

平成 29 年度新宿区外部評価委員会第 1 部会 第 2 回会議概要

<開催日>

平成 29 年 6 月 26 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）

星部会長、青野委員、荻野委員、野澤委員

事務局（4 名）

行政管理課長、池田主査、三枝主査、原田主任

説明者（2 名）

都市計画課長、道路課長

【部会長】

第2回外部評価委員会第1部会を開会します。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。

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部会長の星です。部会の委員は、青野委員、犬塚委員、荻野委員、野澤委員です。犬塚委員は本日欠席です。

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60「中井駅周辺の整備推進」について、都市計画課長、道路課長から説明をお願いします。

【都市計画課長】

都市計画課長です。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。委員から質問をお願いします。

【委員】

新宿区立という名称だと施設のようなイメージがあるのですが、区立という名前を付けたのはどういった理由からですか。

【道路課長】

南北自由通路については、施設として条例で設置していますので、新宿区立南北自由通路という名称になっています。

【委員】

この施設は駅と一体化しているのでしょうか。それとも、別なののでしょうか。

【道路課長】

躯体は駅と一体となっていますが、南北自由通路の部分については新宿区の所有ということになります。

【委員】

施工費用について、西武鉄道と新宿区ではどれくらいの比率で出し合ったのでしょうか。

【都市計画課長】

自治体が、鉄道により地域が分断されてしまうため駅付近に自由通路を設置するという事例は多いです。それに対し、平成21年に国が自由通路整備に関する要綱を定めました。この要綱の中で誰がどこを負担するかという内容があり、自治体側が負担するものとして自由通路の設置費用や、設置に伴う鉄道関係の補償費用があります。鉄道として使用する部分の費用については鉄道事業者が負担します。

【委員】

整備が終わった後、この施設の所有権は区が持つという説明がありましたが、維持管理経費はどのように負担しているのですか。

【道路課長】

維持管理については、区と西武鉄道との間で協定を結んでいます。区で負担しているのは、エスカレーターやエレベーター、照明の電気代で、それ以外の費用については協定に基づき西武鉄道が負担しています。

【委員】

歩行者だけでなく自転車の使用者も開かずの踏切で困っていたと思います。南北自由通路は、自転車は通れないと思うのですが、自転車の利便性どようになったかと、今後どのようにしていくのか教えてください。

【都市計画課長】

今回の自由通路の設置については、開かずの踏切対策というところが発端です。確かに、自由通路は自転車の往来ができません。自動車や自転車の通行という点でも問題がある場所として、中井駅の踏切対策等を含め、西武新宿線の高田馬場駅から中井駅までの区間は、高架や地下化のように線路を上下に移すことによって踏切対策をしていきたいというのが区の当初の考え方です。そういった中で、できるところから対応していくということで、今回整備を行っています。

自転車については、自宅から駅まで、駅から自宅までの自転車利用が多いです。そういう面で自転車の駐輪場が南北それぞれに設置しますので、従前の問題に対して対策が取られていると考えています。

【委員】

南北自由通路にエレベーターやエスカレーターも設置されて、とても使いやすく、通りやすくなっている人もいると思うのですが、そういった意見は出てきているのでしょうか。

また、整備の進捗状況はどのようになっているのでしょうか。

【都市計画課長】

利便性が向上した、便利になったというご意見はあります。

【道路課長】

防災コミュニティスペースと駐輪場、広場、人道橋の整備を進めていまして、北側についてはインターロッキングブロック舗装を敷き直すだけです。

南側については、既に橋も架かっていますので、舗装を進め、7月末までに完成する見込みです。その後、自転車の駐輪場の設備などの細かい調整をして、8月末頃を目途に開通としています。

【部会長】

開かずの踏切というのは、どれを指していますか。

【都市計画課長】

中井駅南口に踏切があります。この踏切を含めて、中井駅から高田馬場にこの路線はつながっているのですが、その間に踏切が何か所もあり、朝の通勤時間帯に遮断機が下りたまま、人や車がなかなか通行できないという問題が以前からあります。

【部会長】

南北自由通路を整備しても自動車に対しての対策とはなりません、それについてはどう考えているのでしょうか。

【都市計画課長】

自動車に対しては、南北自由通路の開通によって課題がクリアされたということではないので、中長期的に中井駅の踏切も含めて線路自体を高架化等に整備する中で解決を図っていきたいと考えています。

なお、歩行者については、従前は駅の改札口が南側にしかなかったもので、電車に乗るにしても踏切を渡らないといけない状況があったのですが、自由通路を使うことによって踏切を渡らなくても南北に通過できるということになります。

【部会長】

駅前広場は全部新規に設置されていますが、これは用地買収をしたのですか。

【道路課長】

駅前広場については、環状6号線の整備で新たに中井富士見橋という橋が生まれたことによ

って、その下の空間として生み出されたという部分に設置しました。もともと都の道路区域ですが、その下の部分を区が活用しています。

【都市計画課長】

南北自由通路ができることによって、人の流れについては改善が図られています。また、整備と合わせて都で跨線橋、線路を渡るような形で環状6号の山手通りの拡幅整備がされています。こちらは、車道の改善や、歩車道をしっかり分離した形で、歩道の整備等もされています。車の流れについては、南北それぞれに対して、山手通りに対してアクセスできるような通路等もできましたので、こちらを迂回することによって、車や自転車の車両通行についても南北の流れが改善されています。

【部会長】

自由通路は条例で設置されたと説明がありましたが、道路とすることはありえなかったのでしょうか。条例というのは、条例の何として設置、広場もないし、通路ですよ。その管理者は条例の管理者ということになるのですか。

【道路課長】

鉄道の下を通る部分ですので、西武鉄道との調整で条例設置ということになりました。条例上は施設なのですが、通路という扱いで設置しました。

【部会長】

条例設置だと認定道路にするより、禁止行為などの自由度が少し高まりますよね。この幅員なので難しいかもしれませんが、休憩スペースを設置したりなど、なにかお考えがありますか。

【都市計画課長】

条例の中に禁止行為は定めています。道路よりは少し緩やかなものでして、例えば、道路上に第三者広告は置けないのですが、条例設置することによって第三者広告が置けるようになっています。その収益を維持管理費に充てられるという視点で区としてもメリットがあるため、条例設置を選択したという形です。

【部会長】

その辺りのメリットも内部評価シートに記載したほうがいいかなと思いました。

【委員】

ベビーカーが南北自由通路を通る場合は、エレベーターを使えるのでしょうか。

【道路課長】

ベビーカーについてはエレベーターが使えます。

【委員】

スロープはないのですか。

【道路課長】

スロープはないです。

【委員】

では、自転車は押して歩けば中を通れるのですか。

【道路課長】

自転車は通行禁止になっています。

【委員】

自転車は今までどおり南北に移動するときは、開かずの踏切を通らなければならないのでしょうか。

【都市計画課長】

上に山手通りも通っており、自転車道も分離した形で整備されていますので、そちらに迂回していただければ、押して走ることもなく通行できます。

【部会長】

以上で、計画事業60「中井駅周辺の整備推進」について終了とします。ご説明ありがとうございました。

引き続き、計画事業66「都市計画道路等の整備」についてご説明をお願いします。

【道路課長】

道路課長です。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。委員から質問をお願いします。

【委員】

平成28年度内部評価実施結果報告書の中で、補助72号線については、整備予定面積の88%の用地を取得したと記載があります。今回の内部評価シートでは2.35㎡取得したとありますが、どれくらい進んだのでしょうか。

また、この場所は土地代が高いということで、ここまでつくってしまったものを途中でやめるわけにはいかないと思いますが、あとどのくらい土地代がかかるのか教えてほしいと思います。

【道路課長】

2.35㎡の取得とわずかな増のため進捗率としては88%のままであり、平成28年度と同じ数字です。

今後は、全体で約4億7,200万円をかけて用地取得を目指しています。ただし、社会資本整備総合交付金や都市計画交付金などにより国や都が負担するため、最終的に用地取得については区が負担するものはないということになっています。

整備費についても、社会資本整備総合交付金や都市計画交付金が出ますので、経費については区の負担は約半分です。

補助72号線の整備によって、百人町地区は通過交通が生活道路に流入していますので、通過交通が排除ができると考えているところです。

【委員】

適切な目標設定のところに、道路整備には関係者との調整が長期間必要になることもあると

記載があります。また、用地取得が課題になってくると思うのですが、企業や個人などいろいろな地権者がいる中で、どういうことが一番課題になって用地の取得が難しいのか教えていただければと思います。

【道路課長】

理由はそれぞれあります。権利関係の問題として、例えば、地権者の方がお亡くなりになったときには相続が発生しますので、相続人の合意形成を図っていくためかなり時間が掛かるといこともあります。金額面については、都市計画道路に係る公共事業ですので、法令に基づいて補償費を算定して提示させていただいていますので、その金額を理解していただくことにも苦勞があります。

こういった公共事業は、都市計画法で制限をかけて事業を進めているということがあります。その中で、最終的には土地収用をすることも考えられるのですが、区では調整しながら進めている状況です。

【部会長】

都市計画道路は都が決定して都が整備するのと、区が決定して区が整備するのとどういう関係になっていましたか。

【道路課長】

都市計画道路というのは、都が戦災復興により昭和21年に都市計画決定していますので、都が決定しているものです。事業が都か区なのかというのは、幅員と車線数に基づいて役割分担が決まっているところで、16メートル以下で双方片道1車線については区が整備します。起点と終点が区内に存するものについても区が整備します。複数区にまたがるところについては、都又は区が整備します。

【部会長】

昭和21年の戦災復興の都市計画決定以降というのは、都市計画道路として決定しているところは余りないのですか。

【道路課長】

新宿区内はないです。

【部会長】

未整備都市計画道路というのは、都が整備するものも区が整備するものも両方あると思うのですが、区が所管しているもので未整備の都市計画道路はどのくらいあるのですか。

【道路課長】

補助58号線と補助220号線、駅街路15線という3路線が未整備となります。

【部会長】

百人町三・四丁目地区に道路については、都市計画道路ではないのですか。

【道路課長】

都市計画道路として決定したものではなくて、地区計画で決定したものです。

【部会長】

予算は毎年度2,000万円弱ぐらいを維持しているのですか。

【道路課長】

今年度はこれだけですが、来年度は公社からの買戻しがあるので、更に2億円ぐらい予算計上させていただきます。

【委員】

補助72号線はこれからも一方通行ですか。交互通行になるのでしょうか。

【道路課長】

4メートルのときは一方通行なのですが、15メートルに拡幅すると相互通行なので、歩道も歩車道分離の通常の道路になります。

【部会長】

以上で、計画事業66「都市計画道路等の整備」について終了とします。ご説明ありがとうございました。

引き続き、計画事業67「人にやさしい道路の整備」についてご説明をお願いします。

【道路課長】

引き続き、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。委員からご質問をお願いします。

【委員】

新宿駅東南口周辺の改良工事の予定を教えてください。

【道路課長】

東口の広場から東南口、甲州街道のところまでの部分なのですが、車道を確保しながら、歩道もできるだけ確保していくということで整備を進めています。

甲州街道から南側の部分は、都市計画道路で残っている駅街10号ということで区が整備することになっています。

【委員】

信濃町駅周辺区道については、拡幅する予定なのでしょうか。

【道路課長】

現状、歩道が約2メートル弱なので、ベビーカーや自転車が通ると歩行者が歩きにくい状況になっています。そこで、車道自体を中央線側のほうに50センチ移して、歩道を50センチを広げるようにできないか設計しているところです。

【委員】

達成状況についてです。目標設定が路線数になっているため、仕方ないかもしれませんが指標2、3、4ともに実績がゼロとなっています。ほかの事業だと、どこまでできたら何%、設計までできたといったように書いてあるので、指標を工夫できればもっと分かりやすくなると思います。

【道路課長】

達成状況については、第一次実行計画から路線数で設定してしまったため、このようになっていきます。新実行計画を策定する際には、考慮させていただきます。

【部会長】

バリアフリーの道づくりについて、まず必要な路線というのは交通バリアフリー法で位置付けたものでしょうか。

また、この2路線で最後という説明がありましたが、新実行計画に向けた方向性のところで、オリンピック・パラリンピックに向けてバリアフリー化整備を行う路線を選定するという記載がありますが、交通バリアフリー法上必要ということではないが、まだ整備すべきと考える路線があるということでしょうか。

【道路課長】

交通バリアフリー法の特定路線や準特定路線というものは、バリアフリー基本構想に基づいて決められているもので、その最終路線がさかえ通りになります。このバリアフリーの道づくりは、外部評価の中で特定路線等以外にも必要な路線がたくさんあるのではないかとご意見がありましたので、道路の整備や補修に合わせて必要な路線のバリアフリー対策を進めていこうと考えています。

さらに、オリンピック・パラリンピックに向けてということで区道であっても来街者の方が通る道で脆弱な部分があると考えていますので、そういった路線を整備できるように、積極的に進めていきたいと考えています。

【委員】

バリアフリーの道というのは、具体的に何を目的に整備しようとしているのですか。

【道路課長】

バリアフリーとして、高齢者や視覚障害などの障害者の方にも安心して通行できるということが求められていますので、横断歩道部での勾配や段差の解消、視覚障害者の誘導ブロックの設置、歩道の拡幅を目的にバリアフリーの道づくりとしています。

【委員】

信濃町周辺区道ですが、自転車との関係はどうなのでしょう。自転車も通行できるようにしておくのでしょうか。

【道路課長】

自転車は基本的には車道を通ると道路交通法で位置付けられました。ただし、歩道でも通行可ということがありますので、そういったところについては、視覚的に分けられるところを分けるという考えを取り入れています。さらに、自転車が速度を抑制できるように歩行者に配慮するような看板などで注意喚起をしていきます。

通行できるかできないかについては、交通管理者の判断になっていまして、自転車が通行可能な路線指定というのは警察が進めることになっています。自転車通行レーンを確保できることについては、歩道に自転車が入れないような形になると思いますが、幅員の関係で車道を

通行できないようなナビラインが表示されている道路については、歩道を自転車が通行することができるという形になっています。

【部会長】

以上で、計画事業67「人にやさしい道路の整備」について終了とします。ご説明ありがとうございました。

引き続き、計画事業68「道路の温暖化対策」についてご説明をお願いします。

【道路課長】

道路課長です。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。委員からご質問をお願いします。

【委員】

LEDの青色の光に関してはブルーライトの問題が出てきて、ブルーライトが人体に対してどのような影響があるか実証実験等ではっきりしていません。そんな中で、区の街路灯をLED化することについて、ブルーライト系への対策などをどのようにしていくのか教えてください。

【道路課長】

LEDについては、区でもそういった効果であったり製品開発をみながら導入を決めたところですが、まぶしさやブルーライトについても、メーカーにヒアリングを行いながら、対策できるところは進めていくということになりますので、今後も最新の製品を導入できるように進めていきたいと考えています。

【委員】

LEDにして温暖化対策をするということですが、何年度に何基作ったという目標ではなく、どの程度節電ができたのかという目標や効果を数字で表すことはできるのですか。

【道路課長】

節電効果については、電気料金に反映されるものですが、電気料金も変動してしまいますので、効果というのがなかなか見えにくいと考え、基数を挙げています。

現時点で平成31年度までに小型街路灯4,529基を目標としてLED化するという目標を立てていますが、4,529基全てをLED化した場合、年間で4,000万円ぐらいの経費削減効果が見込まれるという計算をしています。

【委員】

CO₂の削減量も、なかなか目に見えないというところがあるので、その効果を見せるためにはどうしたらいいでしょうか。

【道路課長】

CO₂の削減量については、4,529基全てをLED化した場合、年間で145世帯分の二酸化炭素排出量が削減できると見込んでいます。

【委員】

料理教室などでも節電・節水ということで、普通に料理をしている場合と、節水とか節電に着眼して料理した場合は、これだけ節電や節水効果があるという結果が出て、主婦も、もうすこし水道を止めようかなという気になると思います。

このCO₂や電気については、いつの間にか使っているものなので、分かりづらいものだと思います。一般の区民に分かりやすいやり方や、自分たちができる取組についての周知を区民を交えた中でやってもらおうと、全体としてCO₂の効果も出るのではないかと思います。

【道路課長】

今回は道路の節電対策ということで街路灯の節電効果をご説明させていただきました。一般家庭に対する普及というのは違う事業で行っていると思いますので、そういった事業も含めて節電に取り組んでいきたいと考えています。

【委員】

指標2の木製防護柵の設置についてです。目標値100メートルに対して224メートルできて達成度が224%です。平成28年度の計画事業評価シートでは、平成24年度から平成27年度の4年間で400メートルを目標としていましたが、1年で200メートル整備されて達成度が高いと思いました。達成度の高い理由があれば教えてほしいと思います。

また、指標3「街路灯の改修」と指標4「街路灯のCO₂排出量」の関係性について、指標3が達成できれば必然的に指標4も達成できるという理解で大丈夫でしょうか。

【道路課長】

まず、木製防護柵ですが、新大久保から高田馬場に至る道に木製防護柵の設置をしました。この路線が想定したものより延長したということで、実績として増えました。

それから、指標3と指標4の関連性ですが、基数の整備によって指標の実績は連動しています。

【委員】

来年度についても、防護柵の目途が立っていて、100メートルぐらいできる予定でしょうか。

【道路課長】

まだ検討中です。

【部会長】

遮熱性舗装はどういうものなのでしょうか。

【道路課長】

遮熱性舗装というのは、普通のアスファルトの道路の上に塗料を塗布します。建物であれば屋根に塗って熱を反射する塗料があるのですが、それをタイヤの摩耗性などに配慮しながら塗布できるように開発したものを塗っています。

【部会長】

蓄熱しないので、地表面の温度を下げる効果があるということでしょうか。

【道路課長】

そうです。

【部会長】

この事業は、地球温暖化対策として道路でもそれに貢献しようという事業だと思うのですが、遮熱性舗装は温度を上げないということだから、CO₂には直接関係していないですね。木製防護柵も間伐材を使いますがCO₂ではないですね。

【道路課長】

木製防護柵の目的というのは、多摩地域の林業が衰退してしまっていたところ、産業活性化のために間伐材の活用を広げようというものです。多摩地域の木材を活用することで、多摩の酸素供給に寄与することができます。

【部会長】

地球環境問題への対策、CO₂という観点からは、ストレートに効果があるのはLEDだけですよね。この計画事業の中に位置付けている個別事業をどのようにここに盛り込んだのでしょうか。

【道路課長】

地球温暖化とヒートアイランド対策ということを考慮し、総合的に温暖化対策につながることから、この計画事業の中に位置付けたと考えています。

【部会長】

先日ヒアリングのあった計画事業71「新宿らしいみどりづくり」の枝事業の「りっぱな街路樹運動」はヒートアイランドに対する効果は大きいでしょうから、この事業に入っても親和性があるかもしれませんね。

事業費の約2億円ですが、この内訳を枝事業単位で2つに分けると、どのようになりますか。

【道路課長】

「環境に配慮した道づくり」事業が6,300万円程度、「道路の節電対策」事業が1億4,600万円程度となります。

【部会長】

では、LED化に経費が相当掛かっているのですね。

【道路課長】

はい。

【委員】

木製防護柵を活用するのは非常にいいと思うのですが、間伐材を利用するのは防護柵だけではなく、ほかの使い道もあるのではないかと考えています。それを林業の方や区民も交えた中で間伐材の利用の仕方をもう少し考えていただいて、もっと普及していくといいと思います。

防護柵に限らず、この間伐材を利用するという方向で、本事業とは違うかと思いますが、椅子やテーブルもできるし、区の中のあらゆるものを間伐材で作ることもできればCO₂の削減につながるのではないかと考えました。

【道路課長】

道路の工事でも間伐材を使用させていただいていますが、林業従事者の加工の手間などの負

担軽減の観点から防護柵としています。

多摩地域の林業従事者の世代交代が進めば、その過程でイスやテーブルなどが積極的に作られることもあるでしょうから今後注視していきたいと思います。

【部会長】

以上で、計画事業68「道路の温暖化対策」について終了とします。ご説明ありがとうございました。

引き続き、計画事業69「自転車走行空間の整備」についてご説明をお願いします。

【道路課長】

道路課長です。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。委員からご質問をお願いします。

【委員】

具体的にどの路線をどのようにしたのか少し分かりづらかったので説明してください。

【道路課長】

早大通りについては歩行者優先とし、色の違いにより視覚的に自転車が通るところと歩行者が通るところが分かるように整備してピクトサインを設置したものです。自転車が通行しても歩行者優先という表示をしています。

早稲田大学理工学部の協も同じような趣旨で整備を進めていました。

【部会長】

この事業は、車道側に自転車走行レーンを作るものではなくて、歩道走行可のところを舗装を分けるというのでしょうか。

【道路課長】

今後進めていく自転車走行空間は、自転車走行レーンを確保することも視野に入れていきます。区道は限られた幅員の中で整備しなくてはならないので、できる範囲の中で、まずは歩道の部分を視覚的に色分けするような整備を行ったところです。

【部会長】

現時点での取組としては、警察が歩道走行可にしている路線から優先度を付けて実施していくということですね。ほかにも歩道走行可で整備がされてないところは結構ありますか。

【道路課長】

歩道が広い区道というのは限られていまして、なかなかありません。それ以外のところで整備できるようなところはあまりないと考えています。

現状は警察で設定しているナビラインという自転車と矢印のついているものが車道に敷設されていて、青いラインは通行帯なのですが、そうではないところはここを通りなさいという標識を表示している路線があるかと思います。自転車と自動車が混在しますので、どういった整備ができるかは検討していかなければならないと考えています。

【部会長】

こうやって色を分けて、できるだけ自転車は左側を通って下さいということなのですが、警察としてはどこであろうと通ってもいいということは変わらないのですね。

【道路課長】

歩道のどこを通るといいかというのは制限はないので、視覚的に誘導するというものです。

【部会長】

走行マナーについてはどこでも大きな問題なのですが、整備した効果の検証はしているのでしょうか。

【道路課長】

現在、自転車等に関する総合計画を他の部署で作成していきまして、その中でモニターアンケートをしていると思います。

【部会長】

道路課では、今までやったところはそれなりに走行レーンを走ってくれているとか、歩行者は右側のほうを歩いてくれているとか、そういうすみ分けができている感触は持っているのでしょうか。

【道路課長】

今後、アンケートを取っていききたいと思います。

【委員】

早大通りは、地面に何メートル置きにこのピクトサインが付いているのでしょうか。

【道路課長】

基準はありません。区道については長い路線というのがあまりないので、起点と終点、いわゆる交差点から交差点の間の最初に入るところに設置しています。

なお、自転車の通行は標識で全て決まっています、ピクトサインで決まっているわけではありません。標識にいわゆる歩行者優先という標識があった場合には、歩道を通行することができることになります。

【委員】

都道なのかもしれませんが、歩行者と自転車の間が線だけではなくて、仕切られている道路があります。そこは必然的に絶対歩道に入れないので事故は防げると思います。早大通りは区道ということもあって幅員も広くないためそのようなものにはできなかったという認識で大丈夫ですか。

【道路課長】

そうです。

【委員】

整備できている区道の中で、事故数が減少したといった数字は出ていますか。今後も整備するところがあると思うのですが、事業目的が自転車走行空間の整備で、サービスの負担と担い手のところにも自転車と歩行者の接触危険性が高まっているという記載があったので、事故が

どれだけ回避できているか、もともとゼロであればゼロが継続できているかどうか知りたいと思います。

【道路課長】

事故数というのは、警察に届け出されているかどうかということもありますので、把握ができていないというのが実態です。

【部会長】

安全性確保が目的の事業ですから、そこが確保されていないと困るわけで、区としても自転車の接触危険性が高まっているという背景認識があるということですね。それは客観的な事実としてあるのかどうかということ、それが客観的に分かるようにモニターすれば安全性は高まったということが確認できます。もちろん路面の色を変えるということ、歩行者優先と書いてあることなどは歩行者が安心して通行できることを促しているわけで、その整備が安全性の向上にどれだけ貢献しているということは、注意深く確認しないと効果的・効率的というところが説得力を持ちづらいと思います。今後お考えいただいたほうがいいと思います。

【委員】

早大通りには目の見えない人の誘導ブロックはないのですか。

【道路課長】

点字ブロック、視覚障害者誘導ブロックは交差点のところに整備しています。交差点と交差点の間については障害者団体と相談をしたところですが、要望が上がっていなかったため、線としてつなげず、今回は見送りました。

【委員】

普通の都道は誘導ブロックがずっと付いていますよね。

【道路課長】

区としては、視覚障害者の団体と視覚障害者誘導ブロックのルートの設定については、必ず相談しながら進めているところです。視覚障害者誘導ブロックの突起でつまずいたといった意見もあるので、必要などころはできるだけ設置していこうということで考えています。

【委員】

整備が終わった後で行ってみると、商店が、例えば自転車や段ボールなどを置いてしまうと、自転車の空間の確保ができなくて、現実としては、どこでも通ってしまっている人が多いように思えるのです。早大通りは、どちらかと言えば人通りが少ないところで、人通りが少ないから商店は自分の荷物を植栽のほうに置いたり、店頭の看板を出したりというようなことが日常的に起きてしまうような道だと思います。それに対する方策はどのようなものを考えていますか。

【道路課長】

通常の道路監察の中で監察指導をしていますので、その中で粘り強く指導をしています。

【部会長】

では、計画事業69「自転車走行空間の整備」を終了したいと思います。どうもありがとうございます。

ございました。

<閉会>