

足立区議会議長 伊藤 のぶゆき 様

足立区議会議員 11番 岡田 将和 印

一 般 質 問 通 告 書

今定例会に下記要旨の一般質問を行いたいので、会議規則第59条第2項の規定により質問通告書を提出します。

記

行政区分	質問の要旨
<p>1 政策経営行政</p>	<p>1 【偏在是正について】</p> <p>国による地方税の「偏在是正措置」への強い危機感と、それに備える足立区の財政運営についてである。国が進めてきた不合理な偏在是正措置により、我が足立区を擁する東京都からは、これまでの18年間で合計12.6兆円もの莫大な税収が国に吸い上げられてきた。足立区単体で見てもその影響は深刻である。とりわけ「令和8年度税制改正」による法人住民税の一部国税化やふるさと納税による流出額を計算すると、足立区における令和8年度の減収額は実に231億円との試算もでている。</p> <p>こうした中、今年に入り、高市首相と小池都知事との間で首都発展に向けた新たな協議体を創設し、実務者協議を行うなど、不合理な地方税制の課題解決に向けた議論は、新たなフェーズを迎えている。</p> <p>足立区としても、東京都や他の特別区と一丸となり、不合理な財源召し上げの撤廃に向けて国と対峙しなければならない立場にある。国と都の間で実務者協議が動き出し、地方税制をめぐる局面が変わった今だからこそ、私たちは最前線で足立区民の命と暮らしを守る自治体として、「万が一」の事態を想定した備え、リスクマネジメントを怠るわけにはいかない。</p> <p>1. 万が一にも国に召し上げられる額が増え、足立区に交付される「都区財政調整交付金」の金額が下がった場合、本区の税収減ほどの程度になると見込んでいるのか。直近の財政調整交付金額と共に示してほしい。</p> <p>2. すでに令和8年度の税制改正影響も含め、231億円もの減収を余儀なくされている本区において、これ以上の最悪のシナリオを想定</p>
	<p>6月16日 午前・午後 8時45分受付 質問時間 20分</p>

行政区分

質 問 の 要 旨

2 都市建設行政

した「データとエビデンスに基づく将来の財政シミュレーション」の必要性について、区の見解を伺う。

【ネーミングライツ導入について】

外部環境が不透明だからこそ、足立区が今取り組むべきは、国や都の動向に依存しない「自立した稼ぐ力」の創出である。その一手として、足立区の保有資産に対する「ネーミングライツ（命名権）」の活用を提案する。先日の新聞報道（2026年6月2日付読売新聞）にもあったが、今やネーミングライツは大型施設だけでなく、「身近な道路、歩道橋、公園の施設や池」といった、身近なインフラにまでに広がっている。

1. 大型公共施設への導入である。足立区を代表する施設として、区内外から多くの人を訪れる「総合スポーツセンター」や「ギャラクシティ」といった施設について、本格的なネーミングライツの検討を進めるべきではないか。企業のプロモーション効果も高く、大きな自主財源の確保が見込めると思うが、区の見解を伺う。

2. 身近にある「公園」や「豊かな自然資源」への導入である。区民の健康増進やコミュニティの拠点、あるいは観光資源となっている公園を活かすべきである。例えば、車通りの多い「尾久橋通り」に面し、地域のスポーツの拠点として新しく整備された「上沼田東公園野球場」は、本格的な野球場として、日々多くの球児やスポーツプレイヤーが活動する場所であり、健康増進やスポーツ振興、地域貢献を理念として掲げる民間企業にとっては、これほど魅力的なパートナーシップの対象はない。まずはこの野球場前を通る尾久橋通りの交通量をしっかりと調査し、周辺の交差点などに掲げる標識や看板が持つ広告効果を客観的に検証してみてもどうか。

行政側がデータに裏付けられた確かな広告価値を示すことができれば、企業側の参入意欲はさらに高まる。そこで得られた命名権料をこの公園の維持管理費へ還元し、より質の高いグラウンドコンディションや施設環境を維持してゆくことこそ、日々汗を流す区民やスポーツを親しむプレイヤーへの応援に繋がると考えるが、区の見解を伺う。

さらに、江北エリアに近い「堀之内公園のハス池」には、千葉公園から分株された、推定約二千年の眠りから覚めた世界最古のロマンを伝える「大賀ハス」が、歴史の深みを湛えながら美しく咲き誇

行政区分

質 問 の 要 旨

っている。また、先日の「しょうぶまつり」の舞台ともなった「しょうぶ沼公園のしょうぶ沼」も同様である。このように、ハス池やしょうぶ沼など、公園が持つ歴史的・文化的側面に付加価値を与え、パークイノベーションらしい、命名権の検証を行うことを求めるが、区の見解を伺う。

3. 歩道橋やペDESTリアンデッキへの導入である。足立区において高い広告効果を発揮するのが、環七通りに接する「北綾瀬駅前のペDESTリアンデッキ」である。これほど車通りが多く、圧倒的な視認性を誇る一等地のインフラを、ただの通路として眠らせておくのはあまりにも勿体ない。過去に私が綾瀬駅前の歩道橋の価値化を提案したように、この環七にまたがる交通の結節点こそ、民間のプロモーション需要を呼び込む絶好の「稼ぐ資産」として収益化を図るべきと考えるが、区の見解を伺う。

4. 道路ネーミングライツの導入である。足立区はこれまで、区制60周年、あるいは80周年の節目において、地域に親しまれるようにと、区内47路線の道路に独自の「愛称」を付与されてきた経緯がある。これは、地域への愛着を育む素晴らしい取り組みであったと評価する。しかし、これらを単なる「地域に親しまれるための看板」のまま終わらせて良いのか。先述の新聞報道によると、埼玉県戸田市では、約800メートルに及ぶ市道に「イオンわくわく通り」という愛称を付与するネーミングライツを導入し、年間61万円もの命名権契約を締結し、その財源を道路の維持管理費に充当している。戸田市のように一歩踏込んでネーミングライツ化を図り、維持管理費を自ら稼ぎ出す「生きたインフラ」へとアップデートさせる考えはないか。区の見解を伺う。

5. 命名権を取得した企業が住民と協力して沿道の緑化活動に協力したり、京都府木津川市では配水池の命名権を取得した企業が、市とタイアップして給水塔をライトアップするイベントを開くなど、命名権をきっかけに地域を活性化する動きも見られる。公共施設を行政のものだけでなく、民間が自らの活動と結び付けながら、一緒に支えてゆく「三方よし」の命名権を目指すべきではないかと考えるが、区の見解を伺う。

行 政 区 分

質 問 の 要 旨

2 【つくばエクスプレスについて】

「つくばエクスプレス（TX）との継続的なコラボ事業とデジタルプロモーションについて」

去る5月16日、五月晴れのもとで「青井バラ祭り」と、足立区で初開催となる「つくばエクスプレス（TX）トリップウォーク」が同日開催された。「五感で楽しむあだち彩り花散歩」と銘打たれた今回のイベントは、青井駅をスタートし第1チェックポイントの「青和バラ公園」を通り、綾瀬川を越え、「東綾瀬公園」から「しょうぶ沼公園」、「郷土博物館・東湊江庭園」を経て、さらにはドラマのロケ地やMV（ミュージックビデオ）の撮影地としても度々使用される「加平谷中地下歩道」をくぐりぬけ、六町駅のゴールへと至るコースルートであった。

青井駅は、北千住駅まで僅か3分、終点の秋葉原駅へも14分、さらには将来の東京駅延伸をも見据えれば、都心直結の極めて高い交通利便性を誇るエリアである。しかし、こうしたイベントも、単発で終わらせてしまっは意味がない。加平谷中地下歩道のようなロケ地資源を含め、行政に求められるのは、この「点」を「面」へと広げ、区外から人を呼び込み、定住へと繋げる「稼ぐ力」へと価値化していくことである。特に、今回訪れたような若いファミリー層に対しては、受動的な広報紙の案内だけでは届かない。Instagramのリアル動画やTikTokなど、現代のデジタルアルゴリズムを意識したプッシュ型のプロモーションを展開し、「都心に近くて、緑豊かな青井」の魅力を戦略的に刷り込んでいく必要がある。

1. 今回のトリップウォークの参加者数はどれくらいだったのか伺う。また、区としての総評についても併せて伺う。今回のトリップウォークの開催を契機として、今後も継続してつくばエクスプレスとのコラボレーション事業を展開していくべきと考えるが、区の具体的な方針を聞かせてほしい。

また、ターゲット層であるファミリー世帯に向けて、SNS等を活用した「攻めのデジタルプロモーション」を足立区としてどのように掛け合わせていくのか、併せて見解を求める。

行政区分

質 問 の 要 旨

「TX 混雑緩和に向けた「ソフト対策」の発信強化について」

今まさに青井駅や六町駅を使って通勤・通学している区民が、毎朝の激しいラッシュという「足元の不便」に直面している現実を見過ごすわけにはいかない。

本年1月、足立区を含むTX沿線11の自治体は、首都圏新都市鉄道に対し混雑緩和を求める要望書を連名で提出した。そこでは「車両編成の8両化」の早期実現を強く求めている。しかし、8両化は供用開始が2030年代前半とされ、ホーム延伸などのハード整備にはなお対応の時間を要する。区民が今直面している混雑は、一刻の猶予もない。インフラの完成をただ待つのではなく、足立区として「今できるソフト対策」を発信していくべきである。

TXが本年5月11日から7月31日まで実施している「クレカタッチでゆとり通勤キャンペーン」がある。平日始発から午前6時30分までにクレジットカード等のタッチ決済で乗車すると、普通運賃が20%割引となる、首都圏の鉄道では初となる早朝割引の実証実験である。対象となる入場駅に、我が区の青井駅と六町駅がしっかりと含まれている。事前登録も一切不要、対象カードを改札にタッチするだけで割引が自動で適用される。早朝に移動を分散させて混雑を和らげ、かつ区民の家計負担も軽くする一まさに一石二鳥の取り組みである。

ところが、これだけ区民にメリットのある制度が、肝心の足立区民にどれだけ届いているのか。沿線の八潮市では地域を挙げてこの早朝割引の積極的な周知が図られている一方、足立区の発信は、お世辞にも十分とは言えないのが実情ではないか。

2. 第一に、TXが実施する早朝割引キャンペーンの対象に青井駅・六町駅が含まれていることを、区のSNSや広報媒体を通じて、区民（とりわけ毎朝の混雑に直面する通勤・通学世帯）へ積極的に発信・周知すべきと考えるが、区の見解を求める。

第二に、8両化というハード整備の完成を待つ間の現実的な混雑緩和策として、こうしたオフピーク・ソフト施策の効果をTXと共有し、本実証実験の恒常化や更なる利便性向上を、足立区として主体的にTXへ働きかけていくべきと考えるが、併せて区の見解を求める。

行政区分

質 問 の 要 旨

「青井駅前の「シェアサイクルポート」の拡充について」

朝の通勤時、青井駅前までシェアサイクルで向かったものの、ポートが満車で返却できず、電車に乗り遅れそうになった。利用者からは、そんな切実な声が寄せられている。現在、区民の重要な足の一つとなっているシェアサイクルであるが、青井駅前のシェアサイクルポートの駐輪可能台数はわずか「5台」しかない。目的地で返却できないという事態は、利用者にとって致命的な不便であり、大きなストレスである。現在、青井駅直結の地下駐輪場は、定期利用のキャパシティが約1,000台あるのに対し、実にその半分、およそ「500台分の空き」がある状態が続いていると聞く。

多額のコストを投じた駅直結駐輪場が500台も余っている一方で、利便性の高いシェアサイクルがわずか5台の枠のせいで利用できない現状は、効率的な空間活用とは言えない。

3. 朝の通勤時間帯などにおけるシェアサイクルの「返却不能」という不便を解消するため、1,000台に対し500台もの空きがある駅直結駐輪場の余剰スペースなどを戦略的に見直し、青井駅前のシェアサイクルポート数を早急に増設・拡張すべきと考えるが、事業者や関係機関との調整を含め、区の柔軟な見解を求める。

「都営住宅の建替え契機を捉えた駅前空間の創出について」

青井駅周辺を歩くと誰もが気づくのが、駅前帯を囲む広大な「都営住宅」の存在である。地域の居住を支えてきた大切な財産である一方、現在の駅前空間としての賑わいや商業的利便性という観点からは、大きな制約になっている。

青井駅近くに位置する「都営青井三丁目アパート」が建築されたのは1976年であり、まさに今年で築50年、半世紀が経過している。さらに、駅前の青井三丁目第2アパート、青井三丁目第3アパートにおいても一様に著しく築年数が経過しており「建替えのタイミング」が目前に迫っていることは明白である。

この老朽化への対応と建替えの好機を、ただ漫然と東京都任せにするのではなく、青井駅前のまちづくりを変える最大のチャンスとして捉え直すべきである。

例えば隣の北区では、大規模な都営団地である桐ヶ丘団地の建替

行政区分	質 問 の 要 旨
3 危機管理行政	<p>えに伴い、生み出された『創出用地』に民間活力を導入し、スーパーマーケットやドラッグストア、さらには地域の居場所となるような交流スペースなど、地域のニーズに直結する利便性の高いまちづくりを実現させようとしている。</p> <p>東京都の最上位計画である『東京都住宅マスタープラン』においても、都営住宅の建替えに際しては、単に住宅を更新するだけでなく、地域特性に応じた民間活用や施設誘致を進め、誰もが暮らしやすい『生活の中心地の形成』を図ること、と明確に掲げられている。つまり、東京都は「その地域にどんな施設が必要か」という、基礎自治体である足立区からの具体的な提案を待っているのではないのか。逆に言えば、足立区が具体的なビジョンを描かず、要望を出さなければ、単なる住宅への更新だけで終わり、この駅前空間創出のチャンスを今後数十年にわたり失うことになる。これは将来の足立区に対する大きな機会損失であると言わざるを得ない。</p> <p>4. 築50年を迎えた都営青井三丁目アパートをはじめ、周辺の都営住宅の建替えタイミングを青井駅前活性化の最大の好機と捉えるべきである。北区の事例や東京都の『住宅マスタープラン』が示す通り、区が主体的に「商業施設などの誘致」といった明確なビジョンを描き、青井駅前にふさわしい『生活の中心地の形成』を創るべきと考えるが、区の見解を求める。</p> <p>「災害時における TX 路線の「帰宅困難者対策」と TX との連携について」</p> <p>つくばエクスプレスは、「安全で災害に強くしなやかな交通インフラの構築」を企業理念に掲げ、乗客を守るための様々な取り組みを行っている。その一環として、ウォーキングマップ「ARUKU」を活用し、震災時における避難ルート等の情報を掲載することで、帰宅困難者対策のツールとして提供するなど、事業者としての自助・共助の姿勢を明確に示している。</p> <p>しかし、この ARUKU に記載された地図を見ると、綾瀬川以西の青井駅近辺には、帰宅困難者を受け入れる一時滞在施設や避難所といった表記がない。</p> <p>万が一、首都直下地震のような大規模災害が発災し、TX が駅付近で停止した場合、どうなるのであろうか。TX からの行き場を失った</p>

行 政 区 分

質 問 の 要 旨

乗降客は、本来被災した地元区民を受け入れるべき小中学校などの地域の避難所へと押し寄せることになる。これは、ただでさえ混乱を極める避難所運営において、地元区民のスペースや備蓄物資を圧迫し、二次的な被害の連鎖を生み出す大きなリスクではないのか。民間企業である TX が安全確保の取り組みを進めている以上、行政である足立区がそれを単独の事業として傍観してはいけない。

5. 首都直下地震等を見据え、区はつくばエクスプレスと緊密に連携し、駅周辺における「一時滞在施設」の設置・確保に向けた検討を早急に進めるべきと考えるが、区の見解を求める。