

**平成 27 年度新宿区外部評価委員会第 1 部会
第 2 回会議要旨**

<開催日>

平成 27 年 6 月 26 日（金）

<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、福井委員、藤野委員、野澤委員

事務局（3 名）

小泉行政管理課長、羽山主査、三枝主査

説明者（1 名）

道路課長

<開会>

【部会長】

それでは、第2回外部評価委員会第1部会を開催したいと思います。

本日は、計画事業の外部評価に当たり、お手元の進行予定表のとおり、ヒアリングを実施します。委員の皆様は、チェックシートが配られていますので、適宜メモ等の書き込みを行いながらヒアリングをしてください。

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おり、この第1部会のテーマは「まちづくり、環境、みどり」です。

私は、外部評価委員会第1部会会長の加藤です。部会の委員は、野澤委員、小池委員、藤野委員、福井委員です。

それでは、計画事業52「道路の温暖化対策」の事業からヒアリングを始めたいと思います。

まず、事務局から体系説明をお願いします。

【事務局】

それでは、計画事業52「道路の温暖化対策」について、事務局から体系説明をさせていただきます。第二次実行計画の159ページをお開きください。

本事業は、個別目標「環境への負荷を少なくし、未来の環境を創るまち」に位置付けられた計画事業であり、二つの枝事業があります。この個別目標は、ごみの減量、リサイクルしやすい商品の利用、無駄の少ないエネルギーの利用など、日々の暮らしの中で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つくり、未来に引き継いでいくというものです。

この個別目標の中に四つある基本施策のうち、2番目の「地球温暖化対策の推進」という基本施策に、こちらの事業が位置付けられています。同じ基本施策の中には、後日ヒアリングを実施する計画事業51「地球温暖化対策の推進」があります。

計画事業52「道路の温暖化対策」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ための事業です。

事務局からの体系説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございます。

体系説明について補足があればお願いします。なければ、事業の評価についてご説明いただきたいと思います。

【説明者】

道路課長です。よろしくお願いします。

それでは、計画事業52「道路の温暖化対策」についてご説明させていただきます。

この事業は、遮熱性舗装と木製防護柵の設置という形で事業を進めています。

それから、平成23年度から小型水銀灯をLED化するという事業を進めています。平成27年度以降、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに小型水銀灯4,529基全てをLED化していこうと考えています。平成26年度までは年間320基ずつ改修していましたが、平成27年度からは680基に規模を拡大して整備を行っていきます。

事業の手段ですが、大きく分けて二つあります。まず、環境に配慮した道づくりとして道路の舗装、ヒートアイランド現象の抑制を目指すということで、遮熱性舗装があります。それから、間伐材を使用して木製防護柵を設置して、資源の有効活用を図りながらまちに潤いとぬくもりをつくっていこうと考えています。また、道路の節電対策というところで、道路の街路灯についてLED化を積極的にしていき、それによってCO₂の抑制、節電対策を図っていこうと考えています。あわせて、区の街路灯を、商店街灯と競合している路線についても効率的に配置を考えていきます。

平成26年度の実施内容ですが、遮熱性舗装と木製防護柵については、計画事業評価シートに記載のとおり規模で実施しました。それから、LED街路灯、大型街路灯の改修を行いました。商店街灯との競合路線の再配置については検討を行っています。

目標設定ですが、指標1「遮熱性舗装の施工」、指標2「木製防護柵の施工」、指標3「街路灯の改修」、これは小型街路灯のLED化と大型街路灯の省エネ化です。それから、指標4「商店街灯との競合路線の再配置」、これは商店街灯と区街路灯が競合する路線において、区街路灯の再配置の検討し、工事する路線数を指標とするものです。最後に、指標5「街路灯のCO₂排出量」という目標を設定しています。

各目標の達成状況ですが、平成26年度は、指標1については1,103㎡、指標2は97m、指標3は

386基、指標5は65.9 tとなっています。

続いて、事業の評価についてです。

まず、サービスの負担と担い手ですが、環境に負荷の掛からない持続可能な循環型のまちづくりに取り組むということは区の責務であり、適切と考えています。

次に、目標設定ですが、遮熱性舗装と街路灯のLED化は地球温暖化に有効であり、規模を増やしていくことを目標として設定することは適切であると考えています。また、CO₂の排出量を指標として設定することも、温暖化の効果を示すことができるため、適切と考えています。

それから、効果的・効率的な視点ですが、各施設の改修時期に合わせて実施することは効果的と考えています。また、遮熱性舗装を実施した箇所で温度低減効果等についても確認しています。それから、木製防護柵について間伐材を使用しており、資源の有効活用も図っています。

続いて、目標の達成状況ですが、先ほどご説明したように、遮熱性舗装や木製防護柵の設置、街路灯のLED化については、予定どおり進捗しています。

総合評価ですが、今申し上げたとおり、予定どおり進捗しているので計画どおりと評価しています。

進捗状況・今後の取組方針についてです。

平成26年度の課題に対する方針ですが、環境に配慮した道づくりとして、遮熱性舗装や木製防護柵について実施した箇所を検証し、改修を検討していきます。道路の節電対策については、LED灯の新たな技術や他自治体の動向なども注視して改修していきたいと考えています。

これらの方針に対する実際の取組ということで、遮熱性舗装と木製防護柵については予定どおり実施しました。遮熱性舗装は温度低減の検証をして、効果を確認しています。木製防護柵についても、施工済み箇所の耐久性は確認しています。節電対策ですが、予定どおりLED化を進めています。

平成27年度の取組概要ですが、遮熱性舗装の施工と木製防護柵の設置を引き続き実施して、温暖化の低減効果を検証しながら耐久性も確認していきたいと考えています。それから、節電対策についても、LED化によって消費電力量やCO₂の削減ができ、維持管理費の削減ができるということがありますので、平成27年度から規模を拡大して実施していこうと考えています。

第二次実行計画期間を通じた分析として、成果としては、遮熱性舗装は道路の改修時期に合わせて施工しており、実際に検証を行ったところ通常の舗装に比べて約5度の路面温度を低減させています。また、木製防護柵についても予定どおり施工しており、間伐材の有効活用を図りました。街路灯のLED化についても、消費電力量やCO₂の排出量の削減、維持管理経費の低減を図ることができました。

第二次実行計画期間を通じた分析ですが、まず、課題としては、環境に配慮した道づくりについては効果の検証や耐久性の確認を引き続き行っていく必要があります。それから、新しい製品等の検討を行い、更に効果的に進めていく必要があります。それから、道路の節電対策に

については、LED街路灯についても新しい技術の開発などが見込まれますので、大型街路灯なども含めて、そういった動向を把握していきたいと考えています。

第三次実行計画に向けた方向性ですが、環境に配慮した道づくりについては、引き続き遮熱性舗装、木製防護柵について設置をしていきたいと考えています。道路の節電対策についても、同様に消費電力量、CO₂量の削減、維持管理経費の縮減効果があるLED化を継続して実施していきたいと考えています。そして、最新の技術の動向なども把握しながら、大型街路灯のLED化についても検討していきたいと考えています。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、ただ今のご説明について何かご質問がありましたらお願いします。

【委員】

目標値の設定は、予算に応じて設定されているものなののでしょうか。最終目標としては、新宿区全体を長い目で見て全て終わらせるというところにあると思いますが、それはどれほど先のことなののでしょうか。

【説明者】

実際の遮熱性舗装は、ある程度の道路幅員がある路線、それも日中に日光が継続的に差す路線を選定して実施してきています。そういった路線について、改修時期等を調整して遮熱性舗装を行っていこうと考えています。今の時点で改修完了にどれほどの時間が要するかということは、まだ想定はしておりませんが、更新時期等を考えると舗装の更新は30年といった期間がかかる部分がありますので、そういったスパンでの改修になろうかと思えます。

それから、木製防護柵に関してですが、木製防護柵は鉄製のガードパイプ等と比べて強度が弱いので、交通量がなるべく少ないところで、さらに、車が接触しないような、植栽帯などを併せて設置している路線を抽出して、先ほどと同様、更新時期に木製防護柵に改修しているところですよ。

【委員】

LED化はいかがでしょうか。

【説明者】

LED化に関しては、小型の水銀灯について平成26年度まで320基ずつ、水銀灯の改修時期に合わせて実施しています。小型の水銀灯に関しては、平成31年度までに街路灯4,529基をLED化しようと考えています。

【部会長】

大きな目標は何なのか少し気になりました。要するに、この指標の根拠ということですよ。今のお話だと、改修時期というものがあるって、ある期間に改修するものがそのまま目標値になっているという解釈でよろしいのでしょうか。

【説明者】

はい、要は物が悪くなっているものに合わせて改修して、設置していこうという考え方です。

【部会長】

目標水準として何年まで何㎡とありますが、これはその期間に改修する面積や延長といった解釈でよろしいのですか。

【説明者】

はい。この実行計画の中での規模になります。

【委員】

結局、区内に何基ほどあるのですか。

【説明者】

街路灯は区内に約1万1,000基あります。その中で小型水銀灯、つまり100ワット以下の水銀灯に関してLED化していきます。先ほどご説明させていただいたように大型街路灯については、まだ技術的に確立していない部分があると考えていますので、小型水銀灯を対象に行っています。

【委員】

全部ではないということですね。

LEDの真下だと何ルクスぐらいの明るさになるのですか。

【説明者】

街路灯の直下というのは明るくなりますが、区の考えとしては、路線としてある程度の照度がなければならないと考えており、基本的に直下のところでも5ルクス以上で設置します。

【委員】

明るさにめり張りがあっていいですね。感じがよくなったと思います。

【説明者】

水銀灯は、ほわっと光が広がるような形になっていますが、LEDというのは直線的な光が強いところがあります。ただ、そういった直線的な光でも、ある程度路線の明るさをカバーしていけるだろうと考えています。

【委員】

小型街路灯の水銀灯が対象となっていますが、町内会にある防犯灯ありますよね。そちらはどういう考えでいらっしゃるのですか。

【説明者】

いわゆる民有灯、私道に町会・自治会が設置している民有灯に関しても、町会から改修の相談等があった場合は、その際に区がLEDでの改修をお願いしています。

【委員】

木製防護柵はとてもいいと思うのですが、何年ほどもつと見込んでいらっしゃるのですか。

【説明者】

実際、設置し始めてまだそれほど時間がたっていませんが、おおよそ10年ぐらいですので、設置状況によっての耐久性を検証していければと考えています。

【部会長】

平成27年度取組概要の中に、道路の節電対策における維持管理費の削減について書かれている部分があります。この効果はどの程度なのでしょう。

【説明者】

現在、水銀灯からLED灯に改修をしており、実際にどれだけ維持管理費が低減しているかということですが、電気料などは結構変動するところがありますが、直近で比較すると水銀灯からLED灯に変えた場合、1基当たり年間で約1万1,000円低減されます。

【委員】

我々の商店街の街路灯も400ワットが50ワットになりました。それだけでも相当なコストダウンです。

【部会長】

相当な効果があるということですね。要するに、この事業は、いろいろなものの更新・改修時期に、そのタイミングを見計らって、そのとき最先端の省エネの対策を講じて、更にそれがどれほど効果があるのかを検証しながら進めているということですね。分かりました。

【委員】

原価を考えたときに、水銀灯とLEDの経費の差というのがありますから、単純に、これだけ経費が安くなったとは言えないのではないかと思います。

【説明者】

ご指摘のように、器具としては水銀灯よりLEDの照明のほうが高いです。価格もいろいろとあるのですが、水銀灯が2万4,000円ほど、LEDが6万8,000円ほどです。

【委員】

寿命も違うのですか。

【説明者】

水銀灯は3年ほどしかもたないのですが、LEDは15年ももちます。

【委員】

そういったことを全て計算されて、先ほどの削減額となるのでしょうか。

【説明者】

いえ、電気代だけで年間1基当たり1万1,000円の差があるということです。

【部会長】

どれほど経費削減できたかという指標の設定はできないのでしょうか。相当難しい気もしますが。そういう数字があると分かりやすいという気がしました。

現在の指標ですと、更新時にどれほどの距離を改修するのが分かっていますから、その計画を粛々と進めているという感じがして、全体像が見えないのです。ですので、そういう指標も盛り込んでいただけるといいかなという感想を持ちました。

【委員】

本当にそうだと思います。数値的に効果を表していただければよいと思います。

ところで、遮熱性舗装の断面図などというのは、どこかで見られるところがあるのですか。

【説明者】

特徴的に分かるのは、アスファルトが通常黒っぽい色をしているのですが、遮熱性舗装の場合白っぽい色をしています。ある程度の幅員の道路で、最近都道なども施工しています。一般の方でも明らかに違いが分かります。

遮熱性舗装については、アスファルトを施工しながら遮熱のコート剤みたいなものを塗って仕上げていくというものです。断面的に言うと、表面にそういったコート剤が塗られているか、いないかの違いになります。

【委員】

区民に分かりやすいように、どこかに構造図を表したものがあるといいのですが。パンフレットやチラシでもいいので。

【部会長】

ただ今のは委員からのご意見ということです。

それでは、次に進ませていただきます。

次は、計画事業58「新宿りっぱな街路樹運動」です。事務局から体系説明をお願いします。

【事務局】

体系を説明させていただきます。

第二次実行計画の160ページをご覧ください。

本事業は、個別目標「都市を支える豊かな水とみどりを創造するまち」に位置付けられた計画事業です。この個別目標は、新宿の持つ貴重な水辺やみどりを未来に引き継ぐべき区民共有の財産として位置付け、その保全、再生、整備を図って安らぎと潤いのあるまちを目指していくというものです。

本事業は、この個別目標の中に二つある基本施策のうち、2番目の「みどりを残し、まちへ広げる」という基本施策に位置付けられています。同じ基本施策の中には、後日ヒアリングを実施する計画事業「新宿らしいみどりづくり」があります。

計画事業58「新宿りっぱな街路樹運動」は、新宿のシンボルになる立派な街路樹のある道路空間を目指して、道路整備事業等に合わせて緑量のある街路樹を整備するとともに、道のサポーターや沿道利用者と調整の上で維持管理を行っていく事業です。

事務局からの体系説明は以上です。

【部会長】

体系説明については今の内容でよろしいでしょうか。

それでは、事業の評価のご説明をお願いします。

【説明者】

計画事業58「新宿りっぱな街路樹運動」ですが、手段としては道路の無電柱化や都市計画道路などの道路工事等に合わせて街路樹を整備していくというものです。対象路線は三栄通りと補助72号線Ⅰ期、新宿通りです。

平成26年度の主な実施内容としては、三栄通りの事業ですが、街路樹整備に必要な道路の無電柱化工事を予定どおり実施しました。72号線Ⅰ期と新宿通りについては、道路工事の進捗に合わせて整備時期を検討しました。

目標の設定ですが、グリーンシンボルロードを整備する路線と整備の区間の累計を指標としています。

指標1「グリーンシンボルロード整備路線数」ですが、平成27年度に三栄通りの整備が完了するというものですので、平成26年度については実績がないという状況です。

続きまして、事業の評価についてです。

サービスの負担と担い手ということで、街路樹の整備は区が行って、日常の管理については道のサポーター制度等を活用して区民等と協働しながら実施しています。こうしたことにより適切と評価しています。

目標の設定ですが、街路樹の整備に当たり、無電柱化や都市計画道路事業を実施して、それに合わせて街路樹を設置しており、そうした目標の設定は適切であると考えています。

効果的・効率的な視点ですが、歩道の拡幅・新設に合わせて整備するということ、それから緑あふれる道路空間を効率的に創出できるというところがあります。緑を増やすことによって新緑や紅葉を楽しむことができ、夏には木陰などもできるということで、潤いのある快適さをもたらします。このようなことから、効果的であると考えています。

目的の達成度ですが、三栄通りについては、平成27年度の完成に向けてりっぱな街路樹を整備するための無電柱化を計画的に実施しており、達成度が高いと評価しています。

総合評価ですが、りっぱな街路樹の整備に向けて前段階となる道路の無電柱化の工事が計画どおり進んでいます。

今後の取組方針等ですが、平成26年度の課題に対する方針として、三栄通りの街路樹については地元区民の方々と樹種の選定等の検討を行い、72号線Ⅰ期と新宿通りについては適切な時期に道路整備と合わせて整合性をもって実施していきたいと考えています。

平成26年度の実際取組ですが、三栄通りは無電柱化の工事説明会等を行い、樹種等について地元の意見を聞きながら検討を行いました。72号線Ⅰ期と新宿通りについては、先ほどと同様、適切な時期に検討していきます。

平成27年度取組概要ですが、三栄通りの街路樹については、地元の方々と話し合いながら無電柱化の工事に合わせて街路樹の整備を行います。72号線Ⅰ期と新宿通りについては、先ほどと同様、適切な時期に検討を行います。

第二次実行計画の期間を通じた分析としまして、成果ですが、三栄通りの街路樹については無電柱化の工事が予定どおり平成27年度に完成する見込みです。これにより、りっぱな街路樹のある道路空間を創出して、潤いのある快適なまちが実現されます。

課題ですが、72号線Ⅰ期と新宿通りについては、道路整備に合わせて地域の意見を聞きながら樹種などを検討していきたいと考えています。

第三次実行計画に向けた方向性ですが、三栄通りについては第二次実行計画で終了します。

補助72号線Ⅰ期と新宿通りに関しては、道路整備等に合わせて街路樹を整備するということで、引き続きこういった事業に合わせて樹種や配置等の検討を進め、街路樹の整備を進めていきたいと考えています。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

ただ今のご説明について何かご質問ありましたらお願いします。

【委員】

事業名にある「りっぱな街路樹」というものがどうもよく分かりません。りっぱな街路樹の具体的な概念、条件を教えてください。それから、りっぱな街路樹というと私などは樹齢20年は経過した木を思ってしまうのですが、最初から太い木を植えるのか、それとも何十年後かにりっぱな街路樹となるのでしょうか。

【説明者】

これまで、道路の街路樹をそれほど重視していなかったところがあります。街路樹を都市の緑の骨格として位置付けて、まちに潤いと快適さをもたらす道路空間づくりをするというところで、新宿りっぱな街路樹運動として取り組んでいます。

「りっぱ」というのは、緑量ある街路樹という考え方で、ある程度樹形などを定めて管理していこうというものです。

【委員】

今おっしゃったような、都市の緑の骨格として位置付けるという言葉が入っているととても分かりやすいと思います。

【委員】

街路樹というのは、道路のところどころに植わっている木のことを言っているのですか。

【説明者】

はい、そうです。

【委員】

木の下で植栽は違うのですよね。

【説明者】

高木、中木、低木とありますが、街路樹というのは基本的にそれら全てを含めた概念です。

【委員】

低い木がありますが、しっかり剪定しないと子どもから車が見えないということがあります。そういったことも踏まえて、住みやすい安全なまちをつくっていただきたいと思います。

【部会長】

名称についてですが、「街路樹」の次に「運動」という言葉も入っています。これは、維持管理について道のサポーターや沿道利用者と調整を行うなど、ソフトの部分のお話かなと思うのですが、いかがでしょうか。

それと、目的の中に「新宿グリーンシンボルロード」とありますが、これは、この事業のように新しく道路整備事業が始まるときに植える街路樹以外に、何かほかにもシンボルロードとなっているものがあるのでしょうか。

【説明者】

まず、りっぱな街路樹運動ですが、運動としては、樹木の魅力をアップさせるためにある程度緑量のある目標の樹形を定めて、剪定等を行っています。そういった、目標を定めて実施していく取組を、運動としてとらえています。

実際に、区民の方々にサポーターのような形で取り組んでいただいているところもありますが、地域の方々が管理をしたいといった場合に、区と取り決めをさせていただき、その上で実際に管理していただいています。ボランティア的な活動で、管理を行っていただいているものです。

【部会長】

例えば、三栄通りではそういうお話は進んでいるのでしょうか。

【説明者】

三栄通りに関しては、今の時点ではそういったことはありません。

【部会長】

そうすると、目的にはハード面だけではなくソフト面のものも入っているので、指標の中にもソフト面のものも入れていただいたほうがいいのではないかと思います。

【説明者】

ホームページでの周知やイベント時にパンフレットを配布するといったことをしていますが、地元の方々にボランティア的な考えの運動がどこまで広がるかというのは、把握しきれない部分があります。

それから、先ほどご質問があったグリーンシンボルロードについては、先ほどの3路線において、道路整備に合わせた街路樹の整備を行っているというもので、現時点ではこの路線数というところです。

【部会長】

いずれにしても、三栄通りでは、沿道の方と話し合っって樹木の種類を決めていらっしゃるわけですね。ですから、沿道の方と協働してやっているということが、指標の中に盛り込まれるといいと思いました。

【委員】

ボランティアを積極的には募集していないのですか。自ら手を挙げるのを待っているということでしょうか。

【説明者】

ホームページやパンフレット等で募集をしています。

【委員】

近所に、植樹帯に勝手に花や木を植えたりする人がいますが、そういう方に対して区はどう

いう対応をしているのですか。

【説明者】

区と地元の方々とで実際に管理するときには合意書等を結んでいただくということがあります。植木鉢を置いたり収穫できる植栽などを植えたりすることがないように区で見回ったりしています。

【委員】

私はよく早大の理工学部の前を通りますが、とても立派な街路樹がすばらしいと思います。ですが、なぜこの道に決めたのか、ほかにも閑散としていて緑が全くないような道もあるので、それでもこの道に決まった理由を教えてください。

【説明者】

基本的に、道路の整備と合わせた形で街路樹の整備を行っています。りっぱな街路樹が入るかかどうかというのは道路の幅員にもよります。ある程度幅員がある路線についてはそれなりに大きい樹木を植えることができます。ですので、道路の整備の時期や道路の幅員といった条件で、植えられる箇所が限定されます。

【部会長】

今のご質問に関連して、第三次実行計画に向けての方向性が継続になっているということは、この事業の性格からいうと、一定条件が整った道路整備事業に合わせてこれを実現していくというそういうことですね。そうしますと、本事業以外に街路樹を整備する事業を区として持っているのでしょうか。

【説明者】

経常事業の中で、街路樹の維持管理等の費用が計上されています。こういったところで剪定等を行っているということです。

【部会長】

あくまでも樹木が既にあるところでの維持管理、また、老朽化したものを植え替えるといったような話でしょうか。

【説明者】

主にはそういったものです。

【部会長】

分かりました。

では、続いて、次の事業について説明をお願いしたいと思います。計画事業65「都市計画道路等の整備」です。まず、事務局のほうから体系の説明をお願いします。

【事務局】

それでは、第二次実行計画の161ページをお開きください。

計画事業65「都市計画道路等の整備」です。

この事業は、個別目標「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」に位置付けられた計画事業で、二つの枝事業があります。

この個別目標は、都市機能が高度に集積し多くの人が行き交う新宿区の都市活動を支えていくため、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、歩く人に優しい歩行空間や利用しやすい公共交通の充実したまちを目指していくというものです。

この事業は、個別目標の中に三つある基本施策のうち3番目の「道路環境の整備」という基本施策に位置付けられています。同じ基本施策の中には、この後にヒアリングを実施する計画事業66「人にやさしい道路の整備」、計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」、計画事業67「細街路の拡幅整備」があります。

計画事業65「都市計画道路等の整備」は、区内で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事業です。

事務局からの体系説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございます。

それでは、ご説明をお願いします。

【説明者】

初めに、都市計画道路補助72号線についてご説明いたします。補助72号線自体は、高田馬場から新宿駅までの鉄道の東側を通っている都市計画道路です。既に開通している区間もある中、残っているのは南側の区間352メートルとなっていますが、この区間がⅠ期区間であり、Ⅰ期区間についての用地買収をし、道路の整備を行っていくという事業です。

なお、百人町三・四丁目地区については、地区計画に基づく道路の整備に取り組んでいるところです。

では、計画事業評価シートについてご説明します。

まず、手段ですが、補助72号線の整備としては、事業の対象となる建物の所有者、土地の地権者、その他土地建物についての権利を有する方などと交渉を行い、補償や用地取得を行います。用地の取得後については、道路の整備を行って開通を目指していくというものです。あわせて、無電柱化や街路樹の整備も、他事業と関連して進めていきます。

百人町三・四丁目地区の道路整備としては、地区計画に基づき区画街路となる土地を所有者から取得します。取得後については、道路の整備を行って開通を目指すというものです。

平成26年度の主な実施内容です。補助72号線の整備については、民有地1件において用地の交渉がまとまって、新宿区土地開発公社による土地の先行取得を行いました。百人町三・四丁目地区については、国有地1件を取得するための協議を実施しています。

目標設定ですが、補助72号線Ⅰ期区間については平成31年度末の完成を目指して取り組んでいます。百人町三・四丁目区画街路の整備については、整備未完了の区画街路の整備の完了に向けた調整を行うというものです。いずれの指標も「調整」という形で記載しています。

続いて、事業の評価についてです。

まず、サービスの負担と担い手ですが、道路の完成後に事業効果が見込まれ、周辺地域にお

いても早期開通が望まれている都市計画道路等を行っていくということで、区が行うことは「適切」と考えています。

適切な目標設定ですが、道路整備に関して関係者と調整が長期間必要であることと、地権者との用地交渉が難航するということも踏まえた設定で、適切であると考えています。また、事業の進捗が分かりづらいということもありますので、分かりやすい指標の設定を引き続き検討していきたいと考えています。

効果的・効率的な視点ですが、補助金を投入しながら実施しており、また、周辺の建物の建替え等に合わせた整備ということで、効率的に進めていると考えています。

目的の達成度ですが、補助72号線の整備については、民有地1件の用地交渉がまとまって土地開発公社による先行取得を行っています。また、百人町三・四丁目地区の道路整備については、用地取得を行うための調整を関係機関と行っており、「達成度は高い」と評価しています。

総合評価ですが、補助72号線の整備については、用地交渉を進めている中で民有地1件を取得でき、また、百人町三・四丁目地区の道路整備は、区画街路3号の用地取得に向けた交渉を進めたため、「計画どおり」と評価しました。

進捗状況・今後の取組方針についてです。

平成26年度の課題に対する方針ですが、補助72号線の整備については、用地を分割して取得を行っており、そのほかにも土地交換による取得など、早期取得に向けた作業を進めていきます。百人町三・四丁目地区の道路整備については、地権者と用地取得、道路整備に関する調整を進めていきます。この方針に対する実際の取組も同様の内容で、補助72号線については、用地を分割して民有地1件を取得したというところです。

平成27年度を取組概要ですが、補助72号線の整備については、残る用地も数件となってきたということもあり、道路の整備に向けた電線共同溝の設計、擁壁工事の設計に着手していこうと考えています。用地取得についても、まだ残っている箇所がありますので様々な手法を活用しながら引き続き行っていきたいと考えています。それから、百人町三・四丁目地区の整備についても国有地1件を取得していく予定です。

第二次実行計画の期間を通じた分析ですが、成果として、補助72号線の整備については、土地の交換等を行えば全面積の98%を取得する見込みです。道路整備に向けた電線共同溝、擁壁の設計を進めて、開通に向けて取り組んでいきます。百人町三・四丁目についても国有地を取得する見込みです。

課題としては、補助72号線の整備ですが、残る用地の取得を粘り強く行っていく必要があります。また、道路整備に向けた調整を進めて、用地取得後に速やかに整備工事に着手できるようにする必要があります。百人町三・四丁目の道路整備については、完成に向けて地権者の意向を把握して用地取得をしていく必要があると考えています。

第三次実行計画に向けた方向性ですが、補助72号線の整備については、周辺の道路の混雑緩和、交通の利便性の向上、歩行者の安全性向上などを目的に、全線開通に向けて用地取得、道路の整備を行っていきたいと考えています。それから、百人町三・四丁目地区の道路整備につ

いても、良好な住環境の保全・改善のために、区画道路の整備に向けて地権者の意向を把握しながら用地取得を行っていきたいと考えています。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、ただ今のご説明について、何かご質問ございましたらお願いします。

【委員】

補助72号線というのは新目白通りに直結するのですか。明治通りと並行していく抜け道になると思うのですが、いかがでしょうか。

【説明者】

補助72号線は新目白通りまで到達しており、北側については既に通っています。ご指摘のとおり、明治通りと並行していて、さらに、西側には小滝橋通りがあります。こういった南北の通りを補完する道路となる予定です。

【委員】

そのことはとてもよく分かります。よくこの辺りを車で通るのですが、明治通りと並行して流れていくので大変いいと思います。ですが、そういう道路をつくった結果、どれほど利便性が向上したかということ、しっかり書いたほうがいいのではないかと思います。そのことで、この事業の重要度がより分かるようになるのではないかと思います。

【説明者】

先ほどの説明で漏れていましたが、この事業の目的は、区内で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することにより、計画事業評価シートにもこのように記載しているところです。

【委員】

このことについては、実績で示したほうがいいと思います。例えば、車の交通量などはいかがでしょうか。文章だと少し感情が入ってしまうようなところもありますが、数字だと客観的で分かりやすいのではないかと思います。

【部会長】

百人町三・四丁目地区の道路整備ですが、区画街路になっていて、既存の部分は全くないのでしょうか。それから、国有地1件を取得したということですが、地権者はどのぐらいいらっしゃるのでしょうか。

【説明者】

国有地については、これから取得する予定で調整を実施したということです。それから、既存の道路があるかどうかといったところですが、主には既存の道路がある路線が多い箇所です。一部ない箇所もあります。基本的には道路の拡幅というものです。

【部会長】

この部分は都市計画道路になっているのですか。

【説明者】

地区計画で定めている区画街路であり、都市計画道路ではありません。

【部会長】

補助72号線の線形は、大久保通りのところで止まっているのですよね。

【説明者】

補助72号線についても拡幅ということで、Ⅰ期区間352メートルの区間については、現道があります。北から南に向かう一方通行です。ただ、ここを拡幅して15メートルの幅員で整備するということです。

【部会長】

15メートルで整備するのですか。では、都市計画道路として整備するということですね。

【説明者】

72号線については都市計画道路です。百人町は地区計画に基づく区画道路です。

【部会長】

では、百人町の道路はどこなのですか。何のためにそれを整備するのも教えてください。

【説明者】

百人町に関しては、広域避難場所として指定されており、平成2年に百人町三・四丁目地区の地区計画を定めています。東側が鉄道、南側が旧社会保険中央病院、現東京山手メディカルセンターの通り、西が小滝橋通り、北が都市計画道路74号線、つまり高田馬場四丁目の南側、こちらの区画が地区計画の区域となっています。

【部会長】

それと、この都市計画道路の整備とは、どんな関係があるのですか。

【説明者】

補助72号線の都市計画道路の整備との関係ですが、百人町三・四丁目も同じく用地を取得して道路を整備していくという事業で、そういう事業が2事業あるという考え方です。72号線は一つの道路事業で、百人町の地区計画の中の区画街路については地区計画の中の事業ということで別事業の扱いになり、それらを一つにまとめているものです。

【委員】

今、トンネルの工事を行っているところは、74号線のところですか。

【説明者】

はい、74号線の都市計画道路で都が施工しているものです。

【部会長】

そのほかの区画道路はもうできているのですか。

【説明者】

はい、ほかの区画道路については完成というところです。

【部会長】

個人的な興味ですが、この中で戸建て住宅みたいなのがありますが、この辺は相当古い住宅地ですよ。

【説明者】

そうですね。新しくはないですね。

【部会長】

建築研究所の跡地などは、再開発なさるのでしょうか。

【説明者】

建築研究所跡地はすでに公園等に整備されています。

【委員】

このトンネルはいつ開通するのですか。

【説明者】

74号線は事業認可の期間が平成28年3月までです。

【部会長】

この地区計画のエリアは、先ほどの区画街路以外はほとんど整備がされているという理解でいいのでしょうか。

【説明者】

今の段階で13件ほど残っていますが、ほかの路線については整備が終わっています。

【部会長】

都営住宅の建替えはもう済んでいるのですか。

【説明者】

はい、都営住宅は終わっています。

【委員】

72号線に関して、地権者は件数としてどれほどあるのですか。

【説明者】

72号線に関しては、残り5件です。

【部会長】

百人町三・四丁目はいかがでしょう。

【説明者】

百人町三・四丁目は13件です。

【部会長】

13件のうち一つが国有地ですか。

【説明者】

はい。

【部会長】

あとの12件はまだ協議が整っておらず、国有地もまだということですね。

【説明者】

はい、そうです。

【部会長】

この事業はなかなか分かりにくいという印象を持ちました。都市計画道路等の整備と聞くと、ほとんど都市計画道路を扱うように思ってしまうわけですが、違うお話のように思える百人町三・四丁目地区の道路整備も扱っています。ただ道路を整備すればいいということでもないような気がします。

【委員】

都市計画と地区計画ですから、種類が違いますよね。

【部会長】

そうですね。目標設定についても、その中の区画街路の整備だけで設けられていて、若干違和感があります。地区計画の中の施設の整備や、いわゆる交通ネットワークの話と関係あるのかということもよく分からないですし、そのところを整理していただいたほうがよかったかという気がします。

【委員】

都市計画と地区計画は違うので、「等」という言葉で一緒にされてしまうと、少し違うのではないかと思います。

【部会長】

ですから、都市計画課と大いに関係しているわけですね。

【説明者】

都市計画道路については、実際に事業を行う前は都市計画課で所管していますが、事業開始後は道路課のほうで事業を行うことになります。それから、地区計画については、主に景観と地区計画課の所管になっています。その一部として、道路の整備を行っていく事業についてはみどり土木部で行っています。都市計画部のほうで計画を所管しながら、用地買収を含め実際の工事などをみどり土木部で行うものです。

【部会長】

その理解ができていなかったのも少し全体像がつかみにくかったですね。

分かりました。ありがとうございました。

【委員】

最後に、新宿区土地開発公社と新宿区の関係は、どうなっているのですか。

【説明者】

新宿区土地開発公社が土地を取得して、その翌年度に区が買い戻すということを通して、国庫補助を確実に充当しようという目的もあり、公社を活用しています。

【委員】

地権者との交渉は公社が行っているのですか。

【説明者】

実際は区で行っています。

【委員】

公社が取得して公社のものになって、それを区がいただくという形ですが、取得に伴う交渉等の仕事は区が行っているということですね。

公社を通さないと国の補助が出ないということなのでしょうか。

【説明者】

そういうことではないのですが、実際に交渉を行っていくに当たって、実際に買えるかどうか分からない段階で国庫補助なども申請していかなければならないということがあります。

申請したのに買えなかったということになると、それは手続上よろしくないということがありますので、確実に公社で買うことが決まった後に、国庫補助の申請をしています。

【部会長】

先ほどのお話ですと、地区計画の中の道路については、みどり土木部の所管になるということですが、ほかの地区計画も全部そうなのですか。

【説明者】

地区計画で実際に道路を整備していくという計画になっている路線であれば、みどり土木部で取得していきます。都市計画課や景観と地区計画課等で地区計画を定めて、実際はみどり土木部のほうで行っていくということです。

若葉・須賀町地区などについても、用地買収を行いながら道路の拡幅を行っている部分がありますので、そういったところも同様のやり方をしています。

【部会長】

分かりました。ありがとうございました。

それでは、次に入らせていただきたいと思います。計画事業66「人にやさしい道路の整備」について、事務局のほうから体系の説明をお願いします。

【事務局】

事務局から説明します。

第二次実行計画の161ページをご覧ください。

計画事業66「人にやさしい道路の整備」です。

この事業は個別目標「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」に位置付けられており、二つの枝事業があります。

この事業の個別目標及び基本施策の位置付けは、先ほどヒアリングを実施した計画事業65「都市計画道路等の整備」と同様です。計画事業66「人にやさしい道路の整備」は、安全で快適な歩行空間を確保するとともに、生活する人が安心して暮らしやすい道路整備を進めていく事業です。

体系説明としては以上です。

【部会長】

それでは、評価シートの説明をお願いします。

【説明者】

計画事業66「人にやさしい道路の整備」についてご説明いたします。

まず、人とくらしの道づくりの事業ですが、これは、新宿駅西口のロータリー広場周辺の西新宿一丁目の区域についての事業です。平成22年から事業を行っており、施工期間は平成26年までとなっています。

それから、道路の改良事業ですが、これは早大通りの道路の改良を行っているものです。早大通りの早稲田大学から外苑東通りまでの区間の歩道の部分についての改修で、平成26年度をⅠ期、平成27年度をⅡ期として整備を行っていくものです。この箇所について、道路の補修と合わせて歩行空間の整備を行っています。

では、評価シートについてご説明します。

本事業の手段としては、まず、人とくらしの道づくりの事業があります。これは、先ほどご説明した西新宿一丁目の区域の事業ですが、地域との協働で整備計画を策定し、保水性舗装や歩行者の通行部の拡幅等を実施しています。拡幅としては、道路全体を広げるというよりも歩行者の通行する部分について広げているというものです。

次に、道路の改良事業ですが、これはユニバーサルデザインのまちづくりに配慮して歩行者の安全性を向上させる整備を実施しているというものです。

平成26年度の主な実施内容ですが、人とくらしの道づくりについては、道路1路線を整備しました。それから、道路の改良ですが、早大通りⅠ期区間の歩道の工事を行いました。

目標設定ですが、西新宿一丁目地区については、整備路線数を指標にしています。道路の改良についても、整備を行った路線数を指標にしています。平成26年度の実績は、どちらの指標も1路線ずつとなっています。

続いて、事業の評価についてです。

まず、サービスの負担と担い手ですが、安全性や快適性に配慮した道路整備に取り組むことは区の責務であると考えています。整備に当たっては、地域の意見を聞きながら連携して整備を行っており、適切であると考えています。

目標設定ですが、地域等と協働で検討を進めるなど、区民の意見を聞きながら地域の実情に沿った形で目標設定をしており、適切であると考えています。

効果的・効率的な視点ですが、区民の意見を聞きながら地域の実情に沿って効果的な整備を進めています。それから、社会資本整備総合交付金等を活用しながら効率的に整備を行っています。

目標設定ですが、人とくらしの道づくり事業では1路線を予定どおり整備をしたというところですが、道路の改良も、1路線整備が完了したということで、達成度は高いと評価しています。

総合評価ですが、両事業とも計画どおり実施したというところですが、道路整備の効果が分かりやすいような形での記載については、今後も検討していきたいと考えています。

平成26年度の課題に対する方針ですが、人とくらしの道づくり事業に関しては、整備計画の路線でない新宿駅西口の高速バス乗り場付近の整備について、整備の時期や手法をバス事業者と協議していきます。道路の改良については、適宜工事の情報を地域に周知しながら工事を実

施していきます。

平成26年度の実際の実行ですが、西新宿一丁目については予定どおり道路の整備を行っています。本事業における計画外ではありますが、新宿駅西口高速バス乗り場付近については、道路整備に向けてバス事業者と継続的に協議を行っているところです。道路の改良については、地域住民の方へ早大通りⅠ期の歩道整備のイメージを丁寧に周知して工事を行いました。

平成27年度の実行概要ですが、人とくらしの道づくり事業に関しては、西新宿一丁目地区の整備が予定どおり実施して完了します。計画外の路線箇所については、整備についてバス事業者と継続的に協議を行っていきたくと考えています。道路の改良に関しては、引き続き早大通りⅡ期の歩道整備を行っていくというものです。

第二次実行計画期間を通じた分析ですが、成果としては、西新宿一丁目地区は整備が予定どおり完了して、景観や歩行空間の安全性向上を図ることができました。道路の改良については、早大通りの歩道の整備を予定どおり完了する見込みです。整備に当たっては、歩行者と自転車の歩行空間を色分け区分して、安全で快適な空間を整備していきたいと考えています。

課題ですが、自転車と歩行者の通行空間の確保、生活道路への通過車両の排除、歩行者が安心して快適に利用できる道路空間の整備が求められています。こういったことから、限られた道路空間の中でこういった整備が可能か、地域の方々と整備をどのように行っていくのか、調整を図りながら整備に向けて取り組んでいく必要があると考えています。

第三次実行計画に向けた方向性ですが、引き続き歩行者が安心して安全に通行できる道路空間を目指して、ユニバーサルデザインに配慮して整備を進めていきたいと考えています。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

ただ今のご説明について何かご質問がありましたらお願いします。

【委員】

早大通りの道路改良などは、LED化や無電柱化などの事業と連携して実施しているのでしょうか。

【説明者】

無電柱化に関しては、早大通りと西新宿は無電柱化が既に終わっています。ただ、街路灯に関しては、改修時期等に合わせて実施しますので、LED化していないところも一部あります。早大通りは、そういうタイミングが合っていない部分がありますが、西新宿については調整をして、街路灯も整備を行っています。

【部会長】

人とくらしの道づくり事業ですが、こういった整備をしたのでしょうか。

【説明者】

西新宿区画全般に言えることなのですが、舗装をやり直しています。その中で、歩行者が歩く部分を拡幅し、一部白線を広げるといったことにも取り組んでいますし、歩行者が歩くところ

ろに色をつけて分かりやすくするという工事も行っています。そのほかにも、水分を含んで気化熱により路面の温度を下げるという保水性舗装の施工を併せて実施しています。

【部会長】

歩行者通行部の拡幅というのは白線を広げるということですね。そして、色を付けるなどにより安全に通れるようにするということですね。

建物をセットバックさせるといった地区計画のようなものがあればいいとは思いますが、この辺は難しいでしょう。

【説明者】

地区計画のほうは、この事業の地区ではかかっておりません。そういった動向があるということも、今のところ聞いていません。

【部会長】

それから、一つの事業の中に、別の場所で行われている二つの整備が入っているので、そうした場合には、例えば、各項目の評価の理由は、各事業について分けて記載していただいたほうが分かりやすいと思います。

進捗状況等については、別々に書いていただいているのでよく分かりました。ただ、第二次実行計画期間を通じた分析から、再び合わさった形で書かれているので、こちらも別々に記載していただければよかったと思いました。

【説明者】

次回から、そのようにさせていただきます。

早大通りについては、アンケートを実施して区民の方々の意見も聞きながら、どういったところが悪いのか、どういった舗装がいいのかといったところも地域と連携しながら取り組んでいます。西新宿と同様に、地域と連携して行っているというものです。

【委員】

新宿駅西口高速バスの乗り場付近の整備に向けて、引き続きバス業者と調整するということですが、どのように考えているのですか。

【説明者】

今現在、整備が残っている部分は、高速バスが通っている箇所です。そういったところで、実際にバスの運行の状況が変化するのか、まちづくりがどのように進むのかというような動向を踏まえながら、道路の工事を行っていければと考えています。

【委員】

バスが発車まで駐車しているのは敷地内ですね。

【説明者】

敷地内に乗降所があるのですが、通行することで、かなり交通量が多くなりますので、今後、バスがどのように動いていくのかを調査しているところです。それによって、道路を整備するのか、どういう仕上げにするのかということに影響が出るので、そういった情報を集めています。

【委員】

そうすると、目的は歩行者の安全ということですか。

【説明者】

ご指摘のとおり、この事業は歩行者の安全を目的に実施しています。

【部会長】

よろしいでしょうか。

それでは、次の事業に入らせていただきたいと思います。

次は、計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」です。体系説明を事務局からお願いします。

【事務局】

第二次実行計画の161ページをご覧ください。

計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」です。

この事業は個別目標「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」に位置付けられた計画事業です。

この事業の個別目標及び基本施策の位置付けは、先ほどヒアリングを実施した計画事業65「都市計画道路等の整備」、計画事業66「人にやさしい道路の整備」と同様です。

計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」は、橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、予算の平準化や最小化を図りながら、計画的に補修、補強を行い、橋りょうの健全な状態を保つことにより、地域の通行の利便を確保する事業です。

事務局からの体系説明は以上です。

【部会長】

それでは、評価シートの説明をお願いします。

【説明者】

計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」です。

まず、事業の手段ですが、補修、補強の対象となる橋りょう調査により、補修、補強方法の決定を行い、適切な補修、補強を行っていくというものです。

平成26年度の主な実施内容としては、朝日橋の工事の3か年にわたる工事の1か年目として、工事を行っているものです。

目標設定ですが、計画に基づく橋りょうの補修工事を実施するということで、補修橋りょう数を設定しています。平成26年度の実績ですが、朝日橋の整備を行っているところであり、完了していないので実績は記載していません。

次に、事業の評価についてです。

まず、サービスの負担と担い手ですが、橋りょうを健全に保ち事故の発生を未然に防ぐことは区の責務で適切であると考えています。

適切な目標設定ですが、補修、補強を行う橋りょうについては、長寿命化修繕計画及び点検等によって早期対策が必要と判断したところについて補修を行っていくもので、予算の平準化・最小化を図りながら計画的に行うため目標設定をしているため、適切と考えています。

効果的・効率的な視点ですが、修繕計画に基づいて計画的な補修、補強を実施し、橋の架け替えを極力回避することで費用の低減を図っており、効率的と考えています。それから、対象橋りょうの調査から適切な補修、補強方法を選定して効果的に行っています。

目標ですが、修繕計画に基づいて予定どおり朝日橋の補修工事に着手しており、達成度が高いと評価しています。

総合評価ですが、予定どおり朝日橋の補修工事に着手して事業が進捗しているということで、計画どおりと考えています。

今後の取組方針ですが、平成26年度の課題に対する方針については、朝日橋の工事に当たってＪＲ東日本と協定を締結して補修、補強の工事を行います。工事期間が長期にわたるために工事の管理、工程管理、安全管理の確認、周辺地域の方へのＰＲも行っていきます。

実際の取組については、ＪＲ東日本と協定を締結して朝日橋の本体工事に着手しています。工事方法や工程について、今後もＪＲ東日本と調整、協議を行っていきます。

平成27年度の取組概要ですが、朝日橋の本体工事は期間が長期にわたるということで、周辺住民への工事方法や工程についてＰＲの徹底を行います。それから、ＪＲ東日本と連携を密にして、工程や安全管理について調整を行っていきたいと考えています。また、神田川に架かる落合橋についても設計を行っていきます。

第二次実行計画の期間を通じた分析です。

成果としては、修繕計画に基づいて上落合八幡歩道橋の補修工事が完了したということがあり、また、平成26年度には朝日橋の補強工事に着手しました。これらのことにより、橋りょうの耐震性の向上や交通の利便性・安全性を確保でき、さらに、災害時の避難経路を確保したということで、地域の防災性の向上が図られていると考えています。

課題としては、修繕が必要な緊急性の高い橋りょうについて工事を着手していますが、その他の橋りょうについて、緊急性はないものの、定期点検を実施して修繕計画などを見直す必要があると考えています。

第三次実行計画に向けた方向性ですが、平成28年度に点検を実施して、修繕計画を見直しながら緊急性のある橋りょうについて工事を実施していきたいと考えています。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、ただ今のご説明で、何かご質問がありましたらお願いします。

【委員】

対象の橋りょうが選ばれたのは、やはり古くて老朽しているからなのでしょうか。

【説明者】

古いという要素もかなり大きいところではあります。朝日橋もかなり古くて、設置から90年ほど経過しています。古くても状況が良い橋りょうもあるかもしれませんが、基本的には古いとそれだけ補修も必要になってきます。

【委員】

緊急性が高いものについては、常に点検されているのですね。

【説明者】

日常の点検とともに、平成28年度にも委託等により橋りょうの点検をしていきます。これは、5年ごとの点検になります。

【委員】

朝日橋というのは跨線橋なのですか。人が渡らないのですか。

【説明者】

区内にあるのは、主に川をまたぐ橋ですが、朝日橋は跨線橋です。跨線橋というのは鉄道をまたぐ橋りょうということです。朝日橋はJRの線路をまたぐ橋りょうであり、工事自体はJR東日本が実施しているものです。

【委員】

朝日橋はどの辺りにあるのですか。

【説明者】

四谷のみなみもと町公園の北側に区道が通っており、中央線、総武線が通っている区間でもあります、この線路をまたぐ橋りょうがあり、それが朝日橋です。

【委員】

車と人が通っていますよね。

【説明者】

相互通行の橋で、歩行者も自転車も車も通ります。

【部会長】

橋りょう長寿命化修繕計画について、日常の点検を大体5年ごとに行っていると先ほどお話しいただいたのですが、その結果を踏まえた修繕計画を持っているという意味なのでしょうか。

それから、これに基づいて計画的な修繕、補強をすることで橋の架け替えの費用を軽減することができる、予算の平準化・最小化を図ることができるということですが、これは具体的にということなのでしょうか。

【説明者】

定期点検を5年に1回のペースで行っていますが、その結果を基に計画等も見直していきたいと考えています。それから、コストの件ですが、長寿命というのは、架け替えをせずに寿命を延ばしていこうということで行うものです。60年の寿命を100年に延ばしていきたいと考えています。それに伴い、橋りょうの補修の実施時期等も勘案しながら予算を平準化・最小化していきたいと考えています。

【委員】

橋は全部でいくつあるのですか。

【説明者】

橋は57橋あります。

【委員】

それを同時に5年ごとに全部点検しているのですか。

【説明者】

はい、全部の橋りょうを対象としています。

【部会長】

一斉に5年ごとですか。

【委員】

目標水準にある、「1橋⇒2橋」とはどういう意味ですか。

【説明者】

以前は1橋の整備ということで計画を組んでいましたが、それを2橋に変更したということです。

平成25年度に上落合八幡歩道橋を整備しています。朝日橋については、実行計画策定当初において、まだ不透明な部分があったので、第二次実行計画ローリングで後に計上したものです。

【部会長】

5年ごとの点検を行っていて、補修は1年に1橋か2橋で間に合うということですね。

【説明者】

第二次実行計画ではそういう形で計画を作っていますが、また、平成28年度に点検を行いながら見直しを行っていく予定です。

【部会長】

1年に4橋の補修となったりする場合も出てくるかもしれないということですね。

【説明者】

場合によっては、そういった年度もある可能性もあります。

【部会長】

緊急性の高い橋りょうというのも、この点検のときにそういう判断をしているということですね。

【説明者】

そのとおりです。

【委員】

点検の期間というのはどのくらいでしょうか。

【説明者】

期間については不確定ですが、調査・点検を行って、それから一橋一橋につき取りまとめを行います。そうした作業を1年間で実施していきます。

【委員】

点検箇所というのも橋りょうによって違うと思いますが、それは業者に任せているのですか。

【説明者】

基本的に、委託業者が点検をしています。ただ、点検要領といったものは区で決めていて、

それに基づいた作業を行ってもらっています。

【委員】

業者はどのように決めているのですか。

【説明者】

入札で決めています。

【委員】

点検の方法や結果の報告について、いつまでに実施してほしいというようなものはあるのでしょうか。

【説明者】

発注するときには、仕様書にそういった項目を書きます。そして、点検要領に基づいて点検を行っています。

【委員】

費用はどうなっていますか。

【説明者】

前回の点検の費用については、正確には確認できないのですが、大体2,000万円から3,000万円となっています。

【部会長】

いずれにしろ、点検調査に基づいて修繕計画ができて、どの橋を何年に修繕するというようなデータはあるということですね。

【委員】

事業経費は年度によって結構差があります。それは、点検の有無によるものなのでしょうか。

【説明者】

橋りょうの規模などにもよります。それで、今回の朝日橋は鉄道に架かっている橋で、鉄道の上の橋だと電車の運行がない夜の数時間で工事しなければならないというような制約があります。橋りょうによって費用なども違ってきますので、年度間の費用の差があります。

【部会長】

点検をする5年に一度の年度に当たると、事業経費は大きくなるのでしょうか。

【説明者】

事業経費は大きくなりますが、第三次実行計画の平成28年度に計上しようと考えています。現在の第二次実行計画では、その費用は計上していません。

【委員】

朝日橋は、歩行者が通っている分にはそれほど傷まないですね。車が通るから傷むのですよね。その場合、車の通行を制限するということも考えていらっしゃるのですか。

【説明者】

橋りょうによっては、トン数、つまり重量で制限をかけています。朝日橋もトン数規制している橋りょうです。新しく架けていく橋の中には、規制をかけないで整備している箇所も多く

あります。

【委員】

朝日橋なのですが、歩行者と車とを分けて、新しく歩行者だけの橋りょうを作っておけば、車は迷惑かもしれませんが、歩行者だけは助かりますよね。そういう方法を考えているのですか。

【説明者】

新たに橋を架けるともっと費用がかかります。今回は補修、補強等を行うということで、長寿命化により、ある程度長いスパンで使って、コストをなるべく下げるようにしています。

【部会長】

よろしいですか。

それでは、本日はこれで閉会とします。ありがとうございました。

<閉会>