

**平成 26 年度新宿区外部評価委員会第 1 部会
第 5 回会議要旨**

<開催日>

平成 26 年 7 月 17 日（木）

<場所>

本庁舎 6 階 第 3 委員会室

<出席者>

外部評価委員（5 名）

加藤部会長、小池委員、野澤委員、福井委員、藤野委員

事務局（2 名）

羽山主査、三枝主査

説明者（1 名）

道路課長

<開会>

【部会長】

平成26年度第5回新宿区外部評価委員会第1部会を開会します。

本日は、前回に引き続き計画事業のヒアリングを行います。

対象となる事業は、道路課の所管する計画事業44「道路の無電柱化整備」、計画事業52「道路の温暖化対策」、計画事業58「新宿りっぱな街路樹運動」、計画事業61「道路のバリアフリー化」及び計画事業65「都市計画道路等の整備」の計5事業です。

道路課長よろしく申し上げます。

<委員紹介>

【説明者】

よろしく申し上げます。

<説明者紹介>

【部会長】

ヒアリングに入る前に本会の趣旨についてご説明します。

外部評価委員会はテーマごとに委員会を三つの部会に分けています。この第1部会のテーマは「まちづくり、環境、みどり」です。

今年度は第二次実行計画期間の4年間のうち2年目の評価となります。

外部評価委員会では、今年度内部評価を実施した計画事業のうち、まちづくり編の中から半

数の事業を抽出して評価します。外部評価する事業は全てヒアリングを実施します。

ヒアリングは、1事業につき30分の想定で行います。前半の15分程度で事業の体系と内容をご説明いただき、その後、各委員から質問を行う形で進めます。

質問が終了しなかった場合などに、追加で文書による質問をする場合もあります。

説明は以上です。

では、ヒアリングに入ります。

まず、計画事業44「道路の無電柱化整備」についてご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

はじめに、本事業の施策の体系についてご説明します。

区はまちづくりの基本目標として、Ⅲ「安全で安心な、質の高い暮らしを実感できるまち」を掲げています。また、この基本目標の実現のため、個別目標3「災害に備えるまち」を掲げ、災害に強い人とまちを作り、安心して生活でき、逃げないですむまちを目指しています。さらに、この個別目標の下に、基本施策①「災害に強い、逃げないですむ安全なまちづくり」を掲げ、地震等の災害に強いまちづくりを進めるため、道路、橋梁等の都市施設の整備や建築物の耐震化、不燃化による都市空間の防災性向上など、様々な取組を行っています。この取組の一つが計画事業44「道路の無電柱化整備」です。

事業目的は、主要な区道において、電線類を地下に埋設し、電柱を撤去することにより、災害に強いまちづくりを進めるとともに、歩行空間のバリアフリー化や都市景観の創出を図ることです。

三栄通り、聖母坂通り、補助72号線Ⅰ期を対象に、支障物の撤去又は移設を行い、電線類を地下に収容するための共同溝の設置、電柱の撤去、道路の仕上げ等を行います。

今後の方向性は「継続」です。

三栄通りの相互通行区間（全線の一部の区間）については、平成26年度に道路工事及び仕上げの工事を実施するとともに、引き続き、現場の工程管理や安全管理を徹底していきます。また、沿道関係者に進捗状況等の情報を周知していきます。

聖母坂通りについては、現場の工程管理や沿道関係者への周知を行っていきます。

補助72号線Ⅰ期については、都市計画事業の進捗状況に合わせて事業化に向けた調整を図っていきます。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

ご質問等をお願いします。

【委員】

現在のところ、区道の何%程度が無電柱化されているのでしょうか。

【説明者】

現在、区道の約10%が無電柱化されています。無電柱化に当たっては、通常電柱の上に載っている変圧器等を地上に置かなければいけないとか、埋設管を地中に入れなければいけないといった制約が出てくることから、いわゆる歩道がない路線の整備はなかなか難しいのですが、区道は狭いものも多く、無電柱化するための条件に合う路線が限られているところです。

ちなみに、国道は、区内ですと20号線1路線ですが、これは既に全て無電柱化されています。また、都道については約7割が無電柱化されています。

【部会長】

無電柱化の優先順位等は決められているのでしょうか。また、基準等はあるのでしょうか。

【説明者】

優先順位としては、「災害に強いまちづくり」を行う観点から、整備効果が見込める地域等で実施すること、歩道等の幅員がある程度必要であること、施工性の関係、周辺のまちづくりなどを勘案しながら決めています。

現在、3路線を行っていますが、これ以外の地域については、まだ決まっていません。今後、次期実行計画等で、定めていきたいと考えています。

【部会長】

現在進めている3路線について、例えば、道路のネットワークに関する計画などの行政計画がもともとあるのでしょうか。

【説明者】

どの路線を計画的にやっていくのかという行政計画は、現在のところ定めていませんが、幅員関係などの整理は、区の内部で行っているところです。今後、そういった計画等も次期実行計画に合わせて考えていきたいと思います。ちなみに、現在の総合計画の中には、全体で無電柱化事業を行っていくべき旨がうたわれている部分があります。

【部会長】

道路のネットワークの中でなぜここを最初にやるのか等を、計画を作って区民に周知することで、非常に分かりやすくなると思います。

周辺住民などから無電柱化の要望などが出された場合には、どのように対応しているのでしょうか。

【説明者】

地元の方の要望なども重要な要素であり、地元の方々が要望されているところは、できるだけ優先度を上げていきたいと考えています。ちなみに、聖母坂通りに関しては、総幅員が約10m程度しかなく、実施に当たってはいろいろな課題があったのですが、地元の方の要望があり、それも踏まえて整備を実施してきているところです。

【委員】

無電柱化を終えている区道はどの辺りになりますか。

【説明者】

新宿駅周辺は整備を行っています。

路線として整備しているのは、本事業による3路線ですが、そのほかに再開発事業で整備を行っている路線もあります。また、神楽坂等では、企業者が単独で無電柱化をした路線等があります。

【委員】

1割というのは、無電柱化できる路線の1割なのか、全ての区道の1割なのかどちらでしょう。

【説明者】

約300kmある区道全体の約1割です。

【委員】

例えば、点字図書館などのある高田馬場駅周辺などを先にやったらどうだろうと思うのですが、いかがでしょうか。

【説明者】

高田馬場駅の周辺に関しては、点字ブロックなどの整備は行っているところです。

一方で、無電柱化については、補助72号線については電線がないのですが、点字図書館近辺については、幅員が狭く歩道がない路線等が多くなっており、困難な状況にあります。先ほどご説明した聖母坂通りに関しては、変圧器等の設置について、関係者とかなりの調整を行い、変圧器を出張所等の区有施設に置くなどの工夫をしながら整備を行いました。幅員の狭い道路については、変圧器をどこに置くのか等、地域の方々の協力が非常に重要になってきます。

【委員】

具体的にはどのような工事を行うのでしょうか。

【説明者】

地下に管を埋設し、その中に電線を収容する形になります。また、既存の埋設管等がある場合には、その移設等の工事も出てきます。

【委員】

「サービスの負担と担い手」に、「防災機能の強化や歩行空間のバリアフリー化、美しい都市景観の創出を図る」とありますが、これ以上に歩行者の安全の確保が重要な視点だと思います。無電柱化にはすごくお金がかかりますから、対象とする道路を決定するに当たって判断基準の表などはないのでしょうか。先ほど優先順位の考え方はご説明いただきましたが、感覚的なものではなく、それを具体的にチェックするようなものはないのでしょうか。

【部会長】

私も同じ意見で、道路全体のネットワークの中で、なぜここなのが客観的に分かるようなマップが欲しいし、それがきちんとリストになっていると良いと思います。

【委員】

この事業は、ただ無電柱化するだけでなく、インフラ整備全体を見ながら、いろいろなものの整備を一緒に行う必要がありますから、まずしっかりとまちづくりを考えないとできないと思います。

そういう意味では、地元の要望が強いところが最優先になるのが現状だとは思いますが。あと

は危険度の高いところですね。国土交通省の行っている「街なみ環境整備事業」を使って整備することができますので。

【部会長】

そうですね。街なみ環境整備事業は補助金が出ますから、そういうところが優先される気がします。ただ、街なみ環境整備事業とするには地元のかかなり強い熱意が必要になるのが難しいところですが。

ですから、再開発事業が行われている道路などは優先されると思います。一方で、福祉的な視点も非常に重要ですから、そういう視点をどのように入れているのか明確になっていると、非常に区民に納得されやすいと思います。

内部評価でも、例えば目標設定や今後の取組方針について、3本の路線がどうなっているのかではなく、区全体でどのように位置付け、その中でどのように進捗しているのかを評価すると、全体像がつかめて良いのではないかと思います。

【委員】

そうですね。優先順位、基準なども含めてしっかり説明しないと、声が大きい人に引っ張られてずるずると区の仕事になっているように見えてしまいます。条件等をもう少ししっかりと提示したほうが良いと思います。

【部会長】

ほかはよろしいですか。

では計画事業44については以上とします。

続いて、52「道路の温暖化対策」のご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

まず施策体系についてですが、区はまちづくりの基本目標の一つとして、IV「持続可能な都市と環境を創造するまち」を掲げています。また、この基本目標を実現するために個別目標1「環境への負荷を少なくし、未来の環境を創るまち」を掲げ、できる限り環境に負荷をかけない生活スタイルを確立するとともに、きれいなまちづくりに取り組むことにより、環境と調和するまちを目指しています。さらに、この個別目標の下に基本施策②「地球温暖化対策の推進」を掲げ、地球環境保全やみどりとうるおいを増やすため、地球温暖化対策、ヒートアイランド対策を進めていくなど、様々な取組を行っています。本事業は、そうした取組の一つです。

事業の目的は、環境に配慮した道路舗装や街路灯の整備を実施することで、道路からの温室効果ガス抑制や大気汚染対策を進め、地球温暖化の防止を図ることです。

手法としては、「環境に配慮した道づくり」及び「道路の節電対策」の大きく二つに分かれます。「環境に配慮した道づくり」は、環境に配慮した道路舗装や間伐材を利用した木製防護柵を整備することにより、ヒートアイランド現象の抑制や資源の有効活用を図るものです。

「道路の節電対策」は、LED街路灯への改修などにより、CO₂の発生抑制と節電対策を行うものです。また、区の街路灯が商店街灯と競合している路線について、効果的な位置へ再配

置を行います。

今後の方向性は「継続」です。遮熱性舗装と木製防護柵等について、施工済みの路線の検証を行いながら、改修等も検討するとともに、LED街路灯については、最新技術等を注視していきます。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

では、ご質問等をお願いします。

【委員】

目標水準の設定について、これは区全体に対して何%で、今までなされた部分が何%なのでしょう。

【説明者】

全体的な割合は、今の時点で把握していません。

遮熱性舗装は、平成15年度から施工しており、これまでに全体で約2万6,900㎡を実施しています。木製防護柵については、平成17年度から施工しており、約1,600mを実施しています。

【委員】

最終的には区全体の実施を目指すのでしょうか。

【説明者】

約300kmある区道全体でこれを実施するような計画にはなっていません。幅員がある程度あるなど、遮熱効果が高い路線等を対象として、改修時期に合わせて実施していくものです。

【委員】

どのような場合に遮熱効果は高くなるのでしょうか。

【説明者】

日が当たりやすい路線になりますので、幅員がある場合、南北の通りで、日中、日がずっと当たっている場合などです。

【委員】

今後の計画を示す路線図のようなものはあるのでしょうか。

【説明者】

今後、どの路線をどのようにやっていくかといった年度ごとの計画付けは、まだできていません。

【部会長】

日中、日が当たりやすい路線であることなどは、地図を見て判断するのでしょうか。それとも、調査をしているのでしょうか。

【説明者】

路線の位置等がある程度定めた上で、現場にも行って状況等を確認しています。

【部会長】

土木の専門家として勘案した上で判断しているということですね。

改修時期に合わせて実施していくというご説明がありましたが、その判断も道路課の裁量に基づいているのでしょうか。

【説明者】

舗装の改修時期については、道路全体を見た上で、亀裂とか、亀の甲状に割れているとか、そういったところを区で調査を行って判断しています。その際に、遮熱性の舗装にしたほうが良いといった判断をすることもあります。

【委員】

CO₂の発生抑制や節電の効果について、以前よりもこれだけ減った又は増えたという、数値的な成果は出ているのでしょうか。

【説明者】

CO₂に関して、どれだけ効果があったかという検証は困難なのですが、LEDを採用することで、CO₂排出量は、水銀灯の5分の1、蛍光灯の3分の1程度になるとされています。

【委員】

間伐材はどこから購入しているのでしょうか。

【説明者】

間伐材は、多摩のものを使用しています。

【委員】

間伐材は、市場に売りに出されたものを使っているのでしょうか。

【説明者】

はい。多摩の森林組合から購入しているものです。

【委員】

遮熱性舗装にはどのような効果があるのかをご説明ください。

【説明者】

遮熱性舗装は、熱の反射率を変えるものです。舗装面の温度は、舗装を施していない路線と比べ、日中は10度以上下がる場合もあります。

【委員】

街路灯のLED化について、技術もかなり進み、以前と比べ安価に設置できるようになったことを踏まえると、設定している目標以上に推進することもできると思うのですがいかがでしょうか。特に、商店街灯のLED化は地元からの要望もあるように思います。

【説明者】

区でも毎年320基ずつ改修を行うことを考えています。おっしゃるとおり、LEDの価格は以前と比べ下がってきていますので、今後もこの傾向が続けば、もっと増やしていくことなども検討できると思います。

【部会長】

すばらしい事業だとは思いますが、全体像が分かりません。例えば、遮熱性舗装の施工面

積を目標として設定していますが、どこが舗装の必要な場所なのか分かりません。ほかにも、区道については調査をしているとのことでしたが、ヒートアイランド現象等の影響については調査しているのか、区内でも都心部と住宅地では道路の状況が全く違うと思いますが、そういった優先順位などの分かるものはないのでしょうか。

【説明者】

遮熱性舗装に関しては、先ほどもご説明したとおり、道路の改修時期に合わせた形での整備を考えています。

【部会長】

そちらが先ですね。

【説明者】

はい。

【部会長】

道路の節電については、商店街との関係が重要だと思いますが、こちらについては区全体での計画など全体像の見えるものはあるのでしょうか。

【説明者】

LEDの整備に関しても、基本的には改修時期に合わせてやっていくのですが、地域ごとに年度を定めて改修を行っていくものになっています。

【部会長】

LEDのほうは、地域ごとに計画があるということですね。

【説明者】

地域ごとに定めて毎年実施しています。これも改修に合わせた整備になっています。

【部会長】

全て改修に合わせてやっているということですね。

【説明者】

はい。

【部会長】

そうすると、道路課としてこの道路はいつ頃やらなければいけないといったことをリストアップし、又はマップ化した上で、それに合わせて進めているということだと思います。であれば、やはり何をもって達成なのかを明確にしないと、達成率がぴんとこない気がします。ぜひご検討いただきたいと思います。

【説明者】

LED化に関しては、水銀灯は基本的に全てLED化していこうと考えています。ちなみに、水銀灯に関しては、平成20年前後に一部を省エネタイプの蛍光灯に変えました。こちらについては、すぐにLED化するのではなく、今後、改修時期を見ながら整備していきたいと考えています。

【部会長】

その全てというのがどのぐらいで、第二次実行計画ではそのうちどの程度を終えるのかが内部評価からは読み取れません。

【説明者】

小型の水銀灯が全体で9,000程度ありますが、このうち4,200程度を蛍光灯に変えていますので、残り4,800をLED化していこうと考えています。

【部会長】

ほかにはよろしいですか。

それでは52については以上とします。

続いて、58「新宿りっぱな街路樹運動」のご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

施策の体系としては、まちづくりの基本目標Ⅳ「持続可能な都市と環境を創造するまち」を実現のため、個別目標2「都市を支える豊かな水とみどりを創造するまち」を掲げ、新宿の持つ貴重な水辺やみどりを、未来に引き継ぐべき財産として位置付け、その保全、再生整備を図り、安らぎとうるおいのあるまちを目指しています。さらに、この個別目標の下に基本施策②「みどりを残し、まちへ広げる」を掲げ、まちを歩く人が心地良さを感じられるよう、目に見えるみどりを増やすなど、様々な取組を行っています。そうした取組の一つが、58「新宿りっぱな街路樹運動」です。

事業の目的は、立派な街路樹のある道路空間を目指し、道路整備事業等に合わせて緑量ある街路樹を整備するとともに、維持管理については、道のサポーターや沿道利用者と調整を行うことです。

事業手段として、三栄通り、補助72号線Ⅰ期、新宿通りを対象に、道路の無電柱化や都市計画事業等の道路工事に合わせて、街路樹を整備しています。

今後の方向性は「継続」です。

三栄通りについては、みどりあふれる道路空間の創出に向けて、沿道状況を考慮し、地元住民等と樹種の選定について検討していきたいと考えています。

補助72号線Ⅰ期及び新宿通りの2路線については、適切な時期に立派な街路樹の整備ができるよう、道路整備等に関する調整を図っていきます。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

三つの対象路線は、「新宿グリーンシンボルロード」（以下「シンボルロード」という。）として位置付けられているとのことですが、これは行政計画、都市計画マスタープランなどで定められているのでしょうか。

【説明者】

シンボルロードに関しては、本事業による3路線のほかに、津の守坂通り、大日本印刷通り、

早大の理工学部の横にある路線をあげ、立派な街路樹を整備していこうと考えています。なお、これらの路線については、実行計画に定められており、整備が済んでいます。

【委員】

対象となっている路線は、もともと立派な木が並んでいたところなのでしょうか。

【説明者】

三栄通り及び補助72号線については、路線的に木が植わっている状況にはありません。補助72号線に関しては、都市計画道路事業であり、細い現道が一部あるのですが、それを高幅員の道路に整備していくものであり、現在のところ植栽はありません。

新宿通りに関しても、一部街路樹を植えている部分がありますが、全体的にもう少し緑量を増やしていきたいと考えている路線です。

【委員】

新たに街路樹を植えていくということによろしいでしょうか。

【説明者】

そうですね。

【委員】

第1ステップとして、本事業で木を植えることにはなりますが、以降のステップと、最終的な理想像を描いているようなものはありますか。

【説明者】

全体的な区の計画として、「街路樹管理指針」を定めています。その中で、地域別、路線別に、街路樹の将来樹形等を定めています。

ただ、シンボルロードで植えていく樹種に関しては、まだ定まっていないところがあります。今後、地域の方々と話し合いながら決めていきたいと考えています。

【委員】

早大の理工学部の横の路線については、そこだけ際立ってきれいな印象なのですが、ああいっただをどんどん増やしていく方向性なのでしょうか。

【説明者】

実態として、街路樹が植えられる区内の路線というのは、もう限られています。そのため、シンボルロード等では新たに植える路線としてあげています。なお、現在既にある街路樹については、目標樹形等を定めて適切に維持管理を行っていきます。

【委員】

区民からの要望等は受け付けているのでしょうか。

【説明者】

区民からのご要望があった場合には、もちろん区としてご意見を伺いながら、維持管理等を行っているところです。

【部会長】

目標設定について、「㉓4路線⇒㉗5路線」との記載がありますが、これはどのような意味な

のでしょうか。

【説明者】

平成23年度末の時点で津の守坂通り、大日本印刷通り、早大理工学部横及び補助72号線Ⅱ期4路線を完了しており、平成27年度末までに、更に三栄通りを完成させて、計5路線をシンボルロードとして指定し、整備するという意味です。

【部会長】

全部で何路線あるのでしょうか。

【説明者】

7路線です。

【部会長】

7路線中5路線ですね。

【説明者】

はい。

【部会長】

そのように書いたほうが分かりやすいと思います。

先ほどの事業とも関連するのですが、道路ネットワークの将来像を示すマップ等があると、区民にとって非常に分かりやすいように思います。

【説明者】

街路樹の管理指針に基づく路線ごとのパンフレットなどは作っています。少し古いものになりますが、路線ごとにどういった木が植わっているか、新宿区の街路樹管理の取組はどのようなものか等をお示ししています。

【部会長】

それも個々の路線ごとですよね。区全体のものがあると良いと思います。

【委員】

そうですね。きれいになるのは良いことなので、目に見えて分かるように、成果をもっとPRしたほうが良いと思います。そうすれば、それに協力する方もいると思います。

【説明者】

都市計画事業である補助72号線のⅡ期の区間に関しては、街路樹の整備なども含め、完成時期に合わせてパンフレット等を作って、区民にPRしています。

それから、無電柱化に関しても、完成時期に合わせたPRの方向について考えていきます。

【部会長】

ほかにはよろしいですか。

では計画事業58については以上とします。

続いて、計画事業61「道路のバリアフリー化」のご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

施策の体系としては、まちづくりの基本目標Ⅳ「持続可能な都市と環境を創造するまち」を実現するための個別目標3「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」を掲げ、新宿区の都市活動を支えるため、都市の骨格となる道路、交通施設等を充実するとともに、歩く人に優しい歩行空間や利用しやすい公共交通機関の充実したまちを目指しています。さらに、この個別目標の下に基本施策①「だれもが自由に安全に行動できる都市空間づくり」を掲げ、道路や公共施設等のバリアフリー化の推進、魅力ある都市空間づくりなど、様々な取組を行っています。そうした取組の一つが、計画事業61「道路のバリアフリー化」です。

事業の目的は、新宿区交通バリアフリー基本構想の重点整備地区において、バリアフリー化の整備内容を定めた特定事業計画に基づき、施設の整備を進めることで、全ての人が安全で快適に利用できる道路を整備していくことです。

事業手段としては、重点整備地区の特定・準特定経路について、歩行空間の確保、道路の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置等を実施します。

今後の方向性は「終了」です。第二次実行計画において予定していた路線は完了したことから、完了扱いとします。なお、道路のバリアフリー化は、今後も道路の維持補修事業等の中で、必要に応じて整備していきます。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

では、ご質問等をお願いします。

【委員】

手段にある「歩行空間の確保」というのは、人間のためのということですか。

【説明者】

そうですね。歩行者の空間をなるべく広く取れるようにしていこうというものです。

【委員】

新宿通りなどでは、点字ブロックが車道寄りにあるように思いますが、設置場所というのはどのような基準で決めているのでしょうか。

【説明者】

現場の状況にもよりますが、どちらかに寄せるというものではなく、できるだけ曲がることなくストレートに通すことができるよう設置しています。

【委員】

自転車が通るようなところでは、歩道であっても危険な場合があると思いますが、目の見えない方たちの要望などは聞いているのでしょうか。

【説明者】

おっしゃるとおり、ある程度幅員の広い歩道には、自転車が通行する空間を示しているものもあります。そういった歩道に関しては、基本的に自転車は車道寄りを通ることになっていますので、民地寄りの歩行空間に点字ブロックを設置することになります。

設置に当たっては、視覚障害者の団体の方などに、利用に当たって問題点がないか等のご意見は伺いながら設置しています。

【委員】

それは団体なのでしょうか、個人なのでしょうか。

【説明者】

団体です。

【委員】

設置した後に本当にそれで良かったか、モニタリングなども必要ではないかと思うのですが。

【説明者】

この計画事業であげている路線に関しては、交通バリアフリー基本構想の中で重点整備地区とし、その中で特定事業計画を立て、バリアフリーを推進していくものと定められているのですが、それに当たっては、視覚障害者の団体にも入っていただき、工事等を計画するときにもご意見を伺っています。

整備した後の不具合等については、そのようなご意見があれば、それに対応していく形で行っています。

【部会長】

重点整備地区については全て整備が終わったのでしょうか。

【説明者】

いいえ。あくまでも第二次実行計画で整備を予定している路線については終わったということです。

【部会長】

その後も粛々と続けていくのでしょうか。

【説明者】

はい。

【部会長】

「今後も道路の維持補修事業等の中で、必要に応じて整備していきます」とのご説明がありましたが、これについてももう少しご説明ください。

【説明者】

第二次実行計画において整備を予定していた路線に関しては、全ての路線について完了しています。

高田馬場駅周辺と新宿駅周辺については、特定事業計画で定めている路線があり、新宿駅周辺に関しては全て終わっているのですが、高田馬場駅周辺に関しては1路線まだ残っています。これは、旧中央図書館に向けて駅から誘導する路線の、視覚障害者誘導ブロック等の整備です。今後、次期実行計画などにおいて、旧中央図書館の整備に合わせて、そういった道路の整備も行っていこうと考えています。

また、そのほかの新宿駅周辺及び高田馬場駅周辺以外の路線についても、道路改修等に合わ

せて、必要なところを整備していこうと考えています。

【部会長】

今後の取組方針にある「道路のバリアフリー化は、今後も道路の維持補修事業等の中で必要に応じて整備をしていきます」というのは、そのような趣旨ということですね。

【説明者】

はい。

【部会長】

もう少し具体的に書いていただくと分かりやすいと思います。お願いします。

【説明者】

はい。

【部会長】

特定経路と準特定経路というのは、どのような違いがあるのでしょうか。

【説明者】

特定事業計画の中で、特に重要な路線と位置付けているのが特定経路、次いで重要な路線と位置付けているのが準特定経路です。

【部会長】

整備の仕方に違いがあるのでしょうか。

【説明者】

整備の仕方に関しては基本的に同じです。できるだけ段差を解消していくとか、点字ブロックを設置するとか、そういった取組を行っています。

【部会長】

整備の内容は同等ということですね。

【説明者】

そうですね。整備の内容については、路線ごとに、できる内容を解消していくものです。

【委員】

点字ブロックにはいくつか種類があると思いますが、どのような違いがあるのでしょうか。

【説明者】

大きく「線状ブロック」と「点状ブロック」の二つがあります。線状ブロックは、つえで歩いて誘導する形になっており、点状ブロックについては、歩道が終わるところなどに敷くことで、境になっていることを示すものです。注意喚起の部分については点状ブロック、路線的にずっと直線状に引くときは線状ブロックを使っています。

【委員】

難しくはないのでしょうか。

【説明者】

点字ブロックの設置の仕方には決まりがあり、それに従った設置をしています。

【部会長】

ほかにはよろしいでしょうか。

では計画事業61については以上とします。

続いて65「都市計画道路等の整備」のご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

まず、施策の体系についてですが、区はまちづくりの基本目標として、IV「持続可能な都市と環境を創造するまち」を掲げています。また、この基本目標を実現するために個別目標3「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」を掲げ、新宿区の都市活動を支えるため、都市の骨格となる道路、交通施設等を充実させるとともに、歩く人にやさしい歩行空間や利用しやすい公共交通機関の充実したまちを目指しています。さらに、この個別目標の下に基本施策③「道路環境の整備」を掲げ、幹線道路の拡充や交通需要の適切なコントロールによる渋滞のない快適な道路ネットワークの形成など、様々な取組を行っています。そうした取組の一つが計画事業65「都市計画道路等の整備」です。

事業の目的は、区内の未整備となっている都市計画道路等を整備することにより、地域幹線道路として、周辺道路の混雑緩和、生活道路への通過車両の流入抑制、周辺環境の活性化等を促進していくことです。

事業手段としては、土地の地権者、建物の所有者等、権利を有する方に対して補償等を行い、用地を取得し、その後、整備を行って道路を開通することを目指しています。

今後の方向性は「継続」です。

補助72号線の整備については、用地を分割して取得すること、土地を交換して取得することなど、早期取得に向けた作業を進めていきたいと考えています。

百人町三・四丁目地区の道路整備事業については、区画街路の隣接地の地権者と用地取得等の調整を進めていきたいと考えています。

以上で説明を終わります。

【部会長】

ありがとうございました。

では、ご質問等をお願いします。

【委員】

事業の手法について、もう少し具体的にご説明ください。

【説明者】

補助72号線は、新大久保駅の東側からJR線と並行して南側にずっと通っている、職安通りまでの都市計画道路です。都市計画道路に関しては、幹線道路を整備することによって、地域に入る生活道路に通過車両が入ることを抑制するという、住民の安全上の観点からも都市計画として整備していくものです。南側に関しては、まだ開通していない路線について整備を行います。新たな幹線道路の整備により、明治通り、小滝橋通りなどの既存の幹線道路の渋滞等の抑制を図ることができます。

百人町三・四丁目地区の道路整備は、街路の整備を行っていくものです。百人町三・四丁目地区は、かなり前の話ですが、広域避難場所として東京都に指定されており、それに基づき、当該地区の地区計画を定めています。地区計画の中では、区画街路をいくつか定めており、それに基づき整備を行っていきます。

【部会長】

そうすると、百人町のほうは計画道路ではなくて、区画街路なのでしょうか。

【説明者】

地区計画で定めている地区施設です。

【部会長】

補助第72号線の都市計画はいつされたのでしょうか。

【説明者】

補助72号線に関しては、戦災の復興で昭和21年に都市計画決定をしています。

【部会長】

これは都道ですか、区道ですか。

【説明者】

区道です。

【部会長】

百人町のほうについて、広域避難場所として東京都に指定されているとのことですが、具体的にはどこが避難場所なのでしょう。百人町三・四丁目全体ですか。

【説明者】

全体ではなく一部です。地区計画において、目標として、昔建築研究所のあった跡地を利用した都営住宅の建て替え、木造住宅密集地区の不燃化整備等により広域避難場所としての機能強化を図ることが書かれています。それと合わせて、区画街路、街区公園等の整備を行っていく形になっています。

【部会長】

地区計画はいつできたのでしょうか。

【説明者】

都市計画決定は平成2年です。

【部会長】

建築研究所の跡地は今どうなっているのでしょうか。

【説明者】

計画どおり都営住宅等になっています。

【部会長】

「都市計画道路等の整備」という計画事業の中に、都市計画道路ではない地区計画の中の区画街路の取組があることをもう少しはっきり記載しないと、分かりにくいように思いますね。

【委員】

現在、補助72号線の当該地区は一方通行ですよ。

【説明者】

はい。南側に一方通行です。

【委員】

それは今後も変わらないのでしょうか。

【説明者】

今回整備する箇所については、北側に向かう車道も整備する予定です。

【委員】

あそこに入るには、ガードをくぐってすぐ左を曲がらなければいけませんね。

【説明者】

はい。職安通りから補助72号線に左折して入る計画としています。

【委員】

事故のないよう配慮をお願いします。

【部会長】

目標設定について、現状では、都市計画道路と区画道路のいずれについても、整備をするための用地の取得に向けた調整ということで、すごく大変だとは思いますが、目標値が「調整」だけでは分かりづらいように思います。この道路を整備していくためには用地取得があつて、その次に何があつてといったプロセスがあると思うので、そういうことが書かれていたほうが分かりやすいのではありませんか。

【説明者】

おっしゃるとおり、現在は用地買収に向けた交渉等を行っている段階です。その交渉の進捗状況を見ながら事業を進めていく必要があるため、現段階ではいつまでという目標は設定していません。

【部会長】

「調整」という言葉の中には、用地取得に向けた様々な取組が含まれているということなのではないでしょうか。

【説明者】

はい。例えば用地交渉、関係機関との調整などが含まれています。

【部会長】

手段欄のように具体的な取組を目標とすることは難しいのでしょうか。

【委員】

調整がいつ終わるのか分からないので、具体的な目標も出てこないということですか。

【説明者】

はい。現時点では、そこが明確にはなっていないため、こういった目標になっています。

【部会長】

いずれにせよ、全体にもう少し分かりやすく書いていただけると良いと思います。例えば、

補助72号線の都市計画決定は昭和21年であること、百人町の都市計画決定は平成2年であることなど、それだけ長期間に渡り頑張っているということを区民に説明して良いのではありませんか。

【説明者】

区民により分かりやすい評価となるよう、表現は工夫していきたいと思います。

【委員】

調整している間にも予算は使うのでしょうか。

【説明者】

用地交渉がまとまった場合には土地を買う手続がありますので、そういった場合に予算を付けています。

【部会長】

「進捗状況・今後の取組方針」に、「バリアフリーに配慮」とありますが、これは何かに位置付けがあるのでしょうか。

【説明者】

これから新設・整備する道路については、できるだけ道路勾配や段差をなくすなど、バリアフリーに配慮した整備を図っていきたいと考えています。

【委員】

バリアフリーには無電柱化も含まれているのでしょうか。

【説明者】

補助72号線に関しては、都市計画事業として無電柱化を行っていこうと考えていますが、百人町に関しては、幅員が狭い路線もありますので、無電柱化は確定していません。

【委員】

幅員が狭いというのは、先ほどの事業によれば10m程度なののでしょうか。

【説明者】

そうですね。例えば、現在聖母坂通りで事業を行っていますが、これが約10mです。こういうところだと、変圧器等も道路外に置くといった工夫をして、ぎりぎり整備しています。なので、それ以下の場合には条件としては厳しいと考えています。

【部会長】

ほかはよろしいでしょうか。

今回の件は、地図等を見ないと分からない点がたくさんありましたので、パンフレット等をご準備いただければ良かったように思います。次回はよろしくお願いします。

では、道路課へのヒアリングは以上です。

ありがとうございました。

【説明者】

ありがとうございました。

<説明者退出>

【部会長】

本日のヒアリングは以上です。

次回も引き続き計画事業のヒアリングを行いますのでよろしくお願ひします。

では、閉会とします。お疲れさまでした。

<閉会>