

令和 8 年

まちづくり・公共交通推進特別委員会会議録

と き 令和 8 年 1 月 2 1 日

品 川 区 議 会

令和8年 品川区議会まちづくり・公共交通推進特別委員会

日 時 令和8年1月21日（水） 午後1時00分～午後2時59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	の だ て 稔 史	副委員長	石 田 秀 男
	委員	え の し た 正 人	委員	藤 原 正 則
	委員	田 中 た け し	委員	若 林 ひ ろ き
	委員	塚 本 よ し ひ ろ	委員	石 田 ち ひ ろ
	委員	松 本 と き ひ ろ		

出席説明員	鈴木都市環境部長	高梨都市計画課長
	溝口防災まちづくり部長	櫻木地域交通政策課長
	山下交通安全担当課長	森 道 路 課 長 (用 地 担 当 課 長 兼 務)
	大友公園課長	関根河川下水道課長

○午後1時00分開会

○のだて委員長

それでは、ただいまからまちづくり・公共交通推進特別委員会を開会いたします。

本日は、お手元に配付してございます審査調査予定表のとおり、特定事件調査、報告事項およびその他を予定しております。

なお、本日は議題に関連して、交通安全担当課長、道路課長、公園課長、河川下水道課長にご同席いただいておりますので、ご案内いたします。

本日も委員会運営にご協力をよろしくお願いいたします。

本日は1名の傍聴申請がございますので、ご案内いたします。また、その中で、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。

1 特定事件調査

(1) 八潮・勝島のまちづくりに関すること

○のだて委員長

それでは、予定表1の特定事件調査を議題に供します。

本日は、まず(1)八潮・勝島のまちづくりに関することのうち、水辺利活用、水上交通整備、花海道、栈橋、にぎわい創出等に関連して、八潮・勝島の水辺の利活用について調査を行います。理事者より取組や進捗などをご説明いただき、その後、委員の皆様にはご意見・ご提案等をいただいて、活発な議論をしていただければと考えております。

それでは、理事者よりご説明をお願いいたします。

○関根河川下水道課長

私からは、八潮・勝島のまちづくりに関することのうち、水辺利活用についてご説明をいたします。資料A3のものをご覧ください。

初めに、左上の花海道水辺広場の修景です。立会川・勝島地区においては、平成31年に策定した立会川・勝島地区まちづくりビジョンに基づき、水辺への回遊性やエリア間のネットワーク向上を目的にまちづくりを進めているところです。

しながわ花海道水辺広場に関することといたしましては、令和9年度から10年度にかけて工事を予定していることを、6月のまちづくり・公共交通推進特別委員会でご報告をさせていただきました。しかしながら、同箇所、同時期に東京都港湾局が東京港における高潮対策として、高潮護岸の整備を計画している旨の情報が入りました。そのため、改めて現在整備時期や内容について調整しております。

続きまして、資料左下、小型浮栈橋の利活用です。勝島運河の南、立会川の河口付近近くに地元団体が管理する浮栈橋がございますが、こちらは老朽化により使用が困難となっていたことから、今年度、その改修を支援をいたしました。同栈橋は、昨年度に策定した水辺利活用推進計画において、水上アクティビティの拠点として位置づけられていることから、区としては利用する地元団体の取組に対し、今後とも必要な支援を行ってまいります。

次に、資料右上、橋梁等のライトアップです。昨年のもまちづくり・公共交通推進特別委員会におきましても、新たなライトアップや、維持管理を考慮した持続可能なライトアップの検討を実施していく旨、ご報告いたしまして、昨年12月に委託の契約を締結いたしました。今後は令和8年度にかけて検討を進め、水辺のライトアップ構想を策定してまいります。あわせて、民間施設のライトアップなどとの連

携促進を図るべく、東京都が設置したライトアップ促進協議会等を活用してまいります。

最後に、資料右下、船着場の利活用です。大井競馬場が所有する船着場や東京都が所有する船着場などがあることから、これらの利活用を促進してまいります。具体的には、東京都の所有する船着場において、過年度実施された防災訓練を継続的に実施するよう東京都に働きかけるとともに、地域のイベントなど平常時における利活用の促進についても関係者と連携して促進をしてまいります。

○のだて委員長

説明が終わりました。

それでは、本件につきましてご質疑・ご意見・ご提案等がございましたら、ご発言願います。

○石田（ち）委員

花海道については、東京都が同箇所を同時期、護岸の整備を計画しているということですが、そうすると、この花海道の修景を東京都が整備してくれることになるのかとか、そのように区としてもお願いしているのか、どのようになっているのか伺いたいと思います。

○大友公園課長

こちら、東京都港湾局のほうで計画しているものなのですが、護岸の高さが、今後の気象変化等々を踏まえると足りないというところで、護岸の高さを上げる計画をしているとお聞きしているところでございます。

その具体的な手法は、今現在東京都当局のほうで検討しているとお聞きしています。その内容次第かと思うのですが、護岸自体を全体的にかさ上げするのであれば、我々として求める姿を伝えて、修景工事でこういうような形で整備してもらいたいということは言えるでしょうし、壁のようなものを造るという形で計画するのであれば、修景工事は別に発注しなくてはならないですというところで、引き続き内容の調整も進めていく形になるかと思っていますところでございます。

○石田（ち）委員

分かりました。そうすると、ここに東京都が手をつけるなら一緒にできればよいと思ったもので、どうできるかは東京都次第かもしれないですが、ぜひそこは区の要望等も伝えながら、一緒に整備できるといいなと思いました。

それと、資料右側ですが、今現在何か所の橋梁をライトアップされていたのですか。ちょっと確認させていただきたいと思います。また、水辺のライトアップ構想を策定予定と書いてあるのですが、この水辺のライトアップというのがどのようなものなのか。これは橋だけでないのかを伺いたいと思います。予算的に今現在、この橋梁ライトアップにはどれだけかかっている、メンテナンス等もすごく大変だというお話も伺ったりはするのですが、予算がどれぐらいかかっているのか。このライトアップ構想を策定することで、予算がアップされていくという考えでいいのか伺いたいと思います。

○関根河川下水道課長

何点かご質問をいただきました。

まず、ライトアップの箇所数でございます。現時点で区の橋梁、13の橋に対してライトアップを実施しております。

2点目でございます。今後のライトアップ構想について橋だけかというご質問でございます。基本的には現在橋梁をライトアップするものをメインとして考えてございますが、もちろんそれだけではなくて、例えばでございますけれども護岸ですとか、あるいはそれ以外についても周辺の環境を調査の上、こういったライトアップをしていくのが良いのかというところを検討の中で詰めていければと考えてご

ざいます。

3点目、予算についてでございます。令和7年度のライトアップ施設の維持管理の委託としましては、約1,000万円弱、維持管理の委託ということで予算計上をしております。今後のライトアップ構想の中では、維持管理を考慮したライトアップということで、やはりそうした維持管理費の低減、あるいは日常の維持管理だけではなく施設整備の更新といったもののトータルのコストの低減に向けて、そういった観点を盛り込んだ構想を作っていきたいと考えております。

○石田（ち）委員

分かりました。現在この維持管理がすごく大変だということも聞いていまして、消えてしまっているところとかもあると聞いてはいるのですけれども、それが今どれくらいあるのでしょうか。それほど大変なら、もう少し違うライトアップのやり方、もっと維持管理がしやすい、メンテナンスしやすいライトアップというのは考えられているのか。東京都が設置したライトアップ促進協議会等を活用し、とあるので、東京都のライトアップと言うとすごく心配になるのです。都庁に光を当てるプロジェクション・マッピング、そこら辺はすごく批判の声もあったので、そういったものにつながっていくものなのか、ちょっとそこを伺いたいと思います。

○関根河川下水道課長

いただいたご質問に順番にお答えさせていただきます。

まず、不具合が出ている橋梁数ということでございます。現在3つの橋で何らかの不具合が生じております。橋によって不具合の程度等は異なりますけれども、今一番不具合が重大と言いますか、完全に不点灯になってしまっているのが勝島橋でございます。こちらは、原因の調査、補修をするに当たっても、足場を組まないといけないという状況がございます。今、そういった足場をどのように組むか、あるいはその費用面を含めて現在精査をしているところでございますけれども、可能な限り早期に復旧できればと考えているところでございます。

それから2点目のご質問、メンテナンスしやすい設備の検討というところでございます。まさしくご指摘のとおり、これから検討してまいります構想の中では、そういったメンテナンスしやすい、例えばライトアップ施設の配置等がひとつ考えられると思いますけれども、そういったメンテナンス性というものも考慮して構想を作ってまいりたいと考えております。

3点目のライトアップ促進協議会でございますけれども、こちらはご懸念のような点には当たらないかなと考えてございます。こちらは東京都の港湾局というところで主催をしているものでございますけれども、東京都が積極的に何かやっていくというよりは、周辺の関係者を交えて、どのようにやっていくのが良いか、あるいはどういう取組をそれぞれやっていくか、そういったものを共有するような場となっております。ということで、こちらについては区もこういった今後ライトアップの構想を作っていきますといった取組を共有しながら関係者の機運の醸成、そういったところで活用していければと考えてございます。

○石田（ち）委員

分かりました。ライトアップはそのにぎわいだったり、見映えも良いですし、そういったところでやっていくというところでは良いと思うのですけれども、無理に進めていくものでもないのではないか。あまり無理にではないのでしょうかけれども、そこまで難しいところまで行かずに、メンテナンスもしやすい方法で持続可能だということも書かれております。そういったところで進めていただければなど。そして、やはり地域や住民の皆さん、近隣住民の皆さんの思いや合意等も当然ながら含めて、

進めていただけたらと思います。

○田中委員

すみません、何点かまとめてお伺いをしたいと思います。

ライトアップに関しましては、聞き間違いかもしれませんが、先ほど13か所行われているということでした。これは全てこの勝島地区なのか、目黒川とかも含めた数なのかということの確認。

それと、そもそも論として、そのライトアップの目的なのですが、特に誰を対象に、誰に見せようとしてライトアップをしようとしているのか。橋を渡る通行人の方なのかどうか。ちょうどここはモノレールの通る場所でもあるので、例えばですが、訪日外国人に向けても華やかな様子をとか、あるいはようこそ品川区へとかいう視点で、橋梁ではない形でのライトアップというもの、考えられても良いのか、そういう視点ではあってもいいのかなということ。

あと、基本的にはこれは区道なのか。都道というのがこの辺にあるのかどうか。区道13か所の……ごめんなさい、こちらの件はいいです。

それと、船着場と浮棧橋の関係ですが、まず小型浮棧橋の管理をされている地元団体というのは、どこなのか。その団体も含む地元団体等が、日常的に取り組む水辺利活用を支援するということなのですが、その対象はどういう団体をしているのか。また、要は区の方針と管理をしている地元団体の方針と一致しているのかどうか。うちが主体的に使うからほかには使わせないよということなのか、どこでもウェルカムなのか。またその結果として、利活用が観光資源とかにもつながるし、災害のときにこういう棧橋を使う事前訓練のような意味合いも含めて使うのだと思いますが、どこまで規定をされているのかということ。

あと、船着場に関しても同様です。ここを使うにあたって、民間の場合は、大井競馬場船着場は民間所有ということでその民間の方の了解を得ないといけないのだらうと思いますが、その辺の要件、多くの方が使えるのかどうか。船なので、その乗り降りだけではなくて、そこから乗った方が、では別のところに移動する際の、その他の棧橋なり船着場との連携ということへの支援というのをどう考えているのかということ、まとめてお伺いしたいと思います。

○関根河川下水道課長

まず、ライトアップに関する質問からお答えをさせていただきます。

先ほど申しあげました13の橋、こちらにつきましては、目黒川等の橋も含んだ数となっております。具体的には、目黒川にかかる橋についてが10か所、それから1か所が天王洲南運河、そして残り2か所が、今回勝島・八潮地区にあたります京浜運河でございます。

続きまして、ライトアップのターゲット・目的でございますが、こちらは何か一つ特定のものということではございませんけれども、委員ご指摘のあったような外国人を含む品川区に来訪される観光客の方もそうですし、そういったものも含めた地域経済の活性化を目指しているというところがございます。また、目黒川の話になってしまいますが、昨年、舟運の定期運航が開始されましたので、乗客の方向への魅力向上、そういったところもライトアップの目的として考えてございます。

続きまして、ライトアップの橋以外の視点ということでございます。こちらのライトアップの構想等の中で、そういった視点を盛り込んで検討をしてみたいと考えておりますし、場合によってはその中で、区以外の施設のライトアップということであれば、先ほどの協議会ですとか、協議会以外でも民間の方々との連携等をして、ライトアップを盛り上げていきたいと考えてございます。

続きまして、小型浮棧橋についてのご質問です。

まず、小型浮棧橋の管理をしている団体というご質問ですが、管理運営をしているのが、旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会のほうでございます。また、このまちづくり協議会を含む運河ルネサンス協議会というものがございまして、そことも連携を取りながら、区としても進めているところでございます。

具体的には、昨年5月にこの勝島・浜川・鮫洲地区の運河ルネサンス協議会と協定を締結いたしました。棧橋や水辺広場等を活用した日常的な水辺利活用の検討・実施というところを内容とした協定の締結をしているところでございます。そうした協定を締結しておりますので、特定の方に限定したというよりは、広く利用する方向に向けて検討するものと、進めていくものと区としては認識していますし、そのための支援を区としても行ってまいります。

また、続きまして災害時の使用についてでございますが、現状こちらの小型浮棧橋は小型と書いてあるとおり、荷物を載せた動力船のようなものが発着するには不向きな浮棧橋でございます。そういったこともあって、災害時にどう使用するかというところは、現状決まったものはございません。

続きまして、ほかの棧橋との連携というところでございます。こちらは現時点で何かこう決まったものというところはございませんけれども、この棧橋間の連携、これは区内だけではなくてほかの区も含めてということになるかと思っておりますけれども、そうした連携についても、今後どのようなことができるか検討してまいりたいと考えてございます。

○田中委員

13か所のうちの2か所がこの地区であり、そのうちの勝島橋はまだ修理中ということではありましたが。当初の目的を達成すると同時に、この橋以外のところも含めて前向きに検討をしていただけると良いと思いますので、よろしくお願いします。それがまちづくりビジョンの全体の構想にもつながりますので、活性化にもつながりますので、お願いしたいと思います。

あと、小型浮棧橋は、だから旧東海道のメンバーがよく使うカヤックとかで使っている、あれ用であって、動力船が使えるほどのものではないということで、こういう平時に観光だとかいろいろなイベントで使う背景・意味合いは、災害のときにも普段から使い慣れていることが災害での活用にもつながるといことも含めてだと思っておりますので、特に大井競馬場の船着場も含め、区内にも他に何か所もありますので、イベント支援と同時に災害発災時にも活用できるような視点での取組をぜひお願いをしたいと思っております。

○えのした委員

私からも橋脚等のライトアップについてお伺いいたします。

以前も目黒川のライトアップについて、様々私のほうもご質問とご提案もさせていただきました。こちらの目的は今、お伺いしましたけれども、効果というかそういった検証というのは、例えば地域の方のお声ですとか、SNSでかなりこの橋梁が取り上げられているよとか、写真が使われているとか、何かそういった効果のほうに分かれば、教えていただけますでしょうか。

○関根河川下水道課長

現状、どれぐらいの具体的な効果があるかですとか、どれぐらい取り上げられているかという把握は、現状ではできてございません。あと、今後ライトアップの構想を策定していく中で、例えば効果的な広報ですとか、あるいはそういったところも含めて検討をしていきたいとは考えておりますので、その中で、例えば一定そうしたお声を聞いたりですとか集約するなど、そういったことはしてまいりたいと考えてございます。

○えのした委員

やはり、これだけの予算を使うことですから、それはまちづくり、活性化、観光も含めて重要だとは思いますが、そういった効果の検証が分かるような取組も要望させていただきます。

○石田（秀）副委員長

お願いだけしておきます。運河の高潮対策で高潮護岸ができるということで、大変良いことだと思っています。非常に良いことなので、これを契機に進めていただきたい。例えば、なぎさ会館が今度なくなると。そうすると、なぎさ会館のほうも突き当たりですので、護岸整備をやると思うのです。そうすると、あれは壊さなくてはいけない。それから、隣が排水施設もやっている。それも護岸をきちんと整えられるのかということがあるではないですか。そうしないと、全部が完成させられないですよ。あと、左岸のところもどうするのか。これをやるときに全体を一回よく計画を練っていただきたい。水門もできるわけですよ。

それから考えると、立会川の高潮護岸を造るというか今より高くしようという話はないわけではないですか。この排水施設ができれば水位ががっと下がると。計画としてはその遊歩道化をしようかということになっているわけですから、これも一気に行ければ、すごく良いチャンスのとかが来るのだろうなと思っている。今、全体の計画、この新しい高潮護岸の計画が出てきたので、例えばなぎさ会館と隣の土地、トイレのところまで入れるかどうかは微妙だけれども、こういうところの一角の整備。それから高潮護岸ができたなら、必ず今の棧橋の辺りの一角、それから立会川の例えばこれほどこまでも良いけれども、取りあえず第1京浜、国道ぐらゐの間でも良いけれども、そういう遊歩道の整備、こういうのもぜひ併せていただいて考えていただく。

それから、やはりこういう水辺なので、京浜運河を活用するというのもっと考えていただきたい。例えば天王洲と連携を取ると。私はレガッタとかもやれると思っている。それはもう調査もした。レガッタはオッケーで、レガッタをやれる。ある大学のボート部のキャプテンの方と一緒に船に乗って調査をした。そうしたらできるという。これでぜひそういうこともやりたいとおっしゃっているので、そういうことも含めてやれば面白いかなと思っています。

それから、やはりこれはせっかくあれなので、競馬場の先の運河まで、競艇場に入るところまでですけども、あそこも護岸整備をきれいにすれば結構使えると思うのです。ちょうど水族館の棧橋はあるけれども、あそこをもっと有効活用できるようにしてほしいと思っています。そういうことも含めて、ここら辺の八潮・勝島のまちづくり水辺の利活用をぜひ考えていただきたいと思いますので、これからだと思うので、よろしくお願いします。

○のだて委員長

ほかになれば、以上で本件を終了いたします。

(2) 地域公共交通に関すること

○のだて委員長

次に、(2)地域公共交通に関することのうち、自転車活用推進計画について調査を行います。

理事者より取組や進捗などをご説明いただき、その後に委員の皆様にはご意見・ご提案等をいただき、活発な議論をしていただければと考えております。

それでは、理事者よりご説明をお願いいたします。

○櫻木地域交通政策課長

私からは、自転車活用推進計画について説明させていただきます。A3資料をご覧ください。

まず初めに、資料左上、1、計画策定の背景と目的になります。区内では日常生活を支える身近な移動手段として自転車が多く利用されており、これまでも自転車利用空間の整備を進めるなど、自転車に対する様々な取組を行ってまいりました。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の問題、子育て世帯を中心とした大型自転車の増加、駅周辺における自転車の放置、通行ルール等への対応が求められているところです。これらの自転車を取り巻く現状や課題を踏まえつつ、自転車の活用について総合的かつ計画的に推進するため、令和6年3月に品川区自転車活用推進計画を策定いたしました。本計画の計画期間は令和6年度から令和15年度までの10年間としており、計画の5年目となる令和10年度に中間見直しを実施する予定です。

続いて、2、計画の目標となります。本計画の目標は、地域と共存し、暮らしを支え、にぎわいを創出する、安全で快適な自転車利用環境を創出することです。

続いて、3、施策体系になります。本計画の施策は大きく4つの視点にまとめており、黄色で着色している施策は重点施策としております。

1つ目の視点は「まもる」です。ルールやマナーの周知徹底を図り、安全・安心な自転車利用環境の創出を基本方針とし、世代に応じた交通安全教育・啓発活動の推進、安全な移動環境の確保、自転車利用者への注意喚起を重点施策としております。

2つ目の視点は「とめる」です。自転車を適切に止められる環境の創出を基本方針とし、買物等短時間駐輪スペースの確保を重点施策としております。

3つ目の視点は「はしる」です。安全で快適な自転車利用環境の創出を基本方針とし、自転車ネットワークの整備推進、地域ごとの自転車利用方針の検討を重点施策としております。

4つ目の視点は「いかす」です。地域と共存しながら自転車を活用できる環境の創出を基本方針としております。

続いて資料右上、4、自転車ネットワーク路線と整備優先度になります。自転車活用推進計画では、安全で快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備することを目的に、区道の自転車ネットワーク路線を選定し、整備優先度を設定した計画、自転車ネットワーク計画を定めております。こちらの図は、設定した自転車ネットワーク路線とその整備優先度を示したのになります。

自転車ネットワーク路線につきましては、資料にはございませんが、4つのステップにして選定しております。ステップ1としては、検討対象路線を抽出しまして、国道・都道で自転車ネットワークの整備対象となっている路線を安全的自転車ネットワークと位置づけ、それを補完する区道のネットワークとして、幅員等の状況を設定して検討対象路線を抽出いたしました。ステップ2では、多くの利用が見込まれる路線を抽出しております。ステップ3では、ネットワークを補完する路線を追加しております。そして、ステップ4ではそれらを点数化した上で自転車ネットワーク路線を選定して、記載のようなネットワークの設定をしております。

その結果、区道の自転車ネットワーク路線延長は59.3kmとなりました。整備優先度は、自転車利用が多く見込まれる路線と安全性に配慮すべき路線という観点から、ABCの3段階で設定しております。基本的には両方に該当する路線を優先度A、どちらか一方に該当する路線を優先度B、いずれにも当てはまらない路線を優先度Cとしておりますが、ネットワークの連続性という観点から、優先度の低い路線が一部含まれていても、その区間を含めて優先度を高くする等の補正を行いました。その結果、自転車ネットワーク路線59.3kmのうち、計画策定時に整備済みが21.8km、整備優先度Aが

7 km、整備優先度が9.8 km、整備優先度Cが20.6 kmとなりました。現在、自転車通行空間整備計画に基づき計画的に整備を進めており、令和7年度は4.1 kmを整備しております。

最後に5、推進目標になります。先ほど3、施策体系で説明させていただいた4つの視点それぞれに指標を設定しております。「まもる」の視点では、自転車関連事故死傷者数と自転車損害保険等加入率、「とめる」の視点では放置自転車台数と自転車利用者数の満足度、「はしる」の視点では区道の自転車通行空間整備延長と自転車通行空間整備状況に関する満足度、「いかす」の視点ではシェアサイクルの利用経験の有無とシェアサイクル利用回数としております。計画策定時、現況、目標値については、それぞれ記載のとおりです。

なお、自転車損害保険賠償保険加入率等、記載のないものについては、計画策定時の区民アンケートでの調査結果になりますので、現況数字は記入しておりません。中間見直しの際に、区民アンケート等で数値を把握するような予定となっております。冒頭説明させていただきましたとおり、計画5年目となる令和10年度に中間見直しを実施する予定です。中間見直しでは、計画の進捗状況や指標の達成状況の追跡調査を行い、その結果を踏まえ、各施策の評価・改善を図っていきます。

○のだて委員長

説明が終わりました。

それでは本件につきましてご質疑・ご意見・ご提案等がございましたら、ご発言願います。

○石田(ち)委員

この公共交通に関するところで自転車の活用推進計画をご説明いただきました。この1番目の「まもる」について、ルールやマナーの周知徹底を図るところ。今度4月に新たな法改正がされるということで、この中にも新たな法改正等の広報・啓発と書かれているのですが、原則、自転車は歩道を走らない、走れないとなったりするのですが、守られていないというか、結構なスピードで走って行かれる方も普通にいます。私も主な移動手段は自転車なので、ルールを守らなくてはなとは思っておりますが、そもそものルールを知らないとか、新たな法改正でどう変わるのかなどを知らないとか把握していない人もすごく多くいるのではないかと、自転車で乗っていて感じるのです。

この広報・啓発というのはどのようにされていくのか。今現在も広報など、やられていると思うのですが、どのようにやられていて、どのようにしていくのか。ほかの自治体でも啓発の取組等がされていて、法改正に合わせた独自のチラシやオリジナル動画を作っていたり、あと学校や地域と連携した実践的な交通安全教室を行ってルールを浸透させたりとか、そういったことに取り組まれているのです。やはりこのルールを守ってもらう、浸透させていくということが重要だと考えますが、区としてはどういうことをやってきて、またやっていくのか、伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

本年の4月からの法改正についての啓発をどのようにやっていくかというご質問でございます。先ほどご紹介いただきました他自治体におけるチラシを作成ですが、品川区におきましても独自のチラシを昨年の12月に作成いたしまして、これを広報用にこれからどんどん使っていこうと思っております。

また、ほかの方法といたしましては、先日しながわ中央公園でも行いましたが、スケアードストレート教室ですとか、あと警察と連携してのキャンペーン、またもろもろの交通安全教室を今後も実施していく予定でございます。2月1日号の広報しながわにも法改正の趣旨について載せる予定でございます。また、SNSなどの各種媒体等を用いて、お一人でも多くの方がこの法改正について理解していただけ

るように広報をしていきたいとは考えております。

また、そのチラシの内容につきましては、イラストを用いてこういった違反が取締対象になるとか、あと自転車安全利用五則、またこの中にもございますが、自転車の賠償保険の加入についても促進の内容を含めておりますので、こういったものを活用していきたいと考えているところでございます。

○石田（ち）委員

分かりました。取り組まれてはきているということですが、実際町を走っていると、自分は関係ないと思っているのではないかと思うような方も本当に多いので、ぜひ浸透させていただきたいと思っています。

あと、この走行空間、通行空間の整備ですが、これが整備されていると、歩道を走らずに安心して車道を走れると感じています。自転車も車道を走るのが怖い場所もあります。さらに車を運転している側からも、自転車は怖いよねという声もまだあつたりします。走行レーンがあることで、車を運転している方からもここは自転車が走りますよと認識してもらえます。どちらも安全・安心になると思うのです。けれどもやはり区内を走っていて、自転車レーンがなくてナビマークだけだったりすると、すごく車に追いやられるのです。結局通れないという感じにもなってしまう。ネットワークでつないでいくというご説明もありましたけれども、この自転車通行空間整備延長が区内に59.3kmあって、目標値としてはこれはきっと100%を目指していくということなのですよ。本当に取締りも強くなっていくというところでこれをもう少し早く、やはり安全・安心というところで言うと早くやっていただきたいなという思いです。

さらにこの右下の資料のところ、「はしる」のところの今の空間整備の下の自転車通行空間の整備状況に対する満足度がすごく低いですね。14.4%なので、今、私が申し上げたようなこともきっとあるのだろうなと思うのですけれども、これの中身をもう少し教えていただきたいのです。どういうところがあれば満足というか、整備されていれば安心・安全なのかなと感じられるのか。区としてはどう考えているのかを伺いたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

まず、自転車空間整備延長で、令和15年度に59.3kmを目指していくことで、こちらにつきましては道路課と連携しながら、なるべく早く進められるように様々な取り組みをいただければとは思っております。

満足度につきましては、これは計画策定時にこういう数字として出ているということで、やはりその当時においてはあまりまだ整備が進んでいないとか、やはり特に先ほど話が出ましたけれども、自転車に乗られている方が路上駐車があると非常に危険で怖い思いをして、車を運転される方も同じということで、その辺りのご意見が見られたという話も聞いておりますので、そういったご意見が反映されたのかなと認識しております。

○石田（ち）委員

分かりました。路上駐車はそうだと思います。本当に自転車レーンやナビマークに基づいて走りたいのに、そこに路上駐車があるので、少し曲がって走らなくてはいけないときに後ろから車が来るのです。そういうところでやはり自転車というのはすごく怖い思いもある。ぜひ路上駐車の対策をしていただきたい。この自転車レーンには置かないでくださいということが出来るのか。いろいろ事業所とか配達等もあるので、難しいだろうなとも思います。何とか危険を回避しながらこちらも運転しているのですけれども、そういったところでは、回避できるものなのか伺いたい。

あと、この区道・国道のうち、区道のところで59.3Kmを100%やっていますということなのですが、国道と都道のネットワークのつながりというのはうまくいくものなのか。さっきも言ったのですが、何かここに来ると何のレーンもないというふうになると、車道を走りますけれども、けれどもやはり車側の認識が自転車レーンがあるというのではまた違ってきますので、そういったところが都道と国道の関係でスムーズにいくのか、そこを伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

私からは、駐車の関係について回答させていただきます。

委員ご指摘のとおり、自転車専用レーンに駐車があると、なかなか自転車が通行できないという苦情・陳情等も様々受けております。また、特に大通りですと、補助26号線などに停まっている車は荷待ちというか運転手が乗っていて時間調整をしているだとか、そういった方もいらっしゃいますので、そこにつきましては警察と連携して、しっかり取締りをしていきたいと考えております。放置されていない、乗っている車両につきましても取締りというのは可能でございますが、様々な条件等がございますので、そこは警察と連携しながら、警察のほうに申入れをしながら排除していければと考えております。

また、駐車の多い場所につきましては、区としましても注意喚起の看板などを掲示したりとか、近所の方にそういう車があれば、通報等をしていただくといったことをお願いしながら排除に努めておりますので、今後も引き続きやっていければと思います。

○櫻木地域交通政策課長

国道・都道との連携やつながりについてでございます。国道も都道も、それぞれ主たる道路管理者として自転車活用計画を策定して、その中で整備を進めていくという計画となっております。我々品川区としての計画としましては、先ほど申し上げたとおりまず国道・都道を基軸として、それを中心につなげていくような形で、区道をネットワーク化していくという形で考えておりますので、つなげていくという大前提の上で計画が作られているということと、あとは国と都が、あと区もそうですけれども、それぞれ進めているというところになっております。

把握している範囲ですと、国道ですと第一京浜の一部、第二京浜の五反田から大田区境、都道ですと山手通りの一部と補助26号線の一部は整備済みでございます。逆に言うと国道・都道もこれから進めていく部分もあろうかと思っておりますので、そこは連携を取りながらしっかりやっていくと考えております。

○石田（ち）委員

分かりました。ぜひ早くやっていただきたいですし、区内の区道の通行空間はぜひ自転車レーンにしていきたいです。ブルーレーンですね。ナビマークだと、先ほども言ったように結構追いやられるので、自転車レーンであると自転車も安心かなと思いますので、そこは要望したいと思います。

それと、あと電動キックボードとか、あと何でしたっけ、モペットですか。何かすごく速く走る自転車みたいなやつ、あれもこの自転車レーンを走る対象のものなのですか。端を走る皆さんが多いので、目の前にきゅっと入ってくるときもあって、電動キックボードもここを走るものなのかなと感じてはいたのですが、そこはルールとして、明確に決まっているのでしょうか。

○山下交通安全担当課長

電動キックボード、モペット、こちらは原動機付自転車扱いになりますので、基本的には自転車レーンは走行できないことになりまして、車道の左側端を走るということになっております。〔同日後刻に、「令和5年7月1日に法改正がありまして、電動キックボードが、特定小型原動機付自転車になって免

許が不要になった時点で電動キックボードは自転車専用レーン、いわゆる青色のレーンを走行可能」と答弁訂正あり]

○石田（ち）委員

ぜひこのルールも、電動キックボードやモペット側の皆さんにもやはりルールの周知をしていただかないといけないということですので、併せてお願いしたいと思います。

それと「とめる」のところで、買物時の短時間駐輪スペースの確保、重点施策ということで黄色で塗られています。これはすごく大事だとか良いなと思っています。進んでいる部分もあると思うのですけれども、この駐輪スペースというのは、駐輪場を確保することなののでしょうか。商店街の駐輪場の確保もすごく求められているのですけれども、なかなか難しいというところもあると聞いています。そこら辺はどのように進んでいるのか。

それから、あと、やはり大きい駅、五反田駅や大井町駅周辺は駐車スペースが足りないという意見がずっと出されていますし、西大井駅周辺も足りないと、常々議会の中でも言われていますけれども、目標としては70%。これは全区でしょうから、各足りないとされている大井町や西大井、五反田それぞれの地区で何%みたいな、そういう個別の目標というのはあったりするのか伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

自転車駐輪場が足りないというご質問についてお答えさせていただきます。五反田、大井町、西大井駅、こちらのほうはご指摘のとおり駐輪場が足りないということで日々陳情を受けております。そのような中で、区としましても駐輪場の整備、また確保に向けて様々な努力をしてくれているところがございます。西大井駅につきましては、委員会等でもご報告させていただいておりますが、来年令和8年度に西大井駅の横にあります広場公園の北側部分におきまして、公園の改修工事の中で駐輪場の整備を行ってまいります。早ければ令和9年度からご利用いただける予定でございます。

また、大井町駅につきましても当日利用が常に満車で困っているという陳情をいろいろいただいているところなのですけれども、大井陸橋の高架下に駐輪場の整備、長寿命化の工事が一部が終わりました。そこを2月1日から定期利用として開放できる算段になっております。おおむね500台ぐらい増える予定でございますので、当日利用の方はそちらに移っていただいて、当日の利用が少ししやすくなるのかなと考えております。それは今後の推移をしっかりと見ていきたいと思っております。

○櫻木地域交通政策課長

まず商店街の短時間利用でございます。商店街自体の皆様からは、それぞれ、お客様用に整備を進めていただきたいということで方向性としては出していただいて、ただ現実として、なかなか土地の確保が難しいというお話も聞いています。一応区の方針としてはそういう形で支援を進めていきたいということでございます。現実的に区営駐輪場で短時間無料ということ今年度始めておりまして、2時間までちょっとしたお買物には無料で使えるというような状況はできておりますので、その周知・促進に努めていくのかなと思っております。

先ほど数字として挙げていただいた70%というのは、自転車駐輪場利用の満足度という数字ということで、これは令和4年に駐輪場利用者のアンケートを全体で取ったときの数字でございまして、その満足度を上げていきたいという数字でございます。

○石田（ち）委員

駐輪場については様々工夫等もしていただいて、増やしていく方向でやられているということで、そうですね。これは満足度でしたね。やはり放置自転車の台数のところで言っても、大きく減るものでは

ないのだというのはこの目標値を見ていても分かるのです。お話も聞いた上で、様々進めている上でもなかなか難しい部分もあるのだらうと思いますが、商店街のところは商店側に求めていくというのは、場所を確保するというところではやれるところにも限界があるかと思うのです。

ですので、これはやはり区のほうで取り仕切って、ではないですけれども、まとめていかないと進まないのではないかと思います。そこはぜひ商店街とも話はされているのでしようけれども、区のほうもう少し積極的に場所の確保や、こういう計画も出して減らしていこうと言っているわけですから、区のほうからのアプローチをもっと強めていっていただきたいと思います。

○藤原委員

まず、基本中の基本をお伺いしたいと思います。いろいろな施策が出てくるのですけれども、まずは歩行者の安全と申しますか、歩行者はいわゆる交通弱者ですから、歩行者の安全が一番だと考えていてよろしいのですよねという確認です。

○山下交通安全担当課長

歩行者が第一かというところでございますが、歩道は歩行者のためにあるものでございます。歩道につきましては歩行者第一でございますし、自転車が通行することができる場合であっても、必ず歩行者の安全を確保した上で走行していただきということでお願いしておりますので、そちらについてもしっかりと啓発をしていきたいと思っております。

○藤原委員

もう基本的にそれを一番大事にしていきたいのですけれども、例えば自転車レーンがある区道にしても、自転車レーンがあるにもかかわらず、歩道を自転車が走っているという場合を多々見受けるのです。こういうのをどうしたら良いかということをご相談しても、原則は歩行者だというように、今答弁いただいたようにご説明をいただけるのですけれども、歩行者の歩道を自転車が走ってはいけないというわけではないではないですか。歩道を走るときは必ず押してくださいねとか、例えば商店街等は、よく商店街の中では自転車を押してくださいねとなりますけれども、歩道を自転車という時も押してくださいとはなっていないわけではないですか。これがまず1点、私はいつも危険だと思います。

そして、自転車が猛スピードで来て、歩行者が怖がっているというか恐怖を感じているという場面も見ます。もっと具体的に言うと、自転車のほうが「ごめんなさい」と言うのではなくて、逆に歩行者にちょっと強い態度を言葉には出なくても目で表しているとか、そういう場面も見ます。こういうことを一つ一つやはり解決していかないといけないと思っております。

それで、今回法改正があるということで、法改正によって反則金の数が増えていくと思うのです。この法改正によって反則金が出ますよね。例えば、ながらスマホ等のながら運転だとか、あと基本的に右側通行をしてはいけない、自転車は左側通行をしなければいけないとか、あと、今最初に話していた歩行者をもし怖がらせたら反則金が出るとかいう、やはりこころも大切だと思うのです。とにかくこの交通安全に対してこうしましょう、ああしましょうという努力義務も大事なのですが、もう正確に、今まではなかったけれども、今度こういう行為をしたら反則金幾らと請求が来ますよとしっかり広報をしていっていただきたいと思う。

そして自転車は自動車と違って免許がないですよね。自動車の場合は免許があつて、何年に一回か、私個人だったら免許を持っていますから鮫洲試験場でしっかりと習ってくるわけですね。ゴールド免許ということ誇りに思っていますし、やはり頭から違反はしてはいけないという思いがあるので、その辺についての広報、自転車でも反則金というのを払うのですよという広報を、もう出前講座でも良いので

徹底して行っていただきたいと思うのですが、その辺についてはいかがでしょうか。

○山下交通安全担当課長

委員のおっしゃるとおり、歩道を走行している自転車のマナーが悪い、また自分のほうが正しいようなことを言っている、そういったこともございます。そのような結果、事故が起きているという現状もございますので、そういったことがなくなるのが一番なのですけれども、そういったものを取り締まるのは警察の所管でございます。そういう取締りを強化していただきたいということも警察に申入れをしていくことと併せまして、区としまして先ほども答弁させていただきましたが、しっかりとこういう行為が違反なのだ、反則金が発生する違反で取締りの対象になるのだというところを、チラシですとかSNS、ホームページ、区報ですとかあらゆる方法を使って、1人でも多くの区民が理解できるような広報をやっていきたいと思っております。これは一時的なものではなくて継続的にやっていくものでございます。また、年に2回全国交通安全運動等もございますので、そういった大きなイベントのときにも、集客が見込めるような大きいイベントで啓発をしております。また、区では現在自転車等安全利用指導員を活用しておりますので、この活動の中においても、現場において適切な指導・啓発を行っていただければと思っております。

また、免許がなくても気軽に使えるというのが自転車でございます。利用を控えるのではなくて、利用するなら安全に乗るというところで、しっかりそういった年代に応じた安全講習ですとかキャンペーン等ができればと思っておりますので、今後とも引き続き実施してまいります。

○藤原委員

私はできると心から思っているのです。できるというのは交通安全的に。この自転車とは別なのですけれども、私は何回も予算決算を通じて、お聞きしています。この区役所を出て大崎のほうに下がると、橋があると。その先に信号機がない横断歩道があると。歩行者がいても全然止まってくれませんよという形で、何回も何回も言ってきました。でも、区行政の努力によって、本当にこの頃は、止まってくれます。歩行者を確認したら、大崎のほうから来る自動車も、逆に区役所のほうから下りていく自動車も、きちんと止まってくれます。もう本当に10年越しぐらいで聞いていたかもしれないのですけれども、きちんと止まってくれるようになりました。だから自転車においても、やはり優先順位で言うならば、歩行者の安全といいますか歩行者が一番交通弱者なのですから、その辺はしっかり区行政として、警察と連携してやって行っていただきたいと思っております。

それと、最後にもう一つだけ、ちょっと細かいお話を伺いたいのですが、車の運転で違反等をしたら、免許の確認をして切符を切られますよね。ですから住所・氏名が全部出ているわけですから分かるわけですね。けれども自転車の場合は、具体的にそういう違反をしたときに、その反則金と私も伺ってお話の中で出てきますけれども、どうという形で、切符とか切るのですか。つまり免許がないから、住所の確認だとかそういうことというのは、反則切符を切ったときに果たしてそれが本当かどうかというのが分からないわけですね。そういう場合は、具体的にその人であるという担保はどのように確認していくのでしょうか。

○山下交通安全担当課長

個人確認の件についてでございますが、電動キックボード、いわゆる特定小型原動機付自転車も免許証が必要ということで、取締りをする際に同じような問題が発生しておりまして、基本的には免許を持っている者は運転免許証を確認しますが、それ以外の者につきましては、例えばマイナンバーカードですとか写真付きの個人を特定できる証明書を活用してやっていくというのが現状でございます。

それも現場で持っていない、そういった方への対応について、今後の取締りにつきましては警察のほうから私も情報をいただいているのではありません、例えば連絡先を確認した上で後日出頭して、警察署のほうで確認をするのですとか、ご自宅まで赴いて、例えば水道料金ですとかそういった料金の支払いのものが郵便で届いていたりすると、それと自分の持っている何かしらの顔写真が付いてない証明書と突き合わせたりとかということをしています。個人特定は必ずやらないと詐称する方もいますので、そこはしっかり警察のほうも考えてくるのかなと考えておりますけれども、いずれにしても、基本的には免許を持っている人も持っていない人も顔写真付きの証明書で確認をすることが鉄則かと思えます。

○えのした委員

今、藤原委員へのご答弁で、自転車等安全指導員の啓発ですね、ございました。私も様々要望もさせていただきましたが、ご対応本当にありがとうございます。初めはやはり大きい駅前ですとか、私の地元の荏原、武蔵小山の駅の前ですとか、中原街道と補助26号線の交差点とか大きいところで行っていたのが、先日、スクエア荏原の後ろの交差点のところ、信号のないところですね、このようなところでもやってくれているのだと。あとほかはちょっと今どことなかなか話せないのではありません、信号のない、やはり普段からここは危険だと私も生活圏として思っているところでどんどん場所が増えていっている。本当にありがとうございます。これはヒヤリ・ハットからそういうところを採集しているのかどうかわかりませんが、引き続きそういうところでやっていただくと効果が高いのかなとも実感しております。

あと、先ほど石田ちひろ委員からもご質問ありましたが、やはり大きい駅、西大井駅、ごめんなさい、これは「とめる」ですね。放置自転車等、買物等短時間駐輪のスペース確保も含めてですけれども、西大井駅は広場公園の駐輪場の整備ですとか、大井町駅は、これはすごいですね、500台橋の下に増えるということです。これは前に、課長にもお願いしていたけれども、地元の武蔵小山駅のところはやはり範囲が広がってしまっている。駅前のほうであれば、まだ再開発されたタワマンの下ですとか駐輪場は増えていますけれども、駅から離れた商店街の中原街道方面には、ご答弁の中で区営駐輪場2時間無料とかありましたけれどもそもそもないというところ。もちろん整備を進めたくても土地がないというのは承知の上なのですが、せっかくこの黄色で重点施策となっているので、何かウルトラCではないですけれども、ご検討いただきたい。これは公園にも地域の方からお声があつて、公園利用ではないのに、商店街利用の方だと思われる駐輪が増えていると。見に行くと公園には数人の子供しか遊んでいないのに、子供の自転車ではない大人用の自転車はかなり停まっていたりとかいうので、これも公園課長にも陳情させていただきましたが、やはりなかなかイタチごっこだなとか難しい問題点はあると思うのですけれども、ほかに何か具体策とかがあればここに出てきているとは思いますが、意気込みと、今後考えられることがあればお答え願えますでしょうか。

○山下交通安全担当課長

武蔵小山駅につきましては、大変申し訳ありません、土地の確保の事情でなかなか区営駐輪場の設置が、難しいところがございます。区内でも一番、撤去活動、指導啓発を積極的に力を入れて行っている地区でございます。

そういうような中で、現在、以前にご提案をいただいた駐輪場の場所を明示するようなチラシを作っ
てほしいということで、放置自転車につきましては一緒につけてご案内しているところでございます。また指導啓発の中で、これまで一番駐輪が多かった例えばみずほ銀行の前ですとか、ああいうところの対策につきましても、できる限り置かないようにということで、物理的に置けないような対策等も取っ

て、駐輪場へ促すような形をしているところがございます。その受け皿がなかなかないというところで本当に申し訳ないところではございますけれども、少しでも空いているところを有効に活用できるように、区としましては啓発を引き続き続けてまいりたいと考えてございます。

○えのした委員

みずほ銀行前も拝見しておりますし、自転車は減っていると理解はしております。本当に感謝申し上げます。

引き続き、もちろん武蔵小山駅近辺だけではないと思いますけれども、よろしく願いいたします。ただ、あとあそこは歩道というかなんというか、パイロンになってしまうと、なかなかそこも難しい課題だとは思いますが。今後も引き続き対策を考えていただきたいと思っております。これは要望です。

○大友公園課長

すみません。公園の部分についてなのですけども、ご指摘いただいたとおり、公園利用者ではない駐輪が見受けられる公園も多々あるところではございます。それらの公園については、まずは公園利用以外の駐輪をしてはいけないですよというところを周知啓発等々を行っているところではございます。それでも変わらないというところがあれば、次の手段として警告札等々を掲示して、その自転車に直接教えるという形を取っているところではございます。それでも行かない場合は巡回等を強化しているところではございますけれども、即時撤去はなかなか難しく、このような対応を取って、引き続き違法駐輪をなくしていきたいと考えているところではございます。

○えのした委員

引き続き対応をよろしくお願いいたします。

○塚本委員

電動キックボードというのは一応、20kmの速度制限がある。自転車は一応速度制限はないみたいですね。そのような状況の中で、今度規制というか交通違反の青切符を切られるようになるのですが、そもそもスピード違反というのが、その取締りの対象となっているのかどうかというのを、最初に確認させていただきたいと思っております。

○山下交通安全担当課長

速度違反は、道路交通法違反になりますので、もちろん法律上は取締りは可能となっております。ただ、30キロ道路、40キロ道路というところでそれを取り締まるかどうか。また取り締まるにしても、警察のやり方というのがございます。それで自転車を取り締まることができるのかどうかという、実質的に難しいのかなと私の今の考え方だと思います。ただ、速度を超過すれば、それは違反になりますので、取締対象とはなりますけれども、その取締りをするかどうかというところは微妙なのかなというところではございます。

○塚本委員

そうすると、なかなか、そういうスピード違反をすると違反になって切符を切られるよというのは、言えない感じになるのですかというのが一つ。

その上で、一番良いのは、20kmで例えば電動キックボードが制限されるのだったら、それ以上スピードが出ないように物理的に制限がかかっているならば心配がないと思うのですが、そういうふうには恐らくないのか、ちょっと私も詳しくないのですが、1回試乗はしたことがあったのでどうだったかなと思いついておられるのですが、多分出そうと思えば性能的には出るようなものなのかなというのが一つ。

それと、よく町なかにはL U U Pがあって、やはり生活道路とかも結構走るように今なっていて、住宅街とかでもかなりのスピードで走っているということがあって、住んでいる方々は結構危なさを感じているのです。というところでの速度の物理的な制限みたいなことというのは今どうなっているのか。あるいは何かしら区として、ナンバープレートを発行する所管でもあるので、そういうところの物理的な制限みたいなことに何かできることはあるのかというようなことについて、伺いたいと思います。

○山下交通安全担当課長

L U U P等のレンタル用の電動キックボードにつきましては、基本的には点滅している状態だと6 kmまでしか出ませんし、点灯している状態だと20 kmまでしか出ないという速度制限がされております。歩道を走るときは、自転車が歩道を通行している場所においては、電動キックボードも6 km以下では走れるというふうになっておりますので、それは物理的に出ないようにはなっております。

ただ、一般に販売されている、区に電動キックボードのナンバーを申請してくるような電動キックボードというのは、ちょっと管理が難しいといえますか、速度のリミッターを解除している者も中にはいるかもしれません。ただ、特定原動機付自転車いわゆる電動キックボードにつきましては、走行するときは20 km以下で走行しなさいというふうに決まっておりますので、それを超えるものについてはもともとナンバーも与えられませんので、そういったものがしっかりしているのを確認した上でナンバーを交付するような形ということでのいるのかなと、そこは所管との調整となります。

ちなみに今、電動キックボードのナンバー申請に来た方について、電動キックボードの乗り方、電動キックボードの活用の仕方等について、何か困ったこと不安なことがあれば、いつでも私のほうに来てくださいということをお願いをしておりますので、そういったところで啓発していければいいのかなと考えております。

○塚本委員

やはり物理的にしっかり速度が出ないようなものにしか、町を走るといのか乗ってもらうことはできないようにするというのは大変大事なことというか、できれば非常に良いことだと思うので、所管との相談ということでございましたけれども、ぜひそこはしっかり進めていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○松本委員

事故を起こさないというのもすごく大事なのですけれども、やはり事故が起きた後というのが大事なところもあると思っています、車の場合は自賠責があるので最低限あるかと思います。私も区内で自転車の被害の方の相談を受けるのですけれども、やはりその自転車を運転している人が保険に加入していない。本当にこれはかなり大きな損害になってしまう。損害というとすごいお金の話になりそうなのですけれども、やはりぶつかられた歩行者の方が倒れると、本当に顔とかもすごく口が開きっ放しになってしまっ大変みたいな方とかいうのも、本当に品川区の中でもそういうご相談を受けるのです。

そうすると、やはり大きな問題はしっかりと賠償できない。あと交渉も、車の場合は任意保険に入っていれば保険会社が交渉してくれますけれども、自転車の場合というのはそういうものが全くなくて、もうどうしたらいいのかわからないというふうな被害者の方たちが結構いらっしやと思います。

そうすると、今回目標で立てられている中でも、自転車損害賠償保険等の加入率というのはすごく大事なことだと思います。これは多分ですが、まず令和2年の東京都の条例ができた段階で一回挙がっているかと思うのですけれども、残念ながら今回の目標だと、こちらの計画のほうの中身を見ていくと、在住区民アンケートなのでこの令和4年しかないということかと思うのですが、結構やはり経時的にこ

の推移というか、何かが起こったときにどうなっているのかというのを把握していくのはすごく大事なことだと思っていて、一個思うのが、この在住区民アンケートとは別に、電子アンケートのほうで一応何年かは取られているの拝見して、そちら側の数字を使うということはできないのかというのが一つ。

あとそれとは別に、この保険の加入が、一応、罰則はないけれども条例で義務づけられた後の傾向として一時的には上がったけれども、最近例えばあまり上がっていないとか、そういうデータがあれば、分かる範囲で結構ですので、お示しいただければと思います。

○櫻木地域交通政策課長

自転車賠償責任保険につきましては、区のほうで自転車ヘルメットの購入助成の際に、一時期入っていることを確認する書類も同時に求めるという形で、利用促進というか加入促進をしてきたところがございます。その電子申請のアンケートの話は、すみません、把握していないところでございますが、引き続き加入促進について、東京都の条例で義務化されているということもございますので、その辺りは周知に努めてまいりたいと思っております。

○松本委員

電子のほうは多分所管課が違うのであれだと思うので、大丈夫です。ただ、経時的に把握されるというのは大事だということは申し上げておきたいのと、あともう一個が、そうすると今日、交通安全の周知の話もたくさんほかの委員からも出ていて、この保険もやはり周知が大事だと思います。その中で、令和2年に品川区では保険をやられ始めたときに、損害賠償額の明記を結構、裁判上の賠償額の明記をしていただいて、高いと本当に9,000万円とかという事例があって、それを保険の周知をするときに明記していただいていたという年があったと思います。

ただ、最近この令和7年とかの保険の周知を見ると、結構そこがもうなくなっていたような気がします。この保険に入るかどうかというのは、やはり普通に自転車を運転されている方というのは、結構賠償額がどのくらいになるかというのはあまり把握されずに断られては軽い気持ちで自転車を運転されている方もいらっしゃるのかなと思います。

なので、ひょっとすると私の確認不足で、実は載ってましたということはあるかもしれないのですが、周知を図るときにはぜひ、事故が起きたときに加害側がどのくらい大きな賠償責任を負わないといけないのかというところをできるだけ強調していただいて、だから入らないと大変なことになるという脅しではないけれども、でもこれは本当に入ってもらわないとかなり大変なことになりますので、ぜひそういう周知も引き続き行っていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○山下交通安全担当課長

賠償額の明示、明記につきましては、委員ご指摘のとおり、令和5年までは恐らく事例は書いてあったと思うのですが、令和6年のチラシには記載がなかったところがございます。最近の事例でどういった賠償額があるのかとかそういうものにつきましては、保険会社のほうに事例をいただけるようお願いしているところがございますので、例えば来年度のあっせんのときのホームページ、そういった機会があれば載せて、本当に怖い、大変なのだということをアピールしていければいいのかなとは考えております。今後また検討させていただきます。

○松本委員

最後に、要望です。すみません、令和5年まではあったということで、私のほうの間違いでした。失礼しました。

まさにその保険の募集の時とかも含めてですけれども、あと本当に交通安全週間とかいろいろな場面で周知できる機会があると思います。ぜひ広報しながらを含めて、できるだけ数字を、本当に金額を載せていただくということが大事かと思しますので、内部でも他の所管等を含めて協議していただければなど、できるだけ露出の機会を増やしていただければなどと思います。よろしくお願いします。

○田中委員

すみません。今回の議題は品川区自転車活用推進計画ということで、令和6年3月に策定されたものをベースに議論しております。私はこの地図を見るたびに当時のことを思い出しますが、我々令和5年に選挙を受けて初めて私が所属したのが建設委員会で、この品川区自転車活用推進計画の素案が委員会で議論されて、最終的には策定されたという流れでありました。そのときにいろいろ私なりに、あるいはその他各建設委員のメンバーも建設的な意見を述べてきたつもりではありますが、全く反映されていなかったというのが強く印象に残っておりまして、その後の私自身の議員活動をする上での、一つの衝撃的事実として受け止めているものであります。

これを見るたびにそれを思い出してしまうのですが、ちょっと個別の話にならないようになるべくすのですけれども、この優先度ABCとありますが、この優先順位のつけ方の意味合いが、本当に必要だからということよりも、すみません、その前段の話も踏まえてですが、要は設定しやすい場所から選んでいるように思えてならないのです。例えば当時言ったのは、百反通りと桐ヶ谷通りは連続しておりますけれども、私は当時、百反通りよりも西桐ヶ谷通りのほうが歩道も狭いしバスも通るし、その安全性確保という視点からは、百段通りよりもこちらを優先すべきではないか等々の意見は述べたのですけれども、要はその優先度の設定の仕方がまだ私自身すとんと落ちてこない。要は設定しやすいところから順番にしているのかなとしか思えないような受け止めをしまっているのですけれども、そういう私に対して、説得力あるご説明をいただきたい。

それと、ちょっと個別の話になって恐縮ですが、ここで言うと優先度Bの戸越銀座商店街、それと優先度Aの旗の台の稲荷通りから旗の台四丁目、五丁目、荏原町商店街と続く通りがありますが、ここは先ほどの藤原委員の冒頭の一番最初のお話にもあったように、自転車よりもやはり歩行者を最優先すべきだという思いがある中で、逆にここを自転車の優先度AとかBとかにしてしまう、要はどこまで買物をする歩行者の安全性を確保した上で、その上でもここが必要だからとして設定されているのか。また、先ほどその周知という話もありましたけれども、ここそ私はしっかりと周知をしないと、買物客の方とのトラブルが発生しやすい場所なのかなと思うのですが、その辺のこと。

それと、都道・国道の自転車ネットワークの中に、これをいろいろ見ると、拡大するとぼやけているので実際とちょっと違うかもしれないのですけれども、補助26号線というのは数年前開通しましたが、大崎高校から区役所のところまで抜けるあの区間は自転車通行禁止区域なのですけれども、それが、すみません、ぼやけているので合っているのかどうか分からないのですけれども、ここもそのネットワークに指定されているように見えるのですが、自転車がそもそも入ってはいけないところを何ゆえネットワークに指定するのか。ぼやけているので実際は違うよということなら、それでぜひご説明いただきたいと思います。

それと、全部言ってしまうと、小山台のほうなのですが、小山台小学校から林試の森の先まで抜ける道が優先度Cに指定されていますが、すみません、私の記憶が間違っていたらあれですが、ここは目黒区道だったように記憶をしているのですが、というのがどうなのかということと、同様な視点から逆に言うと三田通りのほう、目黒、上大崎のほうは、ほかにもいっぱいあるのですけれども、例えばここを

取ると、三田通りがCに指定されていますが、自転車というのはやはり連続性があるので、品川区に入るとちゃんと整備されているけれども、目黒区はそうではないといったらまたこの周辺でも混乱するし、その逆もあると思うのですが、隣接する区の道路との関係性、私はきちんと連携を取るべきだと思っているのですけれども、その辺、特に区境で指定されている道路はどうかというところをぜひご説明いただきたいです。

私もママチャリで電動自転車ではないやつに乗っているのですけれど、まだまだ多いと思うのですが、例えば旗の台の昭和大の鑄木坂というんですか。ここもCに指定されているのです。ここを電動自転車の方は平気で行けるのかもしれないのですけれども、結構急な坂道なのです。こういう平面の地図で見ると一本の道にしか見えませんが、実際はすごい急な坂なのですけれども、こういう坂の道をも優先度Cとして位置づける意味がちょっと理解できないのです。またほかの地区も、ざっくり見るとそうでもないのかもしれないのですが、例えば西大井辺りもあと五反田とかもちょっと高低差があるのですが、あるのですけれども、こういうところを指定する意味がちょっと理解をできないので、お聞かせいただきたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

ネットワーク路線の優先度に関わる部分でございます。最初、付け方の考え方ということでございますが、基本的にこの優先度AとかB、Cというのは、平たく言うとニーズがあるところと、安全性に配慮しなくてはいけないというところで、ニーズがあつてかつ安全性にも問題があるので、早く整備して安全な道路にしなくてはいけないというところがAで、逆にそれほどニーズが見込まれない、またはちょっと安全性という意味では優先度が下がるというところがCという形になっておりまして、それを定量的に点数化した上でこれが設定されているものでございます。

まさに今、2番目にいただいた旗の台の辺りを優先的にネットワーク化するという話については、個別の具体的なところの定量的な数字は分からないのですが、今のような基準でその当時設定したものでございます。今申し上げた中で安全性に配慮すべき路線というのは、商店街とかニーズがある一方で安全性に配慮すべきところということで、その当時も様々議論があつたと聞いておりまして、逆にネットワーク道路に指定することによって自転車を誘引することになって、かえって危険になるのではないかなというような議論もあつたということですが、その裏返しとして、ネットワーク路線としてさらに安全性を強化するような取組、啓発の取組、交通安全対策をこの路線で強化していくという意味で位置づけようということで、商店街関係、開発のところも指定されるという流れになっております。

4点目、隣接区との関係ということで、こちらは非常に大事な視点と認識しております。各区でそれぞれネットワーク計画を作るということで、その当時は何か調整をするというよりは、まずは区内のネットワークの路線を指定することを優先したという事情があつたかと思いますが、先ほど申し上げたとおり5年に一度の見直しを行っておりますので、そのタイミングで改めて隣接区、目黒区をはじめとして大田区、港区等の接点もございまして、そこについてはそこを考慮した新たに見直しを行っていく必要があるのかなと考えております。

最後に坂が多いことについての考え方でございます。申し上げたとおり、区民ニーズと安全性というところ、あとはそれぞれ重要な路線をつなぐようなネットワークとして、こことここをつないでいないと切れ目があつておかしいというところを設定するような補助路線で形成しております。その観点で言うと、その坂の高低差とかについては、今回の計画の視点としては入っていないというところでございます。

○森道路課長

一部区境のところについてのご質問がございました。例示していただきました小山台から林試の森にかけては、品川区道でございます。ただ、委員ご指摘のように、目黒区が管理する道路ということで位置づけをしております。区内の区境周辺はどちらかの区道というふうになっていて、どちらかが管理するということを事前に決めているところです。品川区道ということで、今回の線をつけさせていただいております。

区境の外にも黄色い線が幾つか引いてあると思うのですけれども、これがその当時の各区のネットワーク路線ということで、ここへつなげるような路線も大変重要だということで、ネットワークに位置づけをさせていただいたというところでございます。

○田中委員

都道ですが、補助26号線のことはどうなのかということ。その安全性について、当時の建設委員会のときも述べたのですけれども、百反通りで自転車と両者通行する中で、百反通りで危険性を感じるのよりも、圧倒的に桐ヶ谷通りのほうがバスも通るし、歩道も狭いし、圧倒的に危険性を感じながら走る路線だと私はいまだに思っております。今後、実際にぜひ走っていただいた上でご検討いただきたいと思っております。

あと、商店街との関係性で言うと、やはり冒頭の藤原委員のお話にあったように、歩行者最優先でやるべきですので、ここそしっかり周知をぜひお願いしたい。ネットワークという視点で言うと、例えば旗の台の三間通りは途中まで、緑道のところまで来ていますが、そこから先、ネットワークという視点で言えば、要は区役所のほうまで三間通りというのは、これは立会通りの反対側になっているのですけれども、ここも重要なのかなと私は思うのです。これは個別の意見として言いますが、その補助26号線の関係と、安全性の視点のもう一度確認と、商店街の歩行者周知という視点でもう一度お願いします。

○櫻木地域交通政策課長

補助26号線は都道でございまして、都のほうでネットワークとして位置づけているところです。ただトンネルがございまして、側道として自転車が通れるような状況もあるかと思っておりますので、それを含めた形でのネットワークということなのかなと認識しております。

あとは、百反通りとあと桐ヶ谷通りにつきましては、おっしゃるとおり、桐ヶ谷通りはバスが通っているということで危ない状況ということで、点数的にも高い状況であったかと思っております。このネットワークを作られたのがコロナ禍にかかるような時期でもございましたので、こちらも次の見直しのタイミングでまた新たな交通状況を踏まえて再検討することになるかと思っております。

あとは歩道の周知、商店街の安全性ということにつきましては、なかなか難しいところだとは思っております。時間帯を決めて進入禁止にしている商店街もありますし、押して歩くことを奨励しているような商店街もございます。それは商店街の実情に応じてご対応いただき、区としてはネットワークということで、交通安全対策の強化につなげる形で今回は指定させていただいているところでございます。商店街からのご要望も様々いただいており、非常に多いところではございますので、そこには力を入れていくような形で、ちょっと一定経過を見たいと思っております。

○田中委員

では、最後にごめんなさい。1件だけ。商店街には特に歩行者天国というか車両通行止めの時間がありまして、そこは特に車を意識せずお買物を楽しむ方がたくさんいらっしゃいますよね。自転車は今の

時点では普通に走って良いわけです。ここの優先度を高くするという意味で、指定する以上はその指定する側が安全対策をしっかり講じるべきだと思いますので、そこは徹底していただきたいと思います。

○山下交通安全担当課長

すみません、答弁を1点訂正をさせていただきたいと思います。

石田ちひろ委員から質問がありました、電動キックボードとモペットが自転車道を走って良いのかというところで、私はいずれも走っては駄目だという答弁をさせていただいたのですが、令和5年7月1日に法改正がありまして、電動キックボードが特定小型原動機付自転車になって免許が不要になった時点で、電動キックボードは自転車専用レーン、いわゆる青色のレーンを走行可能となっております。モペットが原動機付自転車扱いとなって走行はできないというところで、すみません、ちょっと答弁を訂正させていただきたいと思います。大変申し訳ありませんでした。

○のだて委員長

ほかになれば、以上で本件および特定事件調査を終了いたします。

2 報告事項

京浜急行バス株式会社のバス路線における系統廃止について

○のだて委員長

次に、予定表2の報告事項を聴取いたします。

まず、京浜急行バス株式会社のバス路線における系統廃止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

私からは、京浜急行バスのバス路線における系統廃止についての説明をさせていただきます。資料をご覧ください。

京浜急行バス株式会社より、昭和35年より運行している大井町駅西口から大森駅を結ぶ系統につきまして、今から申し上げる状況に鑑みて廃止すると報告を受けております。

1、廃止理由です。新型コロナウイルス感染症の流行による需要回復の遅れにこれまでも減便などを行ってきたが、収支状況が好転する兆しが見られないこと。続いてバス業界全体における乗務員不足の深刻化。改善基準告示の改正の影響など。

2、でございます。廃止系統でございますが、井19大井町駅（西口）から南品川三・桜新道から大森駅、もう一つが井19大森駅（西口）から南品川三・桜新道、大森駅からレジャーランド平和島の系統でございます。

3、運行状況につきましては別紙のとおりということで、データ上ですと次のページになるかと思いますが、ご覧のと通りの時刻表で運行されている系統でございます。

戻りまして4、実施予定日でございますが、令和8年2月28日をもって廃止するという報告を受けております。

案内図としては、5に記載のとおりでございます。

○のだて委員長

今、廃止系統の2番目のところで、大森駅からと言っていた気がしましたがけれども、大井町からでよろしいですね。

○櫻木地域交通政策課長

はい、そうです。

○のだて委員長

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。

○石田（ち）委員

バス路線の廃止ということで、地域の方からは「え、また？」という声があがっています。都営バスも、東品川方面の皆さんにとっては減便というか、4時間も走らない時間帯が作られてしまったということで、大変不便だという声を聞いておりました。そして青物横丁も含むところですので、やはりこの東品川寄りの皆さんからはまたですかと、本当にがっかりした声が寄せられております。資料の1、廃止理由にもありますように、バス業界全体における乗務員不足というところがあります。そこが大きいのではないかと感じておまして、都バスにしても、こうした京浜急行バスにしても、都や民間事業者に要望を出していただきたいとは思いますが、区として何かできることはないのでしょうか。このまま乗務員不足で減便減便、廃止廃止と、もしなっていく場合、本当に区民の移動の権利に大きく影響すると思っているので、全体でどれぐらいが廃止、そして減便、そして減便廃止になりそうとか、そういう部分を調査・把握していただいて、改善に向けて区としても求めていくというようなことをぜひしていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

委員のご指摘、非常に所管としても痛感しているところでございます。まず全体の減便を把握していくというところにおきましては、この減便とか路線の廃止は非常に各企業の高度な経営情報でございますので、なかなか事前に把握するというところは難しいところではございますが、区としましては情報をいただいた時点で、少なくとも品川区に関係する部分につきましては再考を求め、要請し、継続していただくことを強く求めてきたところでございますし、この件につきましても、情報をいただいた時点から強く求めてまいりました。

最終的には経営判断としてこういう形で判断されているところで非常に残念でございますが、区としましては引き続き住民の方の足を確保するという意味でも強い姿勢で望んでいくとともに、今後、同じような状況がないようにしていただきたいということを改めて要請しております。現時点で減便等の追加的な情報については、区は把握していないという状況でございます。

○石田（ち）委員

これまでも求めてきた結果として、やはりこういう判断がされると。減便・廃止となっていくので、今、副委員長のほうからもちらっとありましたけれども、コミュニティバスをこちらで走らせる。競合しないわけですから、もう走らせていただきたい。そうすると、コミュニティバスについても乗務員の不足というのは、変わらないことになってしまうのでしょうか。やはり移動の権利を確保していくことで、区としてできることといたら、そうやって改善を求めていただけた上で、やはり区として実施する、走らせるという、それはできないのか伺いたいと思います。

○櫻木地域交通政策課長

区としてできることということでございます。区としましてはこれまで、まずは交通のサービス圏域外という形の解消ということに注力してまいりまして、その中でコミュニティバスの運行ということで、圏域外の解消に資するような取組を行ってきたところでございます。

今後、交通サービス圏域外が一定解消のめどがついたタイミングで、また区全体の観点からどのよう

なことが品川区の地域交通に必要なのかということを改めて再度整理した上で、今後の取組方針を固めていくようなタイミングが来ようかと思っております。今お話がありましたコミュニティバスにつきましては1区間この路線と重複する部分もございますので、そこにつきましては、現時点で申し上げられることはないのですが、区としては皆様の思いを背負って、交渉を進めているところでございます。

○石田（ち）委員

交渉はぜひ強い姿勢で進めていただきたいのですが、それがかなわないときは、やはり区として考えていくべきではないかと思っておりますので、コミュニティバス等の検討をよろしくお願ひしたいと思います。

○田中委員

皆様と同じ思いの一人なのかどうか分かりませんが、コミュニティバスに関して、地元からはいすゞ病院の前とか、あるいはさくら新道などに、大森駅からさくら会までの間に、何もバス停がないという状況を解消してほしいという具体的な声があり、何回も伝えております。地元の声としてぜひ前向きに受け止めていただきたい。同時に、逆に改めて思ったのですけれども、1日たった8本しか運行されていない京浜急行バスの事業をおもんばかってなのか、向こうからのいろいろな抵抗があったのか分かりませんが、その結果何も設置できなかった経緯があります。全体で言うと、この路線が廃止することの区民にとってのマイナス要素はいっぱいあるので残念という思いがある一方で、またこれがあるからこそ、コミュニティバスの新たな路線整備に一步近づくと言いますか、要はマイナス部分を喜ぶわけでは決してありませんけれども、またそれを逆に地元の利便性向上につなげるような受け止めで対応をお願いをしたい。

それとこれは要望ですけれども、その前段の品川・勝島地区の再開発といいますかまちづくりビジョンがありますので、そういった方面を踏まえた新路線というものも考えていただきたい。区のまちづくりのために取り組む事業ですので、そこに対する交通アクセスというのも一つの課題になってくると思います。新たな路線を整備するということも含め、地域の声として前向きに受け止めていただき、またそれが実現されることを強く期待をして発言を終わらせたいと思います。

○塚本委員

廃止理由で、新型コロナウイルス感染症の流行による需要の減少とここには書いてあるのですがけれども、課長の説明では需要回復の遅れと言われていて、少し意味合いが違うのかと。減少と言うと、減少してそこでもこの先ずっとこの需要は回復しないという意味に取られるし、今、回復の遅れということであれば、将来的には回復をする見通しというのも可能性としてはあって、回復すればここはまたバスを走らせることもできるというような意味合いにも取れはするのですが、その辺について、京浜急行バスとの交渉の中で、どう話しているのか。将来この路線の復活みたいなこととかはあるのかどうかということ。あと、需要の回復とか減少とか、需要と言っているのはこの路線に限ってのことなのか。京浜急行バス全体として、品川区内をいろいろ走っている中で、全体としても新型コロナウイルスの流行以来減少していて、収益が会社全体として厳しいのでどこかをリストラしなくてはならないという話の中で出てきたこの路線廃止なのかというのを教えてください。

○櫻木地域交通政策課長

まず、1点目の需要回復の遅れのニュアンスということですが、こちらの廃止理由につきましては、京浜急行バスが示しているオフィシャルな公式の理由をそのまま転記させていただいているものでございますので、私どもの解釈というよりは公式発表でございます。遅れということで、受け止めとしまして

は期待していて……失礼しました。減少ということでございまして、もう少なくなってきたということで、少なくとも中では既定路線というか、そういう状況であるということです。全体としましても京浜急行バス自体、なかなか多く走っている三浦半島や、鎌倉方面とかにおいてもかなり厳しい状況で、品川区というよりは、多分京急バス全体として厳しいということです。この路線に関しても減少して、回復していないと、話としては聞いております。

○塚本委員

私はこの辺の地域にそこまで明るくなくて、申し訳ないのですけれども、減少したということは、何か違う、代替の交通手段を皆さんご利用されているというようなことなのか。どこかに別の交通手段があって、このコロナウイルスの流行期間で乗り換えてしまったみたいな、そういう分析なのでしょう。なぜ需要が回復しないでコロナが明けてから減少してしまったのか。いろいろと、経済が回復しているではないですか。どうしてかということがちょっと気になるのですけれども、何か分かっていることがあれば、教えてください。

○櫻木地域交通政策課長

京浜急行バスに限らずバスの協会は、ピークと比べて8割程度までしか戻ってきていないという言い方をしています。ちょっとその細かな動向分析については把握しておりませんが、結果として、最初のコロナ前には戻っていないという状況をこのような形で表現されているという認識です。

○塚本委員

分かりました。では京浜急行バスの見立てで言えば、もうこれから元に戻ることはないだろうみたいな認識なのだなということです。そうするとここに路線がなくなったりすると。地域公共交通会議とかで議論されているいわゆる公共交通の空白地帯というものがまたこの辺にできてくるのかなと。そうすると、そこで公共交通をしっかりと自治体としてどう維持していくかという話がやはり必要な議論として出てくる、検討されてくるのかな、そういう流れも今後出てくるのかなというか、そのようにしていくべきでもあろうと思うのですけれども、その辺の今後の見通しをお知らせください。

○櫻木地域交通政策課長

こちらの路線は京浜急行の電車のほうに沿った形の路線となっておりまして、交通サービス圏域外地域の定義としましては鉄道駅から500m、バス停から300mということでございまして、この路線が廃止になっても、交通サービス圏域外には該当はしないということにはなります。しっかりと鉄道が走っているエリアということになっております。

今いただいた指摘に関連してお話できるとすると、今後、区全体の中で交通サービス圏域外の一定のめどがついた後にどこを強化していくかということを考えてまいります。例えばこのような地域、先ほど勝島のお話もありました。様々な地域の様々なご要望の状況を踏まえて、どのような品川区の交通政策をつくっていくかを検討していくものと考えております。

○塚本委員

多分、大井町から大森までは、一応電車が通っているので、大森に行く人たちは多分最初からバスに乗っていないと思うのです。この距離も結構あるので、間に当然幾つか、先ほどバス停をもっと作って欲しいという意見も他の委員からございました。そういう意味から考えると、今の規定で言うと交通空白地帯になるか、ならないかというのは一定の議論の土台にはなってくるのかなと思うのですが、様々な環境も変わってくるので、ぜひ前向きな検討というか、みんなの地域の公共交通ということでの検討というのはお願いしたいと思います。

○石田（秀）副委員長

私は、京浜急行バスがすごく大きな決断をしたのだと思っています。それはどういうことかと言うと、昭和35年からずっとあって、この大井町を通る京浜急行バスはこの一つなのに、既得権益があるのに、これを手放したわけです。我々も区がコミュニティバスをやると言ったときに、京浜急行バスが走っているから、これの既得権益みたいなバス停もあってここに踏み込めないのだという話が相当ありましたね。これは、逆に向こうがこの既得権益を放出したのであれば、これから我々はそういうところも走らせられるのだから、もう一回路線もよく考えてもらいたい。コミュニティバスはそういうところもフォローして走るのだから。だからそういう駅をここに作らせてくれと、そこを使わせてくれと。

駅前だって、京浜急行バスの人があそこの車庫でいろいろやっていて、車が出たり入ったりしています。それだって、1台うちのコミュニティバスをやらせてくれと言って既得権益をつくってしまえばいいのですよ。京浜急行バスの言っていることも分かりますよ。50人ぐらい辞めるのに5人しか入らないと。それはやはり京浜急行バスだって大変ですよ。

だからそれはそれで商売だからしょうがないけれども、都バスはもう少し違う意味で言ってもいいけれども、京浜急行バスとか東急バスはやはり商売だから。そういうことがあるというのは事実だけれども、せっかく今コミュニティバスのルートに大分近いところがこのようになったのだから、ぜひそこは既得権益は取らせてくださいと。これはなくなるのですから。でも、それはほかのが通っていますと言われるのは、言っている意味はよく分かります。けれども、それは一つの既得権益ぐらいをくださいよと、コミュニティバスはそこを強く言ってほしいと思っているけれども、どうですか。

○櫻木地域交通政策課長

副委員長がおっしゃられた状況も含めて、区としてもいすゞ病院や桜新道というところについては様々強い申入れをして、交渉してございますので現時点では言うことは難しいのですが、区としても皆様の思いを強く交渉していく所存でございます。

○のだて委員長

ほかにいかがでしょうか。

今、複数の委員からいろいろ出ましたので、この地域の交通としてぜひしっかり移動支援できるように、区としても取り組んでいていただきたいと私からも述べておきたいと思います。

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。

3 その他

○のだて委員長

次に、予定表3のその他を行います。

その他で何かございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○のだて委員長

特にないようですので、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。

これをもちまして、まちづくり・公共交通推進特別委員会を閉会いたします。

○午後2時59分閉会