

◆事務事業質疑〈都市整備局〉のご報告

今回の事務事業質疑では、都市の安全性や暮らしの利便性に直結する 3 つの重要テーマについて、東京都の取組状況と今後の方向性を確認しました。

【1. 都市計画道路の見直しと進め方】

【2. 木造密集地域の解消と防災まちづくり】

【3. 鉄道駅のバリアフリー化】

これら 3 つの視点は、「安全に暮らせるまち」「災害に強いまち」「誰もが移動しやすいまち」を実現するために欠かせないテーマです。

以下に、それぞれの質疑全文をご紹介します。

【事務事業質疑】 都市整備局

■都市計画道路に関する質疑

補助第 74 号線・補助第 215 号線の検討状況

◆『東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針』計画の変更について

令和元年に公表された「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」において、私の地元である中野区内の補助第74号線も見直しの対象路線として選定されている。

■Q1

補助第74号線が、平成 28 年の第四次事業化計画策定時点では見直しに至らず、令和元年に策定された基本方針において、現道合わせの見直しの予定路線とされた理由は何か。

A1

・当該区間は、平成28年の第四次事業化計画で、優先的に整備する路線に選定されなかったものの、ネットワークの必要性があることが確認された

・令和元年の「都市計画道路の在り方に関する基本方針」では、現道のままでも、ネットワーク機能に加え、延焼遮断帯などの機能を果たしていることから、見直しの予定路線とした

補助第74号線が令和元年の基本方針で見直されることとなった経緯は理解した。

しかし、補助第74号線については、令和元年度に計画内容を検討する路線に選定されてから、令和7年度に都市計画変更手続きに着手するまで相当な時間を要している。

■Q2

補助第74号線の都市計画変更手続きの着手に時間を要した理由を伺う。

A2

・計画の変更予定となった路線は、沿道の用途地域の計画等について、関係する自治体と調整したうえで、必要な都市計画手続きを行っている

・補助第74号線は関係する区が新宿区と中野区に跨り、両区と用途地域等に関する調整を調べた後、都市計画変更の手続きに着手

都市計画変更手続きに時間を要した理由は理解した。

今回の都市計画変更には「現道合わせ」という考え方を採用しているとされている。

■Q3

「現道合わせ」とはどのような考え方で、どのような基準に基づき現道へ合わせる都市計

画変更が可能と判断したのか伺う。

A3

・現道合わせとは、現道が都市計画道路に求められる機能を満たすことが確認された路線について、現状に合わせた都市計画とするもの

・補助第74号線の当該区間は、道路構造に関する基準上必要な幅員を満し、延焼遮断帯が形成されていること等が確認されたため、現道合わせの変更が可能と判断したもの

現道合わせの考え方、判断基準について理解した。

ただ、当該区間は計画内容を検討する路線に選定されてから、都市計画の手続きに5年以上の期間を要したことで、沿道住民には、既定計画による建築制限、それに基づくセットバックの協力、将来の見通しが示されない不透明さが長く続いたと考えられる。

■Q4

今後、どのように丁寧な説明とフォローを行っていくのか。地域への配慮と説明責任について伺う。

A4

・本路線の素案説明会は、区報や、沿道の地域の方への郵送・ポスティングにより周知し、令和7年11月にオープンハウス形式で実施

・今後、都市計画案に対する住民や利害関係者の意見・質問に丁寧に対応したうえで都市計画審議会に付議し、都市計画変更に向けた手続きを進める

今後の説明、フォローについて理解した。

引き続き、地域の方々に対して、丁寧に説明してもらいたい。

■都市計画道路(補助第215号線)の検討状況について

私の地元の中野区内の補助第215号線は、平成28年度に策定された「第四次事業化計画」において見直し候補路線に選定された。

しかし、その後都市計画変更手続きに着手された様子が見えない。

■Q1

補助第215号線は、これまでどのようなプロセスで検討を進め、現在どの位置づけにあるのか。第四次事業化計画から今日までの検討状況を伺う。

A1(都市基盤部長答弁)

・検討主体である中野区からは、地域の十分な理解を得ることを前提に、都市計画の見直しの検討を進めていると伺っている

中野区で検討が進められていることは理解した。

当該路線は、土地区画整理事業を施行すべき区域、いわゆるすべき区域の一部である。

補助第215号線の都市計画の見直し後は、今後のまちづくりと合わせてすべき区域の見直しについても検討が必要ではないかと考える。

■Q2

すべき区域の見直しを行う場合はどのような手続きを要するのか伺う。

A2(市街地整備部長答弁)

- ・都では、土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドラインを定めており、地区計画等の手法により、すべき区域から除外ができることとしている
- ・すべき区域から除外する旨の協議があった際には、地区の現況や公共施設の整備状況を踏まえてガイドラインで定める基準を満たすことを確認した上で、都市計画変更の手続きを行う

現在の検討状況について理解した。

引き続き、適切に都市計画道路の見直しを行うとともに、既に着手している都市計画道路の整備を着実に進めていくことは重要である。

一方、区だけで進めていくことは困難な場合もあり、都として適切なサポートを行うことを望みます。

■木造住宅密集地域の解消について

◆不燃化特区制度と重点整備地域の課題

木造住宅密集地域の解消について、質問いたします。

- ・令和7年3月に改定した「防災都市づくり推進計画 基本方針」において、取組が5年間延長された不燃化特区制度について伺う。
- ・都はこれまで、不燃化特区制度等を活用し、重点整備地域の不燃化を強力に推進してきましたが、一方で、居住者の高齢化や敷地が十分な幅員の道路に接していないなどの理由から、老朽建築物の更新が進みにくい地域も存在している。
- ・例えば、中野区の「大和町地区」では、令和5年度末の不燃領域率が56.9%となっており、70%の目標達成には、なお隔たりがある。

◆Q1

重点整備地域で不燃化が進みにくい地域において、取組を一層促進していく必要があると考えますが見解を伺う。

■A1

・重点整備地域においては、不燃化特区制度を活用することなどにより、防災性は着実に向上しているが、地域特性の違いなどにより、建替えが進みにくい地域がある。

・そのため、不燃化特区制度において、高齢者世帯が居住する老朽建築物の建て替えや無接道敷地の解消などの促進に向けた制度の拡充を検討している。

・重点整備地域の不燃化の促進に向け、不燃化特区制度の支援の拡充について、検討が進められていることを確認しました。

・こうした、地域の実情に寄り添った支援は、大変重要と考えますので、実現を期待します。

■防災環境向上地区について

・次に、改定した「防災都市づくり推進計画 基本方針」において、新たに指定した防災環境向上地区について、質問いたします。

・私の地元、中野区においても上高田、沼袋、若宮の3地区、約150ヘクタールが指定された。

・上高田地区では、上高田一・二丁目及び三丁目周辺地区防災まちづくり方針が、沼袋地区では沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画が策定されており、また、若宮地区においては、地区計画の策定を目指し、地区計画素案の取りまとめが行われるなど、防災性向上を図る取組がそれぞれの地区において進んでいる。

・一方、上高田、沼袋地区は、西武新宿線連続立体交差事業と一体となった防災まちづくりが期待されている。

・しかし、連立事業の遅れにより、沿線の木造密集地域の解消や道路整備などが進みにくくなっているとの声も聞いている。

◆Q2

防災環境向上地区のうち、上高田・沼袋周辺の木造密集地域の解消を、連立事業の完了を待たずに進める必要があると考えるが、どのような支援を行っているのか伺う。

■A2

・今年度、「上高田一・三・四丁目地区」については、防災環境向上地区の指定を受け、地区計画の策定支援を行っている。

・「沼袋地区」については、都市防災不燃化促進事業により、避難路の沿道建築物の不燃化などに対して支援を行っている。

・上高田地区と沼袋地区における防災まちづくりへの支援内容を確認しました。

・防災環境向上地区は、令和17年度までの不燃領域率70%の達成を目標として伺っています。

今後も、区と連携を図りながら、目標の達成に向け、不燃化の取組を進めていただくよう要望します。

■整備地域のうち、不燃化が進まない地域への支援

・木造住宅密集地域の中には、地震に伴う地域危険度調査において、建物倒壊・火災とも

に危険性が高く、総合危険度が「5」と示される地域があり、対策が急務となっている。

- ・しかし、そうした地域であっても、防災まちづくりが十分に進んでいない実態がある。
- ・例えば、中野区の野方地区は、整備地域に指定されており、未だ総合危険度が「5」の地区もあるが、具体的な取組がなかなか進まない状況にある。

◆Q3

整備地域のうち、不燃化の取組が進まないエリアにおいて、防災まちづくりを促進するため、都はどのような取組を行っているのか伺う。

■A3

- ・都は、関係自治体と構成する「防災都市づくり推進協議会」において、支援制度の活用を働きかけるなど、区の実施を促している。
- ・防災まちづくりを促進するための支援策としては、防災意識の啓発活動や住民との協働によるまちづくり方針策定への助成などがある。
- ・不燃化の取組が進まない地域における促進策を確認した。
- ・防災まちづくりを推進するためには、地元区に取組を促すとともに、地域住民の防災意識を高めることや、まちづくり協議会の活動などを支援することで、主体的で継続的な取組につなげていくことが重要と考える。

木密地域の解消に向けた都の実施を、引き続き強力に行っていただくことを要望いたしまして、次の質問に移ります。

■鉄道駅のバリアフリー化について

◆Q1

国は、バリアフリー法に基づく基本方針の見直しにより、令和8年度から12年度までを対象とした第4次バリアフリー整備目標を取りまとめている。ホームドア4,000番線の整備や、段差・隙間縮小の大幅強化、複数ルート化などが示されているが、まず、今回の第4次目標で、国としてどのような主要課題と対応方針を定めたのか伺う。

A1

・国は、第4次バリアフリー整備目標のとりまとめにおいて、地域特性を踏まえたバリアフリーまちづくりなどの主要課題を設定し、基本構想の策定をどのように推進すべきか等を論点としている。

・この論点の対応方針として、基本構想の作成を促進するとともに、計画作成後の事後評価等の取組もあわせて促進することとしている。

◆Q2

東京都では、令和6年度から国や鉄道事業者が参画する『ホームドアの整備加速に関する協議会』を設置している。ここでは、技術的課題の整理、整備優先度の検討、補助制度の在り方などを議論していると承知しますが、具体的にどのような検討が行われたのか伺う。

A2

・都は、昨年立ち上げた協議会において、駅の構造や利用者の特性を踏まえ、補助のあり方や工期とコストの縮減に向けた検討を行った。

・この協議会において、ホームドア整備の目標を2年前倒しするとともに、事業者に対し、直接補助を行う新たな制度を創設し支援することとした。

◆Q3

東京都内の鉄道駅におけるバリアフリー化の現状について、ホームドア整備率、エレベーター

ター整備、段差解消の状況など、現時点での進捗と、残された課題を伺う。

A3

・ホームドアの整備率は、JR及び私鉄では令和6年度末時点で約38.5%であり、整備加速に向け、今年度から条件を満たしたホームを対象に鉄道事業者への直接補助を開始している。

・エレベーター等によるバリアフリーの1ルートは、令和6年度末時点で約98%の駅において確保済みであるが、乗換等の不便も勘案し、令和2年度に複数及び乗換ルートへの補助を拡大している。

◆Q4

私の地元である中野区の拠点駅である中野駅について、現在、駅舎改良工事により、長年の地域要望であったエレベーター設置を始め、ホームドアや段差や隙間の改善などが進められている。バリアフリー化の状況と残された課題を伺う。

A4

・中野駅について、ホームドアは、東京メトロが管理するホームでは整備が既に完了し、JR東日本が管理するホームでは、令和10年度までに整備が完了する予定である。

・バリアフリールートは、各ホームには車椅子対応のエスカレーターが整備されているが、中野区はバリアフリー基本構想の中で、橋上駅舎の整備を位置づけ、エレベーターの設置等により、更なる対応を図ると聞いている。

現在、JR 中野駅では、2026年開設予定で、南北自由通路、西口改札などの駅舎の整備が進められている。先行して9月に東京メトロの3.4番線ホームにホームドアが設置されたが、JR 東日本が管理するホームにおいては、令和10年(2028年)度までにこのことで、本来は、駅舎整備と合わせ、ホームにエレベーターが設置されるタイミングで、2026年度にホームドアが設置されることが望ましいと考える。10年度までのなるべく早いタイ

ミングで設置することを望むとともに、なぜ、JR のホームドアの設置がメトロよりも 3 年遅れとなっているのか理由を質してもらいたいことを要望しておきます。

都内には、ホームの構造上、すぐにホームドアの設置が難しい駅、または整備に長期間を要する駅がある。こうした駅では、安全対策を待つことはできない。

◆Q5

そこで伺う。AI カメラによる転落検知、列車位置の自動認識を活用した簡易・軽量型ホームドア、混雑状況の可視化など、デジタル技術を活用した先行的対応を進めるべきと考えるが、都の見解を伺う。

A5

・駅利用者の安全性の向上を図るため、鉄道事業者により、AIを活用し注意喚起を促すシステムなどの実用化に向け、様々な技術開発が進められている。

・鉄道駅の安全対策は、事業者が自ら取り組むことが基本であり、都はこうした情報の共有などにより、事業者の積極的な取組を促していく。