

2019年03月18日：平成31年都市整備委員会

○たきぐち委員 それでは、私から、条例案三件を中心に伺ってまいりたいと思います。

初めに、第五十七号議案、東京におけるマンションの適正な管理の促進に関する条例について伺います。

マンションの建物自体をハードとすると、管理体制はソフトといえ、ハードを適切に管理するソフトがあつて初めて、良好なマンションストック、良好な居住環境が整備できます。

昨年九月の都市整備委員会で、検討会の中間まとめについての質疑が行われましたので、マンション管理を取り巻く環境について詳細に言及はいたしません。国が実施したマンション総合調査によりますと、マンションに永住するつもりがある人が、平成五年の三一%から平成二十五年には五二・四%までふえるなど、永住意識が年々高まっており、マンションの適正管理を促進して管理不全を予防することが、都民生活の安定及び市街地環境の向上を図る上で重要な課題となっていると認識をしております。

マンションの基本法であります建物の区分所有等に関する法律は、昭和三十七年に制定をされましたが、今回、東京都から提示された条例案は、区分所有法が改正された昭和五十八年以前に建築された六戸以上の分譲マンションを対象に、一定事項の報告を求めることとしており、届け出情報はデータベースに蓄積すること等を内容としております。

今回の取り組みを、老朽化マンション対策のみならず、今後増加が見込まれる空き住戸対策として、魅力的な中古市場の形成につなげていくことも重要だと考えます。

条例制定によって、例えば、都に届け出をしたことに対して、新たに整備するデータベースを活用し、管理不全のおそれのある中古マンションの管理の適正化を図ることによって資産価値を向上させ、中古市場を活性化する流れにつなげるなど、届け出制度を活用する視点も重要と考えますが、見解を伺います。

○栗谷川民間住宅施策推進担当部長 管理状況の届け出制度は、昭和五十八年以前に建築された戸数六戸以上のマンションを対象として、把握した管理状況に応じた助言、支援等を実施することで、管理組合の機能を強化し、管理不全の予防を図るものでございます。

都は、管理組合の負担を軽減するため、オンラインにより届け出できるよう、データベースを構築いたします。届け出情報はこのデータベースに蓄積し、区市町村と共有して、管理組合の個別の状況に応じて助言、支援を行うほか、電子メールを活用した支援制度などの迅速的確な周知等に活用いたします。

こうした取り組みを通じて、適正な管理や維持、修繕等を促進し、良質なマンションストックの形成を図ることで、既存マンションの流通市場の活性化にもつなげてまいります。

○たきぐち委員 都として積極的にデータベースを活用していくということだと思います。第三条四項の規定では、データベースに記録したマンションの管理状況その他の情報につ

いて、都は、区市町村に提供するとともに、区市町村に対しても提供の協力を求めることができるとしています。

このため、新たに整備されるデータベースが有効に活用されるためにも、都と区市町村の連携は不可欠であり、しっかりと共有して進めていただきたいと思います。

次に、都と区市町村との関係について、既に同様の条例を制定している区との関係について伺います。

昨年の委員会で、我が会派の木下委員から、既に先行してマンションの適正な管理の促進に関する条例を制定している豊島、墨田、板橋の三区との調整状況について質問があり、都からは、二重の届け出義務が生じることを避ける必要があるという答弁がありました。

条例案の第二十一条は、区市町村の条例との関係等を規定する内容となっておりますけれども、この規定によって、先行三区の条例とどのように調整されるのか伺います。

○栗谷川民間住宅施策推進担当部長 豊島区、墨田区、板橋区の三区は、都の条例案と同様の条例を既に制定しており、都条例の施行に当たっては、三区との調整が必要でございます。

このため、有識者による検討会での議論や三区との意見交換を踏まえ、第二十一条の調整規定を整備したものでございます。

具体的には、当該区においては、都条例の管理状況の届け出に関する第十五条から第十八条までの規定は適用を除外することを原則とした上で、当該区がその地域の実情に応じて、区の申し出により、都条例の適用を受けることができるようにしております。

これにより、管理組合には都と区への二重の届け出義務が生じることはございません。

○たきぐち委員 先行三区に立地するマンションの管理組合には、二重の届け出義務が生じないということがわかりました。

こうした調整規定を設けることによって、都より先行して取り組んでいる区の条例にも配慮することについては、都と区市町村との関係においても区の自主的な取り組みは尊重されるべきであるとする点からも、評価をしたいと思います。

マンションの適正な管理に取り組むには、法律、技術などの専門的な知識が不可欠であって、近年はその専門性が増しているところであります。この状況を踏まえれば、条例を施行するに当たって、管理組合への支援策において、マンション管理士などの民間の専門家を積極的に活用することが必要と考えますが、見解を伺います。

○栗谷川民間住宅施策推進担当部長 都はこれまで、専門家の活用策として、管理組合の求めに応じてマンション管理士や建築士を派遣する管理アドバイザー制度、弁護士や建築士による専門相談、専門家の団体との共催によるセミナーなどを実施してまいりました。

建物の老朽化と居住者の高齢化が進行する中、都は、区市町村と協力しながら、より一層積極的に管理組合の機能強化を図る必要がございます。

そのため、今回の条例案では、管理状況の届け出を義務化し、それにより把握した状況に応じて、きめ細かく助言や支援等が行えるようにしたものでございます。

助言、支援には専門的な知識が不可欠であり、また、管理不全の兆候があるマンションに対しては、その改善に向けて、継続的な支援が必要でございます。

都は、区市町村と協力し、マンション管理士を初め建築士、弁護士など専門家と連携しながら、施策を積極的に推進してまいります。

○たきぐち委員　さまざまな専門家とも連携しながら、管理不全の予防に向けて、万全の体制で取り組んでいただきたいと思います。

今回の条例による届け出制度は、来年四月からのスタートとなりますけれども、都と区市町村が適切に役割分担をすることで、管理状況に応じた助言、支援等を行っていくことが重要であります。

十分に調整を図りながら、都によるマンションの適正管理の取り組みがこれまでよりも前進することを期待いたしまして、次の質問に移りたいと思います。

第五十八号議案、東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例の一部を改正する条例に関連して伺います。

まず初めに、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率について、特定緊急輸送道路と一般緊急輸送道路のそれぞれを確認いたします。

○青木耐震化推進担当部長　特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は、平成三十年十二月末時点で八四・八％でございます。一般緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は、耐震改修促進計画の改定時に推計しておりまして、平成二十七年三月末時点で七九・七％でございます。

○たきぐち委員　特定緊急輸送道路が八四・八％、一般緊急輸送道路が推計で七九・七％ということでありました。特定緊急輸送道路については半年ごとに数値が発表されておりまして、ここ三年間で四ポイント弱上昇しているという状況かと思えます。

これまでの取り組み、ローラー作戦、個別訪問を行ったり、ヒアリングを実施したり、細かな実態把握に努められてきたことに敬意を表したいと思いますが、来年度までに九〇％という目標というのは、数字だけを見るとなかなか難しい状況かなというふうに感じるところであります。

今回の条例改正案には、占有者の責務を明記したほか、所有者の占有者に対する通知及び協力依頼の努力義務、さらに、都が占有者への助言や協力について指導等ができるよう新たな項目が設けられたところではありますが、この改正による効果について伺います。

○青木耐震化推進担当部長　建物の耐震化は所有者が行うものであることから、条例は専

ら所有者の取り組みを促す規定を定めておりました。しかし、沿道建築物にはテナントビルも多く、これまでの調査によりますと、賃借人との合意形成が耐震化を進めるに当たっての課題となっております。

こうした状況などを踏まえまして、今回の条例改正により、新たに占有者の責務などを規定し、占有者の協力を得やすい環境を整備することで、これまで進みにくかったテナントビルなどの耐震化が進みやすくなると考えております。

○たきぐち委員 沿道建築物には、個人住宅や自己所有の事務所、分譲マンションのほか、今ご答弁がありましたとおり賃貸マンションや賃貸の事務所、店舗など、さまざまな建物用途があろうかと思えます。

このうち賃貸建築物については、賃借人や区分所有者との合意形成の困難さが耐震化を進める上での課題となっております。都の意向調査によりますと、賃貸建築物の約四九%、賃貸事務所、店舗の約四七%が、合意形成の困難さが障害になっていると回答しているところでもあります。

耐震化は、今ご答弁がありましたとおり、原則として建物所有者が行うものでありますけれども、賃貸建築物の場合は、占有者の協力なくして実施することはできないわけでありませぬ。

しかし、借地借家法によりますとテナントを含む賃借人保護が最優先とされており、また本来は民民の関係であるところに、今回都が、テナントや賃借人など占有者からの協力を引き出すことができるよう規定したことは、重要なステップだと考えております。

ただ、耐震化の必要性を理解したとしても、占有者、テナント等が耐震工事中に仮移転をしたり補強工事をすることによって店舗機能を維持することができない場合には、別の場所への移転が避けられない事態が生じることも想定されるわけでございます。

この場合、移転にかかわる必要経費などを支援することによって、耐震工事を促していくことも必要だと考えますが、見解を伺います。

○青木耐震化推進担当部長 昨年度実施した学識経験者などから成る耐震化促進検討委員会から、占有者の移転費用等に対する支援についての仕組みを検討すべきとの提言を受けております。

この点につきましては、既に占有者が移転している場合などとの公平性にも留意する必要があるため、どのような支援が可能か、さまざまな観点から検討を進める必要があると考えております。

○たきぐち委員 長期契約のテナントも多く、耐震化による営業停止が致命的で現実的ではないといったような声に対して、どのような対応策がとれるか、今、公平性という観点のお話もありましたけれども、ぜひ検討を進めていただきたいというふうに思います。

耐震改修促進法等では、旧耐震基準の建物の耐震指標の判定基準をI s 値〇・六以上としています。加えて、建物の形状や累積強度からも判断されるわけでございます。

しかし、実際にI s 値〇・六までの補強が困難な建物もあると聞きます。

こうした場合、I s 値〇・三未満の建物を解消することを最優先の目的とし、まずは〇・三以上に補強して、その後〇・六以上を目指していくといったように、段階的に改修を進めることによって倒壊リスクを減らすことも重要だと考えますが、見解を伺います。

○青木耐震化推進担当部長 先ほど申し上げました検討委員会の報告書では、段階的な耐震改修について、建物倒壊によって道路が閉塞する確率を低減できることから、震災時における緊急輸送道路の一定の機能を確保する上で有効であるとされております。

これを踏まえまして、耐震化の取り組みの加速に向けて、区市町村とも調整しながら、段階的な耐震改修も促進してまいります。

○たきぐち委員 現在でも、都としては段階的な改修を認めていて、最初の改修で〇・六に行かなくても最終的に〇・六までやるという条件であれば、助成金を出すということになっているけれども、区市町村が制度化しているところが少ないといった現状がネックになっているということが、今ご答弁がありましたその検討委員会の中でも、そういった議論がなされているのを確認いたしました。

最初の計画段階で工程表を作成することによって、段階的な改修を促進していけるように、区市町村との連携を強化していただきたいと思えます。

この検討委員会につきましては、昨年三月まで一年二カ月、七回にわたって開催をされ、さまざまな観点から議論がなされたようであります。当該事業の目的は、緊急輸送道路沿道の建物等が倒壊しないようにすることですけれども、耐震改修に視点が置かれ過ぎているのではないかと、つまり、建てかえや売却という選択肢をあわせて示していくべきで、その際沿道建築物全体に容積率緩和ができないかという問題提起もあったかと思えます。

先ほど合意形成の難しさが障害になっていると言及いたしました。コスト負担の大きさというのが一番の課題であることから、建築士を中心とした耐震化の専門家だけでなく、ファイナンシャルプランナーや弁護士などの活用を図って、アドバイザー制度を充実させることで、今後の取り組みを加速させていただきたいと要望をいたします。

東京都耐震改修促進計画は、平成十九年に策定をされ、直近では平成二十八年に改定をされました。社会情勢の変化や計画の実施状況に合わせて、おおむね三年ごとに検証を行い、必要に応じて改定すると定められております。

現在の計画から三年目を迎えるに当たって、東京都耐震改修促進計画の改定に向けて新たに検討委員会を設置するというところでありますが、その目的について伺います。

○青木耐震化推進担当部長 都は、耐震化のさらなる促進のため、建物所有者への個別訪問

などこれまでの取り組みに加え、条例改正を踏まえて占有者への働きかけを強化するほか、段階的改修も促進してまいります。こうした耐震化の加速策を効果的に推進するため、東京都耐震改修促進計画を見直すこととしております。

その際、緊急輸送道路の通行機能確保の観点から、これまでの取り組みの達成状況等を検証するため、都市防災などの学識経験者から成る検討委員会を設置いたします。

○たきぐち委員 来年度までの目標達成がなかなか難しいという状況の中で、都市防災の観点からどのような目標設定をされるのか、これまでの議論を踏まえた上で取り組んでいただきたいと思います。

緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進事業が新規に予算化されたのが平成二十年度であります。

前回の委員会で、平成三十年度予算についての減額補正の議案について質疑がなされたところであります。耐震改修促進事業全体の当初予算九十四億三千二十四万円に対して、六十四億六千五百万円の減額でありました。

三十一年度の予算、これは緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進事業の予算でありますけれども、六十七億九千万円を計上しておりますけれども、予算についての考え方を伺います。

○青木耐震化推進担当部長 平成三十一年度予算の計上に当たっては、決算や事業の進捗状況、区市町村ヒアリングなどを踏まえ、実効性のさらなる向上を図り、真に必要なと見込まれる額を計上しております。

○たきぐち委員 必要と見込まれる額を計上されているということではありますが、平成二十年度に四億四千八百六十万円の新規予算が計上されてから、この十一年間で七回減額補正がされているわけであります。予算規模は、東日本大震災後の二〇一二年、平成二十四年度から、百億円を超える予算となったわけでありましてけれども、執行率は補正を考慮しなければ、補正を考慮しなければというのは予算に対する決算額の比率ということも踏まえて申し上げますと、おおむね三〇%前後、十数%から四〇%ぐらいというのが毎年の実態であろうかと思っております。執行額が最大だったのは二十七年度の五十億円余ということかと思っております。

昨年度も、森口委員の方からこの減額理由を伺って、合意形成などに時間がかかり、多くの建築物で改修などに結びつかなかったことによる執行見込みのない予算を減額したということでありました。

冒頭に、一般緊急輸送道路の耐震化率についても伺ったところでありますけれども、自衛隊や警察、消防機関、災害拠点病院や災害拠点連携病院など医療機関などへの輸送経路の確保も重要でありまして、これらの施設が必ずしも特定緊急輸送道路沿いに立地しているわ

けではありません。

現状、特定緊急輸送道路と一般緊急輸送道路との沿道建築物に対する耐震化の助成率は異なります。

こうした施設に至る経路確保の重要性と毎年の当該事業の執行率などから鑑みて、一般緊急輸送道路の耐震化を促すための支援拡充を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○青木耐震化推進担当部長 特定緊急輸送道路は、震災時において、救急救命活動や緊急支援物資の輸送などの大動脈となることから、特に沿道建築物の耐震化を進める必要があり、重点的な取り組みを行うために必要な予算措置を行ってきております。

また、一般緊急輸送道路沿道建築物についても、耐震化を促進するため、建物所有者への啓発や耐震改修等の費用助成、アドバイザー派遣などを行っております。

今後も、引き続き区市町村と連携し、所有者等への働きかけや支援を通じて耐震化を促進してまいります。

○たきぐち委員 仮に一般緊急輸送道路の耐震化の助成率を上げたとしても、特定緊急輸送道路と同様の課題、コストの負担であったりとか合意形成の困難さであったりとか、そういった課題が解決するとはなかなか想定ができないわけであります。

ただ、自己負担が小さくなれば耐震工事を実施したいとする声は少なからず聞いているところでもありますし、建築士の方からも同様の意見は聞くところでございます。

引き続き一般緊急輸送道路の沿道建築物についてもアドバイザー派遣や耐震改修の費用助成を行っていくということでもありますけれども、その重要性であったり公平性なども含めて、ぜひ今後、助成率、助成の支援のあり方についても検討していただきたいと要望して、次の質問に移りたいと思います。

次に、第九十八号議案、高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例、建築物バリアフリー条例の一部改正案について伺います。

二〇二〇東京大会を控えると同時に高齢化がますます進む中で、バリアフリー社会の実現に向けた取り組みは社会的要請ともなっております。

また、都では昨年、東京都障害者差別解消条例を成立させ、民間事業者に対しても合理的配慮を義務づけたところであります。

国は一昨年、ホテル又は旅館のバリアフリー客室基準の見直しに関する検討会が設置されました。また、バリアフリー法による床面積二千平米以上かつ客室総数五十室以上のホテルまたは旅館を建築する場合の、車椅子利用者客室の設置数が、政令改正によって、これまでの一室以上から建築する客室総数の一%以上となって、ことし九月一日に施行をされます。

東京都におきましては、床面積一千平米以上の宿泊施設を対象に、車椅子利用者用客室の整備等を進めてきましたけれども、今回、国内で初めて宿泊施設における一般客室の整備基

準を条例化するものであります。

先日の我が会派の代表質問、そして一般質問でも取り上げたところでありますが、一般客室まで踏み込んで規定することは、ユニバーサルデザインを広く浸透させる契機ともなり、その取り組みを評価するものであります。

まず、国交省が改正しようとしているガイドライン、また二〇一七年三月に取りまとめられた組織委員会のTokyo二〇二〇アクセシビリティ・ガイドラインでは、出入り口や経路幅についてどのような基準となっているのか伺います。

○青柳市街地建築部長 国が現在検討しておりますガイドラインでは、一般客室における望ましい基準といたしまして、客室出入り口の有効幅員を八十センチ以上、浴室等の出入り口幅を原則七十五センチ以上、浴室等の出入り口付近における通路の幅員を百センチ以上とする予定と聞いております。

一方、アクセシビリティ・ガイドラインでは、二つの客室タイプについて基準が示されております。

一つは、さまざまな障害のある人や高齢者が利用可能なアクセシブルルームでございまして、客室及び浴室等の出入り口の推奨基準は九十五センチ以上、経路幅についての規定はございませんが、室内に車椅子の転回、方向転換スペースを設けることとなっております。

もう一つは、アクセシブルルームの要件を全てクリアできなくても、幾つかの整備しやすい対応策を講じることで利用できる車椅子使用者に配慮した客室でございまして、これは主に既存施設の改修による対応を想定しております。この客室の基準は、客室及び浴室等の出入り口とも八十センチ以上とし、経路幅についての規定はございませんが、室内に車椅子の方向転換のためのスペースを設けることとなっております。

○たきぐち委員 それぞれご説明いただきましてありがとうございます。

今回の条例改正案では、客室の出入り口幅八十センチ以上、便所及び浴室等の出入り口幅七十センチ以上と規定したわけでありまして、その根拠について伺います。

○青柳市街地建築部長 客室の出入り口幅につきましては、バリアフリー法の政令におきまして、高齢者、障害者等が安全かつ円滑に出入りするための配慮から、移動等円滑化経路を構成する出入り口を八十センチ以上としており、条例改正案におきましても八十センチ以上としたものでございます。

浴室等の出入り口幅につきましては、車椅子の製品カタログや車椅子メーカーへのヒアリング等を参考に、最低限の基準といたしまして七十センチ以上を規定いたしました。

条例改正案の取りまとめに当たりまして、障害者団体やホテル業界などと意見交換を行い、利用実態等も聞いた上で、パブリックコメントでの意見や国のガイドラインの検討状況等を踏まえまして、浴室等の出入り口幅については、七十センチ以上の最低限の基準に加え

まして、望ましい基準として七十五センチ以上の努力規定も設けたものでございます。

○たきぐち委員 昨年十月の規定整備の考え方が発表された後に、障害者団体が二回にわたって実証実験を行って、案の基準では電動車椅子を利用することが難しいということが判明をし、都に対して要望書が出されたと聞いております。

我が会派におきましても障害者団体を交えた協議を行って、都に対して要望を行った結果、便所及び浴室等の出入り口幅の望ましい基準として、今ご答弁いただきましたけれども、七十五センチ以上の努力義務が規定をされたこと、さらに、条例施行後三年以内に、さまざまな状況を勘案して検討を加えることが盛り込まれたことは評価をいたしたいと思っております。

客室の出入り口幅は、国のガイドライン案、そしてアクセシビリティ・ガイドラインの車椅子使用者に配慮した客室と同様の、八十センチ以上と規定をしておりますけれども、便所及び浴室等の出入り口幅については、七十センチあればバリアフリー客室としての基準を満たすという誤った認識が広がってしまうのではと団体の方々が懸念を表明されているところであります。

車椅子の製品カタログや車椅子メーカーへのヒアリング等を参考に、最低限の基準として七十センチ以上を規定したということでありました。私もカタログをざっと見させていただいたところ、大柄な方向けの物以外は、その大半が六十から六十七センチぐらいがボリュームゾーンとなっている印象がありました。また、製品の九割以上が六十五センチ以内という状況であることも聞いたところであります。ただ一方で、J I S規格においては、手動車椅子は幅が七十センチ以下、電動車椅子は七十センチ、手動及び電動のI S O規格は七十センチとなっております。こうしたことから、車椅子利用者にとってのこの五センチの違いというのは大きな意味を持つものではないかと考えるところであります。

今回、一般客室の規定をすることで、どのような利用者を想定しているのか伺います。

○青柳市街地建築部長 今回の条例改正は、東京二〇二〇大会に向けまして、法で設置が義務づけられている車椅子使用者が円滑に利用できる客室とは別に、法の義務対象ではない一般客室を対象に、段差の解消や出入り口の幅等に関する基準を設けるなど、早期に宿泊環境を整えていくこととしております。

これによりまして、障害者や高齢者のほか、ベビーカーを使用するお子様連れの方、大きなキャリーバッグを持った旅行者など、より多くの方が一般客室を利用しやすくなると考えております。

○たきぐち委員 バリアフリーを進めることは、障害者や高齢者、ベビーカーの利用者、さらには、インバウンドが増加する中でキャリーバッグを持った方にとっても有効であろうかと思っております。

国が実施したホテルのバリアフリー化の現状等に関するアンケート調査によりますと、

一般客室の出入り口は、段差なしが九八%、ドアの幅が八〇%以上が五七%であるのに対して、浴室出入り口については、段差ありが七八%、浴室ドアの幅は六十五センチ未満が五七%となっておりまして、客室出入り口についてはさらなる改善が図られると同時に、とりわけ浴室出入り口については段差の解消とドア幅の拡充による利便性向上が図られると期待されるものだと思います。

ただし、車椅子使用者、中でも重度障害者にとっては、車椅子使用者客室、すなわちバリアフリールームでないと使用することはなかなか難しいといえるかと思います。

本来のユニバーサルデザインを目指すのであれば、こうしたことを包含する内容にならなければいけないと考えるところではありますが、将来的な望ましい整備のあり方については、二〇二〇大会の利用状況や社会環境の変化等を勘案しながら検討していくということでもありますので、ぜひ、車椅子使用者や有識者など関係者との協議を進めていただきたいと要望をしておきます。

誘導基準に向けての容積率の緩和等を求める我が会派の代表質問に対し、実施する旨の答弁がありました。具体的にどのように取り組んでいくのか、実施時期も含めて伺います。

○青柳市街地建築部長 建築基準法には、都道府県等におきまして、バリアフリーに配慮した建築物等について容積率を緩和できる許可制度がございます。

七十五センチ以上の出入り口幅を確保する浴室等を整備する計画に対しましてこの制度を活用できるよう、年度内に許可基準の見直しを行う予定でございます。

○たきぐち委員 年度内に許可基準を見直すということでもあります。

容積率の緩和に加えて、新築時の補助率拡充などによって、建築主等への支援を強化していただきたいと思います。

最後に、今後、普及啓発をどのように行っていくのか伺います。

○青柳市街地建築部長 許可基準の改正後は、ホテルの建築主などの関係者に説明会やホームページ等を通じまして速やかに周知するなど、活用を促してまいります。

○たきぐち委員 当初示された客室出入り口からの経路幅については、最終的に盛り込まれなかったところでもあります。都として最低限の基準を示したものが、その基準を満たせば十分だと受け取られることに配慮したものと推察をしております。

しかし、二〇二〇大会のレガシーとして、また今後のユニバーサルデザインを基本としたまちづくりを進めるためには、ユニバーサルデザインの意義やCSRを訴えていくことも重要だと考えます。

客室の基準見直しというのは、経営という観点からは困難な、ハードルが高い部分もあるかと思いますが、都市整備局としてでき得限りの周知をしっかりと行っていた

だきたいと要望をして、次の質問に移りたいと思います。

最後に、住宅の確保と就労支援について伺います。

障害者やひとり親家庭の保護者、ひきこもりの人たち、刑務所からの出所者など、国内には多くの適切な就労につくことができない人たちがいます。就労困難者を就職に結びつける上で重要な取り組みの一つは、安心して暮らせる住宅が確保されていることだと考えます。

大阪府では、ニート、失業中の若者に府営住宅の部屋を提供する住宅つき就職支援プロジェクトを行い、世田谷区では、児童養護施設の退所者である若者を区営住宅に入居させ、就労支援を行っております。

就労において、誰ひとり取り残さないという国連のSDGsの考えも踏まえ、都においても、就労困難者支援に住居確保を結びつけて取り組むべきと考えますが、見解を伺います。

○栗谷川民間住宅施策推進担当部長 東京都においては、住宅確保要配慮者の居住の安定の確保のため、住宅セーフティーネット法などに基づき、公的賃貸住宅に加え、民間賃貸住宅を含めた重層的な住宅セーフティーネットの構築を図っております。

その際、入居支援だけでなく、見守りや就労支援などの生活支援も重要となっており、それらを担う居住支援法人を指定し、活動を促進しているところでございます。現在、都が指定する居住支援法人は十六者で、多様な居住支援を展開しており、その多くが就労の支援も行っております。

また、住宅政策審議会の中間のまとめでは、都等において実施している就労支援策と連携し、低収入で住宅に困窮する若年単身者の都営住宅への入居を進め、その充実を図るべきと提言されてございます。

今後も、これらの取り組みを一層促進するなど、住宅確保要配慮者について、就労支援と連携した居住の安定化にも取り組んでまいります。

○たきぐち委員 一昨年、住宅セーフティーネット法の改正に合わせて、住宅確保要配慮者向けの登録制度が始まり、昨年三月に、東京都住宅確保要配慮者賃貸住宅供給促進計画が策定されたところであります。

しかし、例えばご高齢者が亡くなった後の残地処理をどうするかなどさまざまな課題があって、なかなかマッチングが進まないという状況がある中で、局横断的な取り組みが必要だと、先日の社会福祉審議会でも私から申し上げたところでありますけれども、ご答弁のとおり、入居支援だけではなくて、就労支援などを含めた活動を促進していく居住支援法人の取り組みに期待をしたいと思います。

また、住宅政策審議会の中間のまとめにおいても、例えば新卒時に非正規で雇用されてから離職や転職を繰り返し、収入がふえない就職氷河期世代など、住宅に困窮する若年単身者に対しても、都営住宅への入居と就労支援を連携していく必要性が提言をされており、ぜひ、

その充実に努めていただきたいと思います。

私自身、保護司をしております、再発防止と就業、居住環境というのは密接なかかわりがありまして、実際、無職の刑務所出所者の再犯率は、仕事がある人と比べて約四倍というデータもあります。

近年、ソーシャルファームという考え方も広まりつつありますけれども、引き続き、就労困難者の支援と住居の安定確保を結びつけて取り組んでいただくことを要望いたしまして、私からの質問を終わります。