

足立区議会議長 工藤 てつや 様

足立区議会議員 5番 小林 ともよ 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. 千住大川端地区の開発事業とそれに関わる周辺の住環境について

(1) 多様な世代が集う安全で安心なまちについて

この開発事業では地権者は2028年から2033年の約5年間でファミリー世帯を含む約2100世帯が入居できるマンションを建設する計画を検討している。これだけ多くの人口が急激に増えることによって、地域住民は災害時の避難所が不足するのではないかと不安に感じている。区は「新たなマンション住民は災害時は自宅待機するため問題ないと考えている」という。しかし過去の災害でも高層マンションは停電により生活機能を果たせず避難した例が多々あり100%在宅避難となる保障はない。

このマンションの住民の避難所は自宅以外にも確保する必要があると思うが、その場合、それは可能なのか、またどの程度が自宅以外に避難する可能性があるか試算はしたのか。高層階で火災が発生した場合、どのような手段で鎮火し、住民の安全を担保するのか。

またこのエリアのマンション群は単身者、ファミリー世帯、高齢者向けと多様な世代が一時的には集う仕様になっているが、分譲マンションの住人は時間が経てば高齢化する。どのように多様な世代が集う場所を維持していくつもりか。

(2) 2018年に出された推計によると、10年間に4000戸増加した場合、千住地域で小中学校の教室不足は10年以上にわたって解消することがないとされている。これから進行するかもしれない開発事業の予定では9年間で約3000戸強が増加するとされている。しかし、小中学校の教室数は2018年度と変わらないため、確実に教室が不足するものと予想される。千住大川端地域に限れば、約5年間で2000世帯も増加する計画となっている。現在の千寿第八小学校の建て替えは当面のあいだはないとされ、教室が一時的に不足すると推計されているようだが、いくつの教室がどのくらいの期間不足の状態が続くのか、学童保育室、保育園はどの程度不足するのか示されたい。

(3) 計画はファミリー世帯向けの住戸が中心だが、分譲価格は決定されていない。ここ数年の資材や人件費の高騰で価格設定を高くしても販売が難しくなれば、事業者はファミリー世帯が購入しやすい値下げに踏み切ることもありうる。そのような事態となればファミリー世帯が想定外に増加することにつながる。そのようなことも見通して、小中学校の教室、学童保育室の

5 番 小 林 と も よ

テ ー マ 及 び 質 問 項 目

不足数は推計されているのか。

- (4) この開発エリアの人口増は牛田駅、京成関屋駅でも許容範囲だと試算されたようだが、地権者である東京製鐵（株）、岡田商事（株）、東武鉄道（株）の3者で試算したと報告されている。この中に京成電鉄が入っていないのはなぜか。また、京成電鉄が入らずに行われた試算は正確なものとなっているのか。試算方法を詳しく説明されたい。
- (5) 今年、12月22日、23日に住民説明会が開かれ、2024年1月には地区まちづくり計画が策定される予定となっている。この説明会で住民から出た意見や要望を取り入れて策定すべきと思うがどうか。

2. 足立区の公共交通対策について

日本の公共交通は利益を優先する民間事業者任せられてきた結果、コロナによる利用者の減少、燃料の高騰、2024年の働き方改革による人材不足から各地域で減便、廃線があいつぎ、公共交通の空白地域が急速に拡大し、人々の安心安全にくらす権利が脅かされる事態となっている。このことを踏まえ国土交通省では2023年8月に「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」を改正した。

改正された基本方針の「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項」には以下のように記されている。「地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。」この基本方針は国の責任を軽視し、地方自治体に負わせる問題があるが、公共交通における地方自治体の役割についての記載は重要だ。

以上のことを考慮したうえで足立区においても公共交通のあり方を検討すべきと考え、以下質問する。

- (1) 北千住駅の東口には東京電機大学の設置にともない、交通広場が設けられ京成バス北千01、北千02が運行されることとなった。しかし、この路線の経路は住民のニーズとかけ離れたものとなっており、限られた住民の利用に留まる結果となった。そこへ、コロナの外出規制、燃

5番 小林 ともよ

テーマ及び質問項目

- 料の高騰、人材不足が重なり、2024年の3月で廃線にすると事業者から通知があった。これまでも減便が続き、運転手不足は以前から指摘されていた問題だが、足立区ははるかぜとして運行することを検討するどころか、一切補助金も出さず事業者任せにしてきた結果、廃線となる事態を生んでしまった。地域の総合行政を担う足立区が先頭に立ち、一刻も早くこの地域住民の移動の手段を確保するべきと思うがどうか。
- (2) 足立区の現在の公共交通に関する方針では地域住民が主体となって検討する取り組みを推進することとなっているが、国の「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項」の立場に立ち足立区が先頭に立って公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合う場を早急に設定し提供するべきではないか。
- (3) 足立区は公共交通を守るにあたって収支率や経費負担などを過剰に重要視している。「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項」の目標には「地域公共交通について、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも積極的な見直しを行うなど、利用者目線による地域の移動手段の確保を進めるべきである。」との目標も掲げられている。この視点に立ってこそ住民の持続可能な移動手段を確保することにつながるのではないか、見解を伺う。
- (4) 現在、足立区では「ブンブン号」の実証実験を終わらせ、デマンド型交通の実証実験が進められようとしている。しかし、様々なニーズに対応するには一つの手法に限ってしまえば、必ず取り残される人々が生まれる。基本方針にも示されるように「公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め」ることが必要だと思うがどうか。
- (5) 足立区は23区で一番高齢化が進むと共に、23区でも面積が広いわりに鉄道路線網が未発達という特徴がある。そのため多くの高齢者が公共交通手段の充実を必要としている。大型開発が進み、商店街が衰退したことにより、徒歩圏内の買い物可能な場所が減少し、買い物難民と呼ばれる高齢者、病院の通院に利用していたバス路線が減便され帰りはタクシーを利用する為、高額な費用がかかり生活苦を感じている高齢者は多い。国の基本方針は「運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等の移動手段の確保」に加えて、「地域社会の活力の維持・向上の観点からは、住民の通勤、通学、買物などの日常生活上不可欠な移動に加え、地域公共交通の維持・改善により文化活動やコミュニティ活動、遊びのための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ることが重要」であるこ

5番 小林 ともよ

テーマ及び質問項目

とも指摘している。以上のことから公共交通の充実を区的最優先課題として方針化し、責任を果たしていく必要があると考えるがどうか。