

令和5年度第2回
新宿区外部評価委員会第1部会 会議概要

<開催日>

令和5年7月10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）

星卓志、君島淳二、板本由恵、大西秀明

区職員（9名）

事業所管課（7名）

木内道路課長、小谷交通対策課長、金子都市計画課長、
児玉副参事（西武新宿線立体交差化担当）、蓮見景観・まちづくり課長、
防災都市づくり課小林主査、鈴木建築調整課長

事務局（2名）

出沼副参事（特命担当）、甲斐主任

<開会>

【部会長】

おはようございます。

ただいまから、第2回新宿区外部評価委員会の第1部会を開催いたします。

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行いたいと思いま
す。

まず、配付資料の確認をお願いします。

【事務局】

事務局から、配付資料の確認をいたします。

まず、委員の方にお配りしているものとしては、次第、その下に、外部評価チェックシー
トが施策別に3つあります。その下に、A4横で参考資料1、その下に、A3を折り畳んだ
形で参考資料の2、最後にスケジュールとなっております。過不足ございませんでしょうか。

理事者の皆さんには、次第と、参考資料1の質問リスト、それから参考資料2、スケジ
ュールをお配りしているのと、委員の皆さんに配っている外部評価シート一式を、配ってい
るので、必要に応じてご覧いただければと思っております。

事務局からは以上です。

【部会長】

ありがとうございます。

それでは、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3つの部会に分けておりまして、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。よろしく願いいたします。

部会の委員として、板本委員、君島委員、大西委員、そして上野委員は今日ご欠席ですが、この4名で部会を構成しております。私を入れて5名です。

本日は、個別施策Ⅲ－3、地域特性を活かした都市空間づくり、個別施策Ⅲ－4、誰もが自由に歩ける、利用しやすく分かりやすいまちづくり、個別施策Ⅲ－6、交通環境の整備、以上の3つの個別施策について、構成する計画事業と経常事業を中心にヒアリングを行いたいと思います。

事前に、前回、この会で出ました質問を事務局のほうでまとめていただいて、お伝えしていただいております。この内容に即してヒアリングを進めていきたいと思います。

順番ですが、今、参考資料1のリストがありますが、これとおりの順番ではなく、こういうふうに進めたいと思います。内部評価シートは、個別施策と、それを構成する計画事業と経常事業で構成されているわけですが、例年、ヒアリングのときには計画事業・経常事業をまずヒアリングして、そして個別施策に戻るというやり方ですので、今回もこういうふうに進めたいと思います。

まず、Ⅲ－3の地域特性を活かした都市空間づくりについて、計画事業41の地区計画等のまちづくりルール策定の策定から順番に進めて、それで個別施策のⅢ－3に戻ると。よろしいですか。私が1個1個言いますので、それでご説明いただければということで、いいですか、そういう進め方で。

それでは、委員の皆様、お手元に用意していただきました参考資料1の質問の内容のリスト、それから前回の配付資料の施策評価シートですね、それぞれありますので、それを手元で見ながら、説明を聞いていただくのがいいかと思います。

それでは、始めたいと思います。

まず、参考資料1の通し番号、通番というところの3番、計画事業41について、まずは説明をお願いします。

【景観・まちづくり課長】

景観・まちづくり課長です。

それでは、基本施策Ⅲの計画事業41の地区計画等のまちづくりのルール策定について、概要を大まかに説明させていただきます。

こちらの評価シートの事業概要に記載がありますとおり、地域の課題にきめ細かく対応していくために、以下の地区において地域住民との協働によるまちづくりを行い、進捗状況によって地区計画ですとか、まちづくり構想、ガイドライン等のまちづくりのルールを定め

ていくというような事業でございます。

(1)、(2)、(3) とそれぞれございまして、(1) につきましては、具体的に地区計画の策定変更等に取り組んでいる地区、また(2) につきましては、地域組織とまちづくりの方向性について検討を進めている地区、また(3) につきましては、地元組織とまちづくり構想の実現に向けた取組を進めている地区と、3つの分類をさせていただいております。

こちら各地区名、具体名記載がございますけれども、例えば(1) の新宿駅東口地区(再掲) と記載されている地区につきましては、他の計画事業に位置づけられている事業で、再掲と記載されている事業につきましては、他の計画事業において実績のほうを記載させていただいていると、そういうような状況でございます、実績のところ、(1)、(2)、(3) それぞれ現在景観・まちづくり課で所管している地区について記載されているというような状況でございます。

説明については、簡単ですが以上になります。

【部会長】

この参考資料1で質問が書いてあります。それにお答えいただくことを中心にお願いします。

【景観・まちづくり課長】

分かりました。

参考資料1の通番3番ですけれども、こちらにつきましては、計画事業評価シートに(1) から(3) で18地区記載されているというところで、実績については4地区記載されているが、ほかの地区がどういう状況かというようなご質問でございます。

こちらにつきましては、まず先ほどご説明させていただきましたとおり、実績欄(1) につきましては、神楽坂につきましては、現在都市計画の変更に向けて取り組んでいる地区でございます。(2) 飯田橋並びに環状4号線沿道富久地区並びに高田馬場地区につきましては、それぞれ地区によっては、まちづくりビジョンなどの方針等の策定を行っている地区でございます。(3)、こちらに記載されている上段の事業概要、こちら5地区記載がございますけれども、こちらは具体的な地区名は記載してございませんけれども、(3) につきましては、地元組織が主体的にガイドライン等に基づくまちづくりを進めてございまして、区としてはそちらの地域組織の支援を行っている地区と、こういったところで、実績欄のところ、こちらに地区名は記載してございませんけれども、(3) とまとめて記載しているというような状況です。

こちらの実績欄に記載ない地区としては、例えば西早稲田地区と環状4号線沿道余丁町地区は実績の記載がない地区でございまして、まず西早稲田地区につきましては、令和4年度にまちづくり勉強会2回を開催させていただいて、今後、そちらの勉強会で令和5年の4月の勉強会において、まちづくりの方向性、テーマの確認をしたというようなところでございまして、今後、令和5年度以降につきましては、新たに対象区域を広げて、協議会を立ち上げて、まちづくりを進めていくと、こういったところで、現在準備をしている状況でござ

います。

また、環状4号線沿道の余丁町地区につきましては、現在まちづくり協議会が休会となっていて、地域の状況を今見定めているというような状況でございます。

その他の地区につきましては、その他7地区につきましては、計画事業39の新宿駅周辺地区の整備促進ですとか、計画事業29の木造住宅密集地域の防災性強化における事業の中で、実績等は記載させていただいている状況でして、こちらのところで実績等は記載していないというような状況でございます。

続きまして、4番ですね。23区では、地区計画の決定権が区にある一方、用途地域の決定権は東京都にあり、区としてそういった現状をどう捉えているかというようなご質問でございます。

こちら、今ちょっと用途地域につきましては、具体的な記載がございますけれども、まず都市計画法並びに政令の中で、用途地域などの決定につきましては、都が広域行政として一体的に事務処理を行うべき事務として、法の中で位置づけられているというような状況でございます。

実際の実務ですけれども、例えば東京都のほうで用途地域の変更を行う際につきましては、都市計画の中に都決定ですとか区決定、それぞれ役割分担がございますけれども、まず都市計画決定の前に、法で定められた協議等々を行うというようなことがございますので、その辺については都決定、区決定であっても双方で協議しながら都市計画決定をしてございますので、その辺については連携して取り組んでいるということで、特段支障はないのかなというような認識でございます。

以上です。

【部会長】

ありがとうございます。

ただいまのご説明で、何かご質問はありますか。

どうぞ。

【委員】

既に取り組んでいる地区が5地区、ということですが、これはどれぐらい年数かかっているものなのでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

例えば神楽坂地区につきましては、開発型の地区計画ではなくて、路地景観を保全する都市計画の決定に向けて、今、取り組んでいるところでございますけれども、こちらにつきましては、そういった地元の方のまちづくり興隆会という団体がございまして、そちらで兵庫横丁ですとか、見返り横丁、かくれんぼ横丁について、路地景観を保全するまちづくりを進めていきたいというような地元からの提案が平成23年頃ございました。

そういった提案に基づいて、区のほうで都市計画の手続を進めているわけですが、当然決定に当たっては、沿道の権利者のご理解を得ながら進めるというようなと

ころがございますので、令和2年に兵庫横丁については都市計画決定をしたところがございますけれども、残りの見返り横丁とかくれんぼ横丁につきましては、今年度の都市計画決定を目指して、今取り組んでいるといったところがございますので、かなり長い年月をかけながら、そういったまちづくりを進めているというような状況でございます。

【委員】

ありがとうございます。

今、神楽坂地区の例が出ましたけれども、昨年、外部評価委員会のほうでもこの神楽坂地区の話も少し出ておりまして、路地が狭いということで、3項道路も用いながら都市計画を進めていくという話を聞いたように記憶していますが、合っていますでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

委員ご指摘のとおり、通常であれば、4メートル幅員の道路を確保するといったところがございますけれども、神楽坂につきましては、3項道路を指定して、幅員2.7メートルの道路として地区指定に位置づけて、地区計画の変更に向けて、今取り組んでおるところでございます。

ただ、一部、幅員については2.7メートルでございますけれども、両側壁面の後退位置の制限ということで、15センチずつ、各建て替えの際にはセットバックというか、壁面の位置の制限がかかるということで、実質的には約3メートルの通路というか、幅員ができるというような状況の地区計画に取り組んでいるというような状況でございます。

【部会長】

ちょっと参考までに教えていただきたいんですけども、3項道路って、私はあまり詳しくないんですが、何か指定する要件というのがあるんでしょうか。

【建築調整課長】

要件ということで、3項道路を指定するに当たっては、新宿区のほうで3項道路の基準というものを設けています。その基準に合ったものに対して、建築審査会というところにかかまして、同意をいただいた上で3項道路、42条の3項道路の指定を行うという形で進めているというところがございます。

【部会長】

その基準はどのような基準ですか。

【建築調整課長】

水平距離の指定の基準ということで、この基準の中では、幅員が2.7メートル以上4メートル未満の道路とするというところ、あとは3項道路の全域が消防水利から140メートル以内であるというところ、あと日常、自動車の通行等が、そういう利用がされないというところ、このように指定の基準のほうを指定の要件ということで定めております。

【部会長】

崖に沿っているような、物理的にどうしても広げられないようなところで3項道路を使うというような話も聞いたことがあるんですけども、今のお話ですと、そう高いハードル

ではないですよ。法律の問題がすごく関係すると思うんですけども。

【建築調整課長】

基準でいきますと、会長おっしゃるように、崖であるとか、そういうものの基準というところなんです。新宿区のこの基準を定めたときの条件につきましては、いわゆる路地景観の保全であるとか、守るようなものがある場合に、それに対応しようということで一律何でも3項道路ということではなくて、ある程度の基準を設けて、いわゆる3項道路の指定をしていくというところでの基準を考えております。

【部会長】

ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】

指標のところ、目標値・実績値ともに2だということで、この指標名もまちづくりルール等取りまとめ数、指標の定義が地区計画やまちづくりルールまたはそれらの地元案を取りまとめた数、件となっておりますので、これは地区数ではなくて、取りまとめたという実績数というふうに考えていいのか、ご説明願います。

【景観・まちづくり課長】

委員ご指摘のとおり、方針案、または都市計画の決定を行った件数ということで、例えば令和2年の実績で申しますと、(2)の①飯田橋の駅東側周辺地区を見ていただきますと、令和4年8月にこちらのビジョンの策定が行われていると。こちらも基盤整備に関するまちづくりのルールといったものを地元の方と取りまとめたというような状況でございます。

もう一件につきましては、③番ですね。高田馬場駅周辺地区でございますけれども、こちらまちづくり方針策定ということで、令和4年7月に取りまとめたといったところで、こちらの2件、2つで2件という表示をさせていただいているような状況です。

こちらの件数については、毎年2件は何を根拠にといったところでございますけれども、まちづくりについては、かなり地元の方と積み重ねながら進めていくというような状況でございます。こちらの件数につきましては、長年積み重ねて、この年度については大体これぐらいの目標で取りまとめられるだろうといったような予測を立てながら、大体2件というような形で計上させていただいているというような状況です。

【部会長】

私から、特に地域組織と区とで一緒にやって検討を進める、一般的な動きだと思うんですけども、あるいはその地区によりかもしませんが、その主体性はどちらにより強くあるのが、新宿区の場合は多いということでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

基本的には、まちづくりについては地域住民主体で行っていただくというのが大原則でして、こちらの協議会についても、基本的には地元の方主導で運営しています。ただ、事務局的な作業については、区のほうでご支援させていただいているという状況でございます。

ので、イメージ的には地元の方主体で運営していただくというような状況でございます。

【部会長】

最初のきっかけ、始まりはどのようなきっかけで、そういう地元の組織なり、活動は始まる、あるいは、区が何か働きかけて始まるという、その辺のニュアンスはどうでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

ケース・バイ・ケースなんですけれども、例えばこちらの飯田橋につきましては、もともと放射 25 号線という都市計画道路が整備されるため、まちが大きく形が変わる状況になりまして、地元の有志の方、町会長等を含めて、将来的にどういったまちにしたいかというようなご相談があって、まずこちらの飯田橋については、地元の方、町会長さん含めて地域の方で、もっと広範囲の構想みたいなものを取りまとめた状況です。

そういった構想を区のほうに提案いただいて、令和 3 年度にその構想に基づいて区のほうで方針を策定している状況です。そういったまちの移り変わりですとか、地元の方のまちの機運を捉えて、提案をいただいて動いているというケースでございます。

【部会長】

ありがとうございます。

このエリア別のまちづくり方針なりビジョンなりというのを、昨年度は 2 か所策定した。これは、誰が策定したことになりますか。

【景観・まちづくり課長】

こちら 2 件については、新宿区の名前で策定しております。その前段、地元から構想ということで、地元のまちづくり協議会名の構想のほうで策定されておりまして、その構想を受けて、より具体化して実現していくために、区のほうで方針を策定したというような状況でございます。

【部会長】

区がつくったということは、それに即して個別の施策、事業を行うという拘束性を持つということですかね。

【景観・まちづくり課長】

方針なので、具体的なそういった法的な強制力はございませんけれども、まず地元の方の意見をいただいて、例えば飯田橋であれば、こういったまちにしたいという共通の将来像が示されているところでございます。

例えば、そこで開発か何かがあると、その方針に示された内容を実現していただく、開発の協力を得ながら実現していくということで、皆さん、まちの方、住んでいる方の将来の目標に近づくということで、公共貢献ですとか、ビジョンに記載されている内容を実現して、無秩序にいろんな方向にいかないという、ある意味羅針盤的な意味合いで作成されています。

【部会長】

ありがとうございます。

ほかには、よろしいでしょうか。

では、計画事業 42 番、お願いします。

【景観・まちづくり課長】

計画事業 42 番、景観に配慮したまちづくりの推進でございます。こちらは、新宿区景観まちづくり計画やガイドラインに基づき、景観まちづくり相談員を活用して、新宿区の多様な地域特性に応じた新宿にふさわしいにぎわいと潤いのある景観形成を推進すると、こういったところでございます。こちらは具体的な事業でございますけれども、令和 4 年度につきましても、こちら実績でございますとおり、(2) 番ですね、大きなところで、令和 5 年 3 月に景観まちづくり計画、ガイドラインの改定を行ったといったところでございますので、今年度につきましても、こちらの改定が行われた計画並びにガイドラインに基づいて、適切に景観の誘導を図っていきたいというところでございます。

(1) 番につきましても、条例に基づく事業協議制度については、記載のとおり。評価制度についても記載のとおりということであります。

参考資料 1 のご質問でございます。

こちら、参考資料 1 ページの 5 番ですかね、かつて上落合地区の景観形成について質問したところ、外壁・屋根等の色が自由との説明を受けたように記憶していると、こういったところと、また新宿区内、8 つの区分に分類されていて、一般地区に該当する地区について、どのような規制があるのかといったようなご質問でございます。

まず、こちらの委員からのご指摘があるとおりに、新宿区内につきましても、8 つの区分地区に分類させていただいております。こちらにつきましても、区内全域に何かしらの区分地区に該当するといったところで、区分地区ごとに行為の制限に関する景観形成基準を定めているといったようなところがございます。

上落合 3 丁目につきましては、こちら一般地区に該当してございまして、全て自由というわけではございませんで、例えばそちらの一般地区ですと、外壁、まず色の基準なんですけれども、区内全域 3 つの基準に分けてございまして、何かしらその 8 区分のうち、何かしら 1 つには該当するといったところがございますので、色の基準は区内全域にあるといったような状況でございます。

その中で、例えば一般地区の基準ですけれども、外壁の色彩や素材というのは、隣接する建物ですとか周辺環境の調和を図るですとか、敷地内にはできる限り緑化を図るというような基準を定めてございまして、こういった基準に基づいて、おのおのの建物計画について景観誘導を図っていると、こういったところがございます。

また、さらに景観形成ガイドラインというものがございまして、こちら、さらに新宿区内、先ほど区分地区については 8 区分と申しましたが、こちら景観特性ごとに 72 のエリアに分けたガイドラインというのを作成させていただいております。例えば落合地区、落合第一地域ですと 7 区分、第 2 地域についても 7 区分と、それぞれ細かく、その地域特性に応じた

きめ細かな景観誘導を行っている状況でございます。

また、2ページ目の6番のご質問でございます。

こちらにつきましては、区の景観誘導の仕組みを示してほしいといったところでございます。こちらは、先ほどちょっとご紹介させていただいた景観計画ですとかガイドラインの中に、景観形成基準ですとか具体的な方針・方策なんかを示させていただいております。区内8区分に分類してございますので、その対象地域で建築計画があった場合につきましては、そのガイドライン、景観計画に基づいて、協議をさせていただくというような状況でございます。

また、その届けが出された際については、区並びに景観まちづくり相談員が、その計画が景観形成基準に沿った計画となっているのか確認等を行いながら、必要に応じて計画の見直し等の要望を行うことで、よりよい計画になるように誘導していくというような状況でございます。

続きまして、7番ですね。まちづくり相談員はどのような方ですかと、またどのように成果が上がっているのかと、こういったところでございますけれども、まちづくり相談員につきましては、建物ですとか屋外広告の実務経験がある、景観に関して専門的な知見を有する専門家をお願いしてございます。

建築物の担当4名、屋外広告物の担当2名、計6名の学識経験者にご協力いただいております。大体1週間から2週間に一度の目安で届出の書類の確認をさせていただいているというような状況でございます。

具体的な成果とあって、量的にお示しするのはなかなか難しいんですけれども、例えば、周辺景観との調和を求めるとか、色彩のコントラストですね、基準には合っているけれども、ちょっとコントラストが強過ぎるんじゃないとか、緑化にあたって郷土種の植栽をお願いするとか、そういったきめ細かい要望を事業者にしていただいて、事業者にできる範囲で改良していただいて、よりよい景観に誘導していくというような役割を担っていただいております。

最後のご質問ですね。8番です。

こちら、景観事前協議件数506件に対して、評価制度は36件と件数が大きく異なるのはなぜかといったところでございますけれども、景観協議506件の内訳は、建物が258件、屋外広告物が248件となっております。屋外広告物については、評価制度の対象になっていないという状況です。

また、建物の258件についてですけれども、例えば一般地域ですと、延べ面積300平米を超える建物や、高さが10メートルを超える建物が事前協議の対象になるんですけれども、評価制度につきましては、さらに周辺の景観に大きな影響を及ぼす案件ということで、延べ面積が3,000平米を超えて、かつ高さが20メートルを超える建物を対象としていますので、事前協議の258件に対して、評価制度については36件というような状況となります。

【部会長】

ありがとうございます。

【委員】

ご説明ありがとうございました。

一般地区において、色彩基準は3基準あるということですが、この色彩というのはマンセル基準値という意味ですか。

【景観・まちづくり課長】

色彩基準については、一般地域に3基準ではなくて、区内8つの区分、一般地域もその一つになるんですけれども、8つの地域に分けています。その中で、8つのエリアに3つの基準があるということなので、一般基準は3つのうちのどれかになるといったところがございます。また、委員ご指摘のとおり、色彩基準についてはマンセル値等々で表記させていただいています。

【委員】

ありがとうございます。

新築に関しては届出件数も多く、検討の機会も多いのでしょうか、改築や屋根・外壁の塗り替えの際にも、この基準は適用されるのでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

新築、増築、改築、修繕、模様替え、色彩の変更等も対象になります。

ただ、おのおの地区ごとに、先ほどご案内させていただきましたけれども、延べ面積が300平米以上ですとか、高さが10メートルを超えると、そういった基準未滿のものについては届出の対象になりませんで、区のほうで確認はできません。

ただ、今回改定させていただいた景観計画の中で、そういった届出対象規模に満たないものにつきましても、皆さんの自助努力の中で、区の計画に合致するような配慮をお願いしますという文言を、今回の改定の中で記載させていただきました。

【委員】

ありがとうございます。

【部会長】

質問の6番目の仕組みの話なんですけれども、まず、8番のところに評価制度の対象と書いてあるんですが、そもそもちょうど評価制度ってよく分かっていなかったんですけれども、資料のどこに書いてあるのか、教えていただけますか。

【景観・まちづくり課長】

評価制度につきましては、3,000平米を超え、かつ20メートルを超える、かなり大規模なものが対象になりますので、景観の届出対象になります。

具体的に評価制度が何かといったところがございますけれども、例えばおのおの景観形成の方針、計画の中で方針が定められております。また先ほどご案内した72のエリアに分けた景観形成ガイドラインというものが、きめ細かく区内全域定められていますので、そういったガイドラインに示された項目がどれぐらい計画の中で反映されているのかというの

を自己チェックをしていただいて、事前協議の中で相談員の方が、もう少しこういった配慮ができないかというような申入れを行い、事業者側は今後の検討において、さらに配慮できるべきものがどういったものがあるのかというのを検討していただいて、最終的にガイドラインに記載されている方策ですとか、その取組が何%ぐらい個々の計画の中で達成できているのかというのを、評価するといった制度になってございます。

【部会長】

大規模なものについては、ガイドライン等で示されている項目を、チェックリストがあって、それを自己チェックしてくださいと。それを事前協議のときに一緒に出してくださいと、そういうことですかね。

【景観・まちづくり課長】

まず、そちらのガイドラインに記載されているものがどれぐらいなされているのかというのを、景観形成のガイドライン、きめ細かくありますので、そちらをどのくらい配慮していただくかといったところでチェックします。景観相談員の申入れの要望の内容等がどれぐらい反映されているかについては、区の職員のほうで最終的に評価シートとして作成しています。

ですので、ガイドラインがどれぐらい反映されているかというのは、まず事業者のほうが主体的にどういったものができるのかというのを検討していただいて、さらに相談員の景観協議の中で、どれぐらいさらにプラスアルファできるのかというのを取り組んでもらって、最終的にどれぐらい達成されているのかというのを、職員のほうでチェックして、例えばこういうのを積み重ねることによって、どういったところがなかなか配慮しづらい部分があるのかとか、そういったものを事前に把握することで、事前協議の中で積極的に、これまでなかなか反映されていないものについては事業者と協議して、さらに反映できないかというようなお願いをして、そういったブラッシュアップに入れていくというような制度でございます。

【部会長】

相談員の方は、学識経験のある方とのことでしたので、外部の方なんです。一、二週間に一度、まとめて意見を聞くと。その協議というのは、届出者が相談員と協議するのではなく、区の方が協議するんですか。

【景観・まちづくり課長】

そうです。2パターンございまして、書類を受けて、書類を外部の方にお渡しして、見ていただいて、その内容を区の職員からお伝えする場合と、ある一定の規模については、多少大きいものについては、直接事業者さんからこういった配慮をなされているというのを相談員の方にご説明をいただいて、その場でこういった取組ができないかというような案内をしているということで、規模によってやり方については変わってくるというような状況です。

【部会長】

このフローによると、その協議から右に矢印が出て、条例に基づく要請、勧告、公表となっているんですけども、これは相談員と区とで相談して、この処分を決めるということですか。

【景観・まちづくり課長】

基本的にはこちらのガイドラインに少しでも配慮していただくような要望を事業者にするというところで、こちらのフローの条例に基づく勧告という事例はこれまでないという状況です。

【委員】

先ほどのご説明の中で、広告物は評価制度の対象外とおっしゃいました。なぜ評価から外しているのでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

広告については、基本的に、みどり土木部の屋外広告物の届出制度の対象になるものについては、全て景観の協議の対象にさせていただいております。

広告についても、専門の方の相談員の方2名いらっしゃいますので、例えば広告に力を入れているところだと、神楽坂地域なんかはかなり広告に対しても力を入れておまして、そういったところはやっぱり地域の特性に応じて、色合いですとか、派手なものですとか、そういったものを協議しながら事業者さんにはお願いしています。

また、神楽坂については、地元の方のまちづくり団体も活発でして、地元の方のまちづくり団体にも事前に事業者さんのほうでご相談してくださいというお願いをしながら、適切に誘導しているというような状況で、そういった取組の中で適切に行われているという認識でして、広告については評価制度の対象としていない状況でございます。

【部会長】

ありがとうございます。

では、次は経常事業の435です。簡単な質問ですけども。お願いいたします。

【防災都市づくり課】

経常事業の435の質問について、ご回答させていただきます。

質問では、2ページの9番のところに、地域危険度マップは防災関係の発行物だと思うが、この事業で作成しているのはなぜか。個別施策Ⅱ-1災害に強い、逃げないですむ安全なまちづくりの取組として位置づけられているほうが自然ではないかという質問をいただいています。

回答についてですけども、地域危険度マップは、地震災害に対する区民の防災意識を高めるための発行物となっております。この事業で作成している理由については、区民のまちづくりの機運醸成に活用しており、まちづくりの支援の一環として位置づけているためでございます。ご指摘を踏まえ、災害に強いまちづくりの取組としての側面もございますので、事業の位置付けについては、今後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す。

では、参考資料1の1ページに戻って、通番の2番、個別施策Ⅲ－3の質問、これについてお願いします。

【景観・まちづくり課長】

地域特性を活かした都市空間づくりの中で、パブコメで把握した意識をどのように反映したのかというご質問でございます。

先ほど少しご案内させていただきましたけれども、景観計画は令和5年3月末に改定作業を行いまして、そちらに基づいて、今、景観誘導を行っているところでございます。

パブコメにつきましては、205件の意見をいただいたところでございます。こちらの205件の中の意見の中で、直接方針の変更にはつながらないのですが、例えば区民が親しみやすい文言を用いてほしい、図を入れてほしいというような意見がかなり多くありました。そういった意見については、適切に対応させていただいたというような状況でございます。

2点ほど、パブリックコメントでいただいた意見を踏まえて、方針に反映している内容がございます。1点目は、例えば届出対象に満たない規模であっても、今回改定されるまちづくり計画ですとかガイドラインに沿って、建築を誘導する文章を追記してほしいというようなご意見がございまして、そちらの意見を踏まえて、計画の中で、規模に満たないものについても事業者さん自身のご努力の中で適合するような取組を行ってほしいという内容のものを記載させていただきました。

2点目は、神楽坂地域の景観形成方針の中で、屋外広告物の景観方針を記載してほしいというような要望がございまして、この地域では広告についてかなり積極的に取り組んでいますので、地元の方と平成31年に地域別のガイドラインを策定した、といった内容を景観形成方針の中で追記して明確にさせていただいたというものです。

【部会長】

ありがとうございます。

【委員】

すみません、成果指標を見ると、令和3年度の実績が、指標1は46.4%、指標2は42.7%で、いささか低いように思うんですけども、いかがお考えでしょうか。

【景観・まちづくり課長】

今回景観計画を改定させていただきましたので、区民の方から205件意見をいただいておりますので、改定した景観計画を広く区民の方に周知させていただいて、適切な景観誘導ができるように、引き続き取り組んでいきたいといったところでございます。

また、下の指標2の部分につきましても、まちづくりに対する区民意識でございますが、先ほどご案内させていただいた協議会の場を通じて、地元の方と協働連携しながら、積極的にまちづくりに取り組んでいくことで、こういった数値も今後向上するように引き続き取

り組んでいきたいなというふうに思っています。

【部会長】

ありがとうございます。

では、個別施策Ⅲ－４についてお願いします。

【都市計画課長】

それでは、個別施策Ⅲ－４、誰もが自由に歩ける、利用しやすく、わかりやすいまちづくりについて、説明をさせていただきます。

事業概要といたしましては、年齢、性別、国籍にかかわらず、誰もが、できるだけ多くの人が利用できる生活環境その他を推進していくということですが、ご質問の 10 番の中で、バリアフリーという言葉があったりとか、ユニバーサルデザインという言葉があったり、これはどういうことですかということ、まず最初にお答えさせていただきたいと思います。

まず、ユニバーサルデザイン、こちらは、今、最初に申し上げたとおり、障害の有無や年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人がという、どちらかという広い言葉になります。バリアフリーは、それぞれのバリアを取ることですけれども、ここで言っている移動等円滑化促進方針は、移動しやすい、移動上にあるバリアをどう取っていきましょうかというところになりますので、移動等円滑化推進方針におけるバリアフリーといった場合には、障害がある方にとって移動しづらい経路、そういったもののバリアを取っていきこう、それが、すなわち最終的にはユニバーサルデザインの一役になるだろうという、すみ分けになってございます。

それから、それぞれの進め方になりますけれども、質問の 11、ユニバーサルデザインについての進め方、これについては所管の景観・まちづくり課長のほうからお答え申し上げます。

【景観・まちづくり課長】

11 番のご質問でございます。

ユニバーサルデザインまちづくり条例の中で、施設内のユニバーサルデザインについて定めがあるが、まちのユニバーサルデザインについて定めはないのかというご質問でございます。

こちらにつきましては、条例の中で整備基準というのを、建物についてはかなりきめ細かく定めています。そのほかに、建物よりは少しちょっと密度が落ちますけれども、道路ですとか公園、公共施設等についても整備基準を定めてございまして、それに基づくマニュアルを作成して、それをホームページで公表させていただいています。

下段の案内サインについて、区のほうで方針を示さないのかといったようなご質問がございます。こちらにつきましても、整備マニュアルの中で、例えば道路、公園、公共施設、交通施設等について、それぞれ案内標識の整備基準ですとか、望ましい整備の事例等を紹介させていただいておりまして、そちらを広くご案内しています。

12 番のご質問でございます。

福祉部門や土木部門、ユニバーサルデザイン、移動円滑化方針については様々な事業が関係することが想定されるが、全庁的なユニバーサルデザイン、バリアフリーをどのように推進していく考えなのかというご質問でございます。

まず、土木部門、福祉部門が関係するのではないかとこのところについては、先ほどご案内させていただいた整備基準の中に、例えば区が所有する施設等については明確に基準がございまして、事前協議等、届出をしていただいたり、事前協議の際に、そちらの基準を満たすように指導したり、または望ましい、さらに配慮していただく事項等々についても、所管課と協議させていただいているというような状況でございます。

また、そういった設計をする前段として、区職員が、よりユニバーサルデザインを理解するための取組として、庁内研修を実施してございます。

【都市計画課長】

補足いたします。会長のおっしゃるとおり、バリアフリーの推進の関連部署はたくさんあります。今、庁内の話がございましたが、例えば鉄道駅があったりとか、国道があったり、都道があったりということもございます。そういった意味で、こちらの計画事業の中では、土木の道路の改良というところも入っていますけれども、じゃ、庁外の部分、これにつきましては、移動等円滑化促進方針の推進協議会というのをつくってございまして、これには鉄道事業者、道路事業者、交通管理者、それから障害者団体、実際に利用される方、そういった方々も全部入った促進協議会という会議体がありまして、その中で意見交換をしながら、区内全体のバリアフリーに関する促進ということを進めていっている状況でございます。

【部会長】

ありがとうございます。

ちょっと確認ですが、最初の10番目のところのご説明は、この円滑化方針はあくまでもバリアフリーの話で、それを推進することでゆくゆくはユニバーサルデザインの実現につながっていくからと、そういう関係だということでしたね。

11番のまちのユニバーサルデザインということで、広告なんかもあるんじゃないかと、ここにちょっと書いてあるんですけども、この間のオリンピックのときに多分そういうことはかなり強く求められたというか、はずみになったんじゃないかと思うんですけども、パラリンピックもあることもあって、あるいはサインの話なんか、その辺は実際どんな取組が行われますか。例えば、駅のサインなんて、場所によってはめちゃくちゃなところがありますけれども。新宿区に限らずですけども。

【景観・まちづくり課長】

まず、会長ご指摘のオリンピックに向けた取組としましては、ターミナル駅である新宿駅のサインの統一化を図ろうということで、そういった協議会を東京都、学識経験者、鉄道事業者を交えて立ち上げて、案内サイン等々を整備する取組を過去に行って、現在では一定規模整備されている状況でございます。

ただ、そちらについては新宿駅の取組でして、ほかの駅についてはそういった取組はなさ

れていないという状況でございます。

ただ、そういった鉄道事業者を交えた統一的な案内サインの表記はないのですが、今回のユニバーサルデザインでは、建物内のサイン、公園、道路等々について整備基準を定めてございまして、道路ですと国の基準もありますので、そういったところに配慮しながら、誰もが見やすい高さの位置の目安を示したりします。

【部会長】

ありがとうございます。

【委員】

成果指標のところ、道路の歩きやすさ、満足度、安全で快適な歩きやすい道路だと感じる人の割合、何を何で割った数字か、教えてください。

【部会長】

後でお答えいただくことでも結構ですので。

ほかに、個別施策Ⅲ－４のところ、質問ある方、いらっしゃいますか。

【委員】

今のバリアフリーに関してですけれども、新宿らくらくバリアフリーマップというのがございました。昔、娘が乳母車を引きながら移動するのに、駅の中を、どこからどのようにして移動すればいいのか一生懸命研究していたことを思い出しまして、見たら、これ非常によくできているんですね。駅の地図が詳しく載っていたり、バス路線だとか、いろいろなことが非常によく載っておりました。

これは、福祉部障害者福祉課というところが発行されて、私が持っているものは少し古くて、平成23年3月、新宿区バリアフリーマップ作成検討会というのが協力して、作り上げたというふうになっておりますけれども、これは一般的に配布されていますか。

【都市計画課長】

作成は福祉部が担当していますが、都市計画部の窓口でも配布してございます。都市計画部から福祉部に対して、鉄道事業者が整備しました、道路事業者が整備しましたという情報を年1回報告して、時点修正できる体制になってございます。

【委員】

今後もうこういうバリアフリーに関して、特に必要とされている方も多いと思いますので、配布に力を入れていただければと思いますので。ありがとうございます。

【部会長】

それでは、ほかにはありますか。バリアフリーとユニバーサルデザインの関係です、Ⅲ－４。よろしいでしょうか。

それでは、参考資料1の質問シートの3ページ目にいきたいと思っております。

これは、交通環境の整備のところ、Ⅲ－６ですね。計画事業47番から49番までですね、あと経常事業ですけれども。

じゃ、まずこの質問の16番からご説明をお願いします。

【交通対策課長】

それでは、計画事業 47 番、自転車通行空間の整備でございます。

簡単に概要をいいますと、車道の左脇、自転車が安心して通れるように、ガイドライン、ナビマークを整備するもので、昨年度は約 4 km、歩道のところを整備しております。区道は全体で 300km ほどございますが、こういった幅員が 6 メートル以上を中心に、そういった走行空間の確保をできるところということで、全体の目標数値として約 47km 弱を計画しております。そのうち、昨年度までにトータルで 15km できたというところでございます。引き続き整備をし、2028 年度を完了の目標としているところでございます。

それでは、質問の 16 番のところからいきます。

自転車通行空間の整備主体は、その道路の管理者であるかという問いでございます。

ご指摘のとおり、原則区道であれば区、国であれば国、都道であれば東京都となっております。ただ、国道及び都道の一部につきましては、幹線道路における自転車交通の正常化を図るという観点から、警視庁がナビマークなどは整備する場合がございます。ちなみに、令和 3 年度、この警視庁のほうでは、新宿区内でございますと、国道 20 号の四谷駅前、四谷 3 丁目付近などが警視庁により整備されているところでございます。

計画事業 47 につきましては以上でございます。

【部会長】

ありがとうございます。

今の 47 番のヒアリング内容について、ほかにご質問がある方、いらっしゃいますか。

どうぞ。

【委員】

ご説明ありがとうございます。

それぞれ、今、自転車の通行帯が非常に整備されてきておりまして、大変ありがたいと思っております、やはり、歩道を自転車で通行、基本的にはできないということでもありますので、道路の左端を自転車で通行する場合に、通行帯があるのと、やっぱり全然ないのとでは、やはり自転車の運転者も非常に通行帯があれば重宝しておりますし、安全を感じております。ですから、今後もこういう整備を進めていただければと強く念じておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

【部会長】

ちょっと、私よく、これも知らないのですが、一番の路側帯のところ通行帯って標示しますよね。それは駐停車とはどういう関係でしたっけ。

【交通対策課長】

もし自転車専用道という形で規制をかけた通行帯であれば、そこに駐停車することはできませんが、現状そういう専用道でなければ、バスとか、あるいは荷さばき車両が、駐車禁止でない限りは停車・駐車することはできます。ですので、この場合、自転車は後方の安全を確認しながら、車両を右から追い越していくということになります。

【部会長】

そうすると、自転車通行帯は、道交法上ではどういう扱いになるんですか。

【交通対策課長】

道交法上では、いわゆる自転車は原則車道を通行するということになっておりますので、本来であれば車道の左側を通行するのが道交法の基準でございます。ただ、それに対して、それを専用道にするか、どうしても駐車帯があるところ等々ございますので、これをそれぞれに状況に応じた規制なり、条件をかけているというのが法的な位置づけでございます。

【部会長】

この47番でやっている通行空間の整備というのは自転車専用ということですか。あるいは、自転車も歩行者も通れるということですか。

【交通対策課長】

47番の計画事業で整備しているのは、歩道ではなくて、車道の歩道側に、自転車はこちらを通れますよということを、法的にはあるんですが、自転車の方にも、利用する方にも分かるように、方向を指示して、あとその通行区分としてこのラインですということを標示しているというのが、ここでいう自転車通行空間の整備という事業でございます。

【部会長】

青いやつですよ。それは標示を書いたということのみですか。

【交通対策課長】

2つございます。単に標示を書いたのみというものもございますし、警視庁があえてその路線を自転車専用と指定し、それを標示しているものもございます。

【部会長】

区が今やられているのは、両方のタイプということですか。

【交通対策課長】

自転車専用ではなくて、一般の、自転車が車両の左側を通るところをご案内、ご掲示しているところですよ。

【部会長】

これは、整備する路線の優先度はどのように決めているのですか。

【交通対策課長】

車道の幅員が必要になりますが、区道はどうしても狭いところが多いので、原則幅員が6メートル以上、あるいは既に車道と歩道が分離されている幹線道路を中心に選定してございます。

【部会長】

6メートル以上で歩車分離って、相当あると思うんですけども、それをどういう順番で整備していくのですか。

【交通対策課長】

歩車分離してあるところにつきましては、区内の都道ですとか国道とかも、連続してある程度移動の経路として確保できるようなところを中心に、要は単独に1本だけ、歩車道分離したところにナビマークをつけても、自転車はその間でしか往復できませんので、なるべくいろんな幹線道路がつながるような形で選定をしております。

【部会長】

そういうネットワークを設定して、それを元に整備していくという方針ですね。

あと、ちょっとこれは所管外かもしれませんが、やっぱり相変わらず歩道を走っている自転車はすごく多くて、私も危険な目に遭うことが多いんですけども、それは警察の所管だと思いますが、区として何か取組はあるんですか。

【交通対策課長】

これは道交法ですので、区独自の指導啓発はしていませんが、警察あるいは東京都と連携した形で、自転車を通行している方にこういったマナーを守りましょうという周知啓発活動や交通安全教室等を区のほうはやっているというところでございます。

【部会長】

14番のところ聞いていましたね、失礼しました。

もし、関連のことであれば、皆さんから伺います。今、進めていたのは、計画事業の47番についてです。ほかにございますか。

【委員】

今の自転車が歩道を走ってはいけないということですが、歩道の幅によってはオーケーとか、何かその規定はあるのでしょうか。

【交通対策課長】

幅は関係ありません。歩道については大きく2つありまして、原則歩道は70歳以上の高齢の方、あるいは13歳未満の方、あるいは障害をお持ちの方については、どんな歩道でも徐行をするという条件で走行ができます。

それから、歩道が少し幅広いようなところについては、自転車と歩行者両方という警察の青い標識があります。ここについても自転車は歩道を、これは年齢関係なく通れますが、あくまでも徐行をしなきゃいけないという原則です。

ただ、まれにごく一部ですが、歩道の中にあえて自転車走行帯という形で、完全に防護柵とかで分離して通れるところがございます。こちらについては、自転車は誰でも通れますし、歩行者がその周辺にいないければ、通常で走れる。ただし、歩行者がいれば徐行しなきゃいけないと、ちょっと非常に複雑なんですけど、そういった形で今分かれているところがございます。

【部会長】

速度規制はあるんですか。自動車と同じですか。

【事務局】

原則、歩道を走る場合は、速度何キロではありませんが、徐行、すぐ止まれる速度という

ふうになっています。

一般的に目安としては、電動キックボードが7月1日から16歳以上が乗れるようになりますので、これは車道が20キロ以下で、歩道を、さっき言ったように、自転車と同じような扱いで徐行するような形で走るということで、6キロ以下の速度に切り替えるということなので、おおむね6キロ以下を徐行というのが目安かなと思います。歩行者が大体歩く時速というのは、個人差ありますが4キロから5キロ強と聞いておりますので、時速でいうとそれが目安かなと。

【部会長】

ありがとうございます。

それでは、48番ですね。質問の17番目、民設民営の話です。これについてお願いします。

【交通対策課長】

48番です。駐輪場等の整備でございます。

初めに事業の概要でございますが、これまで実は区の設置している駐輪場、駐輪施設は全部、区直営でやっておりました。区内で約8,000台強分の駐輪場を設けておりました。後ほど、ご質問のご回答でも触れますけれども、いろいろな意味で民間活力を入れようということで、順次区の直営から民設民営による駐輪場整備に切り替えているところでございます。この事業では、指標にもございますが、令和4年度、9,185台、目標数値に若干達しておりませんが、民設民営化が終わったということで、この引き続き1万500台という目標値に基づいて駐輪場を拡大していく予定でございます。

それでは、17番目の質問でございます。

駐輪施設の直営から民設民営に移行したことで、設備や土地等の財産は設置事業者に移管されたのか、また、運営に当たり、その他どのような変化が生じているのかということでございます。

まず、民設民営に移行したということで、例えば自転車を止めるためのラック、それから利用料金の精算機、それから自転車等を地下道の場合は運送するコンベヤー等がございます。こういった設備は全て民間事業者が設置したもので、当然ながら財産は民間事業者となります。

ただ、土地、道路に置いてあるところもありますが、そうしたものについてはそれぞれの施設管理者の所有するものでございますので、その民設事業者の財産ということではございません。

それから、運営の在り方でございますが、区の直営時代の駐輪場というのは、ほとんどが定期利用という運用でございましたが、民設民営にしたことで、いろいろ精算機等の設置により、時間利用というものが可能になりました。また、一部まだ定期利用も残っておりますが、区でやっていた時代は抽選方式ということでやっておりましたが、現在民間事業者によるアプリ等を使ったことによりまして、随時キャンセル待ち等の対応等もできることになりまして、全体的には効率的な駐輪運営が可能となったというふうに分析しております。

続いて、18番です。自転車駐輪場を直営から民設民営に移行したことで、どのような効果が生じたかということでございます。

直営から民設への移行のそもそもの理由に、区民による自転車の利用が通勤・通学以外にも買物等の生活の移動手段として自転車が多く利用されているという実態に即しまして、もう少し利便性の高い時間利用の駐輪施設を運営したいといったことがございました。

こうした運営について、ラック、あるいは先ほど言った精算機等の設置、運営、それから利用料金、現金払いも、それからIC等の会計処理、それから駐輪場の利用状況、空き状況とかのネット等での随時確認、それからいろんなトラブル等に対してのコールセンターの設置など、民間活力を使って、区の持ち出しなしに運営ができるようになり、令和4年度4月から12月の9か月間の利用実績でいいますと、大体時間の駐車場の稼働率というのがおおむね70%以上、多いところでは100%を超えているといった状況になっておりますので、引き続き利用者の利便性が向上できるよう努力いたしますが、一定の効果があつたというふうに分析をしているところでございます。

続きまして、19番、よろしいでしょうか。

一時利用の駐輪場のニーズは高いと思うが、歌舞伎町などで定期利用と一時利用が分かりづらいように感じているということと、区として定期利用と一時利用をどのように運用していく考えかということでございます。

新宿駅周辺につきましては、路上の駐輪場を含めまして33か所ありまして、2,519台駐輪ができます。定期利用ができる駐輪場はそのうち6か所の351台ということで、もうこちらの定期利用はほぼ埋まっているという状況でございます。区のホームページ等でもご案内、いろいろ現地表示もしていますが、その辺をもっと分かりやすくご案内できるよう、民間事業者とも相談しながら改善したいと考えております。

それから、定期利用と時間利用の考え方、運用ですが、区の今の現在の駐輪施設、124か所ございます。そのうち、時間利用できるのが6,350台、定期利用できるところが2,476台ということで、全体の7割が時間利用となっています。そういった中で、定期利用の稼働率90%を超えているというところもございますが、こうした状況も踏まえて、時間利用と定期利用の兼ね合いを、利用実績等々を勘案しながら、引き続き事業者とも調整しながら、利用者のニーズに合った運用を考えていきたいと思っております。

続きまして、20番、よろしいでしょうか。

撤去した放置自転車の所有者が引き取る際の請求額でございます。こちらは、区の条例によりまして、放置により撤去されて区が保管をしている自転車の返還手数料につきましては、自転車1台につきまして3,000円、それから原動機付自転車、これにつきましては1台5,000円という形で徴収をしているところでございます。

【部会長】

ありがとうございます。

では、今の48番の計画事業について、加えてご質問があればどうぞ。

【委員】

自転車の駐輪に関しまして、ご説明ありがとうございます。

今、ご説明がありましたように、定期利用から時間駐車の利用場所が大変増えているように私も感じております。大変ありがたいなというふうに思っております。今まではなかなか定期利用の場所に一時駐輪場として止めると、簡単に移動されたり、怒られたりしたけれども、現在はそうやって一時利用、また2時間までは無料、そういうようなのが増えて、大変買物に行くにも重宝しております。

また、今の精算機におきましても、電子マネーも使えるようになっておりますので、民営になって、非常によかったなと感謝しております。

ただ、歌舞伎町周辺に関して、そういう一時利用の場所が、非常に分かりづらく、道路の横に斜めに止まっているのを、そこへ一緒に止めていいのかなと思うけれども、これは区の駐輪場として設置してあるのか、また違法駐輪になるのかよく分からなくて、撤去される不安もございまして、そういう意味から、ちょっとこの歌舞伎町周辺の買物に行く方も、近隣からいらっしゃる方も多いもので、そういう駐輪場の整備を今後進めていかれることをお願いしたいと思ひまして、ここに記載させていただきました。ありがとうございます。

【交通対策課長】

すみません。ちょっと補足させてください。

原則、時間利用につきましては、ラックに入れていただいて、車輪を重ねていただくといった形でやらせていただいております。定期利用はどちらかというと、定期的なので、平場でやるということで、ちょっとその辺は、ラックがないとちょっと駐輪できないということもございまして。

それと、歌舞伎町につきましては、このほかにも区の条例で、いわゆる商業施設等につきましては、駐輪場の付置義務、一定規模の数の駐輪場を設けなきゃいけないというのがございまして、それなりの数はあるはずなのですが、やはりその駐輪場の場所の誘導、お店の案内とかというのがまだ十分でない部分もございまして、これにつきましても、商店とも、事業者の方にもせっかくつけた付置義務の駐輪場のご案内等もしていただくような形で、引き続き働きかけていきたいと考えております。

【部会長】

ちょっと、17番目の質問のところ、説明あったかもしれないんですけども、ちょっと聞き漏らしたかもしれないんですけども、もともと区営駐輪施設がたくさんあったわけですね。それを民間事業者に移行するんだと、それを進めているという話ですね。それは、財産的にはもともと全部区の財産だったわけですね。その土地なり、あるいは建物の中なり、その財産関係の移行はどのような形でやっているのか、そこを教えてください。

【交通対策課長】

もともと大きく分けまして、道路上に占用しているもの、駐輪施設、それから区のいわゆる公共施設の中にあるもの、大きく2つございます。道路上につきましては、あくまでも区

が占用ということで、届けを出して許可をいただいて、その代わり占用料は無料とさせていただいていたと。それから、公共施設、これにつきましては、同じ区の施設管理者が所有していることですが、全てみどり土木部が所管している施設とは限りませんので、それぞれ所管ですが、一応民間事業者が使うということになりますので、使用許可を得て行政財産の使用料を支払っているという状況でございます。

もう一つ、まれにはございますが、JR系の土地も、私ども、もともと借りて駐輪施設にしているところがございます。これにつきましては、JRとの取り決めの中で、民設民営で運営するのは構わないが、区が土地使用料を支払う契約はそのまましてほしいということですので、JRの土地につきましては、いずれも引き続き区が土地使用料を払って使っているというところでございます。

【部会長】

ということは、今、民設民営で多いのは、公共施設内のもともとあった駐輪施設を移行しているケースということですか。

【交通対策課長】

おおむね道路と公共施設という、割合としては半々ぐらいで、かなり道路が占めている割合が多かったと記憶しております。

【部会長】

路上のものは民設民営化はしていないんでしょう。

【交通対策課長】

路上についても民設民営化はしております。

【部会長】

先ほどのお答えで、私、聞き間違えたのかな。道路上のものは区が引き続きとおっしゃった。

【交通対策課長】

道路上のものについては、道路の占用届は区が引き続き、道路管理者に対して提出をしておりますが、運営は事業者で実施してもらっています。

【部会長】

細かいことで恐縮なんですけれども、民設民営の場合、設置と運営ですよ。その場合、設置者は民間になるんですか。区の施設、区が造ったものを、使用料を払ってもらって、あるいは使用許可で貸し出しているわけですよ。

【交通対策課長】

区が直営時代に道路に持っていた駐輪場は、全て定期利用だったので、ラックとかそういった施設、精算機、全くありません。ただ平場に白線引いていただけです。民設民営にしたことで、時間利用をさせるようにするために、ラックですとか、それから精算機器、これは民設民営なので、民間事業者が購入して設置したということです。ですから、区がやっているのは、単に道路をそういう形で駐輪場として使うという届出の許認可だけを、区のほうで

やっているというところです。

【部会長】

それは公共施設内の場合も同じ、基本同じ関係ということですか。もともとは平場に置いていたものを、民営化によって、その民間事業者さんがラックだとか精算機を置くと。

【交通対策課長】

ほかの公共施設もそうです。

【部会長】

分かりました。ありがとうございました。

引き続きで恐縮ですが、その民間事業者さんの選定というのは、どういうふうに行われるんですか。

【交通対策課長】

まず区のほうで、こういった民設民営ができる方ということで公募をしました。公募をして、それぞれ公募に手を挙げた方に、区のほうで一定の条件をつけた上で、いわゆるプレゼンをしていただいて、私の会社であれば、この駐輪運営にこういうことをやりますとか、こういうことに寄与していきますというそういった形の提案を受けて、それを審査して通ったところ、最終的に点数が高かったところを決めて、原則5年間の協定ということで、協定を結んでやっているところでございます。

【部会長】

ありがとうございます。ほかに、いかがですか。

【委員】

駐輪場に関してですけれども、先ほど電動キックボードという話が出ました。これから電動キックボードを利用される方も多くなるのではないかなと思われそうですけれども、電動キックボードの駐輪場所を今後検討され、また設置される予定があるのかどうか、お聞きしたいと思います。

【交通対策課長】

15番のご質問になるかとは思いますが、実は区の設置している駐輪場、その中には自転車と原動機付バイク、2種類ございますが、自転車につきましては、先ほど言ったように時間貸しが主ですので、台数がきちんとそろえられるようにラックを全部つけています。

ところが、このラックの大きさに、電動キックボードのタイヤは太さが合わないことから使用ができません。現在、物理的に可能だと思われるのは、原動機付の時間貸しのところは、直接1台1台精算機があって、そこにチェーンがありまして、原動機付自転車を時間貸しで止めたい方は、チェーンをタイヤにロックすることで、時間を後で精算できると。ロックの開閉で感知するというやり方です。ですので、電動キックボードの駐輪対応ということ、それが使えるかなということで、今、私どもと民設民営の民間事業者とそれでできるかどうかを検討しているところでございます。

です。現在区の体制として、電動キックボードの駐輪場所をどういうふうに整備するかというのは、決まっていないといったところでございます。

【部会長】

今、質問の 17 から 20 の計画事業 48 についてですが、ほかにご質問のある方、いらっしゃいますか。

【委員】

令和 4 年度に総合計画を改定されたということで、改定された部分を読むと、自転車も健康にいいから、観光にも便利だからどんどん活用しましょうみたいな部分が増えたようで、これまで話題にしていた、放置自転車や駐輪場といった課題とは方向性の異なる話に見えるのですが、この部分も交通対策課が所管なんでしょうか。

【交通対策課長】

健康面とか環境面、これは他部署と連携する部分もございまして、私どもから情報共有なり、促進に向けた取組を相談しながら、私どもが動いているといったところでございます。

【部会長】

今のお話は、13 番の質問のところと関係するので、また後で触れたいと思いますが、48 番の駐輪場の整備のことは、もうよろしいですか。

それでは、次ですね、49 番、質問のリストでは 4 ページ目の計画事業 49 番について、ご説明をお願いします。質問の 21 から 28 までですね。

【都市計画課長】

計画事業の 49 に入る前に、先ほどのご質問への回答をさせていただいてよろしいでしょうか。

基本施策Ⅲ-4 の誰もが自由に歩ける、利用しやすく分かりやすいまちづくりの中で、最後に頂きました、2 ページ目の指標 1、道路の歩きやすさ、満足度、これは何を何で割った値なのかというご質問でございます。

この値は、区政モニターアンケートの回答結果から出しています。区政モニターアンケートは、区の様々な施策を進める上で、区政モニターにアンケートを取っているものでございます。母数と申し上げた区政モニターですが、それにつきましては様々なライフステージの方が入ってございます。居住地域、性別、年齢も 18 歳から 80 歳以上まで、職業、同居している家族、同居人数等々の無作為抽出におけるアンケート調査となっております。

本件につきましては、放置自転車対策等の道路整備の成果を測るためのアンケートの設問の回答結果を用いています。今後この成果指標の実績値を向上させるための材料として、アンケートには、どうして安全だと思わないのですかという、質問をしてございまして、その中ではバリアフリーの段差、勾配のお話もありますし、そのほかにも道路、歩道の幅員が狭かったりとか、街路樹の緑が少ないんじゃないかと、そういった快適性のお話もございまして、それから、先ほどからお話がありました自転車の利用とか放置自転車、それからマナーの問題で、ちょっと歩きづらいと感じる人もいらっしゃるという認識をしてございます。

我々といたしましては、これまでの整備のやり方も含めて、整備だけではなく、ソフト、ハード両面で改善をしていきながら、この数字を上げていきたいと思っております。当然、バリアフリーの観点も入っておりますが、バリアフリーだけではなく、総合的な形で満足度というのを引き上げていきたいと、そのように考えております。

【部会長】

何人ぐらいですか、モニターのアンケート回収は。

【都市計画課長】

890 です。

【部会長】

ありがとうございます。

では、鉄道駅の話ですね、お願いします。

【都市計画課長】

それでは、計画事業 49、安全で快適な鉄道駅の整備促進、これにつきましてご説明申し上げます。

事業概要といたしましては、安全で快適な鉄道駅の整備促進ということで、鉄道駅の安全性向上、快適な利用空間を確保するためのホームドア、それからエレベーターなどの設置の促進を図っていくものでございます。

質問番号 21、区内の駅のうち、ホームドア整備済みの駅と未整備の駅はそれぞれどれくらいあるのかというところでございます。

まず、区内には 49 駅ございまして、整備済が 43 駅、未整備が 6 駅となっております。6 駅の内訳は、JR で 2 駅、西武で 2 駅、小田急線では 1 駅、メトロです。

次に、質問番号 22、ホームドアの設置主体は鉄道事業者ですかというご質問ですが、はい、鉄道事業者になります。そのため、区は、補助事業によって、鉄道事業者が進めるバリアフリー対策、ホームドアの設置等々の背中を押すことで、整備を促進していくというしくみになってございます。

なお、今年度から鉄道事業者は、バリアフリー対策費を運賃に上乗せできるというバリアフリー料金制度も活用していますので、当該制度と区の補助金とで、一層の設置のスピードが上がるのではないかと認識しております。

質問番号 23 番、指標の目標値の 5 はどのように設定しているのかということですが、この 5 につきましては、こちらで上げている指標は補助事業の件数です。補助事業の段取りがついてきたものから、それを計画に位置づけて、目標の年度に補助事業を行う、つまり整備がなされるということで背中を押していくような目標になってございますので、今の段階、5、5、5 となっているのは、過去の補助事業の実績のままで、新規の案件はこの期間の中ではないので、数字は変わっていないというものでございます。

そのため、26 番の質問の中で、参考資料として提出している、鉄道駅のホームドア及びエレベーターの整備を促進していますという資料は古いんじゃないですか、ということで

すが、確かにお示ししましたこのA3の資料というのは、その5駅のままですので、新規の補助事業が行われたり、または左側のページの補助制度が変わったりした場合には、新しいものになりますが、現在は、時点修正すべきところがないので、このままの資料という形になってございます。

質問に戻りまして、24番、移動等円滑化促進方針推進協議会では、ホームドア設置についてどのような議論がなされているのか。また、その議論は鉄道事業者も交えてなされているのかというところでございます。この推進協議会、こちらには鉄道事業者や利用者、視覚障害者等々、障害団体の方、そういった方もいる中で、今後の整備の状況であるとか、あと整備がなされないのであれば、その代替措置は何かないか、音声案内できないかとか、それとかアプリを使った誘導施策はないかとか、もちろんホームドアの設置が一番物理的にも落下しないので安心なんですけれども、それも時間がかかる状態ですので、それを早くやっってくださいというお話だけじゃなくて、それまでの暫定措置は何かないか、そんなような議論をしているところでございます。

49番のそのための働きかけというところもそうなんですけど、当然ハードで実質的に整備をするというのを早くやっていただきたいところもございまして、なければ暫定措置のものは何かないかということの議論をするというところなんです。

ちなみに、先ほどの6駅のほうなんですけど、それぞれある程度見通しが立ってきてまして、それぞれの事業者のプレス発表の内容でいきますと、JRにおいては令和13年度までには整備ができそうだと、小田急についても令和14年度まで、東京メトロについては令和7年度までには整備される予定です。これは、新宿区以外の駅も含めた情報ですので、新宿区内の駅がどれくらいのタイミングでできるのか、早くできないかと、そんな協議をしているところでございます。

【部会長】

ありがとうございます。

では、ちょっと確認ですけれども、5駅というのは、これに書いてある5駅をずっと取り組んできていますと、現段階でもこの5駅を、補助事業という意味ではやっていますと、そういう意味ですね。

【都市計画課長】

取り組んできた実績、過去の実績を載せているという意味です。

【部会長】

今も引き続きこの5駅を対象とした補助は続いているということなんですか。

【都市計画課長】

その5駅は、整備が完了したもので、補助は終了しました。これは累積の表示です。

【部会長】

分かりました。

一番新しいのだと、JRの大久保駅が令和3年度に補助をしましたと。つまり、令和3年

度まででこの5駅は全部終わったということですよ。

【都市計画課長】

はい。

【部会長】

だから、今取り組んでいるのは、未整備の6駅についての協議、調整ということですね。

【都市計画課長】

はい。

【部会長】

分かりました。ありがとうございます。

ちょっとこの評価シートの書き方、分かりづらいといえば分かりづらい。つまり、これは令和4年度の実績を書いていただくものしょうから、未整備の6駅についてどういう協議をしているかというようなことを書いていただくべきかなという気がしますけれども、いかがでしょうか。

【都市計画課長】

分かりやすい記載にするためにどうしたらいいか、事務局と相談させていただきます。

【部会長】

ほかにいかがでしょうか、49番の事業について。

【委員】

今の表記にも関連すると思うんですが、非常にご苦労されているというのはよく分かりますが、例えば新宿駅にホームがあれだけあることは誰でも知っていますので、ホームが1つの駅と、例えば高田馬場のような山手線しか通っていないところと新宿駅は全く比較にならないことぐらい、私どもも理解するので、何も新宿駅が終わっていないから駄目だとか、そういう話ではなくて、都市計画課として鉄道業者とやり合うスタンスとして、どういうスタンスをお持ちなのかというところが目標として定められていけばいいんですが、実績しか記載がないとなると、働きかけの度合いはどの程度のものなのでしょうか。

新宿、早くやれといったって、そうはいかないというのは誰でも分かるわけで、ただ、高田馬場は、この前の私、会合でも申し上げたんですが、大きな死傷事故があっても、ついこの前までできていなかった。令和2年によくできたなんていうのは、本当にJRとしてさぼっているんじゃないかと思うぐらい怒りが私はあるんですね。だから、新宿と高田馬場を比較することなんかは全く無意味で、事故が起きたんだったら早くやればいいのにと。一区民、国民としても思いますよ。

だから、そういう意味で、皆さん方が鉄道事業者とどう関わっているのかという、そのスタンスのことをちょっとお伺いしたいんですけれども。

【都市計画課長】

まず、命の重さはどこの駅でも一緒です。一人一人の命、全てを守らなきゃいけないと思っています。

そういった中で、鉄道事業者としては、ある会社は乗降客の多いところ、危険が多いところから設置をした事業者もあります。また、鉄道運搬の安全に、多くの利用の確保という観点から、都心側からやっていったところもあります。列車本数から危険度が多いと判断する場合もあります。

また、事業者のほうで設置をするにあたって、ホームドアというのは置くだけではなくて、基礎を設けなきゃいけないんですが、それが一番時間がかかる工事です。地下鉄が早く進捗しているのは、ホームの下が土じゃないんです。床版があるから、床版の下に基礎を設けて、ボルトで締めて取り付けることができるんですが、JRとか西武などの古い駅は下が土なので、実際やるとなれば、土をどかしてからでないと工事できないんです。1日電車が来ないのは3時間ぐらいしかない中で、その間に蓋を開けて、土をどかして、朝にはまた閉めて、そういうところで時間がかかるというところで、いかに早く全体を安全にしなければならぬかが、鉄道事業者だと思うんです。

我々としては、新宿区内の駅をやっぱり早くやってもらいたいと思っている中で、新宿駅には16ホームもあります。16ホームを同時にやる話ではなくて、できるところからできないうちという話はしていきまして、すでに一部のホームでは下の土を取りながら、基礎の準備をしていたりもしています。できるところからでいいから進めていってもらいたいと思っています。

四ツ谷駅も、中央線は、今度電車の車両数を延ばす工事をしていて、駅の改良工事に合わせてホームの下の基礎の部分の土を取ったりとかしていますので、それなりの工事の時間というのはどうしてもかかるということは認識はしています。それでも、早くやってほしいとは言っています。そういった気持ちでございます。

【部会長】

ほかには。

では、次に経常事業のほうですね。質問の27、28について、お願いします。

【副参事（西武新宿線立体交差化担当）】

27番、経常事業467番、鉄道施設の整備促進です。

事業概要に掲げる14の踏切対策は実際に非常に困難な課題と思われる。今後区はどのように取り組んでいく予定なのか、とのご質問です。

14か所の踏切のうち9か所は高田馬場・中井駅間にあるんですけども、こちらの区間に関しては、連続立体交差の都市計画決定が昭和45年になされています。その事業化を東京都に働きかけていきます。

具体的にどのように働きかけるかということなんですけれども、鉄道立体化を見据えた沿線まちづくりに取り組むことで、東京都に早期実現を働きかけていくということで、まちづくりに入るということで、昨年度は交通量調査、今年度はまちづくりの前提となる駅前広場や鉄道関連施設についての調査を行って、来年度、まちづくりの区域や手法など、まちづくりの進め方について調査を行い、準備ができ次第、まちづくりに着手してまいります。

残された中井駅から西側、14か所のうち5か所につきましては、鉄道立体化以外の踏切対策に取り組んでいきます。具体的にはどういうことかと申しますと、既に中井駅では、南北自由通路の設置をしていますし、跨線橋や賢い踏切など、鉄道事業者に働きかけていきます。

【部会長】

ありがとうございます。

まず、ここで切りましょう。まず、開かずの踏切のところですが、ご質問がある方はいらっしゃいますか。

【委員】

この西武線の開かずの踏切問題というのは、もう随分前から地域の課題にも上がっておりまして、実際に事故も以前起きたりしておりますけれども、JRの中央線はずっと先まで立体化が進んで、また京王線や小田急線に関しても地下化をしたり、立体化をしたりして進んでいるんですけれども、この西武新宿線に関しては、一向に進まないというのが私たちの地元民の思いです。

実際に、中野区では、ちょうど新宿区から中野区に入った、妙正寺川を過ぎたところから地下へ潜って、野方までトンネルで通過をします。これは中野通りの交通量と踏切の問題からこうすることになっているのですが、これも実際に進んでいるのかどうか、全然見えなくて、特に新宿区における開かずの踏切は、そういう問題に関して西武とどのように協議をし、また計画をして、今後どのようにしていくのか。計画をして取りかかって完成するまでは、それこそ数十年かかっていくものがございますので、中井駅の南北通路で乗降客に関しては便利にはなったけれども、一般の方は、この駅のすぐ東側にある踏切を渡る方も多くいらっしゃいますし、自転車も実際にはこの踏切を通らざるを得ませんので、そういう、踏切でまちが分断されるような状況というのはよろしくないかなとも思っておりますので、そのらの計画性をちょっと聞かせていただければと思いますので、お願いいたします。

【副参事（西武新宿線立体交差化担当）】

今後のスケジュールについては、まだこちら高田馬場・中井駅間については、鉄道立体化の検討区間に入っていないので、まずその位置づけをきちんとしていただくということで、東京都に働きかけていく必要がございます。

先ほど、中井・野方間につきましては、令和8年度完成予定ということではございますけれども、そちらについては、まだ進捗状況は大変厳しいということは伺っております。

今後の予定につきましては、ほかの西武の区間も事業を予定していることから、早期に高田馬場・中井駅間が踏切対策の検討区間として位置づけられるように、東京都にこれからも粘り強く働きかけていく必要があるというふうに考えております。

【委員】

今のお話ですと、今のところは進展はなしと理解してよろしいですか。

【副参事（西武新宿線立体交差化担当）】

東京都から、働きかけるためにはまちづくりにとにかかく取り組んで、鉄道立体化に着手するために、都市計画も既にあることですから、まずは地元を一丸にして、鉄道立体化を契機としたまちづくりに取り組むことが必要であるということを言われていますので、区としては、早期にまちづくりに着手する準備をしているというような段階でございます。

【部会長】

私、東京の仕組みが全然分かっていないんですけども、連立のときは、都が事業主体になるんですか。

【副参事（西武新宿線立体交差化担当）】

鉄道の立体交差事業は、街路事業でありまして、東京都が事業主体になることになってございます。

【部会長】

そういう連立のときって、周辺のまちづくりが条件になっていて、区画整理をやれとか、それもありますけれども、周辺のまちづくりは区にやれと。

【副参事（西武新宿線立体交差化担当）】

そうです。

【部会長】

都はやらないと。

【副参事（西武新宿線立体交差化担当）】

はい。どういうことかと申しますと、沿線のまちづくりに取り組むことによって、鉄道立体交差の反対派というか、鉄道立体化交差事業をスムーズに進めていくということと、あと経済効果として、鉄道立体化と併せてまちづくりを進めていくことによって、経済効果があって、まちが進展するんだよということが明らかになったところから優先的に鉄道立体交差事業を進めていくというスタンスに東京都はしているということを聞いています。

【都市計画課長】

鉄道立体化は、今申し上げたとおり、街路事業、道路事業です。道路におけるバリアをいかに解消するかということで、行政が主体になるんです。鉄道事業者は、その都市計画に従って一緒にやってくれるんですけども、彼らが負担するのは、その躯体とか物自体の話で、その他の事業費というのは公共事業としてやるという仕組みになっております。

それは、東京の場合は東京都が事業主体、東京都の街路事業の中でやっていくんですけども、それを契機にまちのほうは大きく変化するので、その動きを区のほうが行い、それで効果が上がってくると、費用対効果が1以上でないと、まず国は動かないし、都も動かない。費用対効果を上げていくのに、街路事業の人や車の動きだけだとなかなか上がらないので、まちづくり事業、まち全体の移動が活発になるということで上げていく、そういったことで国のほうにアプローチをかけていくという、この東京都の動きと区の動きは一体でやって、やっとならぬと国を動かせるという仕組みになっていきますので、そういった意味で役割分担の中で進めているというものでございます。

【部会長】

ありがとうございます。

まずは、市区町村のほうで、そのまちづくりというものが具体的にこう進みますよというお膳立てというか、環境整備が整わない限りは、連立は進まない、ということですね。

【都市計画課長】

西武新宿線においては、様々な区間がたくさん連続立体交差の対象となっています。踏切解消区間もたくさんございます。今やっているのは2区間ですけれども、その後に4区間、5区間残っている中で、プラス、うちのところは都市計画決定が日本第1号なんですね、あそこが。でも、凍結も第1号なんです。失効も実は第1号なんです。それなので、この都市計画があるというメリットしか今のところなくて、どうして我々のほうが位置づけられていないかという、あそこに交通障害となる都道が少ないんですよ。山手通りも上へ行ってしまっているし。ほかの後ろの区間は、交通障害がたくさんあるんですよ。そうすると、優先順位はそちらの方が高くなってしまって、ずっと後回しというのがずっと続いているので、ここをどう位置づけしてもらおうかというところで、まさに機運というのも一つの位置づけのきっかけになるんじゃないかということで、まちづくりのほうをやっている。

まちづくりがなければやらないというわけではないんですけども、今、ほかの区間と比較してとなると、まず位置づけがない、不利な状態の中で、ただ都市計画はある。じゃ、どうやって都市計画を動かすか、まちの動きじゃないかというような話で今動いているという状況でございます。

【部会長】

ありがとうございます。よく分かりました。

よろしいですか、皆さん。

では、経常事業461についてお願いします。

【交通対策課長】

経常事業461、地域公共交通への支援でございます。

ご質問は、28ですが、WEバスルートの設定について、文化センターへ向かう検討、地元のコミュニティバスとして区民ニーズに対応してほしいと考えるが、区の考えはということでございます。

まず、新宿WEバスは、平成21年9月より、新宿駅周辺の移動の利便性の向上と魅力あるまちづくりを進めるために、各スポット、商業施設、駐車場、駅を結ぶ循環バスとして導入しております。

一方で、ご指摘のような文化教養施設をはじめ、ほかにも公共施設、あるいは病院、福祉施設等、区内の主だった生活関連施設は、大体400施設ぐらいございます。その中で、区で今現在、区民の方が鉄道、地下鉄、それ以外にも手軽に利用のできる新たな交通手段というのは現在検討しているところでございます。

具体的には、区内に一定のエリアを設けて、10人程度が乗れるようなワンボックスカー、

そういったものを使用して、このエリア内での移動を希望する利用者の方が移動できるような、いわゆるAIオンデマンド交通の導入に向けた、その実証運行、社会実験ですね、そういったものを現在検討しております。

現在はそういったところで、区内のバスとかタクシー業者さんとも協議を始めておりまして、できればですが、年内にその実証運行のエリアですとか、予算を決めて、今後区民の方が地下鉄、バス以外にも気軽に利用できるような交通手段というのを、まさに検討を始めたといったところでございます。

【部会長】

いかがでしょうか。

【委員】

WEバスなんですけれども、私は家からここへ来るのに、ちょうどWEバスで歌舞伎町で降りると一番便利というので、利用していたのですが、今回も来ようと思って時刻表を見ましたら、2020年5月から歌舞伎町方面は停止していますというのがバス停のところに表示してありまして、時刻表にも西口まで行くのは書いてあるんですけれども、歌舞伎町方面というのがないので、これぜひ再開してほしいなと思っているところです。

【交通対策課長】

ご意見、ごもっともだと思います。実は、コロナ禍前の令和元年ぐらいですと、このルート限らず、全体で乗車数、乗客数というんでしょうか、50万近く年間でおりました、これがコロナ始まってどんどん減りまして、ちょっと20万ちょい、30万ちょいぐらいということでしたので、そのときに、やはりちょっと歌舞伎町のご指摘のルートにつきましては、非常に観光というところも少なくなってきたというところで、利用率がぐっと下がったということで、今一時的に運行を休止しているところでございます。

現在、またコロナ禍、若干足取りも復活してきたというところでございますので、引き続き利用者数も見ながら、本数の復活ということについては、引き続き協議を進めていきたいと思いますが、今現在のところは申し訳ございません。

【委員】

このWEバス、コミュニティバスという意味合いも強いと思うんですよね。観光的なものもあるというふうには聞いておりますけれども、やはり区民の病院だとか区役所への足となるように、本当に区民が利用しやすいような、そういうものを大いにやっぱり検討されていく必要があるのかなというふうに私も考えております。

自転車で来る人もいれば、自転車に乗れない、こういうWEバスやほかの交通機関を使う方もいるでしょうけれども、やはりこの新宿駅を中心とし、また区役所周辺のこういう施設を巡るようなバスを、利用しやすいようにいろいろと検討していただければなと思います。

この前、変な話になりますけれども、確定申告に行くのに、新宿の中央公園の横のほうへ行っただけなんですけれども、やはりWEバスだとか、そういう交通機関がなくて、歩いて、私、行っただけなんですけれども、かなり距離がやっぱりございました、そういうのも含めて、やはり

利用しやすい足として実施していただければと思いますので、今後よろしく検討をお願いいたします。

【交通対策課長】

私の先ほどのご説明が不十分で申し訳ございません。いわゆるコミュニティバス、どこかの文化施設等、いろいろ、エリアを結ぶということ、これは非常に事業費、バスを1台抱えて運行するだけでも、年間1台何千万とかかりますので、そういった中で、実は今いろいろ注目されている新たな交通手段として、先ほど言ったアプリを使って、移動されたい方がアプリで予約を、配車をして、そういった方が行きたいところを、それを複数、乗り合いという形で、それを瞬時に一番効率的なルートを計算した、いわゆる10人ぐらい乗れるような形のバスを、それが経費的にも一番効率的だということで、もう既に導入を始めているところもございますので、新宿区としては、まさに今その導入に向けた実証実験ということで、いろいろな様々検討を今まさに始めているところでございます。

【委員】

今のお話ですけれども、ワンボックスカーによるそういう巡回的な送迎カーといいますか、そういうものを検討されているということですが、それも一つの手段だと思います。

それと、やはりどれぐらいの頻度で運行されるのか、こういうのも、1時間に1本なのか、30分に1本なのか、そういうのもちょっと知りたいなと思います。

【交通対策課長】

これは定時運行じゃなくて、例えば今まさにどこどこへ行きたいねと言われたら、それでアプリでやると車が来るという仕組みです。それが大体朝8時から夜の5時までできます。

いわゆる定時運行にすると、時間に制約がありますけれども、そうではなく、皆さんが希望する時間で配車していただいて、行き先のところに行くという、そういう形で、相乗りと言ったのは、複数の方が急に同じような場所に行きたい、あるいは違う場所へ行きたいと、当然手を挙げてきますので、その方々の情報もAIを使って、瞬時にどこへ行って、誰をどこで降ろすのが一番いいかというのを計算して、運転手にそれを指示してやると、そういった形態でございます。

【委員】

今、アプリを利用してというふうにおっしゃっているんですけれども、私もアプリに弱くて、なかなかアプリを操作してタクシーを呼ぶとか、そういうのも苦手なほうなんです。私以上に高齢者の方、また病院へ行くとか、そういう方も増える場合に、これもっと分かりやすく導入されるといいなと思います。

【交通対策課長】

それにつきましても、今ちょっとアプリということで、社会実験だとちょっとアプリになってしまいますが、電話とかも使えるようなことも考えておりますので、高齢の方、いろいろな方が使えるようなシステムということも含めて、実証実験をしていこうと考えており

ます。

【委員】

ありがとうございます。

今のバリアフリー化も含めて、こういうコミュニティ的なバスや交通手段というのは今後も非常に大事だと思いますので、検討をよろしくお願いします。ありがとうございました。

【部会長】

残されているのが、3ページの13番、交通環境の整備のところなんですけど、総合計画と今回の施策との関係をお尋ねしているので、それを簡単にご説明いただけますか。

【交通対策課長】

それでは、13番にお答えします。

区の総合計画では、自転車の適正な利用と利便性の向上を図るということで、誰もが快適な自転車利用ができるようなまちを目指すとしてございます。これの実現に当たりまして、区内における様々な自転車に関する課題で区が中長期的に取り組む施策、これをお示ししたのが新宿区の自転車等の利用に関する総合計画という立てつけでございます。

具体的には、課題としては、区道が狭いということで、走行空間の確保が難しい、それから駅周辺などではまだ放置が続いていると、そういったようなこともございます。また、区内の交通事故も年間減っているとはいえ、やっぱり1,500件近くと高く、また自転車に関わる事故も増えているということで、こういったルールの徹底も必要だと。

こうした課題に対して、この自転車総合計画の中で上げたもので、新たなる整備が必要なもの、例えば先ほど言いました交通走行空間の標示等の整備、それから駐車場の整備、これらを整備するものを実行計画で、それ以外の既存の施設を使う、あるいは改修、あるいは普及啓発といった事業につきましては、経常事業という形で計上させていただいております。

自転車の総合計画では、これ以外にも十分活用されていない、先ほどございました商業施設等の駐輪場ですとか、先ほどもございましたが、環境面、健康面という形でどういうふうに自転車を促進していくのか掲げておりますが、これについてはまだちょっと具体的な検討状況がまだ定まっておきませんので、引き続き調査研究を行って、十分に検討していきたい。また施策となるようでありましたら、いろいろ事業に今後計上していきたいと、そんなような立てつけでございます。

【部会長】

なるほど。だから、総合計画でいろんなことを盛り込んであるけれども、実行計画なり、単年度予算は、そのうちのこれですよというふうにくっついていて、そこがちょっと分かりづらかったということですね。ありがとうございます。

最初に戻ります。1ページ目の1番の質問について、ご回答をお願いします。

【景観・まちづくり課長】

こちらの質問番号1につきましては、皆様にお配りしている参考資料2でご説明をさせていただきます。

まず、景観・まちづくり課で所管している部分についてご説明します。

計画事業 41 番、42 番、また経常事業 440 番についてご説明します。

まず、41 番の地区計画等のまちづくりルールの策定につきましては、根拠法令は都市計画法になってございます。

区関係者との協議の場の令和 4 年度の開催実績につきましては、まちづくり協議会等については 3 地区で 8 回、都市計画法に基づく説明会につきましては、16 条については 1 地区、都市計画審議会については 2 回というような状況になってございます。

一番右の左記協議の場でまとめられた意見の取扱い、どのように事業に反映されているのかといったところでございますが、こちら、地区計画の策定をイメージしていただきますと、まず策定に当たりましては、地元の地権者等、住民の方との意見交換を行うまちづくり協議会の場において、そこでこの地区をどのようなまちにしていきたいかというような将来像の検討をしていきます。そういった将来像を踏まえて、区のほうで地区計画の案を策定します。その地区計画については、都市計画法の中で住民、関係者、または多くの関係者の意見を募集する意見聴取の場が定められておりますので、そういった意見聴取をしながら、またさらに都市計画審議会でも審議をしていただいて、最終的に都市計画決定に流れていくというような流れになってございます。

続きまして、上から 2 つ目、42 番、景観に配慮したまちづくりの推進につきましては、根拠法令が景観法になってございます。

関係者との協議の場でございますけれども、こちらは景観まちづくり審議会という審議会がございまして、令和 4 年度の実績としては 4 回、先ほど冒頭ご案内しましたが、計画改定、昨年度実施しておりますので、計画改定に係るものについては、うち 3 回、小委員会についても、計画改定に関するものが 1 回というふうになってございます。

先ほど改定案のパブコメ等を実施したというご説明をさせていただきましたが、こちら改定の素案について、地域説明会を 2 回、またパブコメを実施して、都市計画審議会でも景観法の中で、景観計画改定の場合には意見聴取するという、景観法のほうの中でそういったものがございまして、都市計画審議会ともご意見をいただいているというような状況でございます。

そういった都市計画景観審議会並びにパブコメ等でいただいた意見を踏まえて、令和 5 年 3 月に景観まちづくり計画並びにガイドラインの改定をしまして、今後この策定されたガイドライン、計画に基づいて、景観協議を通じて多様な地域特性に応じた新宿らしい景観形成を引き続き推進していきたいというふうに考えてございます。

経常事業 440 番、ユニバーサルデザインのまちづくりの推進につきましては、こちら、区のほうでユニバーサルデザインまちづくり条例を定めてございまして、こちらの条例に基づいて、施策のほうを実施しているというような状況でございます。

協議の場でございますけれども、こちら審議会がございまして、令和 4 年度の実績としては 2 回でございます。

この協議の場でまとめられた意見というところでございますけれども、こちらは審議会にかける案件については、大規模な案件は審議会にお諮りして、様々な方から意見をいただいで、ユニバーサルデザインに配慮した施設にさせていただくというような趣旨で審議会にお諮りしているというような状況でございます。ですので、この大規模な施設計画について、審議会で意見をもらいまして、その意見を事業者に計画に反映してもらうことで、誰もが利用しやすいまちづくりを推進していくというような取組を行ってございます。

景観・まちづくり課で所管している部分についての説明は以上になります。

【都市計画課長】

経常事業 436 番、都市計画審議会の運営についてです。

こちらの根拠法令は、都市計画法 77 条の 2 の第 2 項ということで、法令設置の義務がございます。この中身につきましては、区市町村が都市計画を決定するに当たっては、区市町村の都市計画審議会の議を経て決定することということになってございます。

区条例・規則・要綱等は記載のとおりでございます。

昨年度の実績でございますが、表の中段辺り、都市計画審議会 10 回を開催をしております。うち 4 回は、改定検討部会を実施いたしました。これは、都市計画審議会の下部組織として、都市計画審議会の委員、学識委員から選出した部会員による少し小さめの会の中で具体的な検討をした上で、都市計画審議会に諮っており、審議会と検討部会を行ったり来たりをしながら議論を進めてきたということで、この回数となっております。

最後に、都市計画審議会における意見、こちらについてどのように反映させているのかということでございますが、都市計画の事業主体、事業所管課のほうから、この案件はいかがでしょうかということで審議会に諮られて、いろいろと議論があつて、ここを修正したほうがいいのか、また支障がないとかあるとか、それからこんな意見があるよということで、意見をいただいで、それを私ども運営部体ですので、その上で事業所管課のほうに、防災都市づくり課だったり、景観・まちづくり課だったり、様々な事業主体のほうに通知をした上で、反映をさせていただいているというものでございます。

なお、その会には所管課長等々も説明者として来ているので、その中での議論のやり取りの中でも、意見交換等々を進めているというものでございます。その上で、新宿区の場合は審議会を 1 つの案件について 2 回やっていますので、宿題をいただいで次回に回答したりしながら、取りまとめていった上で、都市計画審議会としての答申をいただくという流れになってございます。

経常事業の 439 番、バリアフリーの整備促進、こちらにつきましては、根拠法令としては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、こちらのほうで、本件に関する方針というものがございまして、その中で区市町村は整備の方針を定めることができるとあり、さらにその上で協議をする場というものもつくることになってございますので、これに基づき協議会を設置して、運営しているというものでございます。

協議会には事業者、それから利用者、高齢者、障害者等の団体の方の意見も、委員として

参加してございます。協議会において出された意見については、その場で直接やり取りする場合もあれば、事業者のほうから提示があった意見を区が持ち帰るというパターンもあつたりしますし、道路整備に関しては、区道においては、実際の現地へ行って、一緒に考えるような機会を設けたり、意見交換をしながら進めたりしています。そういった形で、より利用者にとって使いやすい、円滑化された経路の整備、そういったものに努めているといったところでございます。

【交通対策課長】

それでは、一番最後、Ⅲ－6、交通環境の整備の5つの経常事業につきまして、根拠法令はこちら記載のとおり、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律ということでございます。

区の条例は、これに基づきまして、こちらに記載の新宿区自転車等の適正利用の条例を定めております。

個別計画は、先ほどもご質問ありました自転車等の利用と駐輪に関する総合計画です。この総合計画をつくるに当りまして、この中で学識、区民、いろんな関係者を集めた20名ほどの協議会を4回開いて協議しております。

最終的に、一番右横の、先ほどもご説明しましたが、法律で定めた形で総合計画を考えることができる法律に定められており、またそれに基づきまして、条例も規定しております。そういうことで、こういった形でこの総合計画を策定している根拠となっております。

【部会長】

ありがとうございます。ご丁寧に資料を作ってくださいまして。

委員から、何か気づいたことは。

【委員】

本当にありがとうございます。よく分かりました。

【部会長】

ありがとうございました。

以上で、ヒアリングを終えたいと思いますので、所管課の皆様、ご退席いただいて結構です。どうもありがとうございました。

<所管課退席>

【事務局】

前回の勉強会のときに、ヒアリングの結果を受けて、現地に行く必要があるかどうかをまずご判断をいただくことになっていたと思いますので、今日のヒアリングを通して、これは見なきゃ分からないなというところがあったかどうか、そのあたりをまず部会としてご確認をお願いします。

【部会長】

今日いろいろ伺った中で、現地を見たいというのが、もし今思いつくところがあれば、まずご発言はいただけますか。

【委員】

先ほどの説明で、本来でしたら開かずの踏切だとか、そういうのも見たかったんですけども、今どうにもならないと、計画がまだ全然立っていないのでどうにもならないと、見ても仕方がないなど、現状維持でいかざるを得ないというのが正直な話ですね。

ですから、反対に高田馬場周辺では再開発に向けた検討が始まろうとしているようですので、場合によったら、ちょっとそういうのも見るのもいいかなと。

【部会長】

私も、高田馬場のほうがちょっと見たいなという気がして、その駐輪対策等、それなりにやっているというのと、さっき景観まちづくりの話もありましたし、幾つかの事業について、高田馬場が関わっているところがあると思いますので、その辺、総合的に見ることができるというかなと思いますが、いかがでしょうか。

では、そんな形で調整をお願いします。

【事務局】

承知しました。

【部会長】

では、以上で終わりたいと思います。ありがとうございました。

<閉会>