

令和7年第4回定例会 文書質問
ぬかが 和子 議員

回 答 書

1 市街地再開発について

質問の要旨
①

(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、自治体が残る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。

<p>回 答</p> <p>①</p>	<p>市街地再開発事業の総事業費に対する補助金の割合についてですが、一般的には、ご質問の通り 2 割から 4 割程度とされています。</p> <p>直近で施行された千住一丁目地区市街地再開発事業では、総事業費に対する補助率は約 27%となっています。</p> <p>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がどうか、とご質問ですが、補助金は、社会資本整備総合交付金交付要綱に即して、調査設計費や共同施設整備費など、特定の対象項目に交付されるものです。事業成立のため、対象経費の一定割合を支援するものであり、ご質問の件につきましては、区で把握しておりません。</p> <p>土地の権利を失うことになると思うがどうか、につきましては、権利の形態に変化はありますが、権利が消滅することにはならないと認識しています。</p> <p>資産が目減りする実態があると思うがどうか、につきましては、市街地再開発事業及び個人の資産ごとに従前従後の権利変換は異なるため、実態は把握しておりません。</p> <p>(担当所管：都市建設部 まちづくり課)</p>
<p>質問の要旨</p> <p>②</p>	<p>(2) 国土交通省の令和 7 年 3 月 31 日「事務連絡」について</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>①足立区の市街地再開発事業について</p> <p>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。</p> <p>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、実施は困難だと思えるがどうか。</p> <p>②公共工事に準じた契約のあり方について</p>

	<p>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。</p> <p>③工事費等が高騰した場合の対応方針について</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>④自治体等の追加支援について</p> <p>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。</p>
<p>回 答</p> <p>②</p>	<p>①足立区の市街地再開発事業についてですが、「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）」は、社会資本整備総合交付金の交付対象となる地区に該当しています。また、「竹ノ塚駅東口（UR）」は交付対象となる地区ではありませんが、令和8年度までに都市計画決定された事業は交付対象となるため、これに間に合うよう関係各所と協議を進めています。</p> <p>その他の地区については、事務連絡を踏まえ、事業実施について慎重に検討を進めていくものと考えています。</p> <p>②公共工事に準じた契約のあり方についてですが、準備組合には、事務連絡の内容を踏まえ、適切な事業計画を作成するようこれまでも指導をしてまいりました。</p> <p>工事施工者との契約については、資材高騰を想定し、スライド条項を定めることや建設業法第19条第1項第8号に規定される「請負代金の額の変更方法及びその額の算定方法」を定めるよう引き続き指導してまいります。</p> <p>③工事費等が高騰した場合の対応方針についてですが、事務連絡に基づき、事業計画認可後に工事費等が高騰した場合を想定し、コスト削減や施</p>

	<p>設計画の見直しなどの対応方針を作成するよう指導するとともに、関係者で共有するよう、準備組合と協議してまいります。</p>
--	---

④自治体等の追加支援についてですが、市街地再開発事業は、防災上の課題解消や権利者の生活再建の確保など確実な事業実施が求められることから、工事費高騰などの事態が生じた場合には、準備組合に対して資金計画や施設計画の徹底的な見直しを指導するとともに、国が示す上限額を限度に追加支援を検討していく必要があると考えています。

(担当所管：都市建設部 まちづくり課)

2 足立区西南部のまちづくりについて

<p>質問の要旨 ③</p>	<p>(1) 旧本木東小学校跡利用について</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>回 答 ③</p>	<p>平時における地域交流スペースの地域住民利用の仕組み等については、区と事業者との間で開設時(令和8年3月1日予定)を目途に覚書等を結ぶとともに、並行して詳細な利用の仕組みの作成についても、多くの方が利用できるよう積極的に関与してまいります。また、運用開始後も定期的に事業者と地域との協議の場を設定する等、より使い勝手の良い地域交流スペースとなるよう、継続して働きかけてまいります。なお、事業者としては現時点では地域への貸出の他「地域交流イベントの開催」や「子どもの居場所づくりへの協力」等の活用を予定していると聞いています。</p> <p>また、内覧会につきましては、事業者からは令和8年2月に開催を予定していると聞いておりますが、詳細が決まり次第、地域住民等に周知してまいります。</p> <p>(担当所管：福祉部 高齢者施策推進室 高齢者地域包括ケア推進課)</p>

<p>質問の要旨</p> <p>④</p>	<p>(2) 日暮里・舎人ライナーの混雑解消（実証実験）について</p> <p>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。「混雑で乗れずに大変。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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>回 答</p> <p>④</p>	<p>実証実験において乗車場所を江北駅前のみとしたことについて、乗車場所は、日暮里・舎人ライナーの乗車人数が足立区内の途中駅で最も多いことや、貸切バスを停車させやすいロータリーとなっていること、江北駅以南の駅での乗車では、到着時間が更に掛かることやバスの輸送力に限りがあることも踏まえ江北駅からのみとし、江北駅で下車してバスを利用される方の需要確認やご意見の聴取を行ってまいります。</p> <p>高齢者・障がい者・ベビーカーや子育て世帯の利用について、本実証実験は対象区間において、定期的に利用されている方として、日暮里・舎人ライナーの通勤・通学定期券、東京都シルバーパス、都営交通無料乗車券（都内に住民票のある身体障害者、知的障害者、生活保護世帯の方などに都が発行）、精神障害者都営交通乗車証（都内に住所を有し、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方）のいずれかを所有している方を対象</p>

	<p>としております。対象者の拡充について東京都と協議してまいります。</p> <p>実証実験期間に関してですが、今回の期間は民間バスの繁忙期を避け、調達が可能な範囲の令和8年3月27日までで設定しておりますが、実験後にアンケートを含めた検証を行い、令和8年度以降の実施も含めた対応について、東京都と検討を進めてまいります。</p> <p>(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>
<p>質問の要旨</p> <p>⑤</p>	<p>(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</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>回 答</p> <p>⑤</p>	<p>はるかぜ10号の廃止を受け、扇周辺地区の地域内交通の検討を進めるにあたり、交通に不便を感じている町会・自治会を中心にご意見を伺いながら、地域協議会を発足し、本年11月の総合交通対策調査特別委員会でも報告させていただきました。さらに、地域の交通課題解消を目的に策定した地域内交通導入サポート制度の理解を深めていただくため、各町会・自治会にお声がけをして、本制度に関する勉強会を令和7年12月中旬までに6回実施してまいりました。現在、協議会は町会・自治会長を中心に構成されておりますが、幅広い方々の参加も含めた協議会の運営となるよう支援してまいります。</p> <p>また、現在地元町会・自治会と協力して実施している「日常生活における移動に関するアンケート」の結果などを踏まえ、定時定路線型やデマンド型などの運行形態や運行範囲などを、地域協議会とともに検討を進めてまいります。合わせて、各関係機関との協議スケジュールなども踏まえた上で、運行時期についても定めてまいります。</p> <p>なお、地元の町会・自治会を通じて検討状況のニュース発行による周知などに努め、地域内交通検討に対しての機運を高めてまいります。</p> <p>(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>

<p>質問の要旨 ⑥</p>	<p>(4) 区画街路第10号線について</p> <p>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る、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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か。</p>
<p>回答 ⑥</p>	<p>区画街路第10号線について、今後の方針、既存歩道の傾斜角度についてお答えいたします。</p> <p>今後の方針としては、令和5年第1回定例会の代表質問の答弁と同様、現時点で都市計画道路整備前のセミフラット化のみの工事を行う考えはございませんが、西新井駅西口交通広場や駅前再開発の動きなど、周辺状況が変化してきておりますので、歩行者や車いす利用者の実態調査を行ってまいります。</p> <p>また、既存歩道の横断勾配の傾斜を測量した結果、平坦な一般部で平均1.9%、民有地からの車や自転車の乗り入れ箇所は、最大で14.7%</p>

	<p>でした。車や自転車の乗り入れ箇所は、道路構造令、東京都福祉のまちづくり条例で、すりつけ部の勾配を「１５％以下」とする基準があります。</p> <p>短期的対策として、令和５年度に凹凸の激しい部分の一部改修を行いました。改めて現地確認してまいります。</p> <p>(担当所管：都市建設部 道路公園整備室 道路維持課)</p>
<p>質問の要旨</p> <p>⑦</p>	<p>(５) 環七南通り（補助第１３８号線関原地区）の信号機について</p> <p>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」との交差点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。</p>
<p>回 答</p> <p>⑦</p>	<p>環七南通りと関原通りの交差点への信号機設置について、お答えします。</p> <p>環七南通りの開通に伴う信号機設置の優先順位といたしましては、まずは関原小学校と亀田小学校の通学路との交差点と考えておりますが、当該交差点についても、必要性を認識しております。引き続き、当該交差点での信号機設置実現に向けて、警視庁と調整してまいります。</p> <p>(担当所管：都市建設部 道路公園整備室 道路整備課)</p>