

足立区議会議長 伊藤 のぶゆき 様

足立区議会議員 6番 へんみ 圭 二 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 都市建設行政</p>	<p>【綾瀬から失われた『にぎわい』『保育』『安全』】</p> <p>【1】住友不動産による2階店舗部分の自社利用について</p> <p>住友不動産は、綾瀬駅東口に建設した32階建ての「シティタワー綾瀬」の2階店舗部分に、自社のショールーム及び自社グループの不動産仲介店舗を入居させると公表した。</p> <p>1階には本年3月にマクドナルドがオープンしたことから、地域では2階部分にも人が集い、駅前のにぎわいにつながる店舗の出店への期待が高まっていた。しかし今回の決定は、その期待を大きく裏切るものである。</p> <p>住友不動産が当初計画していた「低層階に店舗を設けない」案は、地域の反対と議会・行政からの見直し要請を受けて平成30年に白紙撤回となった。</p> <p>その後、足立区は『駅前の顔にふさわしいにぎわい施設を誘導する』ことを目的として、令和3年に「足立区綾瀬駅東口周辺地区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例」を制定し、駅前通りに面する1階・2階部分への店舗等の設置を義務付けた。</p> <p>ここで改めて確認したいのは、この条例が求めていたものは単なる「店舗の設置」ではなく、「駅前の顔にふさわしいにぎわいの創出」であったという点である。</p> <p>つまり区が目指していたのは、形式として店舗が存在することではなく、人が集い、回遊し、地域に活気を生み出す駅前空間の形成であったはずである。</p> <p>さらに区は、シティタワー綾瀬の建設に際し、区が取得した交通広場用地を工事ヤードとして無償で貸与するなど、事業の円滑な推進に協力してきた経緯もある。</p> <p>住友不動産は今回の利用方針について、「にぎわいの観点からは商業店舗だが、何でも入れればいいわけではない。地上階ではないためテナント交渉が難しかった。社内利用は副案としてあった。投資回収のため、営業状況をみながら一定期間は利用する。」と説明している。確かに民間事業者には経営上の判断がある。</p>
	<p>6月16日 午前・午後 9時00分受付 質問時間 15分</p>

行政区分	質問の要旨
	<p>しかし一方で、地域には「条例制定まで行った結果として、本当にこれが区の目指した駅前姿なのか」という率直な疑問の声も存在している。</p> <p>住友不動産は「信用を重んじ、浮利を追わず」という崇高な経営理念を掲げ、「よりよい社会資産を創造し、それを後世に残していく」ことを基本使命とする大変素晴らしい企業である。</p> <p>その理念に照らして、駅前の一等地を自社の営業拠点として使うことが、地域にとっての「にぎわい創出」と言えるのかと疑問に感じる。</p> <p>①条例の趣旨は「駅前通りに面する1階・2階に店舗等が存在すること」自体ではなく、「駅前の顔にふさわしいにぎわいを創出すること」にあると理解しているが、区の認識を明確に示されたい。</p> <p>②住友不動産自身のショールームと自社グループの仲介店舗という自社利用について、条例上適法かどうかではなく、条例が目指している「駅前の顔にふさわしいにぎわい創出に資する」と評価しているのか問う。</p> <p>③区は条例目的である「にぎわい」の達成状況を、どのような指標によって評価しているのか。歩行者通行量、来街者数、滞留時間など、具体的な評価指標を示されたい。</p> <p>④令和3年の条例制定以降、区は「駅前の顔にふさわしいにぎわい施設」を誘導するため、住友不動産との間で、入居店舗の業種・用途について具体的にどのような協議・要請を行ってきたのか。協議の時期、内容、住友不動産側の回答を含めて経過を示していただきたい。区は平成30年当時、住友不動産の計画について、「駅前の顔づくりとして受け入れがたい」として見直しを求め、実際に計画は白紙撤回された。</p> <p>①で確認した条例の趣旨が、単に店舗等を設置することではなく、「にぎわいの創出」にあるとすれば、今回の2階部分の自社利用が、条例が想定したにぎわいに十分資するものなのかが問われる。</p> <p>現在、1階にはマクドナルドが入居しており、一定のにぎわいが生まれていることは承知している。しかし、今回問うているのは1階部分の評価だけではない。店舗部分は1階が約330㎡であるのに対し、2階は約615㎡であり、1階の2倍近い店舗面積である。例は1階だけでなく、2階部分にも店舗等の設置を求めている。そうであるならば、1階に一定のにぎわいがあることをもって、より広い面積を占める2階部分に求められた条例の目的まで達成されたと評価することはできないはずである。</p>

行政区分

質 問 の 要 旨

2 子ども家庭行政

⑤今回の2階部分の自社利用は、平成30年当時の低層階無店舗計画とは形式こそ異なるものの、駅前の顔づくりやにぎわい創出という実質面では、同種の問題を抱えているのではないか。

⑥区は今回も、平成30年当時と同様に、「駅前の顔づくりとして受け入れがたい」として、住友不動産に対し見直し又は改善協議を強く求めるべきではないか。求めない場合は、平成30年当時と今回とで区の対応が異なる理由を、条例の趣旨に照らして明確に説明されたい。

【2】 保育施設設置要請の取り下げと待機児童問題について

足立区は、大規模集合住宅の新築等を行う事業者に対し、子育て支援施設の設置協力を要請することを条例で定めている。

422戸のシティタワー綾瀬は、本来この要請対象となる規模の集合住宅であった。しかし令和3年、区は需要予測を見直した結果、保育需要を満たせるとの理由で、大きさ120㎡から130㎡、0歳児から2歳児向けの保育施設設置要請を取り下げた。当時、委員会において「保育施設設置を要請しなくて大丈夫なのか」と確認したところ、区は「大丈夫」と明確に答弁した。

ところが現在、綾瀬地域では20人の待機児童が発生している。区が「大丈夫」と判断した予測と、現実との間に、明らかなずれが生じている。

⑦令和3年当時、区は保育需要について具体的にどのような予測手法・データに基づいて算出を行ったのか。

⑧現在20人の待機児童が発生しているという結果を踏まえ、当時の需要予測のどこに誤りがあったと認識しているのか、具体的に答えられたい。

⑨この経験を今後の同種の需要予測にどのように反映させるのか、具体的な改善策を示していただきたい。

⑩現在、綾瀬地域で待機児童が発生している状況を踏まえ、住友不動産に対して改めて保育施設整備や子育て支援機能の導入について協議すべきではないか。困難とする場合は、その法的及び実務的根拠を示されたい。

⑪令和3年のエリアデザイン特別委員会において、本来保育施設に充てるべきであった当該スペースについて、雨の日に子どもが遊べる施設など、子どものためのスペースとして検討するよう住友不動産に要望することを求め、区は「伝えることはできる」と答弁した。

行政区分	質問の要旨
3 都市建設行政	<p>その後、区は住友不動産に対し、いつ、どのような形で、どのような内容を伝えたのか。住友不動産側の回答も含めて、交渉の経過を具体的に示していただきたい。</p> <p>【3】綾瀬駅東口のビル風問題について</p> <p>地域住民からは、「ビル風で転んでしまった」「怖くてベビーカーで通れない」「できるだけロータリーを使わないようにしている」といった声が、繰り返し寄せられている。安心・安全な交通環境とは、かけ離れた状況である。</p> <p>一方、住友不動産は、ビル風に関する苦情がお客様センターに届いていないとしている。しかし、そのお客様センターの所在地や電話番号を、地域住民は把握していない。連絡先が周知されていない以上、「苦情が届いていない」ことをもって「問題がない」とすることはできないはずである。</p> <p>⑫綾瀬駅東口のビル風について、区は現状をどのように認識しているか。</p> <p>また、お客様センターの連絡先が地域住民に周知されていない現状を踏まえ、住民の声や被害実態を把握するためのアンケート調査等を、区として主体的に実施すべきではないか。</p> <p>⑬建設前に住友不動産が住民説明会等で示していたビル風の予測・説明と竣工後の現在の実態とを比較できるよう、事業者任せにするのではなく区としても風速測定や風環境調査を実施し、実態把握をすべきではないか。</p> <p>⑭住友不動産は植栽による防風対策を行っているとしているが、地域住民からは効果が感じられないという声が多い。</p> <p>住友不動産は竣工1年後の状況を見て対策を検討するとしているが、現時点で多くの住民が困っている以上、1年後を待たずに追加のビル風対策を直ちに実施するよう、区として追加対策を前倒しで求めるべきではないか。</p> <p>また住友不動産が改善を行わない場合、区としてどのような行政的対応が可能なのか示されたい。</p> <p>⑮区は綾瀬駅東口再開発について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前のにぎわい創出 ・ 子育て環境の充実 ・ 安全で快適な歩行環境の確保 <p>などを目指してきた。</p>

行政区分

質 問 の 要 旨

しかし現在、

- ・低層階の自社利用によるにぎわいへの疑問
- ・待機児童の発生
- ・ビル風への不安

という課題が生じている。

区長は、行政のトップとして現在の綾瀬駅東口のまちづくりを成功していると評価しているのか。それとも、今後改善すべき課題を抱えていると認識しているのか。課題を抱えているとすれば、今後どのように改善するのか示していただきたい。

【リコールされていた中国製 EV バスと隠されていた骨折事故の闇】

令和 7 年 11 月 25 日、コミュニティバス「はるかぜ 6 号」において車内事故が発生、乗客の方が転倒し重傷を負った。

区の報告によれば、12 月 1 日の時点で運行事業者から「手首を骨折」との報告を受けていたとのことである。

4 月上旬、地方議員や専門家などから情報を得てこの事故に多くの疑問を感じたため、私から担当部へ事故の再確認を求めた。

区が改めて運行事業者へ照会したところ、被害者は手首だけではなく大腿骨も骨折し、入院・手術を受けていたことが判明している。

4 月 21 日、事故についてようやく議会に報告されたが、そのきっかけは議員からの確認要求と EV バスの使用休止であり、区による自主的な確認や情報提供ではなかった。

私は、この点を極めて重く受け止めている。

区民の生命と安全に関わる重傷事故について、行政自らが継続的に状況を把握し、議会へ適切に報告する仕組みが機能していれば、議員からの指摘を受ける前に情報共有がなされているはずだからである。

今回明らかになったのは、事故そのものだけではなく、事故後の情報把握と報告体制に重大な課題があったということではないか。

①区は令和 7 年 12 月の時点で骨折事故を把握していたにもかかわらず、4 か月以上にわたり議会報告を行わなかった。

この間、誰が、いつ、どのような根拠で議会報告不要と判断したのか。また、その判断は現在振り返って適切であったと考えているのか問う。

②昨年 12 月から今年 4 月まで区は「手首骨折」と認識していたが、12 月 24 日に運行事業者が国土交通省へ提出した自動車事故報告書には「手首・ひざの骨折、入院 8 週間、全治 3 か月」と記載されている。

6 番 へんみ 圭 二

行政区分

質 問 の 要 旨

さらに4月10日の再確認では、「手首と大腿骨を骨折、入院・手術を受け、2月20日に退院」との説明に変わっている。

事故直後の区への報告・国土交通省への報告・4月の再確認後の区への報告、この3つの内容は、それぞれ怪我の部位も入院期間も異なる。区は現在、何が事実であると認定しているのか。また、その事実はいつ確定したのか問う。

③改めて問い合わせをしていなければ、この事故は最後まで「手首骨折」で処理されていたはずである。

区への報告と国土交通省への報告が異なった理由について、運行事業者はどのように説明しているのか。

区は新日本観光自動車の事故報告体制を信頼できているのか。

また、区はこの報告体制を適切と評価しているのか。

適切でないのであれば、どの点に問題があり、どのような是正措置を求めているのか。

契約上の義務違反又は報告義務違反に該当する可能性はないのか問う。

④区は被害状況を正確に把握していなかったにもかかわらず、本件事故について「運転士の運転ミス」と結論付けている。

しかし、事故当該車両は後にリコール届出(令和7年11月28日、ブレーキホースの損傷により制動力が低下する恐れがあるもの)の対象車両であったことが判明している。

被害状況を正確に把握できていなかった区が、なぜ事故原因についてだけは正確に把握できていたと言えるのか問う。

区は事故当時、ブレーキシステムの点検記録・ドライブレコーダー映像・車両データを確認したのか。

また、第三者による事故検証は行ったのか。

それとも運行事業者の説明のみを根拠に「運転士の運転ミス」と判断したのか。区が行った事故検証の内容を具体的に示されたい。

4月14日、区からは「運行に支障がないため継続使用する」との説明を受けた。その際、私は、大阪メトロが同型車両の使用中止を決定している事実を示し、足立区においても使用継続は適切ではないと申し上げた。

その後、区は4月21日に当該EVバスの使用休止を発表したが、実態としては、代替車両が確保できるまで運行を継続しているとのことである。

⑤4月14日以前に、区は大阪メトロがEVモーターズ・ジャパン社製EVバス全190台を今後使用しないと判断していた事実を把握していたのか。

6 番 へんみ 圭 二

行政区分

質 問 の 要 旨

把握していたのであれば、なぜ 4 月 14 日時点で「運行に支障がない」と判断し、継続使用を認めたのか。

把握していなかったのであれば、他自治体で同社製車両の大規模な使用中止が公表されていたにもかかわらず、区が把握できていなかったことになり、区の公共交通に関する安全管理と情報収集体制に課題があったのではないか、区の認識を伺う。

⑥4 月 14 日の継続使用判断から、4 月 21 日の使用休止発表までの間に、当該車両の安全性に関する新たな重大事実が判明したのか。判明していないのであれば、4 月 14 日時点では「運行に支障がない」としながら、4 月 21 日に使用休止を発表した判断の整合性をどのように説明するのか。

また、使用休止発表後も代替車両が確保できるまで運行を継続しているが、それは安全性が確認できているからなのか、それとも代替車両がないためやむを得ず継続しているのか、明確に答えられたい。

あわせて、運行継続の判断にあたり、リコール対応の完了、ブレーキホースを含む制動装置の点検、車両ログデータの確認、運転士への聞き取り、メーカー又は第三者による安全確認など、具体的にどのような確認を行ったのか示されたい。

また、最近では港区のコミュニティバスにおいても、EV モーターズ・ジャパン社製 EV バスによる車内人身事故が報じられている。同社製 EV バスについて他自治体でも安全性や制動装置に関する懸念が示されている以上、足立区としても改めて安全確認を行う必要があるのではないか問う。

代替車両がないことは、運行継続の事情にはなり得る。しかし、それは当該車両の安全性を証明する根拠にはならない。区民の安全を最優先にするのであれば、「代替車両がないから走らせる」のではなく、「安全性が確認できているから走らせる」でなければならない。区は、代替車両の確保という運行上の都合を、区民の安全確認より優先していないと明確に言えるのか、区の認識を伺う。

最後に、区が使用休止を決定した最大の理由は何だったのか。大阪メトロの判断なのか、EV モーターズ・ジャパンの経営状況なのか、議会からの指摘なのか、あるいは区独自の安全確認の結果なのか。区民の安全に関わる重大な判断である以上、決定的な要因を明確に示されたい。

⑦本件 EV バス 4 台について、導入時の区からの補助金はいくらだったのか。

⑧現在は「使用休止」にしているが、当該車両について、使用再開・長期休止・使用中止及び処分のいずれを想定しているのか、現時点での認識を伺う。その上で、最終的な判断は誰が行うのか。

行政区分

質 問 の 要 旨

区なのか、運行事業者なのか、それとも第三者機関による安全確認を前提とするのか、判断主体を示されたい。

⑨使用再開又は使用中止を判断するに当たり、どのような基準を満たせば再開可能と判断するのか。逆に、どのような状態になれば使用中止を決断するのか。具体的な判断基準を示されたい。使用再開又は使用中止について、いつまでに判断するのか時期を問う。

⑩区は使用中止又は処分となった場合の補助金返還額について試算しているのか。試算しているのであれば内容を示されたい。試算していないのであれば、区民負担が発生する可能性があるにもかかわらず、財政影響を把握していないことになるが、その認識でよいか。

返還義務が生じた場合、その負担は運行事業者が負うのか、区民の税金によって賄われるのか問う。

代替車両についても、中古車調達費用を区の負担で進めることが検討されている。しかし、その負担の出発点となったのは、結果として使用休止に至った当該 EV バスの導入判断である。国の認証を受けた車両であり、運行事業者が選定したものであるが、国の認証を受けていることと、公共交通として採用することの妥当性は別問題である。

⑪区は運行事業者の車両選定能力を適切と評価していたのか。そして、使用休止になった現在もその評価は結果として正しかったと考えているのか。

また、代替車両の調達費が区民負担となる以上、当初の車両選定の責任を運行事業者にどの程度求めるのか。それとも、補助金を出して導入を主導した以上、区自身にも選定責任があると認識しているのか。いずれの認識か問う。

本件は単なる車両不具合の問題ではなく、調達そのものの妥当性も問われている。今回使用休止となった車両は、中国メーカーが製造し、EV モーターズ・ジャパンが輸入販売した EV バスである。区はこれまで脱炭素や次世代交通という観点から EV バス導入を推進してきたが、結果として重大事故の発生・足立区での使用休止という事態に至っている。

⑫区の試算では、EV バスはディーゼル車より約 1,892 万円高額であり、投資回収には約 8 年を要するとされていた。

長期回収型の投資でもある当該車両の導入にあたり、メーカーの経営安定性・部品供給能力・長期的な保守体制・海外サプライチェーン依存リスクなど

6 番 へんみ 圭 二

行政区分

質 問 の 要 旨

について、どのような評価を行ったのか。

評価したのであれば内容を示されたい。評価していないのであればその理由を伺う。

⑬区民の税金を活用して導入した車両が、短期間で使用休止となった。区は今回の事例を踏まえ、今後の公共交通車両調達において、安全性・保守体制・メーカーの経営状況・供給網の安定性も重視する調達基準へ改める考えはあるのか。改める場合の具体的な方向性、改めない場合はその理由を問う。

⑭今回明らかになった事実は、

- ・ 重傷事故の実態を把握できなかった
- ・ 議会報告が4か月以上行われなかった
- ・ 事業者報告を検証しなかった
- ・ 事故原因についても事業者説明を前提としていた可能性がある

ということである。

区長はこれを、「個別職員のミス」と認識しているのか「組織的な管理体制の欠陥」と認識しているのか問う。さらに、もし個別職員のミスであるならば、なぜ誰も問題に気付かなかったのか。

組織的欠陥であるならば、現在の体制では同様の事案が再発する可能性があるのではないか区長の認識を伺う。

⑮以上、本件は一連の経過を通じて、区の情報管理・危機対応のあり方そのものに重大な疑義を生じさせるものである。区長は今回の一連の対応について改善すべき問題があったと認識しているのか。

認識しているのであれば、いつまでに何を見直し、いかなる改善策を講じるのか示されたい。