

足立区議会議長 た だ 太 郎 様

足立区議会議員 30 番 むかが 和 子 印

文 書 質 問 書

会議規則第60条の2第2項の規定に基づき、次のとおり文書質問書を提出します。

記

テ ー マ 及 び 質 問 項 目

1, 市街地再開発について

(1) 「市街地再開発事業」の実態について

市街地再開発は、「敷地を共有化し、高度利用することにより公共施設（道路等）用地を生み出す」「従前の権利者の権利は、原則として等価で新しい再開発ビルの床に置き換える（権利床）」「高度利用で新たに生み出された床（保留床）を処分し事業費に充てる」（国土交通省）という。

再開発の補助金は、デベロッパーにとって「儲けの源泉」だ。従前の古い建物の除却費や再開発の設計費、再開発ビルのマンションの共有部分、立地適正化計画での都市機能誘導施設の床など、理屈の付くものありとあらゆるものを対象に、国の社会資本整備総合交付金や補助要綱で精算する。大雑把に言えば、国は積算した補助金の半分、自治体に残り半分くらいの負担割合で補助金をだす。おおむね補助金は総事業費の2～3割、多い場合には4割近くを占めると思うがどうか。

このことがビル床原価の低減となり、補助金が増える分だけ保留床処分金は安くなる。昨今のタワーマンションなどの再開発事業では、再開発ビルの権利床はわずかであり、大半8～9割は保留床が占め、結局補助金の8～9割は保留床を買い受けるデベロッパーの買い入れ代金を安くする。中野区のある再開発の事例でも、デベロッパーの仕入れ原価は1部屋当たり5000万円程度で、平均売価が1億6000万円以上。一部屋当たり1億1000万円と巨額になる。

補助金の大半がデベロッパーに還流することになっていると思うがどうか。

また、2/3の同意で実施できる。つまり地権者100人の場合は、32人が反対をしていても、強行できる。

戸建てがマンションになることにより、従前居住者は1地権者ではなくなる、つまり土地の権利を失うことになると思うがどうか。空中権に切り替わり、保留床の割合はごくわずかであり、資産が目減りする実態があると思うがどうか。

(2) 国土交通省の令和7年3月31日「事務連絡」について

「事務連絡」では、令和9年度以降は再開発の補助金対象を絞り込むという。「都市再開発方針・再開発促進地区」でかつ「都市機能誘導区域」もしくは「特定都市再生緊急

30番 めかが 和 子

テーマ及び質問項目

整備地域」「防災再開発促進地区」に絞って再開発の補助金を認めるというものだ。

物価高騰による建設コストや人件費が上昇し、全国的に市街地再開発の事業費が大幅に増大していることから、市街地再開発事業に対する補助金を見直し、必要性・緊急性の高い事業に絞り込み、それ以外の事業には交付しないというものだ。

ただし「令和8年度までに再開発の都市計画決定をしている地区はこの限りではない」としている。この但し書きの活用で全国で「令和8年度までの都市計画決定」をすることにデベロッパーはしのぎを削っている。

①足立区の市街地再開発事業について

足立区では「北千住駅東口北街区」「北千住駅東口南街区」「西新井駅西口南地区」「北千住駅西口（飲み屋横丁）」「竹ノ塚駅東口（UR）」と、市街地再開発の計画が目白押しだが、「事務連絡」に照らしてのそれぞれの見通しを伺う。

また、これ以外の再開発の動き（例えば竹ノ塚駅東口南側など）があるが、来年度中に都市計画決定されなければ、実施は困難だと思うがどうか。

②公共工事に準じた契約のあり方について

通達では、工事施工者の選定や契約について公共工事に準じて行うことを求めている。具体的には、工事施工者の選定にあたっては、単に価格だけでなく、事業の遂行能力や実績等を総合的に評価して選定。契約については、資材高騰を想定した契約、例えばインフレスライド条項を定めることや、「発注者・受注者間における建設業法令順守ガイドライン」に対応。令和6年改正の建設業法19条第1項8号に規定される「請負代金の額の変更方法およびその額の算定方法」を定めることになると思うがどうか。これらを定めずに進むべきではないと思うがどうか。

③工事費等が高騰した場合の対応方針について

通達では、「事業計画認可後に工事費が高騰した場合をあらかじめ想定し、施工者による対応方針（例えばコスト縮減や施設計画の見直し、工事費高騰に備えた予備費の確保、関係者の費用負担の見直しなど）を作成していくことを求めている。

足立区内の再開発においても、当然対応方針を作成し、工事費高騰等の事業リスクを明確にし、施工者だけでなく関係者や議会にも共有するべきと思うがどうか。

④自治体等の追加支援について

通達によれば、都市計画決定した市街地再開発事業において、急激な工事費高騰などの事態が起きた場合に、自治体等の追加支援が示され、自治体の負担が増大する可能性があると思うがどうか。

2, 足立区西南部のまちづくりについて

(1) 旧本木東小学校跡利用について

2012年に廃校になった旧本木東小学校。その後の跡利用がされない中、2019年に台風19号で全域避難指示が出されたのに避難所開設がされず、隣の本木小学校は避難者で溢れかえった。地域から「避難所・防災拠点としての活用を」と要望書や陳情が出され採択され、地域のみなさんの願いを反映した「避難所機能のある特養ホーム」が建設され、隣接する公園を学校側に移設することで防災性の高い公園も整備される。特養ホームは今年11月に竣工、3月に開設予定で、6階の防災拠点型地域交流スペース(418・73㎡)部分の地域の活用については今後協定を締結予定だという。

建設時の住民説明会で、住民に対し「住区センターのようなものだと思ってもらっていい」と区が答えたことで、多くの住民がどう活用できるのか期待し着目している。しかし、現時点では災害時の協定とあわせた日常時の使用については、全く明らかになっていない。事業者はごく周辺の町会長と協議をしているというが、区が積極的に関与し、防災拠点としての機能とともに、平時の住民利用の仕組みを明確にした協定を締結すべきではないか。また「廃校の跡利用」であり、多くの住民が利用する機能を有するという特性からも、開設前に広く地域住民が内覧できるように求めてきたが、時期なども明示されたい。

(2) 日暮里・舎人ライナーの混雑解消(実証実験)について

全国5年連続混雑率ワースト一位の日暮里・舎人ライナーの改善へ、12月22日から実証実験が開始される。江北駅から日暮里・西日暮里駅へノンストップで7時台に3便観光バスを走らせる。しかしバス乗車を登録できるのは、混雑で乗車に困難が伴う江北駅以南の駅利用者ではなく、始発駅から江北駅までの定期券を持っている方のみだ。一度日暮里・舎人ライナーに乗車できた方が、わざわざ江北駅で下車して、時間のかかるバスに乗り換える制度設計は矛盾があると思うがどうか。結局江北駅利用者しかメリットがないあり方だから、募集人数700名に対し、わずか200名弱しか登録していない状況があるのではないか。少なくとも、環七以南の駅で乗降に苦労している方も乗れるようにすべきではないか。「混雑で乗れず大変。時間がかかっても良いからバスでゆったりと移動した方が良い」と考える高齢者・障がい者・ベビーカーや子育て世帯は、通勤定期もしくはシルバーパスで通勤していないと、登録すらできない。このような方も路線バスのように運賃もしくはライナーの乗車券をもって乗車できるようにすべきではないか。混雑の激しい環七以南の駅にも停車すべきではないか。

また実証実験期間が短すぎる。制度の改善を図りながら期間の延長をすべきではないか。

東京都の公営企業委員会では、この問題の質疑が複数の議員から行われた。これに対

30番 めかが 和 子

テーマ及び質問項目

し都は繰り返し「足立区と協議のうえ決めた」とあたかも足立区側の要望通りにすすめているかのような答弁をしている。上記の立場に立ち、都にしっかりと働きかけをしていただきたいがどうか。

(3) 廃止された「はるかぜ10号」に代わる扇・興野地域の地域交通について

地域内交通導入サポート制度を活用した新たな「地域の交通」の実現をめざし、協議会が発足し、地域の方々への移動手段についてのアンケートも実施した。区はこの間、何カ所かの自治会などに出向いて説明を行っているが、地域内の圧倒的多数の区民は「地域内交通サポート制度」も知らず、検討過程も知らない。実証実験を成功させるためには、町会・自治会長だけでなく、町全体で機運を高め、地域住民といっしょに計画をつくりあげる必要がある。

協議会への幅広い参加を呼びかけ、計画をつくるべきではないか。

また実施時期の目標をもって取り組むべきだが、開始の目標時期を明示されたい。

(4) 区画街路第10号線について

令和5年の1定の代表質問で「区画街路第10号線予定の駅西側・一方通行路の歩道は傾斜が激しいため、車椅子やベビーカーだけでなく、通常の歩行にも不便を来している。いつになるか分からない都市計画道路の完成を待つことなく、バリアフリーの観点からも、セミフラット化を目指すべきではないか。せめて拡幅予定のない片側（東側）の凹凸の激しい部分だけでも、先行して改善すべきではないか」と求めた。区は「区画街路第10号線の本格整備に先行して現道をセミフラット化するためには、多くのバスが運行する車道を約10cmかさ上げする必要があり、夜間工事でなければ整備ができず、多くの費用が掛かることや地域への影響が大きいと考えており、現時点ではセミフラット化を行う考えはない」と答弁した。

今定例会本会議においての他の議員の質問に対し「1年の工期、費用は概算で1億9000万円程度を要する」「当該路線を含む交通量調査や利用者の声は、今後予定している西新井駅西口交通広場の設計を進める上で実施し、将来的な交通量予測などを踏まえ確認していく」として「新設都市計画道路の整備に合わせて実施」と答弁している。

歩道の傾斜角度は、歩行者の安全と快適性を考慮して決定される。国交省は、一般的に、歩道の勾配は2%が標準とし、歩行者や車いす利用者の通行の安全性を確保するために、適切な勾配基準が設けられている。また、車両の通行を考慮した場合、勾配は1%以下とすることが推奨されている。既存路線の傾斜角度は最大何%になるのか。

西新井駅西口防災まちづくり計画の中で、未実施・事業化していない唯一の路線だ。一方で、区は、道路現況のない路線を買収までして梅島や興野・扇地域で事業化を進めようとしている。急傾斜で車いす利用者だけでなく多くの方が不便に感じている既存路線の改善を後景に追いやるのではなく、ただちに改善をはかる立場に立つべきではない

30番 ぬかが 和 子

テーマ及び質問項目

か。

(5) 環七南通り（補助第138号線関原地区）の信号機について

今年6月に供用開始した環七南通り（補助第138号線関原地区）によって南北が分断されている。警視庁は新年度に関原小学校通学路の交差点と旧梅田堀通りに信号機を設置する予定と伺ったが、「関原通り」との交差部については設置しないという。地域からも要望の強い当該部分に信号機設置を強く働きかけ実現していただきたいがどうか。