

平成二十四年十一月十三日（火曜日）

第六委員会室

午後一時開議

出席委員 十三名

委員長 山口 拓君

副委員長 田中 健君

副委員長 田中たけし君

理事 松葉多美子君

理事 神林 茂君

理事 門脇ふみよし君

小林 健二君

たきぐち学君

大島よしえ君

高橋 信博君

吉倉 正美君

遠藤 衛君

大沢 昇君

欠席委員 なし

出席説明員

都市整備 局長技監兼務
局

次長

技監

理事

飯尾 豊
君

目黒 克昭
君

安井 順一
君

藤井 寛行
君

理事	田崎 輝夫 君
総務部長	浅川 英夫 君
都市づくり政策部長	町田 修二 君
住宅政策推進部長	細渕 順一 君
都市基盤部長	石川 進 君
市街地整備部長	鈴木 昭利 君
市街地建築部長	砂川 俊雄 君
都営住宅経営部長	瀧本 裕之 君
企画担当部長	佐藤 伸朗 君
連絡調整担当部長	黒川 亨 君
景観・プロジェクト担当部長	永島 恵子 君
住宅政策担当部長	香山 幹 君
民間住宅施策推進担当部長	笹沼 正一 君
航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務	山下 幸俊 君

防災都市づくり担当部長	西倉 鉄也 君
防災都市づくり調整担当部長	加藤 隆 君
多摩ニュータウン事業担当部長	栗岡 祥一 君
耐震化推進担当部長	小野 幹雄 君
経営改革担当部長	桜井 政人 君
再編利活用推進担当部長	上野 雄一 君
建設推進担当部長	山田 雅史 君
営繕担当部長	妹尾 高行 君

本日の会議に付した事件
都市整備局関係
事務事業について（質疑）

○田中（健）委員 それでは、質問を始めさせていただきます。

まず、エレベーターの安全性の確保について伺いたいと思います。

先月の三十一日、二週間ほど前になりますが、金沢のホテルで、扉が開いたままエレベーターが動き、乗り込もうとしていたホテルの従業員が挟まれて亡くなるという悲惨な事故が発生いたしました。

この事故を起こしたエレベーターはシンドラ社製、皆さんもご存じのとおり、平成十八年にも港区で同じシンドラ社製のエレベーターで事故があり、高校生が挟まれて亡くなるという痛ましい事故が起きております。

エレベーターは、私たちの生活のより身近にある乗り物でありまして、子どもからお年寄りまで、ボタン一つで簡単に移動できる乗り物であります。今や都民の日常生活に必要不可欠な設備となりました。この安全を確保することが重要となってまいります。

そこで、都におけるこれまでのエレベーターの安全に対する取り組みについてをまず伺います。

○砂川市街地建築部長 エレベーターは、設置された後も日常点検により、適正に維持管理を行い、安全性を確保していくことが重要でございます。

建築基準法では、所有者等に対しまして、年一回、エレベーターの定期検査を行い、特定行政庁に報告することを義務づけております。

国は、平成十八年のエレベーター事故の原因がブレーキの磨耗と推定されるとの昇降機等事故対策委員会の報告を受けまして、平成二十年にエレベーターの安全にかかわる技術基準を見直ししております。

都は、この基準に基づきまして、所有者等より提出された定期報告書の内容を審査し、必要に応じて所有者等に対し是正指導を行っているところでございます。

○田中（健）委員 平成二十年に新たな安全基準を見直したということではありますが、しかしながら、このような痛ましい事故が再度起きてしまいました。

現時点では、事故の原因というのははっきりわかっていないということではありますが、シンドラ社製のエレベーターについては、早急に安全性の確認を行うべきだと思っております。

金沢での事故を受けて、シンドラ社みずからは緊急点検を行ったということも聞いておりますが、製造会社に任せているだけではとても十分とは思えませんし、私たちも安心してエレベーターに乗ることができません。

都として、今回の事故についてどのように対応していくのか伺います。

○砂川市街地建築部長 国は、現在、昇降機等事故調査部会で今回の事故の原因解明に向けた調査検討を始めており、これとあわせて、全国のシンドラ―社製エレベーターを対象として緊急点検を行うこととしております。

都は、特定行政庁である区市と連携し、都内のすべてのシンドラ―社製エレベーターを対象として、国からの点検要請に迅速に対応してまいります。

○田中（健）委員 平成十八年に起きた事故の遺族の家族とそれを支援する会で、赤とんぼの会というのがあるんですが、そのホームページにこのような文書が載っておりました。また痛ましい事件が起きてしまったと、早く大輔の事故の背景要因まで徹底的に調査し、事故の教訓を生かしていただきたいと強く願いますと、命をむだにしないでいただきたい、またエレベーター事故が起きてしまったという悔しい思いがいっぱいであるというものが載っておりました。

二度とこういう事故がないように、この原因究明等は国の一義的な責任ではありますが、都も、東京都ではまず安心だということを皆さんに常にいえるように、管理を、また点検を徹底していただきたいと思っております。

次に移ります。

復興予算に関する問題であります。私の地元の大田区の京急蒲田西口の再開発事業が、復興予算に取り上げられておりました。この予算が事業に充当されていたという、これは報道ベースですが、そのようなテレビでの報道がありました。

京急蒲田の西口の駅前再開発というのは、先日、全面高架化がやっと終わり、これからというところであり、大田区の玄関口及び交通の結節点にふさわしい駅前の広場及びアクセス道路を一体的に整備することによって、駅前の商業地としての地域のにぎわい、さらには良好な都市型住宅の環境の創出と市街地の防災の向上、さらにはいえば都市計画道路の都市基盤整備の強化、それを一体的に行うということで、これからまさに始まる事業であります。

地元としては、一日も早いこの完成が望まれているところであり

ますが、そこで、実際のところ、京急蒲田西口の駅前再開発事業にいわゆる復興予算が使われていたのかということをお聞きします。

○西倉防災都市づくり担当部長 今年度、国土交通省は、京急蒲田西口駅前地区市街地再開発事業に対しまして、東日本大震災復興特別会計から、防災・省エネまちづくり緊急促進事業補助金を内示しております。

しかし、施行者である組合から、現時点では補助金の交付申請は行われておりません。

○田中(健)委員 あくまでテレビの報道ベースでありましたので、今使われていないということをはっきりと行っていただきましたので、京急蒲田西口の駅前再開発においては、現段階では復興予算が使われていないということをこの場で確認することができました。

しかし、事業者としては、本来の事業目的に即した補助金により事業が円滑に進むことを望んでいると思っております。ぜひとも今後事業が円滑に進むよう、都もしっかり取り組んでいただきたいと思います。要望させていただきます。

次に、東京の外かく環状道路の件についてを質問させていただきます。

外環は、首都圏のみならず我が国の発展を支える重要な道路であります。外環の関越道から東名高速間については、二〇二〇年を目指して工事に着手することとなりました。東名高速から湾岸道路までの計画はいまだ具体化されておられません。外環を湾岸道路まで延伸させることにより、国際化をした羽田空港や京浜港と首都圏が密接につながることとなります。

この九月の着工式、ここにいらっしゃる遠藤会長を初め議連の皆さん、私も参加をさせていただきましたが、国と関係機関との検討の場の設置が、羽田国土交通大臣から表明されたところでありまして、地元大田区としても、今後の検討がどのようになされるのかと関心のあるところでもあります。今後、都政も新たな体制となり、変わることを思いますが、しっかりと具体化を進めてもらいたいと思っております。

都は、外環の東名高速から湾岸道路までについてどのように取り組むのか、見解を伺います。

○山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 外環の東名高速から湾岸道路までの都の取り組みについてでございますが、交通、物流ネットワークの機能を最大限発揮するためには、外環を湾岸道路までつなぐことが重要でございます。

このため都は、国と関係機関による検討の場を早期に立ち上げ、必要な調査を実施するよう、国に強く求めてまいります。

○田中（健）委員 湾岸方面に道路がつながるということで、羽田の話が出ましたので、関連して羽田空港の件についてもお聞きをしたいと思います。

羽田空港跡地の話であります。この跡地の活用については、何度もこの委員会でも議論されてまいりましたが、国、都、地元区で構成する羽田空港の移転問題協議会、いわゆる三者協であります。その場において、平成二十二年に羽田空港跡地のまちづくり推進計画が策定されて、まちづくりの方向性が示されたところであります。

この推進計画に基づいて、国により、環状八号線の第一ゾーンの中の区間の移転が完了したところであり、本年三月に供用が開始されるなど、基盤整備も着々と現在進んでおります。

また、羽田空港の跡地のうち、第一ゾーンについては、昨年、国際戦略総合特区のエリアの一つとして、私たち東京都が提案しましたアジアヘッドクォーターとして指定されて、東京が日本の全体の経済成長の維持を牽引して、さらにはアジアの拠点として、地位を維持していこうということとなっております。

こうした中、今後、都として、跡地のまちづくりにどのように取り組んでいくのかを伺います。

○山下航空政策担当部長外かく環状道路担当部長兼務 羽田空港につきまして、都は、これまで、四本目の滑走路や新たな国際線ターミナルを国に提案し、実現させるなど、機能強化や国際化を強力に進めてまいりました。

お話の羽田空港跡地につきましては、羽田空港の価値を最大限発揮させていく上で、空港と一体となった利用を図ることが重要でござ

ざいます。

今後も、羽田空港跡地まちづくり推進計画に基づき、国や地元区など関係機関と鋭意協議、調整を進め、跡地利用の具体化に取り組んでまいります。

○田中（健）委員 地元大田区としては、第一ゾーンにつきましては、国内外のビジネスマッチングの拠点として、産業交流施設のようなものを検討しているということで、東京都とも随時議論をしているということもお聞きしております。これも都政が新しくなったとしても、しっかりと羽田空港の国際化とともに、跡地の拠点づくりに邁進していただきたいということをお願いして、次に移りたいと思います。

次は、耐震化についてであります。緊急輸送道路の沿道建築物の件でございます。

この緊急輸送道路は、震災時においては、避難することや、救急救命や物資の輸送などを担う、都民にとっての生命線であることはいうまでもなく、今回の東京都の防災計画の中でも、緊急輸送道路の機能確保ということを中心に進めている。そして、この機能確保は極めて重要な点であります。

東日本大震災が発生した平成二十三年三月十一日、緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化の推進条例が可決されました。既存の建築物に耐震診断を義務づける全国初の試みであり、国の方でも、社会資本整備審議会の中で重要な建築物に対する規制強化の案が議題として取り上げられるなど、都の取り組みが大変注目されているところであります。

旧耐震の基準で建てられた沿道建築物の耐震化を図り、現在の八一・三%の耐震化率を一〇〇%にするということが急務であり、都としては平成二十七年度までに実現するという目標を掲げております。

本年四月から耐震診断の義務づけが施行されましたが、今年度における進捗状況と今後の取り組みについて伺います。

○小野耐震化推進担当部長 都は、条例制定後、義務化に先立ち、約五千棟を対象としまして、休日や夜間を含む個別訪問等を行いま

すとともに、本年四月からは、診断を行う建築士のあっせんなどを精力的に行ってまいりました。

この結果、平成二十四年度の助成件数は、十月末時点の申請件数で、耐震診断が千三百四十件、補強設計が六十三件、改修工事が二十六件と、昨年度の実績に比べ大幅に伸びております。

今後は、耐震診断の結果を次のステップである設計や改修工事に確実かつ速やかにつなげていくことが重要であると認識しております。

都としましては、診断が完了した建物所有者のもとを順次訪問し、改修や建てかえに関する助言を行うなど、引き続き丁寧な対応を行ってまいりますとともに、区市町村や建設業の関係団体とも連携しまして、さまざまな支援策や働きかけを行い、耐震化を強力に推進してまいります。

○田中（健）委員 条例による耐震診断の実施義務化前に、診断済みの建物が既に約八百件あったと聞いていますので、今お話をいただきました千三百四十件と合わせますと、合計二千百四十棟が診断実施済みまたは実施中であるということであり、これをパーセントに直すと、約四三%の診断義務がこれまでに果たされたこととなります。条例化や、都の職員が個別的に回り働きかけをしているということで、かなり進んできたということでもあります。最終的には、この耐震診断が改修に結びつくことが大事でありますので、最終目標の耐震改修に向けた一層の取り組みをお願いしたいと思います。

建築物は、外側をリニューアルすることも少なくなく、外見だけでは、建築物の耐震性の有無や新耐震基準か旧耐震基準かというのは判断ができません。

こうしたことから、都では、耐震性能がある建築物に対して、都独自のマークを交付する耐震マーク表示制度を今年度から開始しました。（実物を示す）この青の、白の輪っかがかぶっているようなマークですが、この耐震マークを表示し、また掲示することで、利用者は安心して建物を利用でき、また、所有者にとっても耐震化に向けたインセンティブとなり、大変有意義な施策だと思っております。

そこで、これまで耐震マークの交付状況、さらに普及に向けて今後の取り組みについてを伺います。

○小野耐震化推進担当部長 耐震マーク表示制度は、耐震性能が確保されている建築物に対しまして、一目でわかりやすい耐震マークを交付し、目立つ場所に掲示してもらうことで、都民に適切に情報提供しますとともに、所有者の耐震化に向けた主体的な取り組みを促進していくことを目的としております。

平成二十四年四月から、条例で耐震診断が義務づけられました特定緊急輸送道路に面する建築物と公共建築物を対象に制度を開始しており、十月末現在で、沿道建築物につきましては約四百件、公共建築物につきましては約一万九千件を交付しております。特に、緊急輸送道路沿道建築物につきましては、条例と耐震マーク表示制度を連動して運用することで、耐震化を早急に進めることが重要であると考えております。

今後とも、区市町村と連携し、広報紙やパンフレットによるPRを行うとともに、路線ごとにきめ細かく周知を行うなど、積極的に取り組んでまいります。

○田中（健）委員 都民が安心して建築物を利用して都心で暮らしていくためには、最初に申し上げました実際の建築物の耐震診断、改修、建てかえを進めていくとともに、この情報を広く都民に提供していくことが重要であります。

このマーク、まだ余り皆さんも、始まったばかりでありますから、その周知が徹底しておらず、知らない方もまだまだたくさんいるかと思えます。この都議会の二階にも張ってありましたが、恐らく気づかない人もいるんじゃないかと思うんですが、ぜひ、このようなシールが沿道沿いに張られて、安心して私たちが生活できるようなまちづくりを進めていただきたいと思います。

まちづくりということで二点質問をしたいと思えます。

これまで、都市化の進展に伴って、自動車の排気ガスによる大気汚染やまた大量の廃棄物が発生するということで、都市の活動に起因するさまざまな環境問題が、東京だけでなく全国でも生じております。

こうした都市の環境問題に対処するために、環境負荷に配慮した都市づくりということがいわれてまいりました。近年では、地球環境問題の深刻化に伴い、地域の環境だけではなくて、地球環境に配慮した都市づくり、具体的には、地球温暖化問題の主な原因でありますCO₂の排出量をできるだけ抑えて、低炭素な都市づくりというのが注目をされております。

東京都においても、二〇二〇年までに温室効果ガスの排出量を二〇〇〇年度比で二五%削減をするものとしており、その実現に向けて、都市づくりを所管する都市整備局でも、果たす役割というのは非常に大きいものと考えています。

そこで、都市整備局でも目指しております低炭素な都市づくりというものを進めるに当たり、基本的な考え方についてを伺います。
○町田都市づくり政策部長 都は、低炭素都市への転換を図るため、平成二十一年に都市づくりビジョンを改定いたしまして、魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の実現を基本理念として位置づけております。

都市づくりビジョンでは、都市機能の集積、集約化による環境負荷の少ない都市構造の実現、都市開発におけるカーボンマイナスの推進、さらには、都市交通ネットワークの整備促進による環境負荷の低減を位置づけております。都市づくりにおける環境負荷の低減に、これらをもとに取り組んでいるところでございます。

具体的には、都市の更新等に伴う省エネルギーシステム導入の取り組みや三環状道路の整備、さらに公共交通の充実などでございます。これらにより、都市全体のCO₂排出量の削減に向けた施策を進めているところでございます。

○田中（健）委員 環境負荷の少ないまちを実現するためには、今おっしゃってもらいました行政が積極的にCO₂の排出量の削減に向けた取り組みを行うことは当然であり、そこから始めていくのが第一だと思いますが、さらに、東京のような大都市においては、民間による開発が活発であるから、都市開発の機会をとらえて、低炭素型の都市づくりに寄与する取り組みを進めていくことがさらに重要であると考えております。

そこで、民間の都市開発の機会をとらえて、低炭素の都市づくりを誘導していくべきであると考えておりますが、都としては今後どのように進めていくのか伺います。

○町田都市づくり政策部長 都市づくりを通じまして、東京を低炭素型の都市に再構築していくためには、業務や商業などの都市機能が集中する都心部等において、都市開発の機会をとらえて、最高水準の省エネルギー技術の導入を誘導していくことが重要でございます。

都はこれまで、総合設計制度など、都の許認可が必要な大規模建築物を対象として、一定水準以上の環境性能の確保を義務づけ、建物の断熱性や省エネルギー効率の向上によるCO₂排出量の削減を図ってまいりました。

最近の事例では、都市開発諸制度の適用に当たり、最新のコージェネレーションシステムや太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入、また、高効率な照明や断熱性の高いガラスの採用など、CO₂の排出量削減の取り組みを進めているところでございます。

こうした取り組みを今後も継続していくことによりまして、トップレベルの環境性能を備えた良質な建築ストックの形成を促進し、最先端の低炭素都市の実現を目指してまいります。

○田中（健）委員 国においても、政府の地球温暖化対策、さらには、本年二月二十八日に閣議決定されて国会に提出されました都市の低炭素化の促進に関する法律案というもの、これによって、都市計画制度においても低炭素都市づくりの位置づけがなされたところであります。

低炭素な社会を実現するためには、CO₂を削減する取り組みについては大変重要なことであって、だれもが思うところであり、都市整備局のみならず、さまざまな局で取り組んでいることだと思えます。その中でも、やはり都市整備局については、都市づくりの所管として都の先頭に立って、低炭素の都市の実現に向ける取り組みを大いに進めていっていただきたいと思えます。

まちづくりという視点で、最後に東京ユビキタス計画についてお聞きをしたいと思います。

東京ユビキタス計画、昨年度の委員会でも、私、質問させてもらいましたが、なかなかこれも皆さんに伝わっていない、浸透していない、それはなぜなんだろうといった前回の質疑でありましたが、これについての進捗状況ももう一度伺いたいと思っております。

これは、昨年の委員会でも話しましたが、平成十八年から行っている事業でありまして、トータルでもう十億円以上の予算が投じられてきました。これまでは、どちらかというと端末をつくる歴史でありまして、四回端末を更新して、その都度、大変大きなお金が使われてきた歴史があります。

しかし、ことしからは、端末をやめて、すべてスマートフォン対応にしようということで、私はこの事業は大転換であると思ひ、前回は質問させてもらいました。

スマートフォンが出てから、東京ユビキタス計画の目指すところが変わったかと思いますが、どのように改まったか伺います。

○佐藤企画担当部長 東京ユビキタス計画では、情報通信技術を十分に活用し、まちを訪れた人が、必要な情報をその場で手軽に得ることができるユビキタス都市を目指しております。

ユビキタス社会では、多様な利用者のニーズにそれぞれの確にこたえるサービスの提供が求められるわけですが、スマートフォンの普及により、ようやく利用者が市販の端末で情報を得る環境が整いつつあるところであります。

スマートフォンを活用しながら、正確な位置を特定して、利用者の目的に合ったまちの情報提供や移動支援が可能なシステムを、地元の商店街や民間企業などが主体的に運営するための仕組みについて、国や関係者と連携して検討を進めてまいります。

○田中（健）委員 今回の答弁でも、なかなか東京ユビキタス計画というのが私はまだ理解できないんですが、この事業は、一方で民間との共同で進めていくというのが大きな柱となっておりまして、毎年、民間事業者に、実証実験をしているということも伺っております。

これまでは、都独自の端末を使って、それに伴った実証実験を行

っていましたが、今回は、スマートフォンで、新たに民間企業に実証実験をしてもらったということではありますが、どのようなことが、それのできるようになったのかを伺います。

○佐藤企画担当部長 スマートフォンが出たことによりまして、専用端末によってしか体験のできなかったユビキタス環境を市販の端末で利用できることとなります。ユビキタスの技術の汎用性を高めることになっております。

これを受けまして、今年度の民間公募実験では、すべての応募者がスマートフォンを利用しての実験を提案してきております。

例えば、スマートフォンを使って、銀座をめぐるながらポイントを集めるスタンプラリーや今いる場所に依存した話題を含んだ書籍の自動検索システムを構築し、スマートフォンなどで紹介する実験などがございます。

今年度の実験の取り組みを広く周知いたしまして、今後のビジネスモデルの構築につなげてまいります。

○田中（健）委員 スマートフォンが出て、今お聞きしましたが、スタンプラリーとか書籍の自動検索システム、大変に素晴らしいものなのかもしれないんですが、それを都が、今年度一億五千万円以上使っていますから、一億五千万を使って実証実験をやる意味があるのかということ、私は前回の委員会的时候にもお話ししました。

今、特にスマートフォンになりますと、多くの方が使われていると思いますけれども、アプリを自分でダウンロードして、いろんなことができるようになります。それをあえて東京都がユビキタス計画という壮大な計画のもとに行っているのが、私はなかなか理解できず、この計画自体をスマートフォンが出た時点で大きく見直すべきだといった意見をさせてもらいました。

なぜならば、この計画には年次目標もなく、最終的にどういう社会にするのかというのは、いつでも、だれでもが、どこでも利用できる、もしくは障害のある人もない人も、どこでも回遊できるまちをつくるということをお聞きしているんですが、それに伴って東京がどういうふうになるのかといった最終的な目標が、目指す姿が見えてこないんです。

ですから、もう十億円以上も使って、来年度の予算にも一億六千五百万と、さらに予算がふえてこの事業が盛り込まれていました。

予算のことについては、予算特別委員会にその質疑は譲りますが、しかし、このままですと、毎年、何らかの事業をずっと繰り返すことになって、私はこれでいいのかといった一つの質問をしたいと思うんです。そうでないと、また来年も一億円、また一億円と続いて、結局何なんだというので、それでだめだったでは、大変に、税金に……まあこんな厳しい中で示しがつかないと思っております。

できれば、ユビキタス社会が、例えばオリンピックのときに、世界じゅうにユビキタス社会を発信するとか、そういった目標を何か掲げて、もしくは何年度までにこの事業を成功させるとか、そういった目標を掲げてこの事業に取り組んでいただきたいと思います。最後にその決意を伺いたいと思います。

○佐藤企画担当部長 東京ユビキタス計画の目指している目標といったしましては、先生のお話のあったとおり、まちを訪れた人が必要な情報をその場で手軽に得ることができる、いつでも、だれでも、どこでも都市の情報が手に入る、そういうところを目指しているわけでございます。

計画の当初は、技術の要求水準が高いために専用の端末を必要としたわけでございますが、市販されている汎用性の高い端末が、まちに携帯できる小型の電話機という形で登場したことによりまして、状況が大きく変化したということは、私どもも認識しているところでございます。

この実験の参加者を初めとする民間企業各社が、今後、スマートフォンを使うことによりまして、この技術をどこまで駆使して新しいサービスを生み出していくかということでも取り組みを開始したところでございまして、都としても、新たな方針ということでございまして、これまでの取り組みをさらに着実に進めて、ユビキタス社会の実現をなるべく早くということでも目指してまいりたいと思います。