

○久保りか 平成25年第2回定例会にあたり、公明党議員団の立場で一般質問を行います。

質問に先立ちまして、前期2年間、大内議長のもと、副議長として同僚議員の皆様の御協力をいただき、円滑な議会運営ができましたことに感謝申し上げます。

質問は、通告に従いまして、1番、公共施設の耐震化について、2番、小型乗り合いバスの運行について、3番、西武新宿線連続立体交差事業と沿線まちづくりについて、4番、妙正寺川の河川整備について、5番、マイナンバー制度導入に向けた区の取り組みについて、6番、中野駅地区整備について、7番、その他で1点、鷺宮文化村・三岸邸の存続について伺います。

2年ぶりの一般質問でございます。区長並びに理事者の皆様におかれましては、前向きでわかりやすい御答弁をお願いいたします。

初めに、公共施設の耐震化について伺います。

公明党中野総支部は4月、田中区長に地域の皆様に御協力いただいた署名を携え、二つの要望書を提出させていただきました。一つは、後で質問いたします路線バスが運行していないエリアへの小型乗り合いバスの運行を求める要望書。もう一つが、公共施設の防災・減災総点検及び学校施設の耐震化の早期実施を求める要望書です。

公明党は今まで、国でも東京都でも中野区でも一貫して防災・減災対策を訴え、災害に強い安全で安心なまちづくりを推進してまいりました。全国的に多くの公共施設が老朽化し、その対策が求められ、耐震化も進められているところです。中野区においても、毎年学校校舎や体育館の耐震工事が進められております。

中野区区有施設耐震改修促進計画によれば、平成26年度に、小学校では桃園小、上高田小の校舎、体育館、向台小の校舎、中学校では四中の校舎、五中の体育館。さらに、平成27年度に旧東中野小学校の校舎の耐震補強工事が終了すれば、全ての耐震改修が完了することになります。学校施設の耐震化は順調に進められているようですが、建築非構造部材と言われる天井や外壁材、照明器具、窓、バスケットボールゴールなどについては安全性の確保がされているのか伺います。

国の予算でも、公立学校の屋内運動場等の天井等落下防止防災対策加速化事業等、新規事業が進められるなど重要視される課題であります。災害時に避難場所としての役割を担う学校施設については、非構造部材を含む耐震化を100%実現すべきと考えますが、いかがでしょうか。

また、防災・減災の視点から、全ての学校で学校施設の総点検を行うべきではないでしょうか。さらに、学校施設の総点検を行った結果をもって長寿命化計画を立て、今後の改築、大規模改修等を計画的に進めるべきと考えます。今年度予定されている耐力度調査の実施スケジュールはどのようなものか伺います。

次に、区の管理する公共施設の防災・減災総点検の早期実施について伺います。今後必ず起こるであろうと言われている首都直下型地震を想定し、公共施設の安全性を確保することは喫緊の課題と考えます。全ての公共施設の非構造部材を含めた耐震化はどのようなのでしょうか。現状把握のための総点検を行い、今後の耐震化や改修・改築を計画的に進めるべきと考えますが、いかがでしょうか、お考えを伺います。

中野区有施設は全て安全であると区民が安心して利用できるように、耐震化、改修、改築を進めていただきますことを願って、この項の質問を終わります。

次に、区長へ提出しましたもう1点の要望書、小型乗り合いバスの運行について伺います。

この要望書で想定している小型乗り合いバスは、あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバスのことを指すのではなく、利用者のニーズに対応したオンデマンドバスを意味しています。

初めに区長に伺います。公共交通機関が十分とは言えず、移動手段が円滑ではないエリアや高齢者の方や自転車移動の困難な妊婦等にとっては、交通機関が充足されているとは思えない現実が中野区内にあるという認識はおありでしょうか、伺います。

「なるほど！ 中野区の保健福祉」によれば、団塊の世代と呼ばれる昭和22年から24年に生まれた人が全員65歳以上を迎える平成27年には中野区の高齢化率は約22%に達する見込みです。さらに10年後の平成37年には75歳以上となり、後期高齢者の人口が大幅に増加するとのこと。また、平成25年1月時点の中野区における移動制

約者の割合は8,461人。区内人口の2.7%と記されています。平成24年より福祉車両で身体障害のある人のドア・ツー・ドアの個別輸送を行っていることも記されています。ドア・ツー・ドアで目的地に直行できる移動手段を充実させることは重要な課題であります。今後ますます多様な目的での移動手段である小型バスの利用を望む声が大きくなることは容易に予測されます。区として小型バスの運行の必要性はお感じではありませんか。公明党としては中野区に対し小型乗り合いバスの運行を要望するとともに、国や東京都に対し、補助制度の見直しも含め、都市部の地方公共団体が行う施策に対しての支援の実施も求めてまいりました。さまざまな制度の活用も視野に入れ、小型バスの運行を目指すべきと考えます。区長の御見解を伺います。

次に、西武新宿線連続立体交差事業と沿線のまちづくりについて伺います。

5月17日、西武新宿線踏切渋滞解消促進期成同盟決起大会が野方W1Zで開催され、踏切渋滞の解消を望む多くの地域住民が集まりました。この決起大会での決議文を持って、5月20日、私も期成同盟会長、区長、大内前議長とともに公明党の太田昭宏国土交通大臣のもとに要請活動に行かせていただき、中井―野方駅間の連立事業の早期実現、野方以西の踏切渋滞解消のための連立事業の一日も早い事業の採択を訴えてまいりました。本年4月に、中井―野方駅間については、多くの地域住民の皆様の一斉の取り組みの結果、事業認可が決定、いよいよ連立事業が着手されることとなりました。今回の事業認可区間は、上高田五丁目から野方四丁目までの2,354メートル。事業期間は平成25年度から平成32年度。事業費は726億円と東京都建設局は4月1日に公表しました。中野区平成25年度予算では、本事業について、初年度でもある今年度、中野区の負担は1億9,000万円余であります。今後事業が進められていくに従い、この金額は大きくなっていくことが見込まれます。事業認可後に全体の事業費が算出され負担割合も決まり、毎年ごとの資金計画についてもこの段階で示されると以前にお伺いしましたが、事業認可がおりた現在、事業の全体予算における区の負担割合、事業の財政フレームなどは示されたのでしょうか、伺います。

さらに、地域の方から懸念されることの一つに、先日報道された西武鉄道の経営状況の悪化という問題があります。連立事業を進める中で、西武鉄道の財政的な負担も多大なものであると考えますが、この点、区として現状をどう認識されているのでしょうか、伺います。

また、以前にも線路敷きの廃止後の活用について伺いましたが、西武鉄道との具体的な話し合いは進められているのでしょうか。東急目黒線では、大岡山駅の駅舎に病院を建設した際、地下の線路の下に振動防止等の特別な工夫を施しました。西武新宿線の地下化についても、線路敷きに住宅や公共施設を建設する可能性があるのであれば、事業期間の早い段階で計画を示さなくてはならないのではないのでしょうか。連立事業に関する事業主体は東京都ですが、広場整備や幹線道路整備も含め、沿線まちづくりの事業主体は中野区になります。線路敷き活用など西武鉄道との協議はどう進められるのか伺います。また、この点については、新井薬師駅前、沼袋駅周辺のまちづくり検討会等とも情報交換を密にしながら計画を進めるべきと考えます。

次に、西武新宿線の野方以西の連続立体交差事業について伺います。野方以西の住民にしてみると、事業採択に向け同時にまちづくり勉強会等を立ち上げ、そのことが評価されたことでの早期の事業化決定がなされたと言われても、中井―野方間の事業化を後押ししただけで現実には何の進展もないという不満の声が聞こえてくるのも当然です。期成同盟の決起大会を行い、要請活動を活発に展開したことを契機に、野方、都立家政、鷺ノ宮の駅ごとのまちづくり勉強会を再考していく必要があると考えます。かつては、早稲田大学等の協力も得て活発に勉強会が開催されていました。一旦消えかかってしまったまちづくりへの関心を再び呼び覚ますための仕掛けづくりを区として推進すべきではないでしょうか、お考えを伺います。

さらに、野方以西の沿線まちづくりに関しては、杉並区との連携を住民レベルでも行う必要があると考えます。中野区、杉並区の区境である下井草駅周辺のまちづくりを両区で協議する場を設置すべきと考えますが、いかがでしょうか、伺います。

この項の最後に、中杉通りの事業化は現在どうなっているのか伺います。沿道住民の方たちにとっては、移転や建てかえなど生活に大きくかかわってくる重大な問題ですので、関連して伺います。

鷺宮の第1号踏切の補助133号線中杉通りについては、平成16年3月に、東京都と特別区により区部における都市計画道路の整備方針が策定され、この中で平成16年度を初年度に平成27年度までの12年間を目標期間とした第3次事業化計画に選定されています。鷺宮第1号踏切に位置する中杉通りの整備は、連立の構造様式が決定しなくては事業着手されないという話も耳にしますが、本当でしょうか。例えば、踏切部分を除く西武線の南側、杉並区との境から踏切の手前、または西武線北側の練馬区境から踏切に差しかからない区間については、整備に着手することができるのか伺います。

西武新宿線中野区内の一日も早い踏切渋滞の解消と魅力的で活力ある沿線まちづくりの実現を願い、この項の質問を終わります。

次に、妙正寺川の河川整備について伺います。

本年4月、白鷺の鷺の宮調節池の取水口が完成し、妙正寺川環七以西の上流の水害対策が大きく前進しました。さらに、今後鷺の宮調節池から上流の中杉通りまでの間が、護岸整備、橋梁架け替えなどが行われると聞いております。平成22年11月に発表された東京都の神田川流域河川整備計画には、妙正寺川の対象区間、新宿下落合一丁目から杉並区清水三丁目の河川延長9.7キロメートルをおおむね20年間で整備される計画が示されています。鷺の宮調節池から上流の具体的な整備計画は示されているのか伺います。また、護岸整備にあわせた橋の耐震、架け替え、拡幅の計画はどうなっているのでしょうか。オリーブ橋は新しい橋であるので架け替え等はないと聞いておりますが、下鷺橋、丸山橋、双鷺橋については耐震、架け替え、拡幅などの整備が計画されているのでしょうか、伺います。

鷺ノ宮駅南口の宮満寿人道橋は、以前から提案しておりますように、車いす、ベビーカーの利用も困難であり、段差の解消が必要です。この際、橋の架け替えなどにより、段差解消を行うべきと考えますが、いかがでしょうか、伺います。

今定例会では、下鷺橋から丸山橋の区間の河川管理通路の区道認定が議案として上程されます。この上流に当たる丸山橋からオリーブ橋の区間に位置する自警会の家族寮が今後建てかえの予定となっています。東京都と協議し、家族寮の建てかえにあわせ、一般車両も通行可能になるよう改善すべきではないかと考えますが、いかがでしょうか、伺います。

今後、鷺の宮調節池上部の中野区による公園整備、自警会の家族寮の建てかえ、都営住宅の建てかえなどもあり工事車両の増加も予想されます。妙正寺川沿いの白鷺・若宮地域は、若宮小学校の通学区域でもあり、地域内には保育園や幼稚園もあります。通学・通園の際の事故等も懸念されています。それぞれの工事期間等を把握し、安全管理を十分に行うことが望まれます。区の御見解を伺います。

次に、マイナンバー制度の導入について伺います。

全国民に固有の番号を割り振る共通番号制度関連法が5月24日、参院本会議で自民・公明両党、民主党、みんなの党、日本維新の会などの賛成多数で可決、成立しました。

新制度のスタートする2016年に向け、直ちに着手しなくてはならない区の取り組みについて伺います。内閣官房の資料によれば、地方公共団体のスケジュールには、区の体制整備が示されていますが、マイナンバー制度の担当セクションはどこになるのでしょうか。マイナンバーは多くの部署がかかわり、全庁的な取り組みとなることから、組織の体制整備が万全でなければなりません。マイナンバー導入に当たっての組織体制をいかに構築していくのか、実質的な担当はどこになるのか伺います。

自治体ごとの活用について伺います。マイナンバー制度では、自治体が独自に番号を利用することができるとなっています。災害時の要援護者リストについても、事前に条例の手当てをすることで、個人番号記載が可能になるということです。また、我が会派から災害時の罹災証明の統一という課題についての解決策として、被災者支援システムの導入を求めていましたが、被災者支援システムもマイナンバーの利用範囲に含まれるのではないのでしょうか。災害時を想定したカード利用について積極的活用を検討すべきと考えますが、いかがでしょうか。

また、ICカードの空き領域を活用しての自治体独自のカード利用にはどのような可能性が考えられるのか伺います。さまざまな可能性を探るとともに、個人情報流出など懸念される面への対策も急がれます。住民にとってのメリット・デメリットを検証し、万全な体制で臨まなくてはなりません。区としてのシステムの構築をどう考えるのか。有識者会議等を立ち上げるなどの準備も急がれると考えますが、いかがお考えでしょうか、伺います。

マイナンバー制度による個人番号カードの交付に伴い住基カードの新規発行は廃止になるとのことです。中野区では、無料交付などの取り組みもあり、住基カードの交付率は23区一ということ。また、住民票などのコンビニ交付も順調に利用が伸びていると伺っています。しかし、新規発行が廃止されることが決定したことで住基カードの交付が伸び悩むことも想定されます。住基カードを取得していることにより、今後個人番号カードの申請手続きが簡素化されるメリットもあると考えますし、カード申請時の窓口対応のトラブルを回避することにつながるメリットもあるのではないのでしょうか。今後の住基カード交付の推進については、どう取り組まれるのか伺いこの項の質問を終わります。

次に、中野駅地区整備について伺います。

初めに、閉会中の建設委員会で報告されましたJR中野駅北口改札の改善要望について伺います。

JR中野駅に対し、地域関係団体の皆様が、増加する駅利用者に対応した改札の改善を望まれているとのことでしたが、その後のJRの回答はどうだったのでしょうか。改札口の増設や自動改札機の増設などの措置がされることになったのでしょうか、伺います。旧北口改札の活用も考えられていたようですが、その点はどうなったのか伺います。

中野四季の都市のセントラルパークのオフィスを利用する企業や帝京平成大学、明治大学への通勤・通学者により中野駅周辺の昼間人口は約2万人の増加と予想されています。四季の都市を利用される方たちを中野駅北口以外から誘導する方策を検討すべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

また、ラッシュ時に利用者が一番多い中央線の上りの7・8番ホームの対策として暫定的な西口改札設置を検討すべきではないでしょうか。

南北通路を完成させずに中央線ホームを対象とした西側改札を設置することはできないのでしょうか、伺います。

現在の第2期整備の計画では、西口及び南北通路の整備完了は平成32年度とされています。しかし、区役所・サンプラザ地区の再整備のあり方によっては、新北口広場の計画も大幅に変更されることになり、西口改札の開設時期にも影響を及ぼすことになるのではないかと心配されますが、いかがお考えでしょうか、伺います。

さらに、新北口広場整備の計画変更によっては、グランドデザイン Ver.3を改定し新たな全体計画を策定する必要もあるのではないかと考えます。その点はいかがお考えでしょうか、伺います。

まちづくりは、50年、100年先を見据え、思い描きながら進めていくことは重要なことです。しかし、計画途上には思いどおりには進まぬことも多々あります。足元の課題を明確にし、着実な実効性のある計画を進めていただきますようお願いをして、中野駅地区に関する質問を終わります。

その他で、三岸好太郎・節子アトリエの存続支援について伺います。

先日発行された「東京人」6月増刊「中野を楽しむ本」では、「美しい地名に惹かれ多くの文化人が住んだまち」として鷺宮文化人村が紹介されています。「東京人」では、上鷺宮二丁目の三岸好太郎・節子アトリエは、昭和9年、好太郎のドイツの友人でバウハウスに留学した山脇巖氏によって設計されたこのアトリエは遺族によって保存され、現在は各種教室やイベントなどに有効活用されていることが紹介されています。中野の歴史的な建造物に選ばれ、数年前、伝統技法研究会の方たちが調査に来たことがきっかけとなり、その後、遺族の方はアトリエの存続を決意されましたが、修復・維持等に費やす労力や費用はかなりの負担がかかっています。遺族の方たちの御努力と中野たてもの応援団の方々などの助けにより三岸アトリエは存続されています。中野の歴史的な建造物であり、地域にも開放された施設である三岸アトリエを区として支援する方策を検討すべきと考えますが、いかがでしょうか、お伺いします。

以上で全ての質問を終わります。御静聴ありがとうございました。