

# 中井駅周辺整備計画事業評価報告書

平成 30 年 3 月

中井駅周辺整備計画事業評価委員会



平成 30 年 3 月 15 日

新宿区 都市計画部長 様

中井駅周辺整備計画に関して実施した事業評価結果について、次のとおり報告します。

中井駅周辺整備計画事業評価委員会

委員長	中川 義英
委員	小野田 隆史
委員	伊藤 芳弘



# 目 次

1. 中井駅周辺整備事業について	1
(1) 中井駅周辺地区の状況	1
1) 地区の概況	1
2) 都市マスタープラン等の位置づけ	1
(2) 中井駅周辺地区における課題	2
(3) 中井駅周辺整備に係る方針及び計画	3
1) まちづくり方針	3
2) 中井駅周辺整備に係る計画	3
2. 事業に関わる評価	7
(1) 評価について	7
3. 事後評価	8
(1) 目標と指標	8
1) 新宿区都市交通戦略 ～西部区域編～（平成23年3月）における 重点整備地区（中井駅周辺地区）	8
2) 社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画（平成24年3月）	9
(2) 成果指標	9
1) 現況値と目標値	9
(3) 成果指標の達成状況	11
4. 整備状況の確認	27
(1) 施設の整備	27
1) 中井駅周辺整備計画（平成24年12月）	27
(2) 施設整備の達成状況	27
5. 事業評価	29
(1) 事業評価について	29
1) 新宿区都市交通戦略～西部区域編～	29
2) 社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画	29
3) 中井駅周辺整備計画	29
(2) 今後期待される効果等	30
(3) 今後の取り組みに対する提言	31
1) 事業評価委員会意見と区への提言	31
2) まちづくりへの提言	31

# 1. 中井駅周辺整備事業について

## (1) 中井駅周辺地区の状況

### 1) 地区の概況

中井駅周辺地区は、「新宿区都市交通戦略～西部区域編～」(平成23年3月)において、重点整備地区として掲げられた区域であり、西武新宿線中井駅を中心として、環状第6号線(山手通り)整備事業によって生み出される新たな高架下の空間を活用し、中井駅周辺の基盤整備を行うことで、まちづくり方針\*の実現を目指して整備される地区である。

立地としては、東西方向に西武新宿線が伸び、それに並行して妙正寺川が流れている。川沿いの道路は、地域において散策路や中井駅のアクセス路として利用されている。

中井駅は一日の乗降客数が52,549人(西武新宿線27,941人、都営大江戸線24,608人;ともに各社平成28年度データより)となる新宿区内の主要駅のひとつであるが、これまでは駅前広場や駐輪場がなく、西武線中井駅の直近にはいわゆる「開かずの踏切」が残るなど、課題も多く抱える状況であった。

### 2) 都市マスタープラン等の位置づけ

中井駅周辺については、平成19年策定の「新宿区都市マスタープラン」において「生活交流の心(しん)」として位置づけており、日常の生活圏の核として、歩道の拡幅、駐輪場の整備等を進め、また、商店街等により賑わいが創出され、生活者にとって利便性の高い魅力ある拠点に誘導していくことを、まちづくり方針に定めている。

■新宿区における中井駅周辺地区の位置



出典：新宿区まちづくり長期計画(案)の図を一部加筆修正

## (2) 中井駅周辺地区における課題

これまで実施してきた整備事業の着手以前における中井駅周辺の課題をまとめると、次のような事項が挙げられる。

- ・ 東西方向に伸びる西武鉄道新宿線や妙正寺川により、まちが南北に分断される状況にある。
- ・ 中井駅周辺に残る踏切は、全てがいわゆる「開かずの踏切（ピーク時に1時間のうち40分以上遮断している踏切）」である。特に中井駅東側駅前の踏切（下落合第7号踏切）は歩行者等の交通量も多く、無理な横断の発生など、危険な状況にある。
- ・ 駐輪スペースが不足しており、放置自転車が歩行空間等を阻害している。
- ・ 妙正寺川沿い道路は、西武線中井駅から駅前の踏切を通らずに往来できることから、通学時間帯を中心に限られた幅員に多くの歩行者が集中することがあり、歩道空間としての安全性、利便性が損なわれている。
- ・ 駅前に広場空間がなく、地域における交流や防災の拠点となる空間、機能が不足している。  
など。

これらの課題に対し、環状第6号線の整備（中井富士見橋の架け替え等）を契機として、新たに生み出される高架下空間を活用し中井駅周辺の基盤整備を進めることにより、区ではまちづくりに取り組んできたところである。

### ■事業前の中井駅周辺の状況





踏切を待てない歩行者  
(下落合第7号踏切)



環状第6号線歩道の放置自転車  
(歩行者・自転車の通行に支障)



歩行者が集中する  
妙正寺川沿いの歩行空間

出典：平成22年第1回区議会定例会 新宿区長定例記者会見資料（平成22年2月17日）

### (3) 中井駅周辺整備に係る方針及び計画

#### 1) まちづくり方針

中井駅周辺地区におけるまちづくり方針は、以下のように設定されている。

#### 中井駅周辺地区のまちづくり方針

「中井駅周辺整備によるまちの魅力向上」

「商店街のにぎわいを図り、生活者の利便性が高い魅力有る地区づくり」

「歩行者、自転車を重視し、充実した水とみどりの空間がある地区づくり」

#### 2) 中井駅周辺整備に係る計画

中井駅周辺整備に係る計画を整理すると、以下の3つの計画がある。

#### 1. 新宿区都市交通戦略 ～西部区域編～（平成23年3月）における重点整備地区 (=中井駅周辺地区)

事業の前提を整理した計画であり、中井駅周辺地区での「まちづくりの方針」を踏まえた整備効果の定量化が可能な指標を整理している。

#### 2. 社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画（平成24年3月）

事業化に際し、国庫交付金を財源活用するために、申請時に策定が求められる計画である。南北自由通路を整備することにより、踏切待ち時間の減少や安全性の向上を図ること、高架下空間を利用した駅前広場整備等を実施することを計画の目標としている。

### 3. 中井駅周辺整備計画（平成24年12月）

整備する以下の7施設を具体的に示し、計画としてまとめている。

#### ①南北自由通路

西武線を立体横断する施設として自由通路を設置する。同時に駅改札も地下にすることで、南北それぞれから駅へのアクセスを容易にする。

- ・幅員約3.5m、延長約74m、
- ・エレベーター2基、エスカレーター2基

#### ②自転車・バイク駐輪場及び管理棟

駅南北に定期貸し及び時間貸しの利用ができる機械式ゲートの駐輪場を整備する。また、北側に駐輪場の管理棟を整備する。

- ・自転車駐輪場：北側約250台、南側約250台
- ・バイク駐輪場：北側5台
- ・駐輪場管理棟：約30㎡

#### ③交流広場及び防災広場

駅の南北に広場を整備し、地域の防災性向上や交流の拠点としての機能強化を図る。

- ・北側広場（防災広場）約1,800㎡
- ・南側広場（交流広場）約1,100㎡

#### ④人道橋

妙正寺川に新たな歩行者・自転車専用の橋を整備し、西武新宿線中井駅から南側駐輪場への移動や都営大江戸線との乗換円滑化を目指し、南北の連絡とともに駅へのアクセス強化を図る。

- ・幅員4.0m、延長約16m

#### ⑤防災コミュニティースペース

地域の防災性と交流機能の向上を図るため、防災倉庫や打合せスペースを備えた施設を整備する。

- ・北側（防災倉庫、打合せスペース）：約160㎡（トイレ、シンク含）
- ・南側（打合せスペース（倉庫含む））：約80㎡（トイレ、シンク含）

#### ⑥防火水槽・災害用トイレ

地域の防災性向上を図るため、防火水槽及び災害時に駅前に滞留する帰宅困難者が使える災害用トイレを整備する。

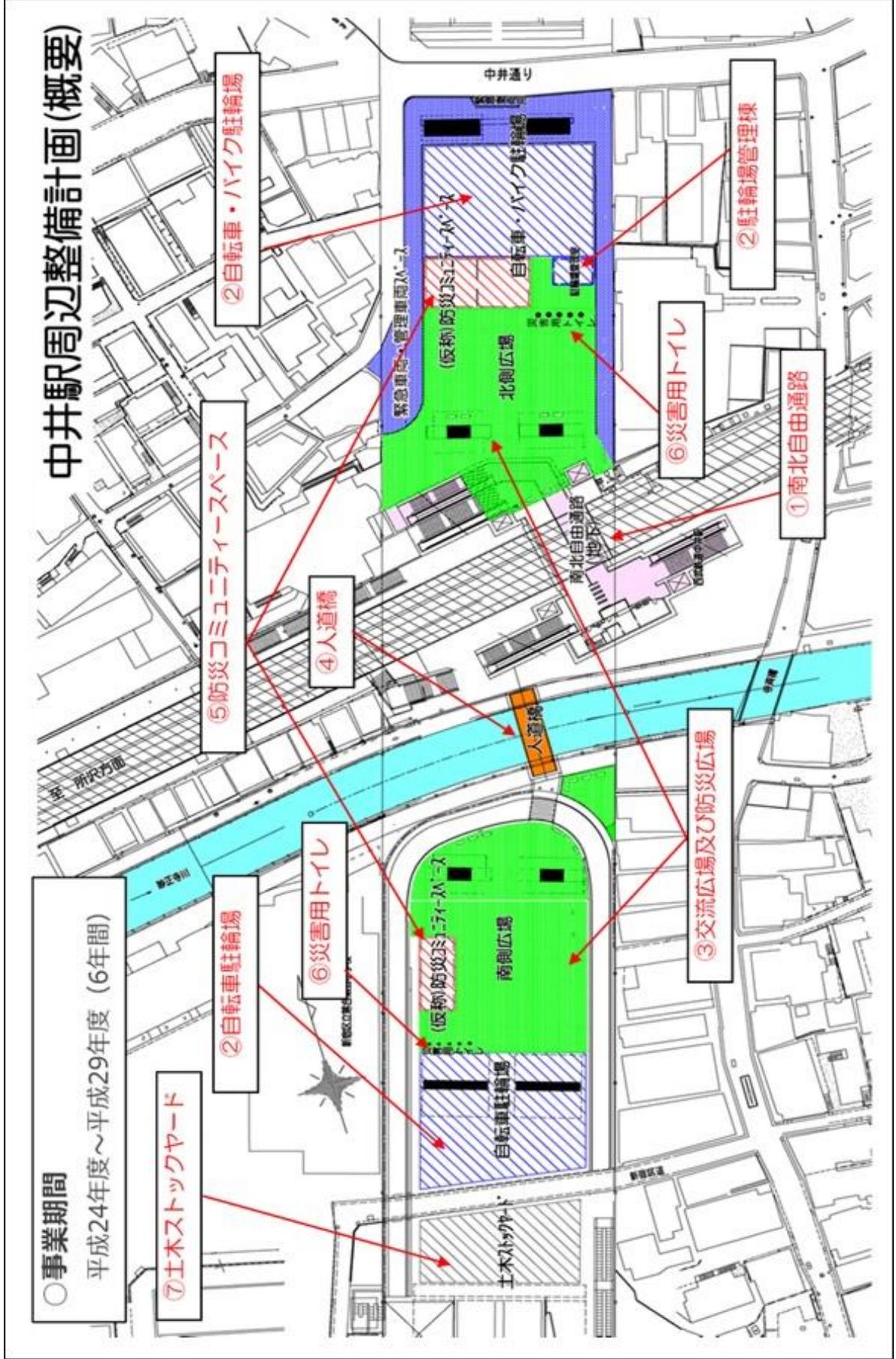
- ・防火水槽（北側）：40t
- ・災害用トイレ（南北両側）：各5基

#### ⑦土木ストックヤード

高架橋の桁が低く一般活用できない南側橋台付近を、土木資材の置き場として整備する。

- ・南側：400㎡

# 中井駅周辺整備計画(概要)



○事業期間  
平成24年度～平成29年度 (6年間)

⑦土木ストックヤード

②自転車駐輪場

⑥災害用トイレ

④人道橋

⑤防災コミュニティハウス

②自転車・バイク駐輪場

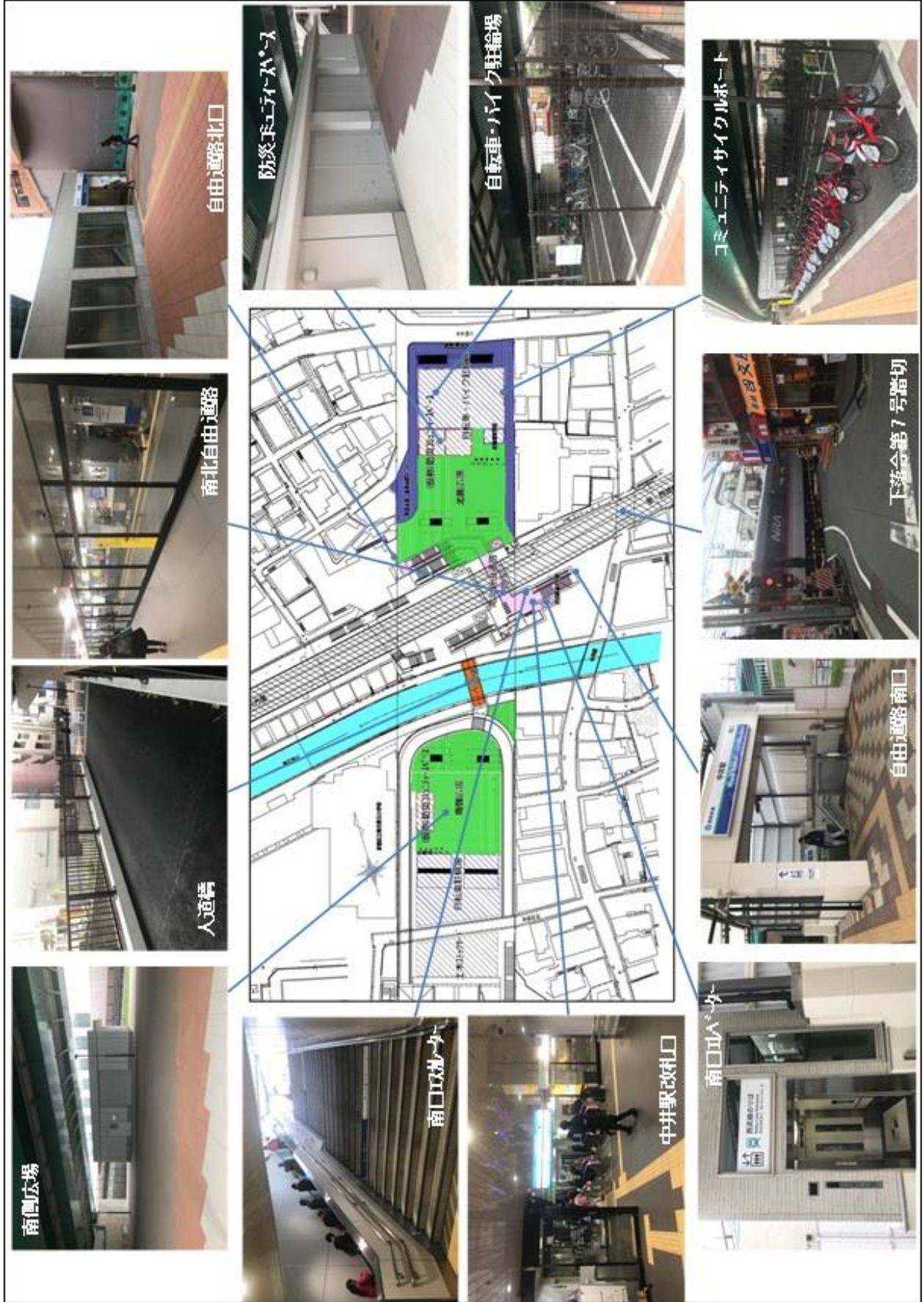
⑥災害用トイレ

③交流広場及び防災広場

②駐輪場管理棟

①南北自由通路

■整備後の中井駅周辺の現況写真（平成29年10月撮影）



## 2. 事業に関わる評価

### (1) 評価について

中井駅周辺整備事業においては、事業完了の際に、事業の成果を評価することとしている。

評価の手順については、「新宿区都市交通戦略 ～西部区域編～（重点整備地区）」と「社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画」における事後評価及び「中井駅周辺整備計画」の整備状況の確認をし、本事業全体としての事業評価を総括的に実施する。

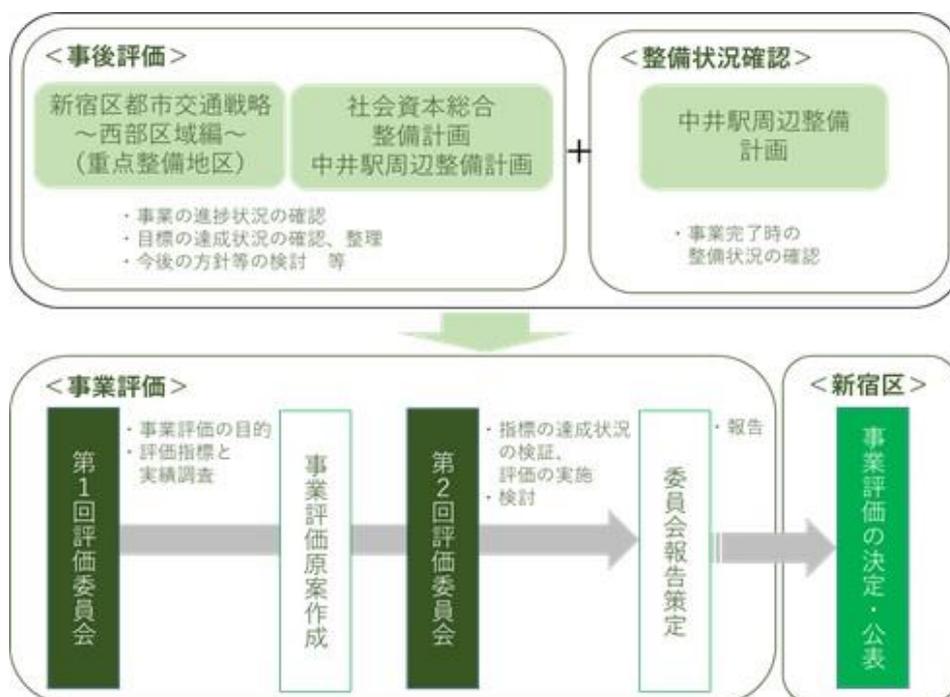
**事後評価** : 各計画における各成果指標の実績値（評価値）について、従前に行われた調査と対比し、目標の達成状況について評価を実施。

**整備状況確認** : 中井駅周辺整備計画において整備することとした各施設について、事業完了時における施設整備状況を確認。

**事業評価** : 透明性、客観性、及び公正性を確保するため、第三者機関である事業評価委員会を設置し、各計画における目標の達成状況や都市マスタープラン等、上位計画への貢献度等を鑑み、本事業全体としての評価を総括的に実施。

### ■事業評価のフロー図

#### 中井駅周辺整備事業



### 3. 事後評価

#### (1) 目標と指標

新宿区都市交通戦略～西部区域編～（重点整備地区）と社会資本総合整備計画では、それぞれの計画において目標と指標を定めている。

#### 1) 新宿区都市交通戦略 ～西部区域編～（平成23年3月）における重点整備地区(中井駅周辺地区)

新宿区は、区内東部区域に比べて、西部区域は多くの交通課題を抱え、交通サービスレベルを強化する必要があること、駅周辺環境の更新（整備事業・まちづくり）が必要であること等を勘案し、西部区域において都市交通戦略を策定した。

その中で、中井駅周辺地区は、「重点整備地区」に選定され、「中井駅周辺整備によるまちの魅力向上」、「商店街のにぎわいを図り、生活者の利便性が高い魅力ある地区づくり」、「歩行者、自転車を重視し、充実した水とみどりの空間がある地区づくり」をまちづくりの方針として、整備に取り組むこととした。

本計画において、以下のとおり定量化が可能な指標から、8つの成果指標を定めている。

#### ■新宿区都市交通戦略 ～西部区域編～ の指標

期待される整備効果		定量化が可能な指標
[目標とするまちづくり] 「中井駅周辺整備によるまちの魅力向上」 「商店街の賑わいを図り、生活者の利便性が高い魅力有る地区づくり」 「歩行者、自転車を重視し、充実した水とみどりの空間がある地区づくり」	まちの魅力向上と来訪者の増加	・駅利用者の増加（人/日） ・定住促進（増加人口、人）
	自転車の利用促進と違法駐輪の減少	・歩行者・自転車空間の増加（㎡） ・自転車利用の増加（台） ・放置自転車の減少（台）
	中井駅の上下移動抵抗の軽減	・上下移動快適性向上便益（円） （地上と地下改札）
[主な施策] 環状第6号線整備、自由通路、西武線中井駅北口・駅前広場、バス案内、駐輪場、新たな橋、その他交通施設以外の整備	安全性・利便性の向上	・高齢者事故の減少（件/年） ・踏切横断歩行者数の減少（人/日）（自由通路利用者の発生）
	バス利用者の増加	・バス利用者の増加（人/日）
	環境改善への寄与	・CO <sub>2</sub> 、NOX、SPMの減少（t/年）



#### ■重点整備地区(中井駅周辺地区)の指標

地区	成果目標	成果指標
中井地区	◇公共交通の利便性向上	・人口の増加(人)
		・バス利用者の増加(人)
	◇自転車交通、歩行者交通の利便性向上	・放置自転車の減少（台）
		・自転車利用の増加（台）
		・歩行者・自転車空間の増加（㎡）
	◇安全・安心の確保	・地上と地下改札との上下移動快適性向上便益（円）
		・踏切横断歩行者の減少（人/日）
	◇環境負荷の軽減	・CO <sub>2</sub> の減少（t/年）

## 2)社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画(平成 24 年 3 月)

中井駅周辺整備事業において、南北自由通路、駅前広場、駐輪場等の整備費用の一部に国からの「社会資本整備総合交付金」を活用している。この交付金の申請には、「社会資本総合整備計画」の策定が必要であり、同計画の中で以下の指標を定めている。

なお、同計画では、平成 27 年 3 月の変更の中で、当初の 2 項目の指標を下記のとおり、朝ピーク時における「踏切横断歩行者数」の 1 指標とした。

### ■社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画の指標

計画別	成果目標	成果指標
平成24年3月 (当初)	公共交通の利便性向上により住民の定住維持	中井地区人口 (住民基本台帳)
	安全・安心の確保のため踏切横断歩行者の減少	踏切横断歩行者数
平成27年3月 (変更)	朝ラッシュ時における踏切横断歩行者数の減少	中井駅前踏切(下落合第7号踏切)の朝ピーク時(7時~9時)の踏切横断歩行者数(人)

\*平成 27 年 3 月の計画変更以降は、平成 30 年 3 月の最終変更を含め、成果目標、成果指標の変更はなし。

## (2)成果指標

### 1)現況値と目標値

「新宿区都市交通戦略 ~西部区域編~」と「社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画」(平成 27 年 3 月改定)では、成果指標における現況値と目標値を以下のように設定している。

### ■新宿区都市交通戦略 ~西部区域編~(重点整備地区)における現況値と目標値

地区	目標	アウトカム指標	現況値*	目標値
中井地区	公共交通の利便性向上	定住促進(人)	平成21年 中井地区:13,198人 資料「住民基本台帳H21.10.01」	4%の増加 (約500人)
		バス利用者の増加(人/日)	西武バス中井線 平成20年度:129,087人 資料「西武バス資料」	現状維持を目指す
	自転車交通、歩行者交通の利便性向上	放置自転車の減少(台)	平成17年度撤去台数:630台/年(中井地区) 資料「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」	撤去台数0台/年
		自転車利用の増加(台)	平成17年:3,218台/12h(環状第6号線) 資料「H17道路交通センサス」	年平均7%の増加 (約200台/日)
		歩行者・自転車空間の増加(m <sup>2</sup> )	平成17年:31,500m <sup>2</sup> (都道以上の歩道) 資料「H17道路交通センサス」より集計	約2,000m <sup>2</sup> 増加 ・自由通路 ・駅前広場 ・駅前道路、側道 ・新たな橋の設置等の面積
	安全・安心の確保	上下移動快適性向上便益(円)	現在はエレベーター・エスカレーターがないため、上下移動快適性向上便益は発生しない	2千万円/年 (駅利用者からの試算)
		踏切横断歩行者の減少(人/日)	平成21年 踏切横断歩行者:12,090人/22h 踏切横断自転車:694台/22h 資料「H21.07.02交通量調査結果」	900人削減 (朝ピーク時の駅利用者数から試算)
	環境負荷の軽減	CO <sub>2</sub> の減少(t/年)	CO <sub>2</sub> : 1990年(H2) 26,000t/年 2005年(H17) 25,000t/年 資料:「H2、H17道路交通センサス」より集計	CO <sub>2</sub> 排出目標値 24,440t/年以下 ※1990年比6%削減 (2005年比2.2%削減)

\*事前評価時の現況値

■社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画 における現況値と目標

計画別	計画の成果目標 (定量的指標)	定量的指標の定義 及び算定式	定量的指標の現況値 及び目標値	
			当初現況値	最終目標値
平成24年3月 (当初)	公共交通の利便性向上 により住民の定住維持	中井地区人口 (住民基本台帳)	13,353人	13,353人
	安全・安心の確保のため 踏切横断歩行者の減少	踏切横断歩行者数	12,090人	11,190人
平成27年3月 (変更)	朝ラッシュ時における 踏切横断歩行者数の減少	中井駅前踏切(下落合第7号踏 切)の朝ピーク時(7時~9時) の踏切横断歩行者数(人)	1,337人	437人

本事業における目標とその整備効果を定量的に示す成果指標をまとめると、下表の通りである。この表の各成果指標について実績調査を行い、各目標値との対比を行うことで、目標の達成状況を検証し事後評価を実施する。

■本事業における成果指標と目標値

\* 青枠内は、「社会資本総合整備計画」における国への報告事項

目 標	成果指標	当初現況値		目標値(事業完了年)	
		基準年	従前値	目標値	目標値の内容
◇公共交通の 利便性向上	指標1 定住促進	平成21年	13,198人	13,698人	中井地区人口13,198人(H21)から、4%増加(約500人)する。
	指標2 バス利用者の増加	平成20年	129,087 人/年	129,087 人/年	西武中井線のバス利用者数129,087人(H20)の現状維持とする。
◇自転車交通、 歩行者交通の 利便性向上	指標3 放置自転車の減少	平成17年	630台/年	0台/年	放置自転車の撤去台数630台/年(H17)を0台/年にする。
	指標4 自転車利用の増加	平成17年	3,218 台/12h	6,330 台/12h	環状6号線の自転車利用台数3,218台/12h(H17)を年平均7%(約200台/日)の増加とする。
	指標5 歩行者・自転車 空間の増加	平成17年	31,500㎡	33,500㎡	都市計画道路以外の歩道面積31,500㎡(H17)から、約2,000㎡の増加とする。
◇安全・安心の 確保	指標6 上下移動快適性 向上便益の向上	平成23年	0円/年	2,000 万円/年	エレベーター、エスカレーター設置により、上下移動快適性向上便益を0円から2千万円/年とする。
	指標7-1 踏切横断歩行者数 の減少	平成21年	12,090人	11,190人	踏切横断歩行者12,090人/22h(H21)から、900人削減する。
	指標7-2 朝ラッシュ時に おける踏切横断 歩行者数の減少	平成24年	1,337人	437人	中井駅前踏切(下落合第7号踏切)の朝ピーク時(7:00~9:00)の歩行者数1,337人(H24)から、437人とする。
◇環境負荷の軽減	指標8 CO2の減少	平成17年 (中間年)	25,000 t/年	24,440 t/年	CO2排出量目標値24,440t/年以下 ※26,000t/年(H2年比)6%削減、25,000t/年(H17年比)2.2%削減

### (3) 成果指標の達成状況

各成果指標について実績を調査し、以下のとおり、検証を行った。

#### 指標1 定住促進

##### 1. 従前値の根拠

平成21年10月1日における中井地区\*の人口数(住民基本台帳)である13,198人としている。

\*中井地区;中井1丁目、中井2丁目、上落合2丁目、上落合3丁目のエリア

##### 2. 数値目標の根拠

新宿区全体の人口は、平成15年から7年間で4.5%増加している。一方、中井地区の人口増加は、7年間で2.3%にとどまっている。

##### ■新宿区と中井地区の平成15年～平成21年までの人口の伸び

年	新宿区合計			中井地区合計		
	人口(人)	H15を1とした指数	対前年度比	人口(人)	H15を1とした指数	対前年度比
H15	270,421	1.000		12,906	1.000	
H16	273,165	1.010	1.010	12,862	0.997	0.997
H17	275,999	1.021	1.010	12,819	0.993	0.997
H18	276,837	1.024	1.003	12,863	0.997	1.003
H19	278,407	1.030	1.006	12,907	1.000	1.003
H20	280,810	1.038	1.009	13,136	1.018	1.018
H21	282,549	1.045	1.006	13,198	1.023	1.005

出典：新宿区住民基本台帳データをもとに作成

中井駅周辺整備により、今後、まちの魅力が向上したことによる定住の促進が期待され、新宿区全体の伸び率と同程度である、5年間で4% (約500人)の人口増を目標値としている。

$$13,198 + 500 = 13,698(\text{人})$$

##### 3. 評価値の算出

###### ①算出方法

最新年次である平成30年3月の中井地区の人口総数を評価値(確定値)とした。

###### ②算出結果

評価値(確定値)の目標達成状況は以下のとおりである。

従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
13,198人	平成21年	13,698人	事業完了時	14,501人	平成29年	達成 (105.9%)

##### 4. 検証

大規模交通ターミナルである新宿や池袋に比較的近く、西武新宿線中井駅と都営地下鉄大江戸線中井駅が隣接する交通至便な環境に加え、駅周辺整備による利便性、快適性を備えたまちの魅力向上により、目標を上回る人口増を達成したものと推察される。

## 指標2 バス利用者の増加

### 1. 従前値の根拠

平成20年度の西武バス中井線（新宿駅西口～池袋駅東口間）の年間バス乗降客数 129,087 人/年\*としている。

\*西武バス(株)資料

### 2. 数値目標の根拠

バス利用者は近年減少傾向にあるが、今後の高齢化社会の進展に伴い、身近な交通機関としてのバスの重要性は高まると考えられ、そのため、バスと鉄道とのシームレスな乗り換え等の公共交通の利便性向上施策を行うことによりバス利用者の現状維持である、年間バス乗降客数 129,087 人/年を目標値としている。

### 3. 評価値の算出

#### ①算出方法

平成28年度の西武バス中井線の1年当たりのバス乗降客数\*とした。

\*西武バス(株)へのヒアリング

#### ②算出結果

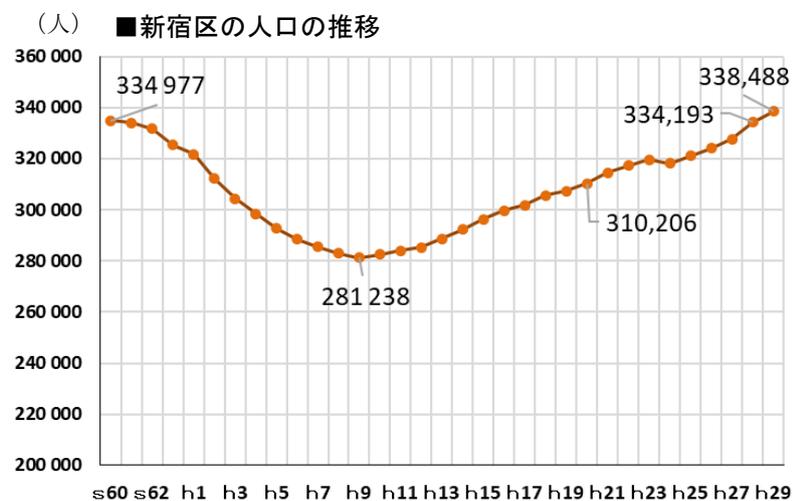
評価値(確定値)の目標達成状況は以下のとおりである。

従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
129,087 人/年	平成20年	129,087 人/年	事業完了時	139,275 人/年	平成28年	達成 (107.9%)

### 4. 検証

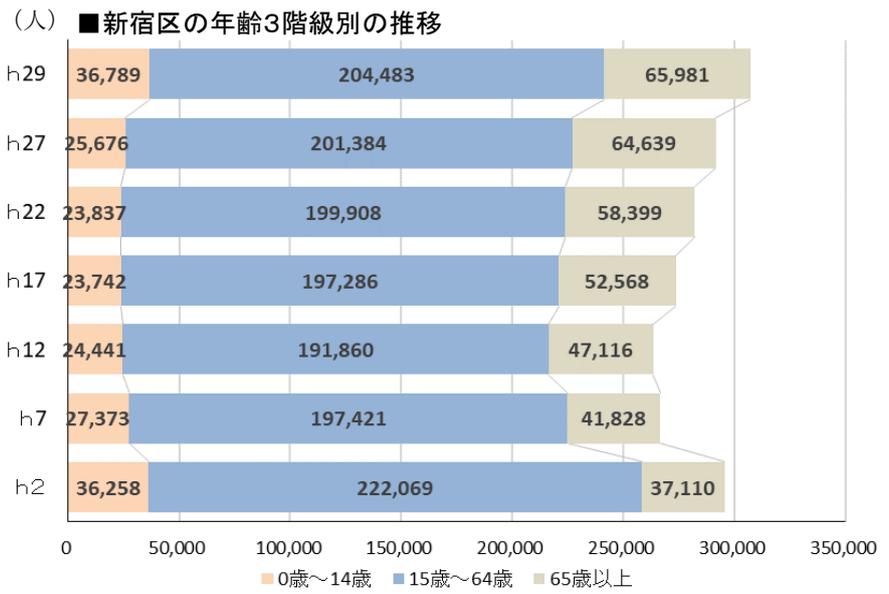
中井駅周辺のバスの運行本数は、平成20年以降ほぼ変化はないが、新宿区全体の人口増と高齢化の進展によるバス利用者の増加がみられたと推測される。なお指標1において述べたように、中井地区の人口も目標を上回る増加をみていることから、バス利用者も増加したと類推される。

新宿の人口は、平成20年の310,206人から平成28年の334,193人へと約2万4千人増加している。



出典：新宿区住民基本台帳データをもとに作成

65歳以上人口では、平成17年から平成27年の10年間に約1万2千人が増加している。



### 指標3 放置自転車の減少

#### 1. 従前値の根拠

平成17年度の中井駅周辺の年間自転車撤去台数630台/年（平日）を従前値としている。

#### 2. 数値目標の根拠

中井駅に駐輪場が整備されることにより、目標台数を0台としている。

#### 3. 評価値の算出

##### ①算出方法

平成28年度の中井駅自転車撤去台数（台/年）実績とした。

■中井駅年度別自転車撤去台数の推移



出典：新宿区交通対策課データをもとに作成  
\* H29 データは、H29.4.1～H30.2.28の集計値

##### ②算出結果

評価値（確定値）の目標達成状況は以下のとおりである。

従前値		目標値		評価値		目標達成度
基準年度	従前値	目標年度	目標値	評価年度	評価値	
平成17年	630台/年	事業完了時	0台/年 ( $\text{\textcircled{17}}$ 比 630台の減)	平成28年	192台/年 ( $\text{\textcircled{17}}$ 比 438台の減)	未達成 (69.5%)

#### 4. 検証

目標値が年間の「撤去台数0台」であるのに対し、192台（平成28年度）という実績となり、目標未達成となった。

しかしながら平成22年度から平成27年度にかけて、ほぼ横ばいだった放置自転車の数は、平成26年8月に南側駐輪場が開設されたことにより、平成27年度の339台から平成28年度には192台、平成29年度には160台と、平成27年から平成30年にかけて179台（52.8%の減）となり、高い削減実績を示している。

このように駐輪場の整備効果は大きく、さらに北側駐輪場が平成29年8月に開設されたことから、平成30年度以降、さらなる放置自転車の減少が期待される。

## 指標4 自転車利用の増加

### 1. 従前値の根拠

平成17年度の「道路交通センサス」による、環状6号線の自転車交通量3,218台/12hとしている。

### 2. 数値目標の根拠

中井地区では、環状6号線での自転車通行帯整備や妙正寺川沿いの歩行者・自転車系道路の整備等、自転車ネットワーク整備による自転車利用環境の向上により自転車利用の増加が見込めることから、平成11年から平成17年の伸び率（7%）を維持することを目標とし、年7%の増加を目標値としている。

#### ■環状6号線の自動車交通量の推移

調査年	自転車交通量 (台/12h)	前回調査 からの伸び率	年平均 伸び率
平成9年	1,804	—	—
平成11年	2,189	1.21	1.10
平成17年	3,218	1.47	1.07

出典：道路交通センサスデータ

したがって、平成17年の従前値から年7%の増加による、平成27年の数値6,330台を目標値としている。

### 3. 評価値の算出

#### ①算出方法

平成27年度の東京都道路交通センサスより、環状6号線の該当箇所の自転車類交通量（台/12h）を求めた。

#### ②算出結果

評価値（確定値）の目標達成状況は以下のとおりである。

従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
3,218 台/12h	平成17年	年平均7%増加 (6,330台/12h)	事業完了時	45.3%の減 (1,759台/12h)	平成27年	未達成 (△46.9%)

### 4. 検証

平成11年から平成17年の間の自転車利用の伸び率（7%）を維持することを目標としていたが、実績値としては45.3%の減となった。

この指標は、「道路交通センサス」における環状6号線の自転車通過交通量のデータを用いて実績値としており、中井駅に駐輪場が整備されたことにより、同駅を利用する自転車交通が増加し、その影響により高架道路である環状6号線を通過する自転車交通量が減じているとも推測された。（駐輪場整備の効果）

## 指標5 歩行者・自転車空間の増加

### 1. 従前値の根拠

中井地区における主要道路である、千代田練馬田無線（目白通り）、環状6号線（山手通り）、飯田橋石神井新座線（早稲田通り）の歩道部面積である 31,500 m<sup>2</sup>を従前値としている。

■ 中井地区における歩道面積の算出(平成 17 年)

道路種別	路線番号	路線名	両側歩道		延長 (km)	歩道面積 (m <sup>2</sup> )	
			設置延長 (m)	代表幅員 (m)			
4	8	千代田練馬田無線	1.2	3.5	1.2	8,190	
4	317	環状6号線	1.5	2.8	1.5	8,316	
4	25	飯田橋石神井新座線	2.2	3.4	2.2	14,994	
					計	4.9	31,500

出典：平成 17 年道路交通センサス

### 2. 数値目標の根拠

主要道路の歩道部面積に加え、自転車ネットワークや歩道整備により安心して快適な歩行者自転車空間を確保するための空間増加は、広場、自由通路等の中井駅周辺における整備による面積増加分（約 2,000 m<sup>2</sup>）を見込むとしている。

これにより、平成 27 年の目標値は、前項の歩道部面積（31,500 m<sup>2</sup>）に中井駅周辺における整備による面積増加分（約 2,000 m<sup>2</sup>）を加え、 $31,500 + 2,000 = 33,500$  m<sup>2</sup>としている。

### 3. 評価値の算出

#### ①算出方法

平成 27 年度の東京都道路交通センサスによる、千代田練馬田無線（目白通り）、環状 6 号線（山手通り）、飯田橋石神井新座線（早稲田通り）の歩道部面積に、中井駅周辺における広場、自由通路等の整備による面積増加分を加算した。

## ②算出結果

### ア. 歩道面積

環状6号線の整備に伴い歩道が拡幅されており、歩道面積が大幅に(約12,200㎡)増加している。

■中井地区における歩道面積の算出(平成27年)

道路種別	路線番号	路線名	両側歩道		延長(km)	歩道面積(㎡)
			設置延長(m)	代表幅員(m)		
4	8	千代田練馬田無線	1.2	3.5	1.2	8,190
4	317	環状6号線	1.5	6.9	1.5	20,540
4	25	飯田橋石神井新座線	2.2	3.4	2.2	14,994
					計	43,724

出典：平成27年道路交通センサス

イ. 中井駅周辺整備による広場等面積の増分中、中井駅周辺整備に伴う広場等の増分は、4,295㎡である。

■中井駅周辺整備に伴う増分

区分	面積(㎡)
南側広場	
交流広場	1,052
自転車駐輪場	432
交流スペース(倉庫)	81
北側広場	
防災広場	1,145
打合せスペース(倉庫)	160
自転車・バイク駐輪場	516
緊急車両・管理車両スペース	650
南北自由通路	259
計	4,295

出典：平成27年度中井駅周辺整備詳細設計 計画平面図より読み取り

評価値(確定値)の目標達成状況は以下のとおりである。

従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
31,500㎡	平成17年	33,500㎡	事業完了時	48,019㎡*	平成27年	達成 (143.3%)

\* (43,724+4,295=48,019)

## 4. 検証

中井駅周辺地区においては、広場等が約4,300㎡整備されるとともに、環状6号線の整備により歩道面積が約12,200㎡増加するなど、目標値(約2,000㎡増)を大きく上回った。

## 指標⑥ 上下移動快適性向上便益の向上

### 1. 従前値の根拠

従前値については、駅舎改修前の西武新宿線中井駅にエレベーター、エスカレーターが設置されていなかったことから、便益は0円としている。

### 2. 数値目標の根拠

エレベーター等の利用により快適に上下移動ができることや、今、自分が使わなくても自分や家族がいざというときに利用できるという安心感を上下移動快適性便益として算出している。

算出の根拠は「都市再生交通拠点事業整備に関する費用便益マニュアル(案)」(国土交通省都市・地域整備局(平成26年3月))に基づいている。

目標値については、西武新宿線中井駅の乗降客数26,674人(H19都市交通年報より)に、施設利用による支払い意志額の2円/人を乗じ、以下の便益費用としている。

上下移動快適性便益：約2千万円/年(≒26,674人×2円×365日=19,472,020円)

### 3. 評価値の算出

#### ①算出方法

平成28年の西武新宿線中井駅の1日平均乗降客数、27,941人\*に支払い意志額の2円/人を乗じ、求めた。

\*資料：西武鉄道年度別路線別乗降客数(1日平均)

#### ②算出結果

評価値(確定値)の目標達成状況は以下のとおりである。

従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
0円/年	平成23年	2,000万円/年	事業完了時	2,040万円/年	平成28年	達成 (102.0%)

### 4. 検証

目標値の根拠とした平成19年の中井駅の乗降客数を、平成28年乗降客数が上回ったことにより、目標値をわずかながら上回った。

自由通路整備等に伴いエレベーターやエスカレーターが設置され、バリアフリー化が進展したことで、上下移動の快適性が向上し、乗降客数の増加に一部寄与しているものと推察される。

## 指標7 踏切横断歩行者数の減少

### 1. 従前値の根拠

#### <指標7-1>

平成21年に実施した中井駅周辺の実態調査により、4時～25時の22時間の踏み切りを横断する歩行者交通量 12,090 人/22h を従前値としている。

#### <指標7-2>

上記実態調査により、7時～9時のピーク時の踏み切りを横断する歩行者交通量 1,337 人/2h を従前値としている。

### 2. 数値目標の根拠

平成21年のアンケート調査によると西武線利用者、大江戸線利用者とも70%以上の人が、自由通路が整備されれば利用すると回答している。

そこで、朝の通勤時間帯の人数 1,337 人の70%が自由通路を利用し、踏切を横断しなくなると仮定すると約900人の踏切横断者の減少が期待され、踏切横断者数の減少目標は、900人/日としている。これから

<指標7-1> → 22時間で900人減(12,090 人 - 900 人 = 11,190 人)

<指標7-2> → 7時～9時(ピーク時)で900人減(1,337 人 - 900 人 = 437 人)

を目標値としている。

### 3. 評価値の算出

#### ①算出方法

現地の実態調査により、4時～25時の22時間の踏切を横断する歩行者交通量を求めた。

#### ②算出結果

評価値(確定値)の目標達成状況は以下のとおりである。

#### <指標7-1> (終日 22時間)

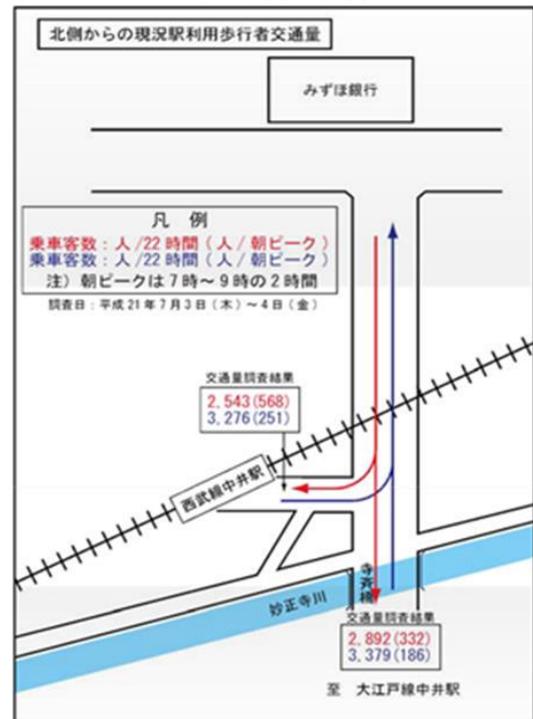
従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
12,090人	平成21年	11,190人 (=900人減)	事業完了時	8,010人 (=4,080人減)	平成29年	達成 (453.3%)

#### <指標7-2> (ピーク時 7時～9時)

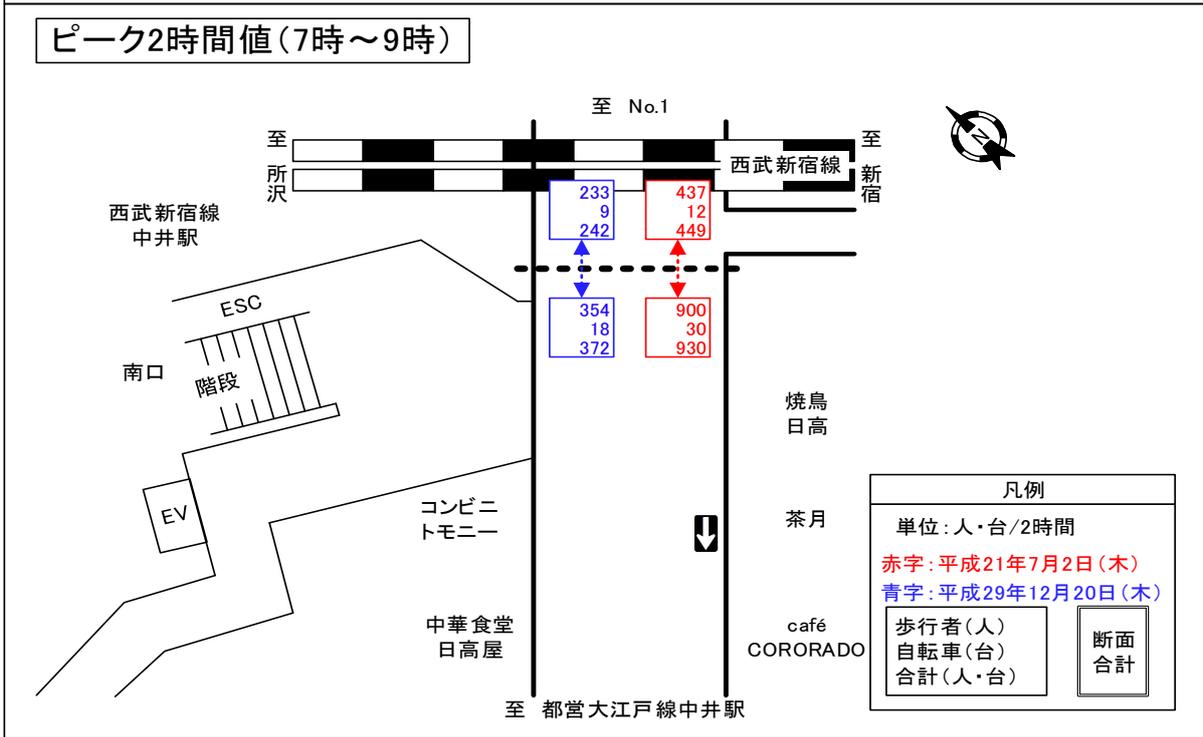
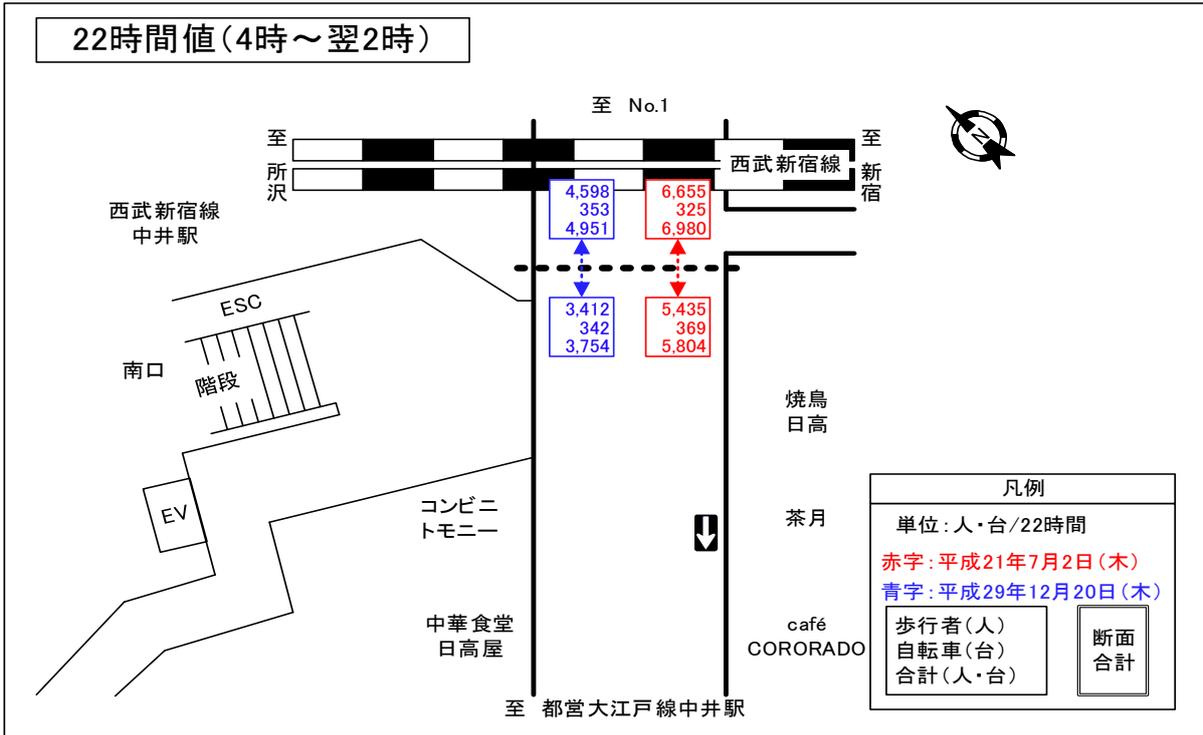
従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
1,337人	平成24年	437人 (=900人減)	事業完了時	587人 (=750人減)	平成29年	未達成 (83.3%)

注) 社会資本総合整備計画において、平成24年3月時(当初)では、踏切横断歩行者の削減数を終日(22h) <指標7-1> を目標値としていたが、平成27年3月の変更時に、最も危険な時間帯である、開かずの踏切りとなる朝ピーク時(7時～9時)の横断者数を削減することを重視した<指標7-2>に変更した。(以降は、平成30年3月の最終変更を含め、成果目標、成果指標の変更はなし。)

### ■平成21年7月3日調査資料



■踏切横断者交通量調査結果



出典: 平成29年12月20日現地実態調査データをもとに作成

#### 4. 検証

指標 7-2 では、朝 7～9 時の踏切横断歩行者数を、従前の 1,337 人から 900 人減の 437 人を目標値としたが、今回の計測では 587 人と目標値に達しなかった。目標人数には届かなかったが、従前より 750 人の削減（従前比約 56% の減）となり、自由通路整備の成果が着実に表れている。

また指標 7-1 の終日（22 時間）での踏切横断歩行者数で見れば、目標の 900 人削減のところ、4,080 人の減と大きく上回る削減実績（＝目標の 4.5 倍の減）となり、整備効果が顕著である。

なお、中井駅で西武線を南北に横断通行する歩行者（踏切利用者と自由通路利用者の合計）の増減を比較してみると、下表に示すとおり、平成 21 年には、終日（22 時間）で 12,090 人・朝 7～9 時で 1,337 人であったところ、平成 29 年では 14,502 人・2,358 人と、それぞれおよそ 1.2 倍・1.7 倍となり、横断者自体が増加している。

指標 7-2 では、踏切横断歩行者数の実績（減少人数）を目標値としており、こうした通行利用者が大幅に増加したことが、結果として踏切横断歩行者数をも押し上げ、目標の達成に不利に働く要因となったと考えられる。（ここで自由通路の利用割合についてみると、朝 7～9 時における南北通行者に占める自由通路利用者はおよそ 75% となり、目標とした 70% を超えている。）

#### ■西武線横断者数の検証

	22時間(4時～翌2時)			ピーク時(7時～9時)		
	下落合第7号踏切	南北自由通路	合計	下落合第7号踏切	南北自由通路	合計
平成21年7月2日	12,090	—	12,090	1,337	—	1,337
平成29年12月20日	8,010	6,492	14,502	587	1,771	2,358
増減	-4,080	6,492	2,412	-750	1,771	1,021

出典：平成 29 年 12 月 20 日現地実態調査データをもとに作成

今後は、自由通路の利点（通過時間の確実性、安全性、雨天時等の快適性など）について周知を図り、自由通路の利用を向上させることにより、より一層の踏切横断者数の減少を進め、目標の達成を目指していくことが必要である。

**指標8 CO2の減少**

**1. 従前値の根拠**

平成2年及び平成17年における道路交通センサスにおける車種別交通量と走行速度をもとに、中井地区の主要道路千代田練馬田無線（目白通り）、環状6号線（山手通り）、飯田橋石神井新座線（早稲田通り）それぞれにおいて算定したCO2排出量を従前値としている。

**■ 中井地区における大気質排出計算書(平成2年)**

道路 種別	路線名		g/日・台						台/日		
	路線 番号	路線名	原C 単 位2		原N 単 位X		原S 単 位M		交通 量		
			小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	全車
4	8	千代田練馬田無線	312.8	1419.8	0.6018	8.678	0.0496	0.834	41,814	6,547	48,361
4	317	環状6号線	342	1515	0.671	9.33	0.052	0.884	31,896	4,859	36,755
4	25	飯田橋石神井新座線	253	1219.4	0.4616	7.324	0.0424	0.7122	19,718	2,841	22,559
			907.8	4154.2	1.7344	25.332	0.144	2.4302	93,429	14,247	107,675

道路 種別	路線名		t/年								
	路線 番号	路線名	排C 出 量2			排N 出 量X			排S 出 量M		
			小型	大型	合計	小型	大型	合計	小型	大型	合計
4	8	千代田練馬田無線	5,586	3,969	9,555	10,746	24,261	35,007	0,886	2,332	3,217
4	317	環状6号線	5,913	3,990	9,903	11,601	24,571	36,172	0,899	2,328	3,227
4	25	飯田橋石神井新座線	4,015	2,788	6,803	7,325	16,748	24,074	0,673	1,629	2,301
			15,513	10,748	26,261	30	66	95	2	6	9

**■ 中井地区における大気質排出計算書(平成17年)**

道路 種別	路線名		g/日・台						台/日		
	路線 番号	路線名	原C 単 位2		原N 単 位X		原S 単 位M		交通 量		
			小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型	全車
4	8	千代田練馬田無線	245	1190.6	0.4434	7.136	0.0406	0.6888	39,341	7,206	46,547
4	317	環状6号線	327.4	1467.4	0.6364	9.004	0.0508	0.859	32,483	5,878	38,361
4	25	飯田橋石神井新座線	283.6	1324.6	0.5326	8.026	0.0472	0.784	16,320	2,867	19,187
			856	3982.6	1.6124	24.166	0.1386	2.3318	88,144	15,951	104,095

道路 種別	路線名		t/年								
	路線 番号	路線名	排C 出 量2			排N 出 量X			排S 出 量M		
			小型	大型	合計	小型	大型	合計	小型	大型	合計
4	8	千代田練馬田無線	4,116	3,664	7,780	7,449	21,960	29,409	0,682	2,120	2,802
4	317	環状6号線	5,764	4,675	10,440	11,205	28,687	39,892	0,894	2,737	3,631
4	25	飯田橋石神井新座線	3,725	3,056	6,781	6,996	18,519	25,515	0,620	1,809	2,429
			13,606	11,395	25,001	26	69	95	2	7	9

出典：中井駅周辺整備計画（平成24年12月）

上記により、CO2排出量は

平成2年（1990年）・・・CO2：26,000 t/年

平成17年（2005年）・・・CO2：25,000 t/年を従前値としている。

## 2. 数値目標の根拠

CO<sub>2</sub>の削減目標は、京都議定書の目標である2010年に、平成2年度（1990年）比6%削減を参考とし、6%の削減を目標としている。

これから、CO<sub>2</sub>の削減目標：24,440t/年以下（平成2年度（1990年）比6%の削減、平成17年度（2005年）比で2.2%の削減）としている。

## 3. 評価値の算出

### ①算出方法

当初設定の目標値の推計は、平成17年におけるCO<sub>2</sub>原単位を用いているが、CO<sub>2</sub>排出量は、ハイブリット車の普及など年々燃費の向上が図られ、CO<sub>2</sub>排出量もこれに伴い低減化されている。

この低減化率は、国土交通省\*によれば、2000年から2010年の10年間にCO<sub>2</sub>排出量は、小型車で約7%、大型車で約11%の低減が見られたことから、本調査においても、この低減率を用い評価を行う。

\*論文「自動車走行時のCO<sub>2</sub>排出係数及び燃料消費率の更新」（土木技術資料平成22年（2012年）5月/国土交通省国土技術政策総合研究所環境研究部道路環境研究室

### ②算出結果

評価値（確定値）の目標達成状況は以下のとおりである。

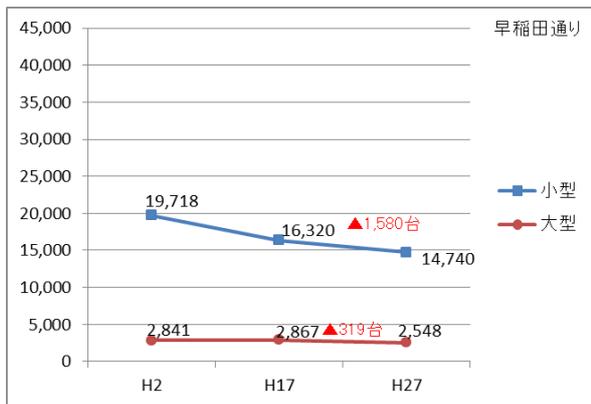
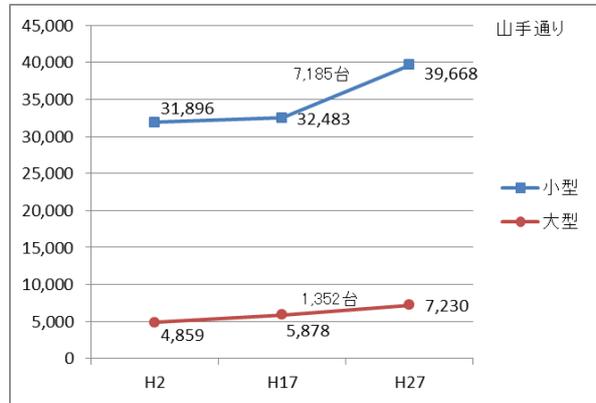
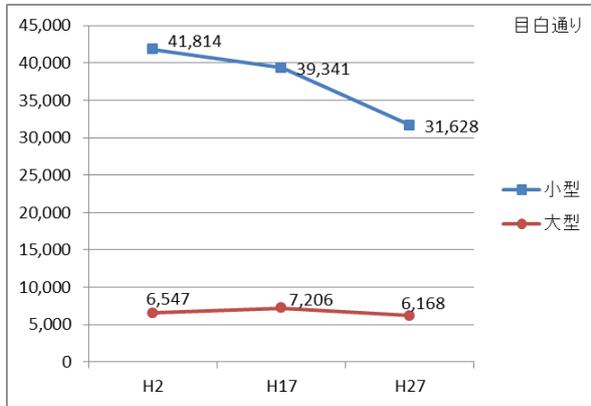
道路種別	路線番号	路線名	①	②		③		
			km	g/日・台		台/日		
			延長	CO <sub>2</sub> 原単位		交通量(h27)		
		小型	大型	小型	大型	合計		
4	8	千代田練馬田無線	1.2	228	1,060	31,628	6,168	37,796
4	317	環状6号線	1.5	304	1,306	39,668	7,230	46,898
4	25	飯田橋石神井新座線	2.2	263	1,179	14,740	2,548	17,288
						86,036	15,946	101,982

道路種別	路線番号	路線名	④=①×②×③/1,000,000×365日 t/年		
			CO <sub>2</sub> 排出量		
			小型	大型	合計
4	8	千代田練馬田無線	3,156	2,864	6,020
4	317	環状6号線	6,605	5,168	11,773
4	25	飯田橋石神井新座線	3,115	2,413	5,528
			12,876	10,445	23,321

出典：道路交通センサスデータをもとに作成

従前値		目標値		評価値		目標達成度
	基準年度		目標年度		評価年度	
25,000 t/年	平成17年 (中間年)	24,440 t/年	事業完了時	23,321 t/年	平成29年	達成 (104.8%)

### ■ 3路線における交通量の動向



出典：平成27年道路交通センサスデータをもとに作成

## 4. 検証

車両の交通量の動向を見ると、山手通りを除いて減少している。3路線合わせて約2,000台減少しており、特に小型車の利用が減っている状況である。

また、自動車の燃費性能の向上及び交通量の減少により、CO2環境が大きく変化したことも影響していると思われる。

各成果指標の達成状況は、以下の通りである。

■成果指標の達成状況

\* [ ] 内は、計算値または計測値

成果指標	従前値 (基準年度)	目標値 [A] (目標年度)	評価値 [B] (評価年度)	目標達成度 [B/A]
指標1 定住促進	13,198人 (平成21年)	4%の増加 (=約500人増) [13,698人] (事業完了時)	9.9%増加 (1,303人増) [14,501人] (平成29年)	達成 (105.9%)
指標2 バス利用者の増加 (西武バス中井線)	129,087人/年 (平成20年)	現状維持 [129,087人/年] (事業完了時)	10,188人/年の増 [139,275人/年] (平成28年)	達成 (107.9%)
指標3 放置自転車の減少	630台/年 (平成17年)	撤去0台/年 [⑩比630台の減] (事業完了時)	[撤去192台/年] [⑩比438台の減] (平成28年)	未達成 (69.5%)
指標4 自転車利用の増加	3,218台/12h (平成17年)	年平均7%増加 (=約200台/日) [6,330台/12h] (事業完了時)	45.3%の減 [1,759台/12h] (平成27年)	未達成 (△46.9%)
指標5 歩行者・自転車 空間の増加	31,500㎡ (平成17年)	約2,000㎡増加 [33,500㎡] (事業完了時)	16,519㎡増 [48,019㎡] (平成27年)	達成 (143.3%)
指標6 上下移動快適性 向上便益の向上	0円/年 (平成23年)	[2,000万円/年] (事業完了時)	[2,040万円/年] (平成28年)	達成 (102.0%)
指標7-1 踏切横断歩行者数の 減少	12,090人 (平成21年)	900人削減 [11,190人] (事業完了時)	4,080人削減 [8,010人] (平成29年)	達成 (453.3%)
指標7-2 朝ラッシュ時における 踏切横断歩行者数の 減少 【国への報告項目】	1,337人 (平成24年)	437人 (=900人減) (事業完了時)	[587人] (=750人減) (平成29年)	未達成 (83.3%)
指標8 CO <sub>2</sub> の減少	25,000t/年 (平成17年)	[24,440t/年 以下] (=2.2%削減) (事業完了時)	[23,321t/年] (=6.7%削減) (平成29年)	達成 (104.8%)

設定した9つの指標のうち、6つの指標が目標達成となり、3つの指標について未達成となった。

この未達成の指標についてみると、

指標3「放置自転車の減少」では、0台という高水準の目標値には至らなかったものの、平成17年度の630台に比べ、平成28年度には192台となり、438台の減と高い削減実績を示している(=69.5%の減)。また南側駐輪場が開設された平成26年8月以降は、平成28年度までに362台(平成26年)から192台(平成28年)と170台の減となり、駐輪場整備の効果が表れているといえる。

指標4「自転車利用の増加」では、平成11年から平成17年間の自転車利用の伸び率(7%)を維持することを目標としていたが、実績値としては45.3%の減となった。この実績値は、「道路交通センサス」における環状6号線の自転車通過交通量のデータを用いて、実績値としており、中井駅に駐輪場が整備されたことにより、同駅を利用する自転車交通が増加し、その影響により高架道路である環状6号線を通過する自転車交通量が減じているとも推測された。(駐輪場整備の効果)

指標7-2「朝ラッシュ時における踏切横断歩行者数の減少」では、従前の1,337人から900人減の437人を目標値としたが、今回の計測では587人と目標値に達しなかった。目標人数には届かなかったが、従前より750人の削減(従前比約56%の減)となり、自由通路整備の成果が着実に表れている。

また指標7-1の終日(22時間)での踏切横断歩行者数で見れば、目標の900人削減のところ、4,080人の減と大きく上回る削減実績(=目標の4.5倍の減)となり、整備効果が顕著である。

なお、中井駅で西武線を南北に横断通行する歩行者(踏切横断者と自由通路利用者の合計)の増減をみると、指標設定時の平成21年時に比べ、終日で約1.2倍、7~9時のピーク時では1.7倍に増加している。

自由通路整備による踏切横断者数の減少に比べ、横断通行者全体が増えたことが、目標に達しなかった一因と考えられる。

自由通路の利用割合で見ると、横断通行者に占める自由通路利用者の割合は、ピーク時においておよそ75%となり、目標とした70%を超えている。削減人数を指標とした場合では目標に達しなかったものの、利用割合で見れば、目標を上回っていたといえることができる。

今後は、自由通路の利点(通過時間の確実性、安全性、雨天時等の快適性など)について周知を図り、自由通路の利用を向上させることにより、より一層の踏切横断者数の減少を進め、目標の達成を目指していくことが必要である。

以上、指標1定住促進や指標7踏切横断歩行者数の減少など多くの指標において、目標を達成していること、並びに未達成の指標においても、達成状況に照らせば、事業の一定の効果が見られることから、中井駅周辺整備の事業の成果が上がってきているものと考えられる。

## 4. 整備状況の確認

### (1) 施設の整備

中井駅周辺整備計画では、特に成果指標は設定していないが、中井駅周辺の基盤整備を行うことで、新宿区都市マスタープランにおけるまちづくりの方針を実現していくものである。

#### 1) 中井駅周辺整備計画(平成 24 年 12 月)

中井駅周辺整備計画では、1.(3)2)で示したように、南北自由通路をはじめ、整備する7施設を具体的な計画としてまとめている。

中井駅周辺の基盤整備を行うことで、都市マスタープランで目指すまちづくりの方針を実現することとしていることから、整備を図ることとした以下の7施設の整備状況を検証していくこととする。

### (2) 施設整備の達成状況

「中井駅周辺整備計画」における施設の整備状況は、以下の通りである。

#### ■「中井駅周辺整備計画」における施設の整備状況

整備施設	整備概要、計画、実績	
南北自由通路	<b>【整備概要】</b> 西武線を立体横断する施設として自由通路を設置する。同時に駅改札も地下にすることで、南北それぞれから駅へのアクセスを容易にする。	
	<b>【計画】</b> ・幅員約 3.5m、延長約 74m、 ・エレベーター2基、 エスカレーター2基	<b>【実績】</b> ・計画どおりに整備
自転車・ バイク駐輪場 及び管理棟	<b>【整備概要】</b> 駅南北に定期貸し及び時間貸しの利用ができる機械式ゲートの駐輪場を整備する。また、北側に駐輪場の管理棟を整備する。	
	<b>【計画】</b> ・自転車駐輪場：北側約 250 台 南側約 250 台 ・バイク駐輪場：北側 5 台 ・駐輪場管理棟：約 30 m <sup>2</sup>	<b>【実績】</b> ・計画どおりに整備
交流広場及び 防災広場	<b>【整備概要】</b> 駅の南北に広場を整備し、地域の防災性向上や交流の拠点としての機能強化を図る。	
	<b>【計画】</b> ・北側広場（防災広場）： 約 1,800 m <sup>2</sup> ・南側広場（交流広場）： 約 1,100 m <sup>2</sup>	<b>【実績】</b> ・計画どおりに整備

整備施設	整備概要、計画、実績	
人道橋	<b>【整備概要】</b> 妙正寺川に新たな歩行者・自転車専用の橋を整備し、西武新宿線中井駅から南側駐輪場への移動や都営大江戸線との乗換円滑化を目指し、南北の連絡とともに駅へのアクセス強化を図る。	
	<b>【計画】</b> ・幅員 4.0m、延長約 16m	<b>【実績】</b> ・計画どおりに整備
防災コミュニティースペース	<b>【整備概要】</b> 地域の防災性と交流機能の向上を図るため、防災倉庫や打合せスペースを備えた施設を整備する。	
	<b>【計画】</b> ・北側 (防災倉庫、打合せスペース) : 約 160 m <sup>2</sup> (トイレ、シンク含) ・南側 (打合せスペース (倉庫含む)) : 約 80 m <sup>2</sup> (トイレ、シンク含)	<b>【実績】</b> ・計画どおりに整備
防火水槽・災害用トイレ	<b>【整備概要】</b> ・地域の防災性向上を図るため、防火水槽及び災害時に駅前に滞留する帰宅困難者が使える災害用トイレを整備する。	
	<b>【計画】</b> ・防火水槽 (北側) : 40 t ・災害用トイレ (南北両側) : 各 5 基	<b>【実績】</b> → ・消防協議により未設置 → ・各 5 基
土木ストックヤード	<b>【整備概要】</b> ・高架橋の桁が低く一般活用できない南側橋台付近を、土木資材の置き場として整備する。	
	<b>【計画】</b> ・南側 : 約 400 m <sup>2</sup>	<b>【実績】</b> ・計画どおりに整備

施設整備の状況については、南北自由通路や交流広場及び防災広場等、概ね計画通りに整備が完了している。計画と異なったのは、北側広場への防火水槽 (40 t) の設置についてであるが、これは消防協議により必要性がないことを確認したうえで未整備としたもので、災害用トイレとともに設置した 6 t 水槽を南北両方の広場に整備していることを踏まえ、施設整備において計画していた機能を充足しているものと見なすことができる。

したがって、中井駅周辺整備計画における施設整備は、計画どおりに完了したと評価することができる。

## 5. 事業評価

### (1) 事業評価について

中井駅周辺整備事業における事業評価を行うにあたり、成果指標の達成状況、施設整備の達成状況より、「新宿区都市交通戦略～西部区域編～」(重点整備地区)、「社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画」並びに「中井駅周辺整備計画」、における事業の達成度、効果などを再確認する。

#### 1) 新宿区都市交通戦略～西部区域編～

「新宿区都市交通戦略～西部区域編」では、中井駅周辺地区を重点整備地区として、定住促進等8つの成果指標を定めている。設定した指標のうち、5つの指標が目標達成となり、指標3及び4の2つが未達成であったが、事後評価で示したように、多くの指標で目標を達成しており、また未達成の指標についても一定の事業の成果が確認されたことから、概ね計画通りの整備効果を発現していると捉えることができる。

#### 2) 社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画

社会資本総合整備計画 中井駅周辺整備計画では、指標7-2「ピーク時の踏切横断歩行者数の減少」を成果指標としており、達成状況は未達成となった。

しかしながら、歩行者数の減少幅としては約56%の減少を示すなど、着実に成果を上げており、変更前の当初計画策定時の指標としていた終日の踏切横断者数(指標7-1)をみてみれば、目標値を大きく上回る(達成率140%)減少を見せていることから明らかである。

また、中井駅で西武線を南北に横断通行する歩行者(踏切または自由通路の利用者)において、自由通路を利用した者の割合はおよそ75%となり、目標とした70%を超えていた。

今後は、踏切横断利用者等への効果的な誘導、啓発等により自由通路の有効利用を促進することにより、踏切横断歩行者数の一層の減少を図るなど、今回未達成となったピーク時の踏切横断歩行者数の減少について、継続的な対応を行い、達成を目指していく。

#### 3) 中井駅周辺整備計画

施設整備の状況については、事後評価でも示したように、南北自由通路や交流広場及び防災広場等、概ね計画通りに整備が完了している。

計画と異なったのは、北側広場への防火水槽(40t)の設置についてであるが、これは消防協議により必要性がないことを確認したうえで未整備としたもので、災害用トイレとともに設置した6t水槽を南北両方の広場に整備していることを踏まえ、施設整備において計画していた機能を充足しているものと見なすことができる。

したがって、中井駅周辺整備計画における施設整備は、計画どおりに完了したと評価することができる。

上記で述べたように、中井駅周辺整備事業評価委員会としては、中井駅周辺整備事業においては、各計画、方針に基づいた整備がなされ、期待される成果を上げているものとして結論づける。

## (2) 今後期待される効果等

新宿区都市交通戦略～西部区域編～（重点整備地区）において、目標とするまちづくりの視点から、期待される整備効果を以下の3項目（①～③）にまとめている。

こうしたまちづくりの視点に対し、本事業の効果として期待される事項を例示すると、次のようなものが挙げられる。

### ① 中井駅周辺整備によるまちの魅力向上

- ・南北自由通路やエレベーター、エスカレーターの整備によりバリアフリー化され、また駅前広場や人道橋の整備によりひとの滞留空間・待ち合わせ空間としての機能が向上し、利用者や来街者が集い流動が活発化することで、地域や商店街の活性化につながっていく。
- ・駅前広場や防災コミュニティ施設、災害用トイレ等が整備されたことにより、災害対応性が向上するとともに、日常における広場の利用や防災訓練等を通じ、地域コミュニティの強化、活性化が図られる。

### ② 商店街のにぎわいを図り、生活者の利便性が高い魅力有る地区づくり

- ・自由通路やエレベーター、エスカレーター、人道橋などが整備されたことにより、駅前広場等が使いやすくなり、利便性が高まることで、新たな交流が生まれ、地域コミュニティの核が形成される。
- ・南北自由通路や駅前広場、人道橋などの駅周辺を基点とした歩行動線のつながりを、商店街や林芙美子記念館等付近の歴史・文化・教育施設等とのネットワークへ広げることで、利用者の回遊性を高め、地域の活性化へと波及していく。

### ③ 歩行者、自転車を重視し、充実した水とみどりの空間がある地区づくり

- ・駅前広場や南北自由通路、妙正寺川沿いの道路や人道橋による歩行者系ネットワークが整備されることで、妙正寺川の「染の小道」をはじめとした地域に密着したイベント等を誘発し、商店街や地域の活性化が図られていく。
- ・駐輪場やコミュニティーサイクルのポート整備により、放置自転車の減少と自転車の適正利用が図られ、歩行者や自転車の通行環境が向上していく。
- ・西武新宿線と都営大江戸線、両方の中井駅から、妙正寺川沿いの歩行系動線へ直接的にアクセスできるようになることで、川沿いの水とみどりに親しむ利用が増え、動線がさらに上流へと伸びていき、落合公園や西落合公園、哲学道公園などの豊かなみどりの拠点へとつながっていく。

上記に掲げたような事業効果は、いずれも本事業において整備した施設を、今後いかに地域の活性化のために利活用していくかに掛かっている。

区には、地域との連携、協働をより一層深めた、施設の有効活用や施策の展開を期待するものである。

### (3) 今後の取り組みに対する提言

#### 1) 事業評価委員会意見と区への提言

委員会の中で挙げられた意見等を踏まえ、今後、区が取り組むべき項目について整理する。

委員会の意見・提言	区が取り組むべき項目
<ul style="list-style-type: none"> <li>「自転車利用者の増加」については、最近自転車利用者のマナーが悪く、歩行者との事故なども起きていると聞いている。車利用者にとっても、マナーを守らない自転車は迷惑となっていることに留意して欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場の利用向上を図る周知活動、自転車に対する交通安全教育やマナー啓発活動の実施等、自転車の安全で適正な利用を促進していく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>今年に入って踏切横断者数は減っているが、まだ自由通路が整備されたことを知らない人が多いと思われる。放置自転車台数は着実に減っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自由通路をはじめ、本事業において整備した施設等について、様々な媒体やイベントなど機会を利用して周知を図っていく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>踏切横断者数の減少が目標値となっているが、減少することは商店街に訪れる人が少なくなることも取れる。その影響についても考慮すべきだと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「染の小道」のように、駅利用者や来街者が気軽に立ち寄り、近隣へのまち歩きが楽しめるような仕掛け、仕組みづくりを進め、地域や商店街の活性化を図っていく。</li> <li>消防訓練や防災啓発活動等、地域によるさまざまな活動を支援し、地域コミュニティの醸成と活性化に取り組んでいく。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街等への影響は、以前の大江戸線の整備開通による影響が大きいと思われる。中井駅周辺の商店街は周辺の人口も増えており、地元としては駅周辺整備を商店街振興に結び付けていく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民や商店街の方々が、中井駅周辺整備の効果を実感できるまちづくりを、今後も地域と協働して検討していく。</li> </ul>

#### 2) まちづくりへの提言

事後評価において未達成の項目は、指標 3「放置自転車の減少」、指標 4「自転車利用の増加」、指標 7-2「ピーク時の踏切横断歩行者数の減少」の3つである。

「放置自転車の減少」については、駐輪場の整備により大きく効果が表れていることから、今後も、駐輪場の利用を促す啓発と放置自転車の撤去活動を粘り強く継続していく必要がある。

「自転車利用の増加」については、環状 6 号線を通る交通だけでなく、中井駅前の駐輪場やシェアサイクルの利用促進を図るため、中井駅を起終点とする自転車利用を含めた総合的な自転車利用の啓発に努めていくことが必要である。

「ピーク時の踏切横断歩行者数の減少」については、委員会の意見でも触れた自由通路をはじめ、新たに整備され、便利になったその他の施設についても合わせて周知を図るなど、踏切横断利用者等への効果的な誘導、啓発等により、自由通路の有効利用を促進する手立てを継続していく必要がある。

中井駅周辺地区整備の目標は、上記の放置自転車等の個別課題の解消のみならず、中井駅周辺地区全体での「まちの魅力の向上」である。本委員会においても意見として挙げられた商店街振興の視点を含め、まちづくり全体に波及効果をもたらしていくため、今後も、区は地域住民との協働をより一層進め、まちづくりに取り組んでいくことが望まれる。

## 【参考】中井駅周辺整備計画事業評価委員会の活動実績

### 1 委員会の構成

学識経験者1名、区民(地元関係者)2名 (計3名)

役職	区分	氏名	所属及び職名
委員長	学識経験者	中川 義英	早稲田大学 理工学院 教授
委員	区民(地元関係者)	伊藤 芳弘	中落合一丁目みどり町会 町会長 (落合第一特出管内)
委員	区民(地元関係者)	小野田 隆史	中井町会 町会長 (落合第二特出管内)

### 2 委員会の開催実績

第1回 委員会	
開催日時	平成29年12月22日(金) 18:00~19:30
会場	中井駅前地域防災倉庫(北側)・会議室
出席者	
委員会	中川委員長、伊藤委員、小野田委員
事務局	新宿区都市計画部都市計画課〔課長(野澤)、都市施設係2名〕
同席	新宿区みどり土木部道路課〔課長(小野)、計画係1名〕 国際航業株式会社 東京支社 職員3名 〔委員会運営補助業務受託者〕

第2回 委員会	
開催日時	平成30年 3月 1日(木) 14:00~15:20
会場	中井駅前地域防災倉庫(北側)・会議室
出席者	
委員会	中川委員長、伊藤委員、小野田委員
事務局	新宿区都市計画部都市計画課〔課長(野澤)、都市施設係3名〕
同席	新宿区みどり土木部道路課〔課長(小野)、計画係2名〕 国際航業株式会社 東京支社 職員3名 〔委員会運営補助業務受託者〕