

足立区議会議長 工藤 てつや 様

足立区議会議員 15番 山中 ちえ子 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

I 川環境保護と水害対策について

気候変動危機の時代、川に囲まれた区の水害対策は待ったなしだ。6月には、台風2号の影響で綾瀬川、中川が氾濫水位を超え、緊急的に避難所が4か所開設された。三郷市のポンプ場の不具合が中川の危険な状況をもたらした原因の一つだった。その要因は「ごみの根詰まり」という事が判明した。三郷ポンプ場は「中川の水を江戸川に排水する」として氾濫を抑える役割を持っている。

他方で、河川空間を活用した活動や環境学習、環境美化などが期待されている。国は2013年に河川法を改正し、河川の維持、河川環境の保全などの河川の管理につながる活動を自発的に行っている民間団体等を『河川協力団体』として法律上位置付けた。河川管理者と河川協力団体が充実したコミュニケーションを図り、互いの信頼関係を構築することで、河川管理のパートナーとしての活動を促進し、地域の実情に応じた河川管理の充実を図ることを目的として制度化されたものである。河川協力団体の活動は、河川空間を活用した活動や環境学習、環境美化などが期待され、全国でその登録が進んでいる。

そのような中、ポンプ場の点検強化や老朽化問題の解決と共に、川環境保護の取組に対して、区としての役割がどう果たされるか問われている。足立区の川環境保護の取組が大きく求められており、これまで議会で、「川の環境保護、川のごみを取り去る活動を続けている団体が安全に活動できるよう寄り添うべき」と求め続けているが、いまだに団体は活動の度に車で家から川までカヌーを運び、さらに水分を含んだ重いごみを回収・分別し、そしてカヌーやこれらのごみをフェンスを越えて運搬するなど、困難な環境で活動しているのが実態だ。

足立区と隣接する草加市で、河川協力団体との連携について話を伺った。草加市では、埼玉県に「川の応援団」として登録している団体と協定を結んで、川の美化活動などのために必要な資材の置き場として、川に隣接する公園などのスペースを利用してもらうなど、団体の活動を支援している。

また、川に降りられる場所を同じ川で1箇所だけでなく、例えば伝右川には2箇所降りられる場所をつくるなど、整備を進めている。

1. 区においても団体から、カヌー置き場、ごみの一時置き場などの拠点づくりの要望を何度も受け止めてきたと聞いている。しかし、やっと区は下沼排水場跡の使用の可

15番 山中ちえ子

テーマ及び質問項目

能性について話をしたが具体化には至っていない。先に述べたような困難な活動環境を改善するため、早期に具体化すべきではないか。また、毛長川に面した文教大学側に階段式護岸は完成されたが、川を所管する東京都と足立区が連携して協定も結び、川での活動が容易にできるよう環境を整えるべきではないか。

2. 毛長川の埼玉県側護岸の雑草が荒れており、更に除草した雑草をそのまま護岸に放置することで川を汚している実態が川のごみを取り去る活動団体から何度も報告されている。草加市や川口市などの関係自治体との協力体制を強化し、護岸の草地処理の方法を改善させる協議を呼びかけるべきではないか。

国は、「重要水防箇所（洪水の時に川の水が堤防を越えて溢れ出したり、洪水によって堤防が壊れたりする危険が予想される場所）」として具体的な箇所を指定している。また、重要度によってA、Bランクに分かれ、Aランクが最も重要性・危険性が高い箇所という共通基準をもって表示している。

3. 花畑八丁目付近の綾瀬川はAランクの箇所が多く、対策が必要だ。該当箇所について住民への周知方法を検討すべきではないか。
4. ハザードマップに示されている水害時の避難方向への避難も訓練にも位置づけ、併せて避難所開設にも反映すべきではないか。
5. 綾瀬川の重要水防箇所について、区として国へ護岸工事の要請を強めるべきではないか。

Ⅱ 『人々の移動の足を守り、外出した先の生活空間に安らげる環境支援を』

2019年、区は、『多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立』を目指すべき姿として、

- 視点1 公共交通空白地域等への対応
- 視点2 バス計画路線の見直し
- 視点3 多様な交通手段の活用
- 視点4 超高齢社会に対応した交通サービス
- 視点5 公共交通の利用促進

を改定視点に位置付け、足立区総合交通計画を改定した。その際、交通不便地域の解消を目的として、バス交通に対するニーズが高い地域において、区・地域・バス事業者が連携してバス交通導入を目指すとして始まったのが『花畑周辺地域社会実験バス（ブンブン号）』だ。

現在、区内バス事業者からは、路線の廃止や大幅減便の報告が続いており、住民にとっては苦しい状況にある。そんな中、社会実験バスである「ブンブン号」は、住民には一筋の光と映っており、地域外からも「ブンブン号を終わらせないで」との声が寄せられている。

15番 山中ちえ子

テーマ及び質問項目

今回、区はブンブン号の本格運行の条件とした収支率24%を上回らない事から、来年3月をもって社会実験を終了し、本格運行はしない方向であるとの考えを示した。これまで対面で行なってきた自治会長・町会長や医療機関、地域包括支援センターなど幅広く集っていた花畑周辺地域地域公共交通検討会も、10月に書面での報告のみとする予定となったと聞いている。

一方で、現在、来年6月から半年間実施される予定の入谷・鹿浜地域におけるデマンドタクシー実証実験の準備段階であるが、住民からは「設定されている行き先に行く用事のある人だけしか使えない」「事前に予約をする必要があり使いづらい」「女子医大やアリオなど行きたいところまで行けない」などの不安の声が上がっている。さらに、バス事業者からは、同地域を走行する「はるかぜ3号」を廃止すると報告があり、京成バスでは「北千01」、「北千02」系統の廃止予定が知らされている。南花畑で長年親しまれた東武バスセントラルの花畑営業所も突然廃止となってから1年が過ぎた。交通困難者の増加は深刻だ。

それぞれの地域住民たちが不安の声を上げている中、「ブンブン号をこの地域にも走らせてほしい」との声が届いている。社会実験後の地域の交通について、地域住民を広く集めた勉強会が12月に開催予定となったが、バス以外の交通手段（グリスロ、オンデマンド交通）が勉強会の中心となる。デマンド交通（要望に応じた交通）は重要な施策だが、バス路線の廃止や大幅な減便、営業所廃止という状況が次々と各地を襲う中、社会実験・対策としては限局的・不十分であり、しかも障がい者の移動を保障するということが抜け落ちているという問題点もある。区は、勉強会と共に、『多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立』を目指すべく、この役割を担う交通手段について、区全体を捉えて考える必要がある。

社会実験バス「ブンブン号」は、今、近隣区でもオンデマンドではなくバスを使った社会実験である点でリスペクトと注目を集めている。ただ単に終了させるだけではなく、区の取り組みを最大限に活かし、23区での交通問題打開の先進的役割を担うべきだ。社会実験バス「ブンブン号」において準備し実現した車両、バス停留所の環境整備は宝であり、これを活かした対策が求められている。

区は、「運行車両について、バス事業者が事業で使用する車両4台を購入し、事業が終了する際に車両は売却する。売却時、購入額から区負担の減価償却相当費及び車両売却額を差し引いた結果、不足分が生じる場合は区が負担する」との内容でバス事業者と協定を結んでいる。区は、5年間を想定した減価償却費を社会実験が始まる年から約2千万円を支払い、来年3月の減価償却費も合わせて、合計約4千万円を支払う。売却額が購入額の半分とすると、残り2千万円の支払いが想定される。区が買い取るとなれば4千万円の支払いが見込まれるが、買い取る事を選択肢とすることは現在の厳しい区内の公共交通バスの状況からすれば、非現実的なことではないと考える。

1. 現在、バス路線が大幅な減便や廃止となっている地域について、令和7年の地域公

15番 山中ちえ子

テーマ及び質問項目

公共交通計画策定までの時限的、緊急的な活用も含め、バス事業者やその他の事業者も含めて協議を行い、車両の買取と活用方法を検討すべきではないか。

バス運転手の人手不足への支援を

国土交通省は本年度、運転手の人手不足対策としてバスの運転に必要な大型Ⅱ種免許の取得や求人広告費の一部支援補助を始める。また、外国人労働者の在留資格である「特定技能」の対象にバス運転手を追加することも検討している。

2. 足立区では、全てのバス事業者に対して労働者の賃上げインセンティブ補助を行うべきではないか。

バス停留所の屋根、椅子の整備を

花畑八丁目は綾瀬川と伝右川に挟まれ、北は埼玉県との県境となっている。区の玄関口として重要な花畑八丁目は殆どが都営住宅であり、バスロータリー（東武バスセントラル）も都営住宅の敷地の中にある。そのロータリーの椅子が今夏、撤去された。この地域は区内で高齢化率がトップレベルの35%以上となっているため、安心して介護予防に取り組める地域にしていく事が極めて重要な地域だ。その点で自立して移動できる環境は欠かせない。また、高齢者だけではなく、子育て世帯も含む移動制約者についても「バス停への屋根設置、ベンチの設置」はトップクラスの要望となっている。バス停留所の椅子撤去は、自由に外出できる環境を脅かすこととなっている。撤去について、バス事業者は「椅子を利用している人と立っている人がバス利用の順番でトラブルとなるため」との理由を述べ、東京都はこれを理由に積極的に設置を進めようとしていない。区も様子を見ているという状況だ。

区は、総合交通計画において、事業指標に「バス停の利用環境整備」を掲げているが、区内のバス停留所の環境整備は、関係機関とうまく連携ができていない傾向にあり、区民の利便性向上に向けた要望を置き去りとしていると言わざるを得ない。

3. 東京都とバス事業者と区（住民含め）の三者で協議を行い、バス停留所の椅子設置に向けて、前向きな動きを区が作るべきではないか。

一方、例えば、私有地の敷地を譲っていただき、バス停留所のベンチが実現している場所もある。地域のバス停留所にベンチ、屋根が設置できるように区の支援を強め、工夫を以下、求める。

4. 私有地とバス事業者の間での交渉が上手くいくように、建て替え時の建物後退に、区として財政支援を検討すべきではないか。

5. 公園、UR住宅、都営住宅と隣接する歩道の場合、建て替え時などには一体となつて歩道を改善し、ベンチと屋根が設置できるように検討すべきではないか。