

令和5年度第4回江東区外部評価委員会

- 1 日 時 令和5年7月18日(火)
午後6時30分 開会 午後8時35分 閉会
- 2 場 所 江東区役所庁舎7階 71～73会議室
- 3 出席者
- (1) 委 員
- 竹之内 一 幸
中山 由 紀
今 村 保 雄
- (2) 事務局
- | | |
|----------|---------|
| 政策経営部長 | 長 尾 潔 |
| 企画課長 | 大 塚 尚 史 |
| 財政課長 | 保 谷 俊 幸 |
| 計画推進担当課長 | 高 須 英 輔 |
- 4 傍聴者数 1名
- 5 会議次第
1. 開会
 2. 施策22「計画的なまちづくりの推進」ヒアリング
 3. 施策24「便利で安全な道路・交通ネットワークの整備」ヒアリング
 4. その他
 5. 閉会
- 6 配付資料
- 委員名簿
出席職員名簿（施策22・施策24）

席次表（施策22・施策24）

施策評価シート（施策22・施策24）

事業概要一覧（施策22・施策24）

外部評価シート（施策22・施策24）※外部評価委員のみ

外部評価モニター意見シート（施策22・施策24）※外部評価モニターのみ

午後 6 時30分 開会

○竹之内班長 定刻になりましたので、これより第 4 回江東区外部評価委員会、B 班のヒアリング 3 回目を開会いたします。

本日、傍聴の方がオンラインで 1 名いらっしゃいます。どうぞよろしくお願ひいたします。

また、本日は外部評価モニターの皆様方にも御参加いただいております。対面で 7 名の方、オンラインで 8 名の方が参加の予定でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

今回の外部評価対象施策は、「施策 22：計画的なまちづくりの推進」と「施策 24：便利で安全な道路・交通ネットワークの整備」の 2 施策となります。

初めに、お手元の資料の確認をお願いいたします。席上に配付されております会議次第に配付資料の一覧がございますので、御確認をいただき、不足がありましたら事務局職員までお願いいたします。

それでは、ヒアリングに入っておりますが、その前に委員の紹介をさせていただきたいと思ひます。

委員の皆様方、お手元の名簿の順番で自己紹介をお願いしたいと思ひます。

最初に私ですが、外部評価委員を務めております竹之内一幸と申します。本日は班長として司会を務めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

それでは続きまして、中山委員、お願ひいたします。

○中山委員 外部評価委員の中山です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○班長 続きまして、今村委員、お願ひいたします。

○今村委員 同じく外部評価委員の今村と申します。よろしくお願ひします。

○班長 それでは、次に区の職員の皆様方も、お手元の名簿の順番に従いまして、自己紹介いただければと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○立花都市整備部長 私、都市整備部長の立花です。よろしくお願ひいたします。

○石井土木部長 土木部長の石井と申します。よろしくお願ひいたします。

○谷川都市計画課長 都市計画課長の谷川と申します。よろしくお願ひします。

○工藤まちづくり推進課長 まちづくり推進課長の工藤と申します。よろしくお願ひいたします。

○黒澤地下鉄 8 号線事業推進課長 地下鉄 8 号線事業推進課長の黒澤と申します。よろしくお願ひいたします。

○川野沿線まちづくり担当課長 沿線まちづくり担当課長の川野と申します。よろしくお
願いします。

○大野管理課長 土木部管理課長、大野です。よろしくお願いいたします。

○清田河川公園課長 土木部河川公園課長、清田です。よろしくお願います。

○八巻施設保全課長 土木部施設保全課長の八巻と申します。どうぞよろしくお願いい
たします。

○綾瀬地域交通課長 土木部地域交通課長の綾瀬と申します。よろしくお願いいたします。

○班長 皆様方どうぞよろしくお願いいたします。

では、ヒアリングのほうに入ってまいりたいと思います。まず都市整備部長から施策22
における取組の実施状況等について、15分程度で御説明をお願いいたします。

○都市整備部長 都市整備部長の立花でございます。それでは説明をさせていただきます。

まず1の施策の目標についてです。江東区の目指す姿は、地域の特性を活かし、安全性、
快適性、利便性を備えたまちづくりを推進させ、誰もが暮らしやすいまち、美しいまち並
みの実現を目指しているところでございます。

次に代表指標でございます。代表指標は、地域の特性を活かしたまちづくりが区民の意
向や期待に込んでいるかを客観的に示すアウトカム指標として、長期計画の区民アンケ
ー調査にございます地域の特性を活かしたまちづくりが進んでいると思う区民の割合を採
用しているところでございます。現状値でございます。48.5%から目標値の55%を目指
しているところです。昨年度の達成度は目標値の約9割、51.7%となっております。順調に
推移していると認識しておりますが、4年度の数值は3年度に比べまして微増となってい
るため、変化する社会経済情勢を踏まえていく必要があると認識しております。そのため、
3年度に改定いたしました本区のまちづくりの指針でございます「都市計画マスタープラ
ン2022」に基づき、地域主体のまちづくりをより一層推進していく必要があると認識して
おります。

また、こちらの参考の下に記載がありますように、東京都におきましても、まちづくり
に関連する上位計画、また区域マスタープランなどを改定し、次世代に向けた都市づくり
を進めているため、本区としても、都と連携を密にし、計画的、効果的にまちづくりを進
めていきたいと考えているところでございます。

次に、2の施策の目標の達成に向けた具体的な取組方針についてです。具体的な取組方
針は、4つの取組方針を掲げてございます。取組方針の1、「計画的な土地利用の誘導」

では、マスタープランの着実な推進を主な取組としております。3年度に改定した都市計画マスタープラン2022では、まちづくりの進捗の度合いを定量的に測る指標や、また重点戦略を設けており、その成果管理、進行管理を実施しているところでございます。

続きまして、取組方針の2点目、「区民とともに進めるまちづくり」では、まちづくり推進に向けたまちづくりの活動支援を主な取組としており、都市計画マスタープランに基づき、地域と一体となり、まちづくりの検討を進めているところでございます。

続きまして、取組方針の3点目になります。「魅力ある景観形成」では、良好な都市景観形成を主な取組としております。江東区都市景観条例に基づき、大規模な建築物等は、景観計画届出の前に、有識者で構成する都市景観専門委員会において指導・助言を行っているところでございます。

取組方針の4点目、「ユニバーサルデザインの推進」では、ユニバーサルデザインの理念に基づく、誰もが快適に暮らせる、利用しやすいまちづくりの推進を主な取組としております。区民参加によるワークショップ、小学校での出前講座等により、理念の普及、啓発を図るとともに、民間建築物のバリアフリー化の支援を行っております。

続きまして、3の「取組方針の実施状況」について、取組方針ごとに説明させていただきます。

取組方針の1、「計画的な土地利用の誘導」の指標は、代表指標である、地域の特性を活かしたまちづくりが進んでいると思う区民の割合を指標として採用しております。指標の設定理由、達成度につきましては、代表指標と同じ記載となっております。

成果と課題としての1点目でございますけれども、今年度より、庁内での検討におきまして、会議数を削減、また、体系的、効果的に実施するため、部内の会議体の整理、統合を行ってまいりました。都市整備に関連する事項を審議するため、部長級で構成する都市づくり推進委員会を設置し、その下部に課長級で構成する都市づくり交通輸送部会、都市安全部会、住宅施策部会、この3つの検討部会を設けているところでございます。これによりまして、各検討部会における意思決定スキームの効率化、明確化や、それぞれの関係部署における連携強化につながってきているところでございます。

成果の2点目でございます。外部有識者の意見を聴取するため、都市計画マスタープラン推進会議で審議し、そこでの意見を踏まえ、さらなる深度化した検討を行っているところでございます。

成果の3点目です。都市計画マスタープランの成果管理の指標として、テーマ別まちづ

くりのアウトプット指標の成果管理のほかに、地区まちづくり方針、エリアまちづくり方針などの策定状況を管理しているところでございます。

成果の4点目でございます。都市計画マスタープランの重点戦略の1つであります、未来の臨海部のまちづくりの実現に向けまして、今年度は、臨海部における都市交通の在り方等について検討を行い、都市交通ビジョンとして取りまとめていくこととしております。

続きまして、取組方針2に移らせていただきます。「区民とともに進めるまちづくり」の指標は、まちづくり活動団体等の組織数を採用しております。区民、事業者、地権者等による主体的な活動量を客観的に示す指標であることが指標選定の理由であり、このまちづくり活動団体数を増やすことにより、先ほどの都市計画マスタープランに掲げる地区まちづくり方針の策定につながるものと認識しているところでございます。指標の達成度は、目標値の13団体の約7割弱。9団体で、おおむね順調に推移しているところです。

成果と課題では、西大島地域では、一部再開発の検討が進められているなど、地域の実情に即したまちづくりが進められており、その他のまちづくりの機運がある地区におきましても、地域主体のまちづくりを推進、誘導してまいります。また、豊洲地区では、豊洲グリーン・エコアイランド構想の実現へ向け、環境まちづくり協議会を開催し、緑の創出、清掃活動を通して交流を深めるなど、今後も官民連携、協働を強化してまいります。地下鉄8号線沿線まちづくりにおいては、昨年度策定いたしました沿線まちづくり構想に基づき、より具体的なまちづくりの検討を進めるため、(仮称)枝川駅周辺において、地域住民等で構成されるまちづくり協議会を設立させ、まちの魅力増進、課題解決に向けて、まち歩きやワークショップなど、活動を進めているところであります。また、来年度以降も地下鉄8号線沿線各駅、(仮称)千石駅、住吉駅、豊洲駅、東陽町駅において、地域と行政が一体となったまちづくり活動を展開してまいります。

続きまして、取組方針の3になります。「魅力ある景観形成」の指標は、まち並みが美しいと思う区民の割合を採用しており、地域特性に応じた魅力ある景観形成の成果を客観的に示すことが指標選定の理由であります。達成度は、これまで景観重点地区を深川万年橋地区、亀戸地区、深川門前仲町地区の3地区において指定してきたことにより、景観計画届の届出対象範囲を拡大したこと、また、都市景観専門委員会の意見の反映もあり、より良好な景観形成が推進されており、目標値の約9割強、57.8%となっております。順調に推移していると認識しております。

成果としては、これまで景観計画届出により、景観形成基準を遵守した建築物が着実に

蓄積されてきているほか、東京2020大会を契機とした、臨海部を中心とした景観に配慮した大規模建築物の整備が進んだことも影響していると認識しております。

次に取組方針の4、「ユニバーサルデザインの推進」の指標は2つございます。1点目は、ユニバーサルデザインの理念を理解している区民の割合です。こちらはユニバーサルデザインの理念等の普及啓発に関するものでございます。ユニバーサルデザインの認知度を客観的に示す指標であることが指標選定の理由であり、達成度は目標値の約7割強、38.4%で横ばいに推移しており、おおむね順調と評価しております。2点目は、やさしいまちづくり施設整備助成制度活用件数であります。こちらは施設のハード整備に関するものです。民間建築物のバリアフリー化促進の状況を示す指標であることが指標選定理由であり、達成度はホームページでの広報、関係機関への周知等により、昨年度は目標値を達成しております。

取組方針4の成果と課題は、小学校での出前講座を継続的に実施してきたことにより、若年層において、ユニバーサルデザインの理念を理解する割合が高くなってはおりますが、その他の年層におきましては、ワークショップの内容の工夫、また、その他の周知を拡充する必要があると認識しております。

だれでもトイレの整備は4年度末までには135箇所、進捗率は約7割弱となっており、今後も整備を進める必要があると認識しております。

鉄道駅のバリアフリー整備に対する助成は、4年度、りんかい線東京テレポート駅のホームドア整備に対して行い、今年度以降も引き続き、鉄道駅のバリアフリー整備を推進する必要があると認識しております。

最後になります。4の「一次評価」についてでございます。総評といたしましては、各指標とも順調に推移しており、着実な進捗は見られるものの、都市計画マスタープラン2022の着実な推進に向け、地下鉄8号線沿線各駅周辺におけるまちづくりを確実に推進するとともに、各地区における大規模な開発動向を注視しつつ、機を逸することなく、地域の特性を活かしたまちづくりにつながるよう誘導していくことが求められていると認識しております。また、ユニバーサルデザインに関しましては、年齢層に応じた区民に対する、より効果的な啓発手法を検討するとともに、ハード・ソフト両面からの取組を推進していく必要があると認識しております。

私からの説明は以上となります。よろしく願いいたします。

○班長 御説明どうもありがとうございます。それでは、今の施策22につきまして、質疑

を行ってまいりたいと思いますが、まず、外部評価委員の方から御意見、御質問を伺えればと思います。委員、よろしくお願いいたします。

○委員 はい。お願いします。まず取組方針1についてなんですが、事前質問として、都市計画マスタープランの成果管理、進行管理の資料をお願いしました。私としては、具体的にこういう資料に基づいて、成果管理、進行管理を行っていますというものをいただきたかったのですが、推進会議、推進委員会の開催状況について御回答をいただきました。マスタープランには様々な取組指標、代表指標の目標値が示されていますが、これらの指標の実績値の年度評価はもう行われているのでしょうか。恐らく何らかの資料に基づいて、成果管理、進行管理を行っていると思うのですが、その会議資料は公開されているのでしょうか。お願いしたいと思います。

○都市計画課長 都市計画課長の谷川と申します。都市計画マスタープランの推進に向けて、成果管理につきましては、総合的なまちづくり、それとテーマ別まちづくり、それとまちづくり方針の策定について指標を設定し、その都度達成度を管理していきたいと考えてございます。まず、添付資料の1番、マスタープラン2022の成果管理に関わる報告状況を見ていただきたいのですが、令和4年度につきましては、総合的なまちづくり、テーマ別まちづくりにつきまして、成果管理について、推進委員会、それと推進会議に各1回、報告してございます。今後、年に1回ずつ、報告は予定しているところです。

まちづくり方針施策につきましては、地下鉄8号線沿線まちづくり構想、それと西大島地域、それと（仮称）枝川駅周辺について、令和4年度につきましては報告をしている状況です。

年度の評価の公表につきましては、今、ホームページを作成しているところで、調整中となっております。以上です。

○委員 ありがとうございます。一番聞きたかったのは、ちゃんと代表指標とか取組指標の実績値というのがきちんと目標値と比較されて成果管理が行われていて、ではこれからどうしようという話もされているというところがとても重要だと思うので、これから資料が出るということで、まだそちらを拝見してないので何とも言えないのですが、一番お願いしたいのは、こういう進行管理なども、分かりやすい資料に基づいて、区民が目に見える形でやっていただきたいなと思います。これから資料が出てくると思うのですが、今後、しっかり年度管理をしていっていただきたいなと思っています。

続いて取組方針の2です。ここの指標に、まちづくり活動団体ということで、組織数が

目標とされているのですが、そもそもの質問ですが、このまちづくり活動団体というのはどのような方が立ち上げて、どのような活動を行っているのでしょうか。団体からまちづくりに対する要望を区に伝えて、区と一緒にまちづくりを行うようなイメージでいいのか、このまちづくり活動団体のことについて、少し詳しくお願いしたいと思います。

○まちづくり推進課長 まちづくり推進課長、工藤です。まちづくり活動団体とはどういう団体なのかという御質問ですが、こちらは、区内で地域の維持発展に資する活動を行っており、行政手続等を経たまちづくり団体と定義させていただいております。地域のまちづくりの将来像について検討をしていただいている、地域住民等を中心とした団体で、区からも助言等をさせていただきながら、一緒にまちづくりの検討をさせていただいている状況でございます。以上です。

○委員 ありがとうございます。そうすると、何か会議自体に区も入って、一緒にまちづくりを考えていくというイメージのほうが近い感じですか。地域だけで話し合っ、そういう希望などを上げて行って区に伝えるというよりは、区も一緒に入ってまちづくりを進めていくというイメージで大丈夫でしょうか。

○まちづくり推進課長 そのとおりでございます。区のほうも、地域主体のまちづくり活動に、情報収集のため、必要に応じて参加させていただいております。以上です。

○委員 ありがとうございます。続いて取組方針の4ですが、評価シートの4、一次評価の今後の方向性のところに、まちづくりにおけるユニバーサルデザインの意味と、その必要性に関し、年齢に応じた区民へのより効果的な啓発手法を検討しますとありますが、こちらも具体的に、どのようなことを検討していくのか、先ほどの説明の中で、ワークショップの内容の工夫などという話も出てきたかとは思いますが、具体的に、こういう年代にはこうとかいうような、何か描いているものがあれば教えていただきたいと思います。

○都市計画課長 都市計画課長、谷川です。啓発につきましては、ワークショップもそうなのですが、ユニバーサルデザインの考え方、誰もが安全に安心して暮らせるまちづくりということを念頭に置きながら、普及啓発を今、進めているところであります。この指標につきまして、若年層については非常に高いと評価をしておりますが、こちらにつきましては小学校への出前講座をさせていただきまして、それにつきましては平成22年からスタートをさせていただきます。それに伴いまして、この指標につきましての若年層への評価というものは、区民アンケートを見ますと、18歳から19歳につきましては100%、60歳以上につきましては非常に認知度が低く、ただ、それ以外の60歳までの年齢層につきましては、平均的

には55%ということで、ある程度、ユニバーサルデザインというものは普及されているのではないかと、理解はされているのではないかなど認識してございます。

ただ、今後どのような普及をさらにしていきたいかというところですが、昨年度、『UD TRY!』という冊子を作ったのですが、試みで、その冊子の動画を作成しました。その動画を今、今年度、YouTubeにアップをしてございまして、また、庁舎2階のモニターにも、この動画を流したり、視覚的な啓発を今、試みているところでございます。YouTubeの再生回数がまだ290ということで、非常に低いのですが、今後、さらなる工夫をしながら普及啓発に努めていきたいなと思っております。以上です。

○委員 ありがとうございます。いろいろ工夫しながら、考えてやられているんだなということは非常に伝わってまいりました。私からは以上です。ありがとうございます。

○班長 ありがとうございます。続きまして、お願いいたします。

○委員 改めてよろしくをお願いいたします。

まず、取組方針1の「計画的な土地利用の誘導」のところの成果と課題に、新たに令和5年度から、管理体制を改めたとされていて、これに基づいて、今後成果管理を行うとなっているのですが、体制の変更によって期待できる効果とは一体何なのかについて、まず教えていただきたいです。よろしくをお願いします。

○都市計画課長 都市計画課長です。それでは添付資料2番、令和5年度都市づくり推進委員会の体系イメージというのを御覧いただけたらと思います。都市整備部に係る庁内会議体につきましては、従前13の会議体を都市づくり推進委員会、これは部長級、それとその下部組織としまして3つの部会、課長級で構成してございしますが、都市づくり・交通輸送、都市安全、住宅施策ということで、体制を再編・集約してございまして、また外部有識者の会議に報告することで、専門的な意見を聞くという形にしてございまして。

今回体制を変えたことについての効果でございしますが、会議体を3部会に集約して集中的に検討し、都市づくり推進会に報告していくことで、会議開催数の削減、それと意思決定のスキームの明確化、庁内関係部署との連携強化が期待できると考えてございまして。また、さらには外部有識者の意見を反映させることで、都市整備部内の議論が深度化されていくのではないかと考えてございまして。以上です。

○委員 ありがとうございます。ある意味、ばらばらだったものを一元的にまとめることによって、隅々までニーズを拾い上げようということですのでごく効果的だなと、私はこれを拝見したときに思いました。そこでお願いというか、伺いたいのは、昨年度とか今年度の

評価委員会で、学童クラブですとか、福祉施設ですとか、そういった公共的な機能の不足を耳にしているのです。個別にそういう施設を整備していくというのは、1つのやり方としてあると思うのですが、江東区のように、大規模な地区計画ですとか、まちづくり方針のある区では、あらかじめそういった機能をどう反映するかを組み込んで、それで、それに合わせて土地を確保しておくとかいう方法も考えられると思うのですが、新たな体制になって、その点どうお考えなのか、具体的なことではなくていいですが、基本的な考えを伺いたく、よろしくお願いします。

○都市整備部長 都市整備部長、立花でございます。この会議体の中では、都市づくり・交通輸送部会、もしくは住宅施策部会というところで検討するのかなと思っております。理由といたしましては、大規模な開発が起きた場合に、それに合わせて、必要な福祉施設、または子供に関する施設が必要なのか、庁内に対して、まず聞くことができます。それを大規模な開発の中に組み込んでいくという施策を取っておりますので、この部会の中で、例えば住宅施策部会であれば、マンションの開発のときにそういう検討をさせていただきます。または、マンション以外の都市づくりに関する開発でございますと、その中で、その開発について、必要な公共施設、またこれは長期計画の中にはございますが、公共施設のあり方にも反映してきますが、それに沿った公共施設を、その地区ごとに展開できるのではないかと、今検討して、整理をしているところでございます。以上でございます。

○委員 個別にはなかなか大変なところが多いというのは、釈迦に説法でございますけれども、部長がおっしゃられた、総合的なまちづくりの中で、いろいろニーズに応じていただければありがたいと思って私から申し上げた次第でございます。よろしくお願いします。

続いて、同じく取組方針の1ですが、都市マスタープランの中には、区内のいろいろな、各地区の景観の取組ですとか、まちづくり方針がいろいろ出ています。先ほどの委員の質問に関連するかもしれませんが、この中で、1つだけで結構ですので、事例として、具体的にどのくらい進捗しているのかということと、それをどのように報告、公開しているのかについて、この場で御説明いただければと思います。よろしくお願いします。

○まちづくり推進課長 まちづくり推進課長、工藤です。私から御説明させていただきます。具体的な進捗事例でございますが、まず亀戸6丁目地区におきましては、事業者と亀戸6丁目まちづくり方針に基づき、開発計画の協議及び調整を行い、プラウドタワー亀戸クロス、934戸の共同住宅が令和4年1月に竣工いたしました。また、カメイドクロック、こちらは商業施設になりますが、こちらが令和4年4月に完成いたしました。もう一つ、

新砂二・三丁目地区におきましても、まちづくり方針、地区計画に基づきまして、現在、道路ネットワークを補完する道路基盤整備等が計画されておりまして、こちらの協議、調整も現在行っているところでございます。こうした進捗状況につきましては、毎年、区議会第二回定例会の防災・まちづくり対策特別委員会に報告しております。以上です。

○委員 ありがとうございます。最後のところでさらに伺いたいのですが、区議会へは定例的に報告されているということですが、一般区民の方、とりわけ地元の方々へのお知らせとか報告はどのようになさっているのか。幾つかの例で結構ですが、あれば、少し教えていただけますか。

○沿線まちづくり担当課長 沿線まちづくり担当課長、川野と申します。まず、そういった地域に対して、こういう活動していることをアナウンスする場というのは、まちづくりニュースという形で、地下鉄8号線であれば沿線各駅周辺の方々にポスティングにより周知しているのが実情です。以上です。

○委員 分かりました。ありがとうございます。続きまして、取組方針の3ですが、景観行政で少し教えていただきたいと思います。条例に基づいて、景観重点地区に指定されますと、一定の基準に基づき届出が必要になったり、あるいは該当する建築物が、都市景観専門委員会の審議にかけられていると伺っています。最近の専門委員会で、何か代表的な事例で結構ですが、具体的に修正が加えられたものがあるのかどうか、それについて、例を示して御説明をお願いいたします。

○都市計画課長 都市計画課長、谷川です。都市景観専門委員会の審議対象としましては、延べ床面積1万平米以上の大規模建築物と、景観重点地区の地域については、延べ床面積1,000平米以上、または高さが20メートル以上の建物について、専門委員会で事前審査をしております。令和4年度としましては、新規に21件審議を行いまして、主に街並みの形成に係る、沿道の緑化のボリュームだとか、樹種、あと色彩の計画、照明などの意見を、事業者へ修正をお願いしているところでございます。

今回、添付資料6を見ていただきたいのですが、今月開催しました都市景観審議会でご報告した資料になります。簡単に御説明させていただきますと、資料3-2と書いてあるものです。こちらにつきましては、第一不動産、亀戸2丁目の計画ということで、重点地区の建物になります。こちらはガラス面の広告だとか、外構について意見を述べてございまして、最初にフェンスがついていたところ、フェンスを取りやめてもらって、景観的な配慮をしていただいたり、あと、テナント用のガラス面に貼る広告、そういうものも統一感

があるようにということで、要望したりしてきました。

また、資料3-4でございますけれども、こちらは有明南H街区プロジェクトということで、敷地面積が1万3,000平米と、かなり大きな建物になります。これはテレビスタジオと集会場、劇場がある建物になってございまして、こちらは委員から、サイン計画だとか緑化の計画、その辺りの意見をいただきまして、サイン計画につきましては、各施設に入っていくスムーズな誘導だとか、屋内外への楽しめるようなサイン計画としてほしいとか、あとは、1階のホール、それと3階の劇場への、誘導への配慮ということを御意見していきながら、それに修正をしていただいたところでございます。

資料3-5になりますと、こちらは新砂の建物になりますけれども、データセンターということで、非常に見た目が、単なる箱のように感じる場所ではございますけれども、特に色彩と、あと緑化計画、あと外構計画について、いろいろと御意見を述べていただきまして、最初は外構の部分、道路側から見たときに、非常に閉鎖的な建物だったのですが、腰壁に変えていただいたり、縦格子のフェンスに変えてもらったり、あと園庭の内部です。ポール灯というのですが、夜間の照明も、ちょっと暗さを感じるのではないかとということで、いろいろと御指摘、意見を言ったところ、様々な修正をしていただいたということでございます。以上です。

○委員 どうもありがとうございます。同じく景観についてですが、この成果と課題の中で、景観形成基準を遵守した建築物が着実に蓄積されていると書かれています。このことが具体的に分かる説明をこの場でしていただきますよう、よろしくお願いします。

○都市計画課長 それでは添付資料の7番、景観計画届出の推移というのを見ていただきたいのですが、まち並みの景観形成に影響の大きい中高層建築物等につきましては、先ほど御説明したように、形態だとか意匠、それと色彩、緑化、これらにつきましては、景観形成の基準を遵守した建物を誘導してございます。これまで年間、大体250件程度、延べで5,297件の届出を受理してございまして、区内で考えますと、大体1割以上の建築物が景観への配慮をされていると認識してございます。まち並みの景観の変化につきましては、景観届を現地で確認するほか、景観重点地区におきましては、平成29年度から、この景観形成の状況を、深川門前仲町では51箇所など、定点観測をしまして、建築物の建て替えが行われることにより、周辺の建物との色彩の調和だとか、街路樹などとの緑の連続性だとか、バルコニー、ベランダのデザインの配慮ということで、効果が一部表れていると認識してございます。

添付資料の8番を見ていただきたいのですが、1枚目につきまして、ベランダのデザインの配慮をしております。区では、集合住宅のバルコニーだとかベランダにつきまして、道路から洗濯物、またはエアコンの室外機などを目立たないように配慮する必要があるという基準を設けてございまして、添付資料につきましては、ガラスにフィルムを貼っていただいた事例となっております。2枚目を見ていただきますと、周辺の街路樹との緑の連続性に配慮した計画になってございます。樹種だとか樹木の高さ、周辺の環境と調和をしていただきたいということで求めた事例となっております。

3点目ですが、3枚目を見ていただきますと、定点観測の例となっております。平成29年から、景観重点地区におきまして記録をするようにしてございます。建物の建て替えによって周辺の建物との色彩の調和が図られ、少しずつですが効果が表れてくると認識してございまして、まだ始めて数年なものですから、写真のように、あまり大きく効果が出ているわけではございませんが、今後、継続的にこの定点観測をしていきながら、効果を確認していきたいなと思っております。以上です。

○委員 丁寧な説明、どうもありがとうございました。長々伺ったのは、景観条例に基づく取組というのはどうしても事業者の方にも一定の負担を願わなければならないと、また、何より地域の方々に愛される景観をつくっていかなくちゃいけないということで、行政と事業者と住民の方が3者で、言ってみれば、協働でものをつくり上げていく。それを具体的に担保していくことが大事だと思います。現在、区の景観行政はすごくうまくいっているなと私は思いました。

ただ1つ、惜しむらくは、ユニバーサルデザインのところで、さきほどの委員の御質問に対して、ビジュアルな取組をしているとお話しされていましたが、景観行政というのはまさにビジュアルな話です。ビフォー・アフターでも構いませんし、アフターだけでも構わないと思うのですが、残念なのはホームページ見ても、あまりビジュアルな写真とかは拝見できなかったもので、ぜひ、良い取組は、事業者の名前も付して今後の参考になるようにしていただけたらと思いました。私は以上でございます。

○班長 ありがとうございます。それでは私から、若干お聞きしたいと思えます。取組方針の1の計画的土地利用等については、プランに基づいて行われていると認識をしておりますので、特に質問はしないことにいたします。教えていただきたいのは、取組方針2にまちづくり活動団体というのが出てきますが、こちらは4年度9団体です。目標値は13団体となっておりますが、この13という数字は何か根拠があるのでしょうか。例えば江東区の

エリアを13に区分して、そのエリアから1つずつ団体を出さずにあるエリアに集中してしまうと、同じような意見が出てくることになると思うのです。ですから、13という数字の根拠を教えてください。それから、まちづくり活動団体というのが偏在していないのかどうかということをお願いしたいと思います。

○まちづくり推進課長 まちづくり推進課長、工藤です。目標の13団体でございますが、こちらの数につきましては、今年度から着手いたしました（仮称）枝川駅周辺まちづくりをはじめとした、地下鉄8号線沿線の地域、及び区内全体のまちづくりの団体数を想定しております。こちらの13団体ですが、当初、設定した時点で、既に7団体がこうした地域主体のまちづくりを行っており、その後、都市計画マスタープラン等に基づいて、まちづくり活動が想定される6箇所を加え、13団体としております。偏在等していないかというところでございますが、現在のところ、城東地区から臨海部まで、点在している状況となっております。以上です。

○班長 ありがとうございます。それから先ほど、行政と地域団体が協働して、とお話されていたのですが、協働といった場合に、どちらがイニシアチブを取っているのですか。つまり、市民参加のレベルには、パブリックコメントのように単に意見を言うものから、パブリックインボルブメントという、かなり深く計画に関与するものまでありますので、行政としては、まちづくり活動団体にどこまで期待されているのかというのがありましたら教えてください。

○まちづくり推進課長 続きまして御回答させていただきます。行政としての関わりですが、まずは、地域住民が主体となったまちづくりの機運というのを捉えて、地域の地権者の方、住民の方、事業者の方でまず今後のまちづくりに関する勉強会を開催していただいております。行政としてもオブザーバーとして情報収集という立場で参加させていただいております。その後、具体的な将来像が描かれる段階で、区としても、そのまちづくりの将来像が地域の魅力増進とか、あと課題解決につながる案となった段階で、まちづくり方針策定へのステップへと進めていく予定でございます。これまでもそのような流れで、方針策定に取り組んできた次第でございます。

まちづくり方針の検討案をつくるのが地元主体、その後、パブリックコメントや事務手続等、方針策定まで行うのが、区というところでございます。以上です。

○班長 せっかくこのような組織を構成するのであれば、やはり区民の方々の望むまちをつくっていただきたいと思ひますし、できるだけ区民の方の意見を吸い上げていっていた

だきたいなというのが私の希望です。

それから取組方針3の「魅力ある景観形成」ですが、これは大規模な建築物等に対して規制をかけるということですね。要するに見栄えが悪いとか、バランスが悪いとか、いわゆる規制操作を行うということですが、魅力ある景観形成といった場合に、既存の魅力ある景観というものを保持・維持するとか、それらを活用するというのも当然、魅力ある景観形成という取組方針の中に入ってくると思います。先ほどの話の中では、どちらかというと、これからできる大規模な施設についてバランスを取っていくという方針のように聞こえたのですが、ホームページで見た歴史的な建造物としての橋などの歴史景観を活用するとか、歴史を利用するとか、そういう形の景観形成というものについてはお考えになっていないのでしょうか。

○都市計画課長 都市計画課長の谷川です。橋だとか歴史的な建物につきまして、万年橋を重点地区として、景観形成を今やっているところでございます。それ以外にも橋は幾つかございますけれども、重点地区を設定していくのは、地域とのつながりとか、地域の発意が必要になってございますので、その辺りの発意を啓発していただくとか、進めながら、さらに歴史的なものを残していきたいと思ってございます。

しかしながら、先ほどお話がございました、維持だとか活用というところでは、先ほど御説明したように、建物としてはまだ景観の形成、届出としてはまだ区内の1割程度ということで、まだまだこれからやっていきたいという方向のほうが強いかと思ってございます。以上です。

○班長 ありがとうございます。最後になりますが、取組方針4の「ユニバーサルデザインの推進」の指標の中に、やさしいまちづくり施設整備助成制度活用件数というのがありまして、これは4件、7件という形で出ていますけれども、申請件数の全てが助成を受けているということよろしいですか。

○都市計画課長 都市計画課長です。それでは資料の9番、助成の実績一覧がございます。これはあくまで実績で、あとは相談が幾つか来ている状況でございます。以上です。

○班長 これ、行政としては多いと思っているのでしょうか、少ないとお考えでしょうか。

○都市計画課長 私としてはまだ少なめだなと思ってございまして、昨年度までは、区報とホームページで普及啓発をして、その他、必要に応じて各部署と連携しながらこの啓発をしてきましたが、今年度、試みとしまして、商店街の「ことみせ」の連絡メールに、この助成制度の内容を記載していただくとか、リンクを張ってもらおうとかということで、連

携をさらにしていきたいなということで今考えてございます。以上です。

○班長 ありがとうございます。

それでは、外部評価モニターの皆様方からも御質問、御意見があれば承りたいと思いますが、発言を希望される方いらっしゃいましたら、挙手をしていただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

○事務局 事務局ですが、今のところいらっしゃいません。

○班長 そうですね。オンラインで御参加のモニターの方、いらっしゃいませんか。

○事務局 事務局ですが、オンライン上もいらっしゃいません。

○班長 そうですね。分かりました。

○事務局 事務局です。対面でお1人挙手いただきましたので、代わらせていただきます。

○班長 お願いいたします。

○外部評価モニター このような機会に参加させていただいて、どうもありがとうございます。そもそもの質問で大変恐縮ですが、この施策の目標達成率というのを、目標を置かれて、例えばですが、地域の特色を活かしたまちづくりが進んでいる区民の割合というようなものを、どのような形で集計をされて、達成度を測っていらっしゃるのかというところが、ちょっといまいち、私も理解が不足している部分であって、その部分、具体的にどのようにカウントされているのかというところと、その目標値、55%という形、多分、過半ちょっと達成される方がいらっしゃれば、達成していると評価をされているのかなと思うのですが、その目標値を設定した考え方みたいな、ちょっと基本的なところを教えていただければと思います。

○都市計画課長 都市計画課長、谷川です。ありがとうございます。この指標につきましては、毎年行っております区民アンケートから出題されているものでございまして、その指標を使わせていただいているというのが現状でございます。指標の目標設定ですが、区民アンケートを毎年実施してございますので、その策定時のときのある程度の数値目標を設定した上で、55というような数値を選択したということでございます。以上です。

○外部評価モニター ありがとうございます。

○班長 よろしいでしょうか。ほかに、御発言希望の方いらっしゃいますか。

○事務局 事務局です。対面ではいらっしゃいません。

○班長 分かりました。それでは、御質問、御意見あるモニターの方はいらっしゃらないようですし、時間も迎えつつありますので、以上で施策22のヒアリングは終了ということ

にさせていただきます。なお外部評価モニターの皆様方には意見シートをお配りしております。意見シートはお帰りの際に事務局職員に御提出いただきたいと思ひます。

それでは、ここで5分ほど休憩を入れたいと思ひます。35分に再開をさせていただきます。それまで御休憩いただければと思ひます。

(休 憩)

○班長　それでは、時間になりましたので委員会を再開したいと思ひます。

ここからは施設24のヒアリングに入ってまいりたいと思ひます。職員の方の入替え等ございましたので、改めまして自己紹介から始めさせていただきます。委員の皆様方、名簿の順番で自己紹介をお願いしたいと思ひます。

最初に、私、外部評価委員を務めております竹之内一幸と申します。B班の班長として進行を務めさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

続きまして中山委員、お願ひいたします。

○中山委員　外部評価委員の中山です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○班長　続きまして今村委員、お願ひいたします。

○今村委員　同じく外部評価委員の今村です。よろしくお願ひいたします。

○班長　それでは次に、区側の皆様方も名簿の順番で御紹介いただければと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○立花都市整備部長　都市整備部長の立花でございます。引き続きよろしくお願ひいたします。

○石井土木部長　土木部長の石井です。よろしくお願ひいたします。

○谷川都市計画課長　都市計画課長の谷川と申します。よろしくお願ひいたします。

○黒澤地下鉄8号線事業推進課長　地下鉄8号線事業推進課長、黒澤でございます。よろしくお願ひいたします。

○大野管理課長　土木部管理課長、大野です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○召田道路課長　土木部道路課長の召田と申します。よろしくお願ひいたします。

○八巻施設保全課長　土木部施設保全課長の八巻と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

○綾瀬地域交通課長　土木部地域交通課長の綾瀬と申します。よろしくお願ひいたします。

○班長　皆様方、よろしくお願ひいたします。

それでは土木部長より、施策24における取組の実施状況等につきまして、15分程度で御

説明いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○土木部長 土木部長の石井です。よろしくお願いいたします。

それでは施策24、「便利で安全な道路・交通ネットワークの整備」について御説明いたします。

それではお手元の施策評価シートを御覧願います。初めに1、「施策目標」です。江東区の目指す姿は道路環境の整備、南北交通など公共交通の充実、交通安全意識の普及啓発などが図られ、全ての人にとって利便性・安全性・快適性の視点が取り入れられた交通環境が整備されていますとしております。代表指標は区内の移動環境に対する区民の満足度としており、年々微増ながら、区民の満足度は上がっております。参考として、施策を取り巻く社会状況、国及び東京都の動向ですが、国は道路法等を改正し、にぎわいのある道路空間創出のための制度として、歩行者利便増進道路、通称「ほこみち」を令和2年度に創設しました。令和5年4月1日からは道路交通法の改正により、自転車用ヘルメット着用の努力義務が13歳未満から全年齢に拡大されました。地下鉄8号線の延伸については、令和4年3月に鉄道事業許可がなされ、同年8月に、東京都が都市計画素案説明会を実施するなど、現在、都市計画及び環境影響評価の手続が進められております。

次に2、「施策目標の達成に向けた具体的な取組方針」です。取組方針1の「安全で快適な道路の整備」では、道路の無電柱化や橋梁の長寿命化、主要生活道路の改修を計画的に推進し、歩道のバリアフリー化や拡幅など、安全で快適な道路環境整備を進め、また、道路と公園、河川などの一体的整備や、ドローンを活用した被災状況訓練の実施により、区内道路網の安全・快適性の充実を図ってまいります。

次に取組方針2、「安心を実感できる交通環境の整備」ですが、令和5年3月に改定した、江東区自転車利用環境推進方針に基づき、こどもから高齢者まで、幅広い層に対して、自転車利用等のルール、マナーの徹底を図ってまいります。また、自転車走行空間の整備、自転車駐車場の整備、放置自転車対策、及びコミュニティサイクルの利用促進を図ることにより、安全かつ快適な交通環境を確保してまいります。

次に取組方針3、「公共交通網の充実」ですが、主な取組として、事業化が決定した地下鉄8号線延伸を着実に推進するため、東京メトロに対し、整備事業費を補助するとともに、区民へ、本路線整備に係る機運醸成を図ってまいります。また、本区は都内最大の都営バスネットワークが形成されておりますが、東京都へ、更なる既存バス路線の充実を要請するなど、交通ネットワークの充実と交通サービスの改善に取り組んでまいります。

次に3、「取組方針の実施状況」です。まず取組方針1「安全で快適な道路の整備」の指標は、区道の無電柱化道路延長で、4年度は据置きとなっております。現在、区内の2路線において無電柱化工事を実施しておりますが、無電柱化工事は工事完了までおおむね7年を要するため、完了した時点で指標値に計上することとしております。取組コストの状況ですが、5年度予算の事業費が増となっている主な要因は、5年度に道路事務所の改修工事を行うことや、先行する公園工事の完了により、仙台堀川公園周辺路線無電柱化事業の施工エリアが拡大すること、新たに大島橋と砂潮橋の改修事業に着手することなどによるものです。

成果と課題ですが、区内の無電柱化については、低コスト手法等の検討を行いつつ、令和2年3月に策定した、江東区無電柱化推進計画に基づき進めてまいります。道路整備については、改修に合わせ、歩道設置や拡幅、バリアフリー化を行うとともに、透水性舗装等による環境負荷低減対策を実施し、安全で快適な道路環境を創出してまいります。また橋梁については、老朽橋梁が増加していることから、令和2年3月に策定した、江東区橋梁長寿命化修繕計画に基づき、ライフサイクルコストを縮減した修繕を実施してまいります。

次に取組方針2、「安心を実感できる交通環境の整備」ですが、指標の1点目は区内で発生した自転車の交通事故件数です。自転車の関与する交通事故は、コロナ禍の外出抑制により、一時期減少しておりましたが、近年、増加傾向にあります。交通事故自転車関与率は、全国、東京都と比較し、江東区は高くなっております。指標の2点目は、区内で発生した高齢者の交通事故件数です。こちらも増加傾向にあり、令和4年の交通事故死者数は2名でしたが、うち1名は高齢者でした。

取組コストの状況ですが、5年度予算の事業費が減となっている主な要因は、単年度事業で実施した通学路の安全対策を強化するため、交差点に、耐衝撃性車止めを設置した安全対策費の減によるものです。一方、自転車用ヘルメット着用の努力義務化に伴い、令和5年度から新規事業で、自転車用ヘルメットの購入費用の助成事業と、自転車の整備不良による事故を減少させるため、自転車点検整備費用の助成事業を開始しております。

成果と課題ですが、令和5年3月に、江東区自転車利用環境推進方針を改定し、自転車利用における3つの基本動作である、「まもる」「はしる」「とめる」に加え、自転車を活用した観光やにぎわいのあるまちづくりを目指すという、「いかす」の4つの方針で、自転車利用環境の向上を図ってまいります。また令和4年4月より区立自転車駐車場1施設

において新たに総排気量125cc超の自動二輪車の受入れを行ってございます。

次に、取組方針3、「公共交通網の充実」ですが、指標は施策24の代表指標と同じでございます。取組コストの状況ですが、5年度予算の事業費が大幅な減となっている主な要因は、地下鉄8号線建設等基金積立金の額を10億円から5億円にしたことによるものです。5年度は沿線のまちづくり等に要する経費に充てるため、5億円を積み立てております。成果と課題が2つの中間新駅整備を含む地下鉄8号線の延伸計画を進めるため、令和4年11月に東京都と費用負担に関する覚書を締結し、4年度から東京メトロに対する補助を実施してございます。引き続き、都市計画手続等が円滑に進められるよう、東京都及び東京メトロと連携・協力をしてまいります。また、コロナ禍で都営バスの乗客人数が減少しましたが、区内の公共交通は都営バスを基軸と考えていることから、東京都へ路線の再編などをせず、既存の区内バス路線の維持を要望しております。

次に4、「一次評価」についてです。総評では、交通安全意識の普及啓発、自転車通行空間や自転車駐車場の整備・充実により、各種指標について向上を図りました。無電柱化をはじめとした道路環境の整備、地下鉄8号線の延伸、バス等の公共交通網の充実など、中期的な取組と併せて、更なる交通環境の充実を図ってまいります。

次に、今後の方向性ですが、全ての人にとって、利便性・安全性・快適性の視点が取り入れられた交通環境の整備実現には時間を要するため、引き続き、各取組を着実に推進していくことが重要だと考えてございます。併せて道路環境の整備、南北交通をはじめとした公共交通網の充実、交通安全意識の普及啓発等、各取組を着実に進めてまいります。

説明は以上です。よろしく願いいたします。

○班長 ありがとうございます。それでは施策24につきまして質疑を行ってまいります。

まず委員の方から御意見いただきます。お願いいたします。

○委員 お願いします。まず、取組方針の2ですが、区内で発生した自転車の交通事故件数がかかなり増加してしまっていて、23区の状況も見てみたのですが、令和4年度の事故件数の令和3年度からの増加率は、23区の中でトップファイブには入っているような増加率で、現在の取組の見直しが急務であるように感じました。事前に委員から自転車事故対策について質問してくださっているのですが、そもそもどのようなことが一番の増加の原因だと捉えているのでしょうか。増加理由については詳細な分析をされていると思うのですが、高齢者と一般の層ではその原因も異なると思いますので、その原因をどのように捉えているかということについてまず教えていただきたいと思います。お願いします。

○**地域交通課長** 地域交通課長の綾瀬と申します。自転車の関与する事故が増えているというところでは、一番に、令和2年度から自転車の保険に加入することが義務化になりまして、それに伴いまして、今まで認知されていなかった自転車事故が警察に届けられているというようなことも要因の1つと考えております。特に自転車の単独事故という件数が増えておりまして、そちらはこれまで、警察にはあまり届けられていなかったと思うのですが、保険の請求をするために、警察への届出が増えているということも警察の方からは聞いております。自転車の単独事故が増えているというようなところも、自転車の整備不良、そういうものも大きな要因になっているというようなことを警察の方からも聞いておりまして、それに対して、今年度から自転車整備点検の助成事業を実施したというようなところもございます。以上でございます。

○**委員** ありがとうございます。今のお話だと令和2年からということだったのですが、令和2年からの比較で見ても、明らかに何か増えているように見えるのですが、何かもっと、整備不良は1つの原因だということは分かりましたが、何かマナーの問題なのか、お年寄りであれば、技術の問題なのか、何かそういう分析はされてないでしょうか。

○**地域交通課長** 世代ごとに事故の要因というのは統計がなかなか取れなくて、その分析というのはなかなか難しいのですが、令和2年から一時期、コロナ禍で、交通事故の件数自体は減っていたので、それに対して増えているというような分析は先ほど御説明したとおりですが、あと我々、よく区民の方から寄せられる意見としては、やはり自転車が歩道を、スピードを出して走っているとか、そういうようなお声もよく届きますので、そういうところをしっかりと、ルール、マナーの啓発をしていかなければいけないということは考えているところでございます。

○**委員** ありがとうございます。当たり前の話なのですが、やはり原因をある程度捉えないと、その対応というのも見えてこないと私は思っているので、警察の方とも連絡は取られていると思うのですが、しっかりとその原因を捉えていただいた上で、どういうふうな啓発をしていくのか、どういう対策を取っていくのかということへつなげていただきたいと思います。

今、歩道のマナーの話も出ましたが、自転車通行空間というものと、自転車交通事故の件数の関係についての質問ですが、自転車通行空間の整備というのは旧方針に基づいて、おおむね整備完了と書いてありましたが、自転車通行空間の整備は進んだけれども交通事故は増えているということで、自転車通行空間を整備することが交通事故件数の減少には

つながらないということだと思っておりますが、そもそも自転車通行空間の整備が逆に事故件数を増やしているというような傾向はないのでしょうか。すみません、私無知なのでよく分からないのですが、傾向を見て、ちょっとそう思ったのでお伺いしたいのですが、自転車通行空間には多分いろいろな種類があって、自動車と自転車の分離の有無によって、またいろいろ違ってくるのかなという気もするのですが、事故件数に何か影響するのかも含めて、その辺りどのように分析しているのか教えてください。

○地域交通課長 自転車通行空間の整備につきましては、昨年度、実際に整備をした効果について調査したところでございます。そこで調査した結果では、これまで、車道に自転車ナビマークとか、そういう矢印をつけたのですが、それによって、逆走する自転車は減ったというような調査は出ております。自転車通行空間を整備したことにより、事故が増えているのではないかとというようなところですが、こちらも自転車の事故に関しては、やはり警察への届出が増えているようなところがありまして、そこで、届出が増えることによって、何かしら違反にカウントをしていくわけですが、自転車の前方不注意とか、単独事故がそういうところに割り振られて、そういうところで増えてしまっているというようなところと、整備不良によるものが増えていて、自転車通行区間を整備したことによって増えているというような認識はしておりません。

○委員 ありがとうございます。分かりました。繰り返しになりますが、しっかりと原因をつかんでいただいて、それに対して、どのような対応を取っていくか。つまり小学校とか中学校とかいろいろところで指導されると思うのですが、ではそういう内容はそれでいいのかとか、そういうことにもやはりつながってくると思いますので、しっかり原因究明をしていただきたいなと思っております。

続いて、取組方針3のところ、区民の移動実態やニーズの変化に合わせ、新たな地域交通手段の導入について調査研究を進めるとありますが、現時点で区民から、利便性等について申入れなどがあって、この地域に新たな交通手段が必要だという問題認識があるのでしょうか。具体的に何か議論が進んでいることがあれば教えてください。

○地域交通課長 地域交通課長です。新たな交通手段の検討というところですが、現在、コミュニティバス事業検討委員会というものを実施しておりまして、その中でコミュニティバスのほか、グリーンスローモビリティとか、オンデマンド交通という新たな交通システム、手段ですね。そういうものが他自治体等で社会実験がされているようなところもございますので、基本、先ほど御説明したとおり、江東区内の地域交通については、都バス

の路線が大変充実していますので、そこを基軸には考えているのですが、区内の交通環境で、また新たな交通システムがどういう効果があるのかということは、今現在、検討委員会の中で調査研究しているところでございます。

○委員 ありがとうございます。私からは以上です。ありがとうございます。

○班長 ありがとうございます。それでは続きまして、お願いいたします。

○委員 よろしくをお願いいたします。私はまず、取組方針1の中で、無電柱化について伺いたいと思います。分析のところ、区内2路線において、計画的に無電柱化を実施しているとお書きになっているのですが、2路線について、事前に用意していただいていると思いますので、それを共有しながら、現状について御説明いただきたいと思います。

○道路課長 道路課長の召田です。無電柱化について私からお答えさせていただきます。添付させていただきました、無電柱化事業工事箇所一覧、こちらに基づいて、今現在行っている2路線について御説明をさせていただきます。

2路線につきましては、こちらにお示ししている仙台堀川公園周辺路線、それから新砂地区になります、江東運転免許試験場前、この2箇所、現在電柱化の事業を行っております。まず仙台堀川公園につきましては、令和2年度より6つに工区を分けて順番に工事を行っておりますが、左下のオレンジ色で着色したA1工区、510メートルと書いてあるところ、ここが最も工事が進んでおります。工事内容としましては、今、埋設した電線共同溝本体の中に電線を設置する工事を行っている状況でございます。

また、仙台堀川公園を挟んだ反対側になりますが、赤で囲ったところ、A2工区となるのですが、こちらにつきましては、電線共同溝の本体を埋める工事の準備をしているところでございます。それと図面で言うと一番右上のところですが、青で囲ったところ、C2工区140メートルと書いてあるところですが、こちらにつきましても、現在、共同溝設置の前に、既存の埋設物が、共同溝を埋めるときに支障になるという場合がございますので、その支障となるものの移設工事、こちらを今やっております。仙台堀川公園につきましてはそういった状況でございます。

一方、江東運転免許試験場前、こちらの路線につきましては下の図面になりますが、現在、共同溝設置に支障となる埋設物の移設工事というものが完了しまして、共同溝本体の工事に向けて準備を行っている状況でございます。以上です。

○委員 ありがとうございます。無電柱化は防災面ですとか、景観面ですとか、投資効果がすごい高い事業ですので、お金はかかりますけども、私はどんどん進めていただきたい

など思っています。個別に見ると、共通機器の置場ですとか、いろいろと大変だというのは百も承知ですが、それを乗り越えていくのは行政しかありませんので、頑張ってくださいなと思います。

そういう視点で見たとき、これはちょっと厳しい質問ですが、無電柱化推進計画の中で、優先整備路線とされているもののうち、3路線が着手時期未定となっているのです。これは優先整備路線と銘打っているので、本来的にはこれ、少し先でもいいですが、着手時期を示すべきだと思うのですが、これが、見通しが立っていないのはなぜなのか、そこをちょっと教えていただきたいと思います。

○道路課長 道路課長です。優先整備路線の中で着手時期が未定となっている3路線についてなんですけれども、現在行っているのが2路線ございます。その次に、深川江戸資料館通り、それから亀戸駅前から亀戸乗船場、こちらの事業着手に向けて、現在準備をしているという状況でございまして、無電柱化の事業は多額の費用と期間がかかるというところがございまして、残りの路線につきましては、着手時期の検討を行っているという状況になってございます。以上です。

○委員 大体分かりますが、やはり優先整備路線と位置づけているわけなので、これについては次の長期計画の改定時期でも結構ですが、やはり明確にしていくべきではないかと私は思いますので、今はそのことだけ申し上げておきます。

続いて、道路整備については、技術者の確保ですとか、コスト削減というのは今後もっと課題になってくると思うのですが、これについて、江東区が新しい技術の導入ですとか、あるいはそれを担える技術職の人材育成、これを行っていることがあれば、少し御紹介いただければと思います。よろしくお願いします。

○道路課長 道路課長です。まず、新技術というところですが、例えば、今年度につきましては、道路舗装修繕計画というものを、現在、策定に向けて委託を行っておりまして、その中で、交通量調査を実施するのですが、通常、人が道路上でカチカチ、実際の台数を計るというのが一般的な交通量調査のやり方にはなりますが、今回、ドライブレコーダーから集められた情報を基に、それを使って交通量を推計するというような、そういった新たな手法を用いておりまして、これによって、交通量調査の費用がかなり削減されると考えているところでございます。それ以外にも、例えば橋梁の工事ですとか、そういったもので、施工業者からの提案によって新技術とかを導入したり、そういった事例はございます。

それから人材育成、こちらにつきましては、区のほうで、現在、民間企業との間で災害時にドローンを発動して被災状況を点検する協定を結んでおりまして、その協定を基に、ドローンを活用した被災状況調査訓練、こういったものを行ったりですとか、あとは外部で行われている新技術の発表会ですとか研修会ですとか、こういったものに積極的に職員を行かせるようにしている状況でございます。以上です。

○委員 ありがとうございます。今後人手不足ですとか、民間企業はそれに対応するために、そういった技術の導入を進めてくると思いますので、区のほうでも、こうやって、今御説明にあったように、いろいろ取り組まれていることはすごくいいことですので、今後ともどうか取り組みをお願いしたいと思います。

それから最後に自転車のところですが、さきほど委員からお話しのあったところと重なるかもしれないのですが、区がつくられております自転車利用環境推進方針の中で、どういう場所で事故が増えているかということについては分析されているようで、貴重な資料だと思います。しかし例えば、自転車と歩行者が、歩道上や路上で交錯するとか、あるいは交差点や横断中の事故が多いと、場所について分析されていて、やはりこういう分析、をとらまえて、いろいろな対策を取られるのがいいのではないかなと思っています。私の実感ですと、小学生とか中学生は、学校であったり、区も対策を取っておられるので、しっかりと交通ルール、交通規則、勉強しておられると思いますが、どちらかというとな成人の方ですね。これは年齢、性別問わず、私も体感しますが、歩道を歩いていて、後ろからいきなりすごいスピードで、時速20キロ以上で、歩道上を後ろから通り過ぎていく自転車と交錯しそうになったりすることがあります。目の前で見ただけですが、交差点の青信号で渡っていこうとしたら、右から車道上を自転車が猛スピードで突っ込んできそうになったり、そういうことが、江東区内ではなく別のところですが、何回も体験してまして、恐らくそういうことがこの場所の路上や歩道上での交錯等、そういう分析結果に結びついているのではないかなと思います。こうしたことを考えると、やはり大人向けのまとまった対策が必要となってくるのではないかなと思うのですが、それについてお考えがあれば伺いたないので、よろしく願いいたします。

○地域交通課長 地域交通課長です。私たちも、成人層に向けての交通マナー、自転車ルール・マナーの啓発を強化していかなければいけないというところを考えております。小学校、中学校と、あと高齢者には、交通安全教室をこれまでも継続して行ってまいりました。これに加えて、区内の都立高校も御案内をしまして、先方からやっていただける

ということであれば、スタントマンを活用した、実際に交通事故を体験してもらって、危険を実感してもらおうというようなところもやってございます。さらにスタントマンを活用した交通安全教室を多くの方に見ていただきたいということで、今年度は、臨海部の有明ガーデンという大型商業施設があるのですが、そういう人がたくさん集まる場所で、交通安全教室の実施を予定しております。それと、亀戸十三間通りという、日曜日になると歩行者天国をやるのですが、その場を活用しまして、これはこれまでもやってきておりますが、そのようなところで実施をしていきたいと思っています。

また、子供乗せ自転車ですね。子育て中の方が、かなり朝とか、急いでいるときにスピードを出しているというようなお話も聞くので、そういう子育て世代に向けても、子ども家庭支援センター等で、そういう交通安全教室を、これは今年度やっていきたいというようなところで考えているところでございます。以上でございます。

○委員 質問はしてみるものでして、書いてあるよりずっと多面的な取組をされていることがよく分かりました。大変だと思いますけど、ぜひ頑張ってくださいなと思います。よろしくをお願いします。私から以上です。

○班長 ありがとうございます。では私から質問させていただきます。自転車はエコな乗り物でもありますので、いろいろな意味で、自転車利用は増えていくと思うのですが、自転車通行空間についての区としての基本的な考え方を教えていただきたいのですが、よろしくをお願いします。

○地域交通課長 自転車通行空間の整備についてですが、原則、自転車専用通行帯が、路線、車道の幅員とか、ある程度確保できるところに対しては自転車のナビマーク、ナビラインというものをこれまで整備してきました。現在、自転車通行空間の整備延長としては、江東区で114.1キロというところでこれまで整備しておりまして、こちら、自治体で整備延長ランキングにすると、全国でも4位という整備になっております。以上でございます。

○班長 今後これ、一層増やすとか、改善するという方向で進めていくということでしょうか。

○地域交通課長 一定程度、自転車通行空間の整備は完了しておりますので、現在、これまで道路工事等が入って、なかなかタイミングでうまく整備ができていなかったところ、そういうところは中心に今後増やしていきたいと考えてございます。

○班長 整備状況としては進んでいるということになると、先ほどの質問との関連でいうと、なぜ進んでいるのに多いのかということになってきます。そうだとすると、やはりマ

ナーの問題と法律の認識が関連すると思います。東京都の交通規則が改正されて、イヤホンをつけて自転車に乗ったりするとか、傘をさして運転するといったときに、規則改正があったときは、警察官が道路に出て指導していたのですが、あつという間に取締りをやらなくなって、そのときに認識した人たちは記憶にあるのかもしれませんが、いわゆるZ世代は、そもそもそんなこと聞いたこともないという可能性があります。

道路交通法違反で、自転車の場合には、御存じのように交通反則金の制度がないですから、いきなり赤切符を切られて実刑となる危険性があります。ところが、そんなことを全然認識もしてないので、先ほどの啓発活動の中に、私は最悪の事例を示していただきたいと思います。自転車で人身事故を起こして、例えばお医者さんが相手だったというと、損害賠償金で5億も6億も取られるわけです。そう考えると、現実の恐怖感といいますか、そのくらいのことは認識させておく必要があつて、それは学生であっても社会人であっても同じだと思います。そのくらい大変な取締りを受ける、大変な損害賠償金を払わなければならないということは、やはりその都度お話ししていただきたいと思うので、啓発活動について、敢えてお話ししました、現実味を持ってお話しをしていただきたいところです。これは多分、警察の事務にもなってくるのだと思いますが、区としても認識していただければなと思っています。これはお願いします。

それからもう一つ、公共交通の充実の話がありましたが、現在、江東区でもコミュニティバス運行しています。これは当然のごとく交通不便の解消、弱者対策ということで、いろいろな自治体で行っているわけですが、正直言って、費用対効果の点はどうでしょうか。

○地域交通課長 現在、江東区では、潮見駅を起終点に、木場駅に向かう木場ルート、それと辰巳駅に向かう辰巳ルートということで、2ルート、現在運行を朝9時から5時の間、実施しております。収支状況というところですが、年々、利用人数は増えてはいるのですが、収支状況については50%を切るというようなことで、半分区で、運営経費は持ち出しをして運行しているというような状況になります。

○班長 私もコミュニティバスの設置には関わったことがありますので、結局は赤字になるのを覚悟しているのは分かっているつもりです。先ほどオンデマンド交通などの検討をこれから始めるという話がありましたが、例えばある自治体では、利用の都度、タクシー券を配っており、そのほうが実は安上がりになるという場合もあるわけです。ですから、コミュニティバスの実態を踏まえての新たな公共交通機関の検討なのか、それともコミュ

ニティバスはどんな状況であれ残して、さらなる新たな公共交通機関の充実を図っていくのか。その辺のところはどのようにお考えでしょうか。

○**地域交通課長** 基本的には江東区内は、都バスが、非常に路線が充実していますので、そういうところで、潮見については昼間の時間帯、都バスの運行がないというところで、このコミュニティバス「しおかぜ」を走らせています。それ以外に、区民の方からは、特に高齢者の方は、近くのバス停に行くまでもなかなか苦勞している方がいるというようなこともお声で聴くことがあります。そういうところで、ラストワンマイルというんですか、そういう、補うような交通システムというようなことも含めて区内の交通環境を充実させることができるのかというようところで検討をしているところでございます。

○**班長** 結局、都バス路線が充実しているということで、そしてコミュニティバスを走らせたとしても、コミュニティバスの乗り場まで、近い人もいれば、また遠い人もいるわけですね。そうなってくると、今お話にあったように、御高齢の方はどれも利用できないみたいな形になってきて、何が最も費用対効果が高いのかということも、やはり真剣に考える時代に入ってきていると思います。今までは、ないから走らせましょうということだったと思いますが、予算とか費用対効果なども御検討いただいて、新たな公共交通機関については、いろいろな自治体でいろいろなことをやっていますので、ぜひ御検討を始めていただき、理想的なものを実現していただければなというのが私の希望です。

それでは外部評価モニターの皆様方からも御意見、御質問をお受けしたいと思います。希望される方は挙手をお願いいたします。

○**事務局** 事務局ですが、今のところいらっしゃいません。

○**班長** モニターの方、オンラインの方はいらっしゃいませんか。

○**事務局** 事務局です。オンライン参加の方で1名、御質問ございます。

○**班長** お願いいたします。

○**事務局** 直接、事務局のほうにメッセージが入りましたので、私のほうで読み上げる形でもよろしいでしょうか。

○**班長** お願いします。

○**事務局** 取組方針2に関連して、道路交通法改正に伴う特定小型原動機付き自転車（電動キックボード等）について、安心を実感できる交通網の整備として、どのようにお考えでしょうか。例えば取組方針2の一環として整備する予定なのか、今後の課題として、別の取組をされる予定なのか、考えがございますでしょうかという御質問をいただいております。

ます。

○班長 では、お答えいただければと思います。お願いいたします。

○地域交通課長 電動キックボードにつきましては、この7月1日の道路交通法の改正によりまして、原則20キロ以下の電動キックボードであれば、16歳以上で免許不要というような改正がなされたところです。電動キックボードにつきましては、走行空間を確保するというような考えは、現在のところございません。道路交通法の中で、そのルールにのっとって使用をしていただきたいというようなところで考えております。ルール・マナーというところでは、区としても啓発はしていかないといけないと考えているところでございます。以上でございます。

○班長 ありがとうございます。モニターの方、よろしかったでしょうか。

○事務局 事務局です。対面でお1人挙手いただきました。

○班長 お願いいたします。

○外部評価モニター よろしくお願ひします。公共交通網の充実で、地下鉄8号線延伸の件で、予算が減ったというお話がございましたけれども、こちらについての細かい説明とかがもう少しあるのかと思いましたが、現在の状況と、今後何か変化があるのかどうかということがございましたら教えていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

○地下鉄8号線事業推進課長 地下鉄8号線事業推進課長です。公共交通網の充実の中で、コストが昨年度より落ちていると。この件ですけれども、先ほど御説明いたしましたとおり、こちらについては8号線建設等基金積立金ということで、8号線を整備、また沿線まちづくりに活用するために、基金を区では積み立てておりまして、昨年度までは1年間で10億円という形で基金を積み立てておりました。それが昨年度まででちょうど100億円積立が行われたという状況であったのですが、昨年度、東京都と江東区の中で費用負担に対する整理がなされまして、江東区としては約94億円を整備に対して負担をするという整理がなされました。ということで、昨年度までに積み立てた100億円のうち94億円は整備費に江東区としても充てていく、補助金として執行していくという状況になりまして、残りの6億円、プラス今後積み立てていく基金の中で、沿線のまちづくりについても進めていくというのが今の考えになります。そういった中で、予算の今後の推移につきましては、1つ、例えば沿線のまちづくりで何か大きな整備がなされる際に増加したり、それによって減少することもあるかと思いますが、そういった部分です。また、整備費に対する補助につきましても、今現在は、まだ東京メトロは設計をしている段階ですので、金額はそん

なに上がっていないのですが、今後、工事に着工した場合には、そういった事業費が増加してまいりますので、それに対する補助金の予算も今後増加する傾向になると考えております。以上です。

○外部評価モニター ありがとうございます。具体的に着工のめどというか、その辺りの変化はまだ変わっていないという状況でございますか。

○地下鉄8号線事業推進課長 地下鉄8号線事業推進課長でございます。8号線の着工のめどですけれども、実はつい先月、6月に都市計画案の説明会が行われました。その場で東京都がお話ししていた内容をそのまま申し上げますと、都市計画案の説明会から、おおむね、順調にいけば、ほかの例を見ると、約1年で都市計画決定がなされると。スムーズにいけばです。そこから、都市計画決定から1年以内の工事着手を東京メトロは目指すと言っておりますので、スムーズにいった場合、おおむね2年以内の着手を目指していると。そんな状況でございます。以上です。

○外部評価モニター ありがとうございます。

○班長 ほかに御質問、御意見のある方いらっしゃいますか。

○事務局 事務局です。対面でもう一人、挙手いただきました。代わります。

○班長 お願いします。

○外部評価モニター よろしく申し上げます。すみません、ピンポイントで申し訳ないのですが、四ツ目通りの拡幅計画というのがあったと思うのですが、そちらは進んでいるのでしょうか、それとも中止になったのでしょうか。すみません。

○道路課長 道路課長です。四ツ目通りの拡幅工事という御質問ですが、四ツ目通りは東京都道になりまして、東京都のほうで現在施工している状況になっていまして、特に取りやめとか、そういった話はなく、今現在も工事は進めていると。当初の予定よりは遅れているところではございますが、工事自体は進めていると聞いております。以上です。

○外部評価モニター ありがとうございます。

○班長 確かに区民にしてみれば、主体がどこかなんて分からないですね。都なのか区なのかなんて。けれども、そういう不安に思ったりすることは当然あるわけです。行政の側から、聞かれてもいないから積極的に答える必要はないという考え方もあるかもしれませんが、やはり区民生活に関わるようなことというのは、できるだけ情報を共有するという姿勢があってもいいのではないかと思います。ただ、それをどこまで行政の側から主体的に提供するのかというのは、判断が難しいところがあるかもしれませんが、そういう不安を

抱いている区民もいらっしゃいますので、そういう視点から情報共有・伝達をお考えいただきたいなと思います。よろしくをお願いします。

ほかに御質問、御発言ありますか。

○事務局 事務局です。オンラインで1名、御意見いただいておりますので、私のほうで読み上げてよろしいでしょうか。

○班長 お願いします。

○事務局 自転車通行帯の走行区間を自転車で通行させてもらうのですが、都バスが自転車走行帯にかかって走行しており、危険な目に遭遇したことがあります。正しく自転車を走行しているのにバスに挟まれそうになる。自転車走行側だけでなく、自動車の運転者側への啓蒙活動もお願いしたいと思います、という御意見いただいております。

○班長 ついつい我々、自転車だけを悪者に行っているような感じのところはありますが、車でもあおり運転されるような方もいらっしゃいますから、車の人たちはみんな道交法とか交通規則とか、きちんと理解して運転しているとは必ずしも言えませんので、その辺りの指導というのは一体どこが行うのかという感じはします。警察なのか行政なのか、私も、どのように交通整理を行うのかは気になるところです。区としては、自動車のドライバーに対する啓発とか啓蒙について、何か考えているところはございますか。

○地域交通課長 地域交通課長です。区でドライバーに対して、啓発とか、そういうことはやってはございません。ドライバー講習とかは警察のほうでやっていただくというようなところになるかと思っておりますので、なかなかそこまでは、我々としてもちょっと難しいかなというところです。

○班長 通常の事務分掌から考えれば、警察のやる仕事なのかなとは思いますが。御意見として承っておきたいと思えます。

ほかに御意見のある方、あるいは御質問のある方、いらっしゃいますでしょうか。

○委員 今回の件について、私が申し上げるのはちょっと変ですが、今の歩車道分離みたく、物理的に分離しているところと、あと矢羽根で視覚的にだけ分離されているところ、いろいろケース・バイ・ケースあると思うのですね。あとはバス路線だったら、そこは止められないとか、警察のほうで、駐車のためのパークゾーンを設けたりしていると思うのですが、基本的には、そこにおいては自転車が優先ですとか、バスは譲るとか、基本的なところは恐らく決まっていると思うのですね。それを折に触れて、何らかの形で示していけばいいのではないかなと私は伺っていて思いました。以上です。

○班長 委員の意見も御参考になさっていただければと思います。

ほかに御質問、御意見、ございますか。

それではないようでしたら、時間も少し過ぎておりますので、これで施策24のヒアリングを終了ということにいたします。

それでは外部評価モニターの皆様方ですが、意見シートをお配りしておりますので、意見シートはお帰りの際、事務局職員に御提出をお願いします。

では最後に、事務局から連絡をお願いいたします。

○事務局 事務局、企画課長大塚です。委員の皆様、モニターの皆様、本日はありがとうございました。

委員の皆様には、事務局から2点、御連絡を申し上げます。委員の皆様には、本日のヒアリング結果を踏まえ、外部評価シートの作成をお願いいたします。外部評価シートの様式は事前にメールにて送付しておりますので、そちらを御活用いただければと存じます。なお、御提出は、恐れ入りますが7月21日、金曜日の17時までに、各班の担当職員宛、メールにて御提出願います。

次に、本日御参加いただきました外部評価モニターの皆様には、意見シートを御提出いただきますが、頂戴した意見シートは、委員の皆様へ送付させていただきますので、モニターの皆様の御意見も参考にさせていただきながら、外部評価シートを作成いただければと存じます。

次に、外部評価モニターの皆様には意見シートを2枚お配りしておりますが、ヒアリングをお聞きいただいて、施策に対する区への取組についてどのような感想を持たれたか、施策ごとに意見シートの御記入をお願いします。会場にお越しいただいたモニターの方は、御記入いただいた意見シートをお帰りの際に事務局職員に御提出いただきますよう、よろしく願いいたします。本日の提出が難しい場合は、その旨、職員にお申し付けください。また、オンラインで御参加いただいたモニターの皆様は、明日、7月19日、水曜日の正午までにメールにて各課まで御提出いただきますよう、よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○班長 それでは委員の皆様、外部評価モニターの皆様、それぞれのシートの御提出をよろしく願いいたします。

では、以上をもちまして第4回江東区外部評価委員会、B班のヒアリングで3回目終了

ということにいたします。皆様方、どうも御協力ありがとうございました。お疲れさまでした。

午後 8 時 3 5 分 閉会