例えば逆の五反田発で天王洲から、そこに近いところに確か日の出桟橋があり、ジールの結婚式の船がある場所なのです。例えばそういう品川区の事業として何か船上での結婚式をセットするような、それこそ出会いとかそういうのも含めてだけでも、そういうもので活用できるものなのかとか、あとは日常で船上の結婚式とつなげて五反田から行く、バーจินロードではないけれどもその河川がそういうふうになるとか、そういうイメージを例えば兩岸でつくとか、そういうイメージの企画を、例えばジールとか東京都と一緒にやる。それこそふるさと納税の返礼品の対象とできるようなそういう設定をつくってみる。年間何組とかという点はあるかもしれませんが、そういう可能性という部分ではどうなのか。

その際使う船は、今は海音という船が一応用意されているわけですが、いろいろジールのほうで、ジールだけではないと思うのですが、これは東京都のほうとのやり取りなのかもしれませんが、その辺り、一番肝としては品川区にとっての経済効果がこの航路でどれだけあるのかなという。

○関根河川下水道課長

ご質問いただきました経済効果の見立てでございますが、具体的に数値として算出しているものはございません。ただ、この舟運事業に合わせて、この事業にはエリアマネジメントの組織が協力として関与しておりまして、そのエリアマネジメントの中でにぎわい創出のイベント等を連動して行っていくということも聞いてございます。そうした中で、経済的な効果は多少あるのかなと認識してございます。

2点目、様々な活用した工夫というところでございますけれども、ご指摘のとおり株式会社ジールにつきましては、不定期の航路ですとか、様々な先ほどお話いただいたような事業もしているところでございます。現時点で具体的に何かこう決まっているものはありませんけれども、区としても水辺のにぎわい創出に向けて連携できるものがあれば、そうした話を地域も含めて進めていきたいと考えてございます。

○つる委員

ハードの面は別にして、ソフト的なところでいろいろと工夫というのは、ここはできるのかなと思います。

埠頭的に言うと、竹芝のところからは毎日東海汽船が東京湾クルーズをやられています。例えば東海汽船とかとも、東京都なのかちょっと分かりませんが、関連とか結びつきとかそういうところでは、港湾のルールもあるのかもしれませんが、結構毎日あるときを境に、以前まではそこまでではなかったけれども、ほぼほぼ結構毎日あれをやるとすぐにチケットが売り切れてしまうそうですね。そういったこともあって、そういった事業とも連携できれば、まさにこういう品川区が舟運に関わっていくというところでは、東京湾の活かし方。なかなか品川区というのは東京都の港湾部が前面に出てしまっているのでは、ジレンマがあるというのは、ずっと議論されているところだと思います。そういう民間事業者と連携することで、品川区の利便性というのか、そもそも持っていた海辺を持っている品川区としての良さというのを東京湾で活かしていけると思う。

さらに中央区だったかちょっと忘れてしまったのですが、今年度の当初予算で、東京湾大花火大会を復活させた場合どうなるかという調査委託費が確かに計上されているのです。そうすると、東京湾での花火大会とかになるとなかなか品川から、場所というのは当時は晴埠頭とかそういったところ、今は住宅地になってしまっていますけれども、そういったところが開放されて、そこから見ないとかってある。その動きがどうなのかなというのが少し気になるのですが、将来的にはそういう夏の風物詩、今舟運関係でも既にやっていたいっているのはあるのですが、そういったところのソフト面のものでいうところでは、可能性が広がるのかなと思いますので、これは別にあえてではなく、もし何かあればご答弁いただければと思います。

○関根河川下水道課長

いろいろとありがとうございます。繰り返してしまいましたが、具体的には水辺利活用推進計画も動き出したところでございますが、ソフトの充実というのが非常に重要な観点かなと考えてございますので、区としても今後、取組の検討ですとか地域の取組支援等を進めてまいりたいと考えてございます。

○塚本委員長

ほかにご発言ございますか。

ほかに御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

○塚本委員長

次に予定表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〕

○塚本委員長

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26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、サイドブックに掲載の資料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、この場を借りて改めて感謝を申し上げます。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になりますので、正副委員長よりご挨拶申し上げます。

はじめに、えのした副委員長からお願いいたします。

○えのした副委員長

初めての副委員長でしたが、委員の皆様、そして理事者の皆様には大変お世話になり、感謝を申し上げます。そして委員会の運営、また塚本委員長をお支えしてお役に立てていれば幸いです。1年間、皆様お疲れ様でした。ありがとうございました。

○塚本委員長

ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、私からご挨拶申し上げます。

建設委員会の委員の皆様、えのした副委員長はじめ委員の皆様、また理事者の皆様、1年間大変にお世話になりました。ありがとうございました。様々ご理解・ご協力いただく中で、1年間委員長として務めさせていただくことができました。本当に改めまして感謝申し上げます。

建設委員会は、他の委員会と比べましても、やはり10年、20年先を見越して品川区のまちづくり、また防災をどのようにしていくのかという視点での委員会でありますし、またインフラということと言うと本当に大事なものを所管している中で、老朽化という問題が今都市部においていろいろ起こっている中で、非常にこれから大切な委員会というか、事業を所管する部門かと思っておりますので、今後とも皆様におきましては品川区民、また品川区の発展のために仕事をしていただければと思い、このようにお願いを申し上げるものであります。

1年間、本当にありがとうございました。

以上で、本日の予定は全て終了いたしました。

これもちまして建設委員会を閉会いたします。

○午後2時58分閉会