

令和5年第4回定例会 文書質問

小林 ともよ 議員

回 答 書

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	
<p>質問の要旨 ①</p>	<p>(1) 多様な世代が集う安全で安心なまちについて</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>回 答 ①</p>	<p>まず、マンション住民の避難所について回答します。</p> <p>自宅以外への避難所の確保について、区は水害時に分散避難を推奨しております。可能な方は在宅避難をしていただき、在宅避難が難しい場合は縁故等避難などの広域避難を、最後の選択肢として、区内小・中学校の第一次避難所を利用していただくよう周知をしています。また、自宅以外へ避難する可能性の試算につきましては、現状で示されている千住大川端地区の開発計画では、各フロアの戸数や階高が不明なため、どの程度が自宅以外に避難するのかを正確に試算するのは難しい状況です。</p> <p>次に、高層階で火災が発生した場合の消火手段について、東京消防庁に確認した内容を回答します。</p> <p>消火は原則として「水」を活用して行います。消火用水は消防車両のポンプ機構で水に圧力をかけてホースに送っています。しかしながら高層建物では、①ホースの延長に時間を要する②水の圧力が弱くなる等の理由で</p>

	<p>消防活動に時間を要し、結果被害が拡大してしまう懸念があります。</p> <p>このことから、消防法では、ある一定階層以上の高層建物に対し、消防設備の設置を義務付けることで、被害の拡大防止、消防活動支援などが図られ住民の安全が担保されています。</p> <p><b>【設備の一例】</b></p> <p>① 7階以上の建物には連結送水管設備</p> <p>② 11階以上の建物にはスプリンクラー設備</p> <p>そのほかにも、非常用エレベーターやヘリコプターからの放水等様々な方法で消火活動を行っています。</p> <p>また、多様な世代が集う場所の維持につきましては、一般的に分譲マンションの場合、時間が経てば住民が高齢化することは否めませんが、今回の開発では、様々な家族構成に合わせた住戸形態を整備するとともに、商業施設や地域内外の人々が利用可能な広場等を整備することで、居住者のみでなく地域における多様な世代が集うエリアとなるよう誘導してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：危機管理部 災害対策課)</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：千住地区まちづくり担当部 千住地区まちづくり担当課)</p>
--	---

<p>質問の要旨</p> <p>②</p>	<p>(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、いくつか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。</p>
<p>回答</p> <p>②</p>	<p>小学校の教室数や学童保育室、保育園の不足数の試算につきましては、関係所管と庁内PTを設置し教室等の不足数の試算を進めて対応策を検討しております。保育園等の子育て支援施設の整備の要請につきまして、すでに事業者とは調整を進めており、提供される施設量が適切か否かの判断及び教室等の不足数の試算を令和6年1月を目途に実施してまいります。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：千住地区まちづくり担当部 千住地区まちづくり担当課)</p>

<p>質問の要旨 ③</p>	<p>(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、学童保育室の不足数は推計されているのか。</p>
<p>回答 ③</p>	<p>小中学校の教室、学童保育室の不足数の推計につきましては、今後、分譲されるマンションの価格設定やファミリー世帯の購入割合等、新しい情報を適時反映させ、継続的に児童需要数を検証し、事業者と調整してまいります。また、児童発生率の想定と実数が大きく乖離した新田の反省を活かし、開発事業者より提供を受けた児童発生率の想定数値のみで判断することなく、所管部署と連携して区も実態の数字を把握した上で、確実かつ慎重な対応に努めてまいります。</p> <p>(担当所管：千住地区まちづくり担当部 千住地区まちづくり担当課)</p>

<p>質問の要旨 ④</p>	<p>(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。</p>
<p>回答 ④</p>	<p>牛田駅、京成関屋駅の容量の試算につきましては、地権者の東京製鐵(株)、岡田商事(株)及び東武鉄道(株)の3者が、開発で増加する人口を踏まえて一般的な試算として行っており、京成電鉄には相談していない数値であると伺っております。今後、区としても各鉄道事業者へ情報提供するとともに、人口動態を見ながら必要に応じて、鉄道事業者へ輸送力強化等の対応を要望してまいります。</p> <p>また、試算方法としてピーク時想定利用者数とピーク時の列車1本あたりの想定利用者数を検討しており、最も利用人数の多い「牛田駅の休日の午後」のピーク時において54.1人/時という算定結果であり、一両あたりの増加は9人程度であることから、影響は軽微であり、ホームや駅施設の増強は不要ではないかと地権者より伺っております。</p> <p>(担当所管：千住地区まちづくり担当部 千住地区まちづくり担当課)</p>

<p>質問の要旨 ⑤</p>	<p>(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るべきと思うがどうか。</p>
<p>回 答 ⑤</p>	<p>地区まちづくり計画につきましては、住民説明会等でいただく地域の皆様の意見を踏まえ、策定してまいります。</p> <p>(担当所管：千住地区まちづくり担当部 千住地区まちづくり担当課)</p>

## 2. 足立区の公共交通対策について

<p>質問の要旨 ①</p>	<p>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、人々の安心安全にすら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。</p> <p>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答えるためには、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。</p> <p>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。</p> <p>(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。</p>
<p>回答 ①</p>	<p>国の基本方針には、「地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って地域公共交通の改善を図る」旨の記載がありますが、その次には、「地域の課題等は多種多様であり、地域の関係者が地域公共交通について総合</p>

	<p>的に検討し、各主体が責任を持って運送サービスの持続可能な提供の確保を推進することが重要である」とも謳われています。</p> <p>その中で、常東地区町会・自治会連合会より乗合タクシーのようなデマンド交通を導入したい意向が示されています。そのため、引き続き意見交換を行うことに加え、常東地区にお住まいの方の移動実態を把握するため、来年にアンケート調査を実施したいと考えています。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>
--	--

<p>質問の要旨 ②</p>	<p>(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べきではないか。</p>
<p>回答 ②</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、来年度に学識経験者、交通事業者、関連する団体等で構成した法定協議会を足立区が設置し、地域公共交通計画の策定に向けて地域交通の在り方について議論していく予定です。</p> <p>また、地域公共交通計画はパブリックコメントを実施し、区民や利用者からの意見も聴取した上で策定していきます。</p> <p style="text-align: right;">(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>

<p>質問の要旨 ③</p>	<p>(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。この視点に立つ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と、見解を伺う。</p>
<p>回答 ③</p>	<p>地域公共交通の検証運行を行う際に収支率を本格運行の判断基準とする考え方や行政の財政負担に限度額を設ける考え方は足立区に限ったものではありません。</p> <p>既存の公共交通サービスの改善については、交通事業者と連携しながら、令和7年3月策定予定の地域公共交通計画に位置づける予定です。</p> <p>また、既存の公共交通を補完する新たな交通手段を導入する際に、既存の公共交通への影響を考慮しつつ、地域の実情や運営方法にあった運賃やダイヤを設定することが可能となるよう、制度設計を進めていきます。</p> <p>(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>

<p>質問の要旨 ④</p>	<p>(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いがどうか。</p>
<p>回答 ④</p>	<p>国の基本方針に示されている「地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保」という考え方は、令和7年3月策定予定の地域公共交通計画に盛り込む予定です。</p> <p>また、今年度に創設する「(仮称)足立区地域内交通導入サポート制度」は、すでに福祉輸送などの移動サービスを提供している企業が、地域貢献のために地域住民も利用できるようにする場合も支援の対象とすることを検討しており、持続可能な移動手段が確保できるよう取り組んでいきます。</p> <p>(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>

<p>質問の要旨 ⑤</p>	<p>(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。</p>
<p>回答 ⑤</p>	<p>国の基本方針においてご質問にある内容は、「地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を推進する」ための目標であり、地方公共団体の責務として示されているものでありません。</p> <p>区としては、公共交通利用者の減少や深刻な運転士不足などの社会情勢を踏まえると、「公共交通のさらなる充実」ではなく、「今後バス路線の縮小が見込まれる中で、区民の移動手段をどのように確保・維持していくか」を最優先課題として取り組んでいきます。</p> <p>(担当所管：都市建設部 交通対策課)</p>