

平成 28 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 28 年 7 月 11 日（月）

<場所>

本庁舎 6 階 第 2 委員会室

<出席者>

外部評価委員（4 名）

葉袋部会長、青野委員、犬塚委員、荻野委員

事務局（2 名）

小泉行政管理課長、三枝主査

説明者（3 名）

交通対策課長、都市計画課長、道路課長

<開会>

【部会長】

ただいまより、第5回新宿区外部評価委員会第1部会を始めます。

本日は、外部評価の実施に当たり、お手元の次第のとおり、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部会会長の葉袋です。部会の委員は、青野委員、犬塚委員、荻野委員、本日欠席の野澤委員です。

本日は、五つの事業についてヒアリングを行うので、1事業につき、30分の想定でヒアリングを行います。

前半10分程度で事業や評価など内部評価シートの内容をご説明いただきます。

その後、残りの時間で各委員から質問を行います。

質問が終了しなかった場合などは、追加で文書による質問をさせていただく場合もあります。

それでは、計画事業64「自転車等の適正利用の推進」について、説明をお願いします。

【交通対策課長】

交通対策課長です。よろしく申し上げます。

<事業説明>

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、委員からご質問をお願いします。

【委員】

放置自転車台数は、どのように調査しているのでしょうか。

【交通対策課長】

調査方法は目視によります。都が定めた日程や時間帯に合わせて、目視によって台数を数えています。

【委員】

それは新宿区内全域で行っているのですか。

【交通対策課長】

はい。各駅の周辺にどのぐらいの台数が設置されているかということ进行调查しています。

駅周辺というのは、駅からおおむね半径500mの範囲です。

【委員】

平成27年度の事業経費がそれほどかかっていないのに、駐輪場の設置駅数は多いのですね。

この事業の経費は、どういったことに使われているのでしょうか。

【交通対策課長】

事業経費ですが、平成27年度の駐輪場の整備は、6か所全て、民間事業者を活用した整備となっています。区は民間事業者に土地を提供し、民間事業者は自らの負担で整備します。そして、駐輪場の利用料金を民間事業者の収入としています。

平成26年度ですと、中井駅で区営の駐輪場を整備したのですが、こちらは区が費用を負担しています。

【委員】

区民を30万人として、3人に1人自転車持っているとなれば10万台です。それを対象に、日々いろいろと努力されているということを改めて実感しています。

それで、放置自転車の分布状況はどうなっているのでしょうか。どの地域に放置自転車が特に発生しているのでしょうか。

それから、新たな課題として、区民ニーズの高い一時利用駐輪場の拡充を挙げていますが、区民ニーズが高いとする根拠を教えてください。

【交通対策課長】

まず、どこに放置自転車が多いのかということについてですが、新宿区内ですと、一番多いのが新宿駅周辺です。都内でもワースト3位となっており、放置自転車はかなり多いと認識しています。

新宿駅周辺では、東南口で引き続き整備を行うとともに、甲州街道沿いにおいても平成28年度に整備を進めることにしており、そうしたことで何とか台数を減らしていきたいと考えています。

ただ、そのほかにも、大久保駅や新大久保駅、高田馬場駅の周辺にも、かなりの台数の放置自転車があるので、撤去と啓発活動に力を入れて取り組んでいます。

それから、一時利用駐輪場の区民ニーズですが、区政モニターアンケートにおいて一時利用駐輪場を増やしてほしいという声をいただいているとともに、日常的にそうしたご要望をいただいています。

【委員】

駅周辺に放置自転車が多いとなると、属性からして通勤・通学の方の自転車ではないかと思えます。そうすると、一時利用よりも定期利用の容量を増やしたほうがいいのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

【交通対策課長】

確かに、通勤・通学の方なども多いと思うのですが、例えば通学の場合、夏休みなどで利用しない時期があることを考えれば、必ずしも定期利用の方が安くニーズが高いということにはならないのではないかと考えています。

それから、最近、環境保護や健康面から自転車の利用が増えていますが、そうした中で、例えば、買い物などされる方の場合、一時的にどこかにとめて、また次のところに行くということが多くかと思えます。そのため、一時利用を求める方が増えてきているのではないかと思えます。

【委員】

新宿駅東南口の駐輪場を整備しているということですが、どのくらい収容できるのですか。あの辺りは高層ビルなどが建ってきていますから、相当の収容台数でないと、収容し切れないと思うのですが。

【交通対策課長】

東南口については、平成27年度より整備を行っているところです。平成28年度中には完了させる予定で、500台以上を収容できるよう進めています。

収容し切れるかということでは、確かに、高層ビルなどができれば、人がたくさん集まるようになりますが、平成28年度の調査では新宿駅周辺で放置自転車はおよそ540台となっています。東南口も整備しますが、ほかにも、甲州街道沿いに約150台程度の駐輪場の整備を予定しています。

また、駐輪場があっても、あえて利用しないような方もいますので、そういう方に対して啓発を行っていくということも考えています。

【部会長】

ありがとうございました。

続きまして、計画事業60「ユニバーサルデザイン・ガイドラインの推進」です。

それでは説明をお願いします。

【都市計画課長】

よろしくをお願いします。

<事業説明>

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、委員からご質問をお願いします。

【委員】

冊子を用いて普及啓発を行っているようですが、これによって、誰を対象に、どのような効果を狙っているのでしょうか。学習ということも大事だと思うのですが、そこから行動につなげるのが肝心です。では、こういった冊子によって、誰の行動を促そうとしているのか、実際に少しでも行動につながっている事例があれば教えてください。

【都市計画課長】

誰もがユニバーサルデザインの対象ですから、対象は全ての方ということになります。ただし、それはあまりにも漠然とし過ぎていますので、平成27年度は学生に配布させていただきました。そういう若い方に「ユニバーサルデザイン」をしっかりと理解していただくよう、少しずつでも取り組んでいこうと思っています。そして、いずれ大人になり、社会人になって、様々な分野でその知識をいかして行ってほしいと思います。

それから、防災のパンフレットも作っていますが、いろんな場面でユニバーサルデザインというものが出てくるということを、多くの方に分かっていただきたいと思います。

ユニバーサルデザインが顕著に表れるのは、やはり建物を建てる際の、広さや明るさといったところにだと思しますので、設計者の方に響くように、今後も働き掛けていきたいと思ます。

【委員】

この考え方が多くの方々に定着するには、まだ時間の掛かることでしょう。その上でお聞きしますが、例えば、どこかの商店街をモデルケースとして取り組むといったことは考えられないのでしょうか。

【都市計画課長】

そうですね。私たち都市計画部だけではうまくいきませんので、区の関係部署と連携しながら取り組んでいくことが非常に重要であり、そうして進めていきたいと思っています。

【委員】

区民の意識調査というのは、どういう方を対象に調査しているのですか。また、どういう質問項目があるのでしょうか。

それから、平成26年度と平成27年度では、ワークショップは何回ぐらい開催されたのでしょうか。

【都市計画課長】

この調査ですが、区全体で行っている調査であり、18歳以上の男女2,500人を対象としました。

質問項目としてはたくさんあるのですが、例えば、「ユニバーサルデザインという言葉を知

っていますか」、「ユニバーサルデザインという言葉をご存知でしたか」といったことをお聞きしています。

そして、ワークショップの回数ですが、平成26年度が8回、平成27年度が7回です。

【委員】

皆さん、大体どこで知るのでしょうか。やはり、ワークショップが一番多いのですか。

【都市計画課長】

「ユニバーサルデザインという言葉をご存知でしたか」という質問の回答として一番多いのは、テレビ・ラジオです。その次が新聞・雑誌・本です。

【部会長】

「ユニバーサルデザイン」という言葉も、今や、小学生3年生ぐらいで学習するようなことですから、今後は学校で習った方が増えるのではないかと思います。

【委員】

今後の取組方針ですが、4年後の東京オリンピック・パラリンピックまでにどのくらいにしたい、というようなことは考えているのですか。

【都市計画課長】

4年後には、当然今よりユニバーサルデザインが普及しているよう目指していきます。しかし、具体的な数値目標は持っていません。また、4年の間で劇的に変わるということも考えにくく、時間の掛かるものだと思っています。

ただし、そうは言っても、4年間でできることはあるだろうと思っています。4年であれば、例えば、今年度に設計して来年度に施工すれば、建物が建ちますので。

【部会長】

ユニバーサルデザインというのは、空間だけの問題ではないので難しいでしょう。先ほど、建築士の方、建物を建てる立場の方への普及という話がありましたが、私が思うに、むしろ施工主がそれを理解しない限り、どんなに技術者がそれを伝えても承諾してはくれません。やはり、実際に費用負担をする方々への普及のほうがむしろ大事ではないかと思います。

空間で解決できることは本当に限定的で、ユニバーサルデザインというのは、このパンフレットにあるような、ソフト面のことのほうが重要なことも多いのではないかと思いますので、いろいろな部署との連携が大事だと思います。

それで、今後は、指標の設定の仕方をもう少し工夫していただければと思います。やはり、最終的には、実際にユニバーサルデザインによってまちが変わった、行動が変わったということが目標になるのではないかと思いますので。なかなか難しいとは思いますが。

【委員】

そうですね。やはり実践行動の結果がどうなったかが分かるようにしてほしいですね。

【都市計画課長】

今現在は、ユニバーサルデザインの認識度を指標としていますが、もう少し認識が得られれば、そういったことも可能かもしれません。

【委員】

そうですね。今は普及啓発のステージですから。

【部会長】

ただ、やはり難しいとは思いますが。例えば、建物をバリアフリーにすればいいかという、そういう問題ではありませんし、バリアフリーも障害によって求められる空間が全く異なっていますから。アンケートにおいて、ユニバーサルデザインの理念に基づいた行動の有無を聞くのもどうかと思いますので、なかなか答えができませんが。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、この事業についてはここで終了させていただきます。

続いて、計画事業63「中井駅周辺の整備推進」です。

それでは説明をお願いします。

【都市計画課長】

よろしくをお願いします。

<事業説明>

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、委員からご質問をお願いします。

【委員】

そもそも、この南北自由通路とか駅前広場の整備というのは、事業者が行うものではないのでしょうか。区が行うことなのかという疑問があります。

例えば、開かずの踏切などは、線路が地上にあるためにそうなっているので、高架化して、開かずの踏切を解消するべきなのは鉄道事業者ではないかというのが私の率直な思いです。

【都市計画課長】

鉄道事業者が行う場合もあるとは思いますが、今回の中井駅周辺の整備に関しては、駅の南側と北側の利便性を図りたいということがありましたので、区が主体となって実施しているところです。

やはり、北側に今まで改札がなかったのも、北側の住民の方々のご不便は相当なものではないかと思っています。そうしたものを解消していくということは、基礎自治体である区が率先して行っていくものだと考えています。

【委員】

事業の開始年度は不明ということですが、その理由は何ですか。

また、防災広場や自転車の駐輪場の整備が完了した後、誰が管理していくのでしょうか。

【都市計画課長】

工事着手は平成25年からです。事業開始を工事着手とすれば、平成25年度となりますが、当然、その前から長い時間を掛けて、様々な調整を行ってきていますので、不明とさせていただきます。

また、防災広場と自転車駐輪場の管理者ですが、この場所は区道として管理しますので、みどり土木部で管理します。

【委員】

平成25年度に始まった工事というのは、広場や自転車駐輪場を設置する工事という理解でよろしいでしょうか。

【都市計画課長】

工事は南北自由通路、南側の自転車の駐輪場なども始まっています。

【委員】

環状6号線の拡幅工事などは別ですよ。

【都市計画課長】

はい。

【部会長】

ありがとうございました。

続いて、計画事業66「人にやさしい道路の整備」です。

説明をお願いします。

【道路課長】

よろしくをお願いします。

<事業説明>

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、委員からご質問をお願いします。

【委員】

人にやさしい道路の整備の定義付けは、歩行者を軸に行われているということで、理解を深めることができました。その上で、この事業と道路のバリアフリー化の事業との違いと教えてください。また、その違いに基づいて、どのように整備路線を選んだのかも教えてください。

【道路課長】

まず、道路のバリアフリー化と、人にやさしい道路の整備の違いですが、大きな違いは、道路のバリアフリー化事業では、交通バリアフリー基本構想に基づいて整備したので、その特定路線に指定されている路線の整備を進めてきました。

人にやさしい道路の整備については、地域の状況を見た上での改善ということで、エリアを選定して進めています。

【委員】

対象路線は、ユニバーサルデザイン・ガイドラインに即しての選定判断ではなく、道路管理者の目線で選定しているということですか。

【道路課長】

ユニバーサルデザインについては、これから更に取り組んでいく必要があると思うのです

が、道路管理者としては、バリアフリー化に力を入れて取り組んできました。ユニバーサルデザイン理念を踏まえた上での道路管理者の目線での対象路線の選定ということでご理解していただければよろしいかと思います。

【委員】

「人とくらしの道づくり」事業については、区民の意見を聞きながら、地域の実情に即した目標設定をしているということですが、具体的にどういうことですか。

【道路課長】

道路の改良については、様々な取組を進めてきているところですが、その中で、歩行者と自転車が混在していた早大通りにおいて、それぞれの通行帯を分けるように整備を進めたということがあります。そういったことで、地域の実情に沿った形で整備を進めています。

【部会長】

バリアフリーではなく、人にやさしい道路、歩行空間を目指しているということでしたが、場所にもよりますが、道路が単なる歩行空間だけではなく、コミュニケーションの場としても使えるようにするというような、人にやさしいという言葉の解釈がもう少し大きく捉えていただけるといいと思います。それが、例えば、近所の人同士が顔を知っていて、いざというときに助けあえる人間関係をつくる、本来の意味で災害に強いまちにつながっていくと思いますので、もし可能であれば、そういう考え方も今後検討していただければと思います。

【委員】

保水性舗装と透水性舗装についてを教えてください。

【道路課長】

まず、透水性舗装については、道路の治水対策で行っています。以前、都市の砂漠化ということで、土に水が返らないことが問題となっていました。そういったことの観点も含めて、透水性舗装を行っていたのですが、最近では、道路冠水などが起こるようになりましたので、下水に流す前に土に水を返し、下水への負担を低くするという目的で透水性舗装を進めています。

保水性舗装については、ヒートアイランド対策、環境配慮の視点で開発された舗装です。空隙に保水機能を持った骨材を入れ、そこに水をため込むようにして、その水が蒸発することでヒートアイランド対策を行っています。つまり、気化熱を利用して温度を下げるということです。

【委員】

新小川町の方も工事されたということで、確かに、きれいに舗装されていましたし、歩道の色分けもされているのですが、車道を基準に道路を整備したせいか、歩道がとても狭くなってしまいました。これは、バリアフリー的にはどうなのでしょう。そういった事態を認識されていますか。

【道路課長】

その路線については、以前から問題になっています。この地域は、印刷工場の多い準工業地域になっており、大型車も通るようなところ。最近では、マンションが建ち始めたことも

あり、子どもが通学路として使用することが多くなりました。現状は、しっかりと認識しています。

今までの取組の中では、いろいろなことを行っています。電柱が支障になっていたのも、少しでも人が通れるようにできないかということで、この道路の改良の中で色分けをしました。これで完成ということでもないの、今後も引き続き取り組んでいきたいと思えます。

【部会長】

様々な方が道を使われますから、なかなか難しいところがあると改めて感じています。

それでは、次の事業に移りたいと思えます。

計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」について、ご説明をお願いします。

【道路課長】

よろしくお願いします。

<事業説明>

【部会長】

ありがとうございました。

それでは、委員からご質問をお願いします。

【委員】

補修と補強をするということですが、1回の補修と補強でどれくらいもつのでしょうか。

【道路課長】

橋りょうの寿命は通常50年と言われていますが、それを長寿命化計画により補修・補強することで、寿命を100年まで延ばそうという取組を進めています。これは国も挙げて取り組んでいるところで、まず、落橋防止のために、橋と道路のところにワイヤーを付けて落ちないようにし、さらに、地震でも壊れないようにするというのも取り組んでいます。

【委員】

公共インフラの寿命を延ばすというのは大変重要な課題であり、また、限られた予算の中で行っていくのは大変だろうと思っています。

それで、目標の設定についてですが、例えば、都市計画に係る事業の場合、着工で90%、完了で100%といった具合で目標を設定しています。道路の場合も、そうした目標設定は可能なののでしょうか。

【道路課長】

新宿区は成熟した土木インフラになっており、主にそれを更新していく取組を進めています。その中で、安全性については、災害の発生などを契機として新しい基準が追加されます。そういったこともあるので、どこまでを整備したらいいのかという目標設定が難しいのが現状です。

ですので、実行計画の中でどのくらいの数の橋りょうを整備しなければならないかという目標を立て、それに基づいて指標の設定をしているところです。

【委員】

指標の分かりやすさからすれば、都市計画に係る事業のような、段階を追った指標設定がさ

れてもいいと思うのですが。

【道路課長】

実行計画自体、様々な社会状況の変化により変わっていきます。この橋りょう長寿命化修繕計画もそうですが、長い時間と多大な費用を投じて行っているものであり、途中で計画を変更しなければならないとしたときに、どこまでの尺度をお示しできるのかということがあります。

ただし、ご指摘の点については、検討の余地が全くないということではなく、今後いろいろと検討させていただきたいと思っています。

目標設定については、こちらも試行錯誤していますので、ご意見を聞きながら、より分かりやすくしていきたいと考えているところです。

【委員】

ここで言う橋りょうは、どういう橋を指しているのでしょうか。

【道路課長】

新宿区が所有、管理している橋で、57橋あります。そのうち、歩道橋は2橋ありまして、それ以外は、神田川と妙正寺川に架かっている橋です。

【部会長】

それでは、本日はこれで閉会としましょう。

お疲れさまでした。

<閉会>