

**平成 26 年度新宿区外部評価委員会第 1 部会
第 7 回会議要旨**

<開催日>

平成 26 年 7 月 31 日（木）

<場所>

本庁舎 6 階 第 2 委員会室

<出席者>

外部評価委員（5 名）

加藤部会長、小池委員、野澤委員、福井委員、藤野委員
事務局（3 名）

中山行政管理課長、羽山主査、三枝主査
説明者（2 名）

交通対策課長、道路課長

<開会>

【部会長】

平成26年度第7回新宿区外部評価委員会第1部会を開会します。

今回は、前回に引き続き計画事業に係るヒアリングを行います。

対象となる事業は、交通対策課の所管する計画事業64「自転車等の適正利用の推進」並びに道路課の所管する計画事業66「人にやさしい道路の整備」、計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」及び計画事業71「文化の薫る道づくり」の4事業です。

初めに、交通対策課の所管する事業のヒアリングを行います。

交通対策課長、よろしくお願いします。

<委員紹介>

【説明者】

よろしくお願いします。

<説明者紹介>

【部会長】

ヒアリングに入る前に本会の趣旨についてご説明します。

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います。この第1部会のテーマは「まちづくり、環境、みどり」です。

今年度は第二次実行計画期間の4年間のうち2年目の評価となります。

外部評価委員会では、今年度内部評価を実施した計画事業のうち、まちづくり編の中から半

数の事業を抽出して評価します。外部評価する事業は全てヒアリングを実施します。

ヒアリングは、1事業につき30分の想定で行います。前半の15分程度で事業の体系と内容をご説明いただき、その後、各委員から質問を行う形で進めます。

質問が終了しなかった場合などに、追加で文書による質問をする場合もあります。

説明は以上です。

では、ヒアリングに入ります。

64「自転車等の適正利用の推進」について、ご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

本事業は、まちづくりの基本目標の一つ、IV「持続可能な都市と環境を創造するまち」を実現するための個別目標の一つ、3「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」を実現するための基本施策の一つ、②「交通環境の整備」の下に位置付けられています。

「駐輪場等の整備」、「放置自転車の撤去及び自転車適正利用の啓発」及び「自動二輪車の駐車対策」の三つの枝事業で構成されています。

「駐輪場等の整備」は、自転車総合計画に基づき、駐輪場及び自転車保管場所を設置するものです。自転車総合計画とは、計画的に自転車対策を講ずるため、10年ごとに定めている総合計画です。

自転車駐輪場は、駅ごとに整備目標量を定めて計画的に整備しています。区内には現在、駐輪場を必要とする駅が30あり、このうち、29駅に約7,400台の駐輪施設があります。平成25年度は、高田馬場リサイクルセンターの地下1階に、約500台の収容能力のある高田馬場駅第一自転車駐輪場（以下「高田馬場駐輪場」という。）を整備したほか、新大久保駅の自転車等駐輪場を再整備し、665台から900台の駐輪場へと拡張しました。高田馬場駐輪場は、従前より区民から要望が多かった、2時間まで無料の一時利用もできる駐輪場として整備しました。このことにより、高田馬場駅周辺の放置自転車台数はかなり減少しています。また、区と民間事業者が協定を結び、設計から運営まで全て民間事業者が行う、いわゆる民設民営駐輪場の手法で西新宿駅及び若松河田駅において駐輪場を整備しました。これは、平成25年度からの新たな試みです。民設民営の駐輪場の導入に当たっては、高田馬場駐輪場と同じく一時利用を可能にしたほか、携帯電話による利用状況の表示、テレビ電話によるオペレーターの対応など、民間事業者のノウハウをいかした運営が行われており、利用者から好評を得ています。

自転車保管場所については、収容台数を増やすとともに、4か所から3か所へ集約します。放置自転車の抑制に向けた啓発活動の一環として、放置自転車の撤去は重要です。放置自転車の撤去を適宜行うため、現在、区内には内藤町、四谷、百人町及び西新宿の4か所に、撤去した自転車を一定期間保管する自転車保管場所があります。しかし、今後、四谷の自転車保管場所が再開発事業により閉鎖することから、本年度、内藤町自転車保管場所の改修工事を行います。また、平成27年度には、百人町自転車保管場所の改修工事を行います。改修に当たっては、現在平置きになっているものを、2階建て3層の立体保管場所として整備します。平成25年度は、

これらに向け、内藤町と百人町の改修工事に当たっての詳細設計を実施しました。

次に「放置自転車の撤去及び自転車適正利用の啓発」です。

区では、放置自転車について、駅周辺においては即時撤去を実施しています。また、駅周辺の住宅地においては7日以上放置されている自転車を撤去しています。

啓発活動については、新宿駅、歌舞伎町及び高田馬場駅において、委託により自転車整理指導員をほぼ終日配置しています。また、それ以外の駅においても、シルバー人材センターへの委託により、自転車整理指導員を朝と夕方2時間ずつ配置し、自転車の整理業務と合わせて、自転車の安全利用の声掛け、駐輪施設への誘導などを行っています。

次に「自動二輪車の駐車対策」です。現在、区では8か所101台の自動二輪車駐車場（以下「自動二輪駐車場」という。）を整備しています。平成25年度は、高田馬場リサイクルセンターの1階部分に12台の自動二輪駐車場を整備したほか、新宿三丁目地区に、民設民営により26台の自動二輪駐車場を整備しました。新宿三丁目地区の自動二輪駐車場については、四谷警察から「新宿三丁目地区には自動二輪車の違法駐車が多く、警察の取締りだけでは改善されない。自動二輪駐車場の整備、自動二輪駐車場への誘導及び取締りの三つがあつて、初めて違法駐車がなくなる。」というご意見・ご要望をいただいていたため、これを受けて整備した次第です。整備後、地元商店街や警察と連携した誘導と警察による定期的な取締りにより、新宿三丁目地区の自動二輪車の違法駐車は改善が見られています。

今後も、このような警察と連携した活動を行っていくとともに、区内の空きスペースのある駐車場内に自動二輪駐車場を整備していきます。また、民間の駐車場事業者に対して、自動二輪車の受入れを要請していきます。

次に、指標とその達成状況についてご説明します。

駅前駐輪場の整備については、平成27年度までに11か所の整備を目指します。当初目標は9か所だったのですが、見直しを行いました。また、区民アンケートによれば、区民の自転車利用の8割がちょっとした買い物や習い事などのため、一時利用を要望していますので、これまでの定期利用を中心とした整備から、一時利用ができる駐輪場を増やしていくことも重要だと考えています。

放置自転車数の解消については、平成27年度末までに放置自転車数を2,400台まで減少させる目標を立てています。平成25年度は、2,720台の目標に対し3,276台、達成度83%と、前年度92.8%より更に低くなってしまいました。これは、自転車利用が増えていることによる微増だと考えています。ただ、この数値は、高田馬場駐輪場や西新宿駅自転車駐輪場を整備する前の調査結果なので、これらの開設後は減少しています。このため、実質的には前年度より達成度は高くなっていると考えています。しかし、目標を達成するためには、駐輪場の整備を計画的に進めるだけでなく、撤去活動を効率的に行う必要があります。そのため、保管場所の再編整備を効率的に進めるとともに、今年度10月から、現在は45日の保管期間を30日に短縮し、保管場所をより有効に活用できるようにする予定です。

自動二輪駐車場については、平成23年度の6か所から、平成27年度までに8か所にするこ

目標としています。こちらについては、平成26年度に2か所を整備したことにより達成しました。ただ、自動二輪駐車場の整備は、違法駐車対策が主な目的ですから、高田馬場の成功事例も踏まえ、今後も警察や民間事業者と連携していきます。また、民間事業者に対し、駐車場を整備していただけるよう、今後も丁寧に説明しながら要請していきたいと考えています。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

では質疑に入ります。

民設民営による整備は非常に良い手法だと思います。携帯電話による利用状況の表示やテレビ電話によるオペレーターの対応などのシステムは、民間事業者が自ら考え、管理等も全て自ら行っているのでしょうか。

【説明者】

そうですね。民設民営による整備は、区が道路の歩道部分を5年間民間事業者は無償で貸し付け、民間事業者がそこに駐輪場を整備し、管理運営するものです。事業者は、自ら清掃も含めた維持管理を行います。区は、民間事業者に補助等は一切行わず、民間事業者は駐輪場の料金収入で管理運営費用を回収します。ちなみに、西新宿駅などは2時間無料で、8時間ごとに100円、若松河田は2時間無料で10時間ごとに100円という料金体系で運営しています。

【部会長】

歩道部分を貸し出すということですが、どの道路の歩道を貸すのかが重要だと思います。そういうことは区で決めているのでしょうか。それとも、民間事業者から申出があるのでしょうか。

【説明者】

道路法において、駐輪場を作るためには、歩行者に危険がないようにとか、ラックを作って転倒しないようにといった細かい基準が決まっています。

【部会長】

そうすると、一定の基準を満たすエリアというのは限定されると思いますから、その中で民間事業者から、ここでやりましょうといった提案を受けるのでしょうか。

【説明者】

場所により違います。若松河田駅については、駅舎の所有者である都営地下鉄と協議して駐輪場を設置できるスペースを決め、そこを民間事業者がお金を出して借りて運営する形になっています。西新宿駅や新宿三丁目地区については、区がこのエリアでどうでしょうかという提案を民間事業者に申し入れて、そこに駐輪場の設計、設置、運営をやっていただく形です。

【部会長】

民設民営の導入により、かなり効果的・効率的に駐輪場の整備ができるのでしょうか。

【説明者】

はい。区が整備すると、例えば駐輪機だけで1台当たり20万ぐらいかかってしまいますし、

管理運営についても、精算管理や清掃なども含めると1台当たり月に5,000円程度のコストがかかってしまいます。収益は5,000円までいきませんから、持ち出しの部分がかなり多かったのです。そのため、民設民営手法の導入により、区の予算の相当額が削減されたと考えています。

【委員】

他区では、自動二輪駐車を整備しているところがあります。新宿区では検討されているのでしょうか。

【説明者】

新宿でも、新宿三丁目地区に、民設民営による26台の自動二輪駐車を整備しました。ちなみに、周辺の自動二輪車の駐車料金と合わせ、30分無料で、以降1時間ごとに100円という料金体系で運営しています。

【委員】

例えば西新宿などには自動二輪車を停めるところがありません。できるだけ推進してほしいと思います。

【説明者】

警察と民間駐輪場事業者と行政がいろいろ話合いをしているのですが、実際に整備してもなかなか活用されていないのが現状です。民間事業者からは、取締りをしっかりとやって、駐車場を使用するようにしてほしいといった意見が出されています。こういったこともあり、例えば西新宿で警察が違法駐車の取締り強化をするなど連携が図られています。自動二輪車の駐車場の需要は今後増えることが見込まれており、西新宿周辺の民間事業者も、需要があれば受け入れていきますというお話が出ています。今後も自動二輪車が停まりやすい、駐車しやすい環境づくりを進めていきたいと考えています。

【部会長】

民設民営による駐輪場及び自動二輪駐車場の設置は、計画事業の内容そのものなののでしょうか。

【説明者】

計画事業には、当初は入っていませんでした。昨年度見直して、民設民営でもできるようにしたところですが。今後も、良い手法があれば、随時計画を変更・見直しして盛り込んでいきたいと考えています。

【部会長】

非常に良い見直しだと思います。

【説明者】

高田馬場駐輪場など区営のところもあります。今後も、民設民営と区営の二本立てで進めていきます。定期利用の方を中心に受け付ける、拠点的な意味合いのあるところについては、区が委託により管理していきます。また、民設民営による整備は、まだ導入されたばかりで、今後いろいろな問題が出てくる可能性もあります。

第三次実行計画の策定に当たっては、第二次実行計画の取組状況をしっかり分析して、今後

どのように運用していくのか、かじ取りを考えていきたい思います。

【部会長】

自動二輪車の駐車場の需要は今後増える見込みとのことですが、これはどのような理由からでしょうか。

【説明者】

現状では、新宿駅周辺や靖国通りに多くの自動二輪車の違法駐車があります。

靖国通りにコイン式の民設民営の駐車場を整備されれば、それ以外のところについて、違法駐車取締りを強化できます。

そうすると、これまで違法駐車していた車両を停める場所が必要になります。このため、既存の自動車駐車場の一部を使えないかといった働き掛けや動きがあると思いますので、そのときには転用していくというようなことで考えています。

【部会長】

先ほど、自動二輪車を駐車する場所を、民間の駐車場の一部に確保していただくような話がありました。ビルを建てる際には駐車場の付置義務がありますから、今後駐車場が余ってくるようにも思います。区としてはどのように見込んで、どのように対応していくお考えでしょうか。

【説明者】

そうですね。我々も自動車駐車場が今後余っていくように把握しています。昨今、自動車を運転する方は減少傾向にあります。また、高齢化などの要因により、余剰の駐車スペースが発生することが見込まれます。現在、西新宿地区及び新宿駅東口地区では、駐車場の地域ルールとして、付置義務台数を緩和し、その緩和した部分を防災倉庫、自動二輪車の駐車場といったものに活用して、うまくまちづくりに使っていこうと、事業者と話し合いを進めています。

【部会長】

その取組も交通対策課で行っているのでしょうか。

【説明者】

いいえ。付置義務の関係は、都市計画部が担当しています。東京都の条例に、区がルールを定めることで、都条例の付置義務台数を緩和できるという規定があります。これに基づき、都市計画部で地域ルールを作っています。

【部会長】

部が違うのですね。

では、都市計画の部署とも連携はしているという理解で良いでしょうか。

【説明者】

はい。連携しています。

【委員】

他自治体では、いわゆるレンタサイクルのシステムを導入しているところが増えていきます。新宿ではどのようにお考えでしょうか。

【説明者】

新宿区でもレンタサイクルを内部で検討してきました。しかし、レンタサイクルを運営するためには、サイクルポートという自転車を保管する場所が必要であること、自転車が安全に走行することのできる空間が必要になること、目的地となる拠点と拠点を結ぶ台数が均衡していることの3点が必要になります。新宿区は、土地も場所も少なく、観光スポットのように行き来のバランスが取れる拠点の整備も難しいことから、導入は難しいと考えています。

【委員】

自転車を保有している方に対し、例えば主な利用目的、保有台数等の調査は行っているのでしょうか。また、それに基づいた対策をとっているのでしょうか。

【説明者】

新宿区の自転車利用の実態調査については、区政モニターアンケートを平成25年度に実施しました。調査項目としては「自転車は利用していますか。」とか「どのような目的で乗っているのでしょうか。」といったものです。その結果、利用実態としては、習い事や買い物に行くなど、一時的な利用が8割と、通学・通勤などで利用する方を大きく上回りました。

【委員】

そのアンケートというのは、どのように行われているのでしょうか。

【説明者】

区長室広聴担当課が所管しており、無作為抽出で1,000人の方にアンケート調査を実施しているものです。

【部会長】

ほかにはよろしいでしょうか。

では、交通対策課へのヒアリングは以上とします。

ありがとうございました。

【説明者】

ありがとうございました。

<説明者交代>

【部会長】

次に、道路課へのヒアリングを行います。

よろしくお願いします。

【説明者】

よろしくお願いします。

<委員紹介・説明者紹介・趣旨説明>

【部会長】

では、計画事業66「人にやさしい道路の整備」からご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

まず、本事業の体系についてです。区は、まちづくりの基本目標として、「Ⅳ 持続可能な都市と環境を創造するまち」を掲げています。また、この基本目標の実現のために、個別目標の一つとして、「3 人々の活動を支える都市空間を形成するまち」を掲げ、新宿区の都市活動を支えるため、都市の骨格となる道路、交通施設等を充実させるとともに、歩く人に優しい歩行空間や、利用しやすい公共交通機関の充実したまちを目指しています。さらに、この個別目標の下に体系付けられている基本施策の一つに「③ 道路環境の整備」があります。この基本施策は、人と環境に配慮した道路空間の改善を図り、歩行空間の確保と快適な空間の形成を進めるなど、様々な取組を行うものです。そうした取組の一つに、計画事業66「人にやさしい道路の整備」があります。

次に、事業の目的についてです。安全で快適な歩行空間を確保するとともに、生活する人が安心して暮らせる、暮らしやすい道路整備を進めていくことが目的です。

次に、事業手段です。大きく「人とくらしの道づくり」及び「道路の改良」の二つの枝事業があります。

「人とくらしの道づくり」は、地域と共同で整備計画を策定し、環境に配慮した保水性舗装や、歩行者通行部の拡幅などを実施するものです。現在は、西新宿一丁目地区について、平成22年度から工事を行っております。

「道路の改良」は、ユニバーサルデザインのまちづくりに配慮するとともに歩行者等の安全性を向上する整備を、地域特性に合わせて実施するものです。現在は、早大通りについて、平成26年度から工事を行っていく予定で考えています。

次に、今後の方向性です。「人とくらしの道づくり」事業については、未整備の西口高速バス乗り場付近の整備について、整備時期や手法をバス事業者等と協議していきます。「道路の改良」については、適宜、工事の情報等を地域の方に周知し、工事を実施していきます。

本事業によるこれまでの実績としては、西落合地区におけるインターロッキングブロックやアスファルト舗装等による整備などがあります。様々な道路の手法を組み合わせながら、生活道路に車が入ってきた場合に車の速度を抑制したり、なるべく通過交通を排除する道路空間を作ったりしました。

説明は以上です。

【部会長】

ありがとうございました。

では、ご質問等をお願いします。

【委員】

西落合地区については整備が完了したとのことですが、実際にここを歩くと、車、自転車、歩行者が、一緒くたに動いている印象を受けます。どのような整備をしたのか、もう少し具体的にご説明いただけますか。

【説明者】

西落合地区については、物理的に植栽やボラード（車止め）を置いたり、一部車道を縮め

たりすることで、速度抑制や流入抑制を図る、いわゆるコミュニティ・ゾーンとして整備しました。

現在整備中の西新宿地区については、商業的な空間なので、例えば荷さばきがあるなど、住宅街である西落合とは道路の使われ方が違います。そのため、地域などと話し合いながら、歩道空間に色を付けてわかりやすくすることによる車の速度抑制といった形で進めています。

【委員】

安全で快適な歩行空間を確保するためには、ハード面だけでなくソフト面も重要になると思います。例えば、整備を終えている西落合地区でも、坂道を下りてくる自転車や子ども連れの自転車など、特に自転車について怖いと感じることがよくあります。ご説明いただいた取組はハード面の整備が中心のようですが、自転車の乗り方やマナーの啓発など、ソフト面の取組も行っているのでしょうか。

【説明者】

おっしゃるとおり、区として、ハード面とソフト面の双方から安全な空間・地域にしていきたいと考えています。

ソフト面では、交通対策課で、学校や区民を対象に、安全な自転車の乗り方などの交通安全教育・教室を行っています。

自転車についてハード的なところでいいますと、道路の総幅員が決まっている中で、自転車の走行空間をどこに確保するのか、様々な議論が出てきているところです。東京都でも自転車通行帯を整備していこうといった話がありますので、そういうことも実施を検討します。例えば、早大通りなど歩道空間が広い部分については、歩道の整備などに合わせて、警察等とも調整しながら、その一部に自転車の通行帯を作っていきたいと考えています。

【部会長】

西新宿については、ご説明のとおり商店の荷さばきをいつするのかということがすごく大きいと思います。地元の方と話し合いを行っているとのことですが、例えば紳士協定のような形で、何時から何時までを荷さばきの時間にするといった対策は取っているのでしょうか。

【説明者】

荷さばきの時間帯については、西新宿だけでなくほかの地域でも議論や課題のあるところです。ご指摘の時間帯やルール作りも意見はよく出されるのですが、実際に取り決めるところまでは至っていない状況です。

【部会長】

いろいろな業種がありますからね。

【委員】

きれいに整備されている道路と状況の良くない道路の差が激しいように思うのですが、整備対象は、どのように決めているのでしょうか。

【説明者】

本事業による整備は一般的な道路の整備とは少し違うのですが、一般的な道路の整備につい

ては、区が毎年度全ての路線を調査して、悪い路線から整備していくようにしています。また、それ以外でも区民の方からそういった声があれば、随時調査に行っています。なので、極端に状況の悪い路線はないものと認識しています。

【委員】

人にやさしい道路を整備するためには、歩行者だけでなくドライバーの視点も重要だと思います。道路によっては、内輪差をあまり考えずにボラードを設置した結果、曲がり切れずにぶつかってしまうようなケースも見受けられます。また、設置するボラードについても硬い素材や暗いと見えづらい素材でできているものが多いように思います。そういったドライバーへの配慮についてはどのようにお考えでしょうか。また、既に整備した道について改善等を行うのでしょうか。

【説明者】

ご指摘のとおり、ボラードがあるために通りにくい道があるといったご意見も一部で出てきています。設計するときから、できるだけそういったことがないように考慮はしているのですが、実情として出てきているところに関しては、安全で使いやすい道となるよう、修繕や改善も考えます。設置するボラードについては、ご指摘のとおり石でできているものもありますが、たわむものや、ふわふわ動くもの、赤いものなどもありますので、景観や安全性を考えながら、適切なものを設置していきたいと思います。

【部会長】

「道路の改良」について、アンケート調査を行ったとのことですが、具体的にはどのような要望が出て、その結果をどのように反映したのでしょうか。

【説明者】

「現在張られているタイルが滑りやすい。」「違法駐輪を改善してほしい。」「壊れたときの材料を確保しておいてほしい。」といった意見が出されました。また、自転車空間や歩行者空間を確保するためのデザインや色合いについてもお聞きしましたので、そういったご意見を設計に反映しています。

【部会長】

植栽等についてはいかがでしょうか。

【説明者】

地元の方からの要望もあるため、今回は、植栽は基本的に変えないで、舗装面の整備と、自転車空間の確保をメインに考えています。

【部会長】

「人とくらしの道づくり」について、整備を行うことでどのくらい効果があったと評価していますか。数値では難しいかもしれませんが、例えば歩く人が増えたとか、雰囲気が変わったとか、いろいろあると思います。

【説明者】

西新宿地区については、全路線が完成した後に検証していきたいと考えています。ただ、現

時点でも、まちの方から「歩きやすくなった。」といった声は聞いているところです。西落合地区については、交通量や交通速度が僅かながら減少したという検証結果が出ています。

【委員】

道路上に引かれている線や標識について、もっとこうすれば良いのと思うことがあります。区としてそういった意見を反映してもらえるのでしょうか。

【説明者】

交通標識的な意味があるため、警察とも調整しなければいけません。

また、道路上に引かれた線や植栽には、例えば車や自転車を誘導したり、注意を促したりとさまざまな意味がありますので、そういったところも考える必要があります。

【委員】

関連して、道路の区画や整備方法などは、今まで全国のいろいろなところで実験されてきたデータを基に作られているのでしょうか。

【説明者】

そうですね。コミュニティゾーン自体、新宿区だけの考え方ではなく、国から出されている部分があります。また、全国的にも多くの実例があり、そういったものを踏まえながら整備する地域を選定して作ってきています。

【部会長】

西落合の整備に当たっても地元の要望があったのでしょうか。

【説明者】

はい。町の方にも入っていただいて、決めてきた事業です。

【部会長】

ほかにはよろしいでしょうか。

では、計画事業66については以上とします。

続いて、計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」のご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

まず、施策の体系です。区は、まちづくりの基本目標として、Ⅳ「持続可能な都市と環境を創造するまち」を掲げています。この基本目標の実現のために、個別目標として、3「人々の活動を支える都市空間を形成するまち」を掲げ、新宿区の都市活動を支えるため、都市の骨格となる道路交通施設等を充実させるとともに、歩く人に優しい歩行空間や、利用しやすい公共交通機関の充実したまちを目指しています。その個別目標の下に体系付けられた基本施策の一つ、③「道路環境の整備」があります。この施策は、渋滞のない快適な道路交通ネットワークの形成や、橋りょうの整備を進めるなど、さまざまな取組を行うものです。そうした取組の一つが、計画事業68「まちをつなぐ橋の整備」です。

次に、事業の目的です。橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、予算の平準化や最少化を図りながら計画的に補修・補強を行い、橋りょうの健全な状況を保つことにより、地域の交通の利

便を確保していくことが目的です。

事業手法です。補修・補強の対象となる橋りょうの調査により、補修・補強方法を決定し、最適な補修・補強を行います。平成25年度に上落合八幡歩道橋を実施しました。

今後の方向です。朝日橋について、ＪＲと協定を締結し、補修・補強工事を行います。工事に当たっては、期間が長期にわたるため、随時、工事の工程管理や安全管理を確認するとともに、周辺住民へのＰＲを行っていきたいと考えています。

以上で説明を終わります。

【部会長】

ありがとうございました。

橋りょうというのは、区内にどのくらいあって、どのような形で点検や修繕を行っているのでしょうか。また、どのような修繕計画があるのでしょうか。

【説明者】

区内には河川にかかる橋りょうが多く、57橋あります。

日常的に区職員が点検しているほか、委託により5年に1回調査しています。できるだけ架け替えをせず長寿命化できるよう、橋りょうごとに詳細な点検、設計、工事について計画的に取り組んでいます。

【部会長】

長寿命化というのは、早目に補修・補強を行いながら長く使っていくということでしょうか。

【説明者】

そうですね。早目にというか、事後的な修繕ではなくて、傷まないような形で予防的な補修をしながら長く使っていく、60年使う橋りょうを100年に延ばしていこうといったイメージで修繕をしていくというものです。

【委員】

委託は随意契約ですか。

【説明者】

いいえ。入札等によってその都度取り決めています。

【委員】

区内にある橋りょうは、どのようなもので作られているのでしょうか。

【説明者】

コンクリートと鉄の橋りょうがあります。

【委員】

今までやってきた中では、どのような修繕が多かったのでしょうか。

【説明者】

一番多いのは、鉄製の橋りょうの塗装し直しです。それから、床板という、橋の底というか、橋の床の躯体の部分の補修などを行っています。

【委員】

耐震補強は行っているのでしょうか。

【説明者】

はい。阪神・淡路大震災を受け、落橋防止策等は既に実施しています。

【部会長】

朝日橋について、若葉町のＪＲと協定を結ぶとのこと説明がありましたが、どのような橋なのでしょうか。

【説明者】

赤坂御所の近くにある、総武線と中央線をまたぐ道路橋です。新宿区の中では唯一の、ＪＲをまたぐ橋です。下が鉄道なので、多くの場合、鉄道会社に委託して、区が発注するやり方をしています。日中は鉄道がずっと動いているので、夜中、終電が終わった後に工事を行う必要があるため、1日の作業時間が2時間から3時間程度と短く、作業期間が長くなります。

【部会長】

57の橋りょうは、全て区道なのでしょうか。

【説明者】

はい。区が管理している橋りょうで、区道です。都道上にある橋りょうについては東京都が管理しています。それから、20号線等で新宿の南口に架かっている橋りょうは国が管理しています。現在、架け替え、拡幅の事業も行われていますが、それも国で管理し、行っているものです。

【委員】

点検について、5年に1回というのは何かに定められているのでしょうか。

【説明者】

はい。橋の管理に関しては、国から5年に1回点検をするよう言われています。

【部会長】

そうすると、都や国が管理している橋りょうも同じように行われているのでしょうか。

【説明者】

そうだと思います。

【部会長】

橋りょうは全部でどれくらいの長さになるのでしょうか。

【説明者】

橋りょうの全延長は約1キロです。

【部会長】

比較的短いですね。

【委員】

調査というのは基本的には目視なのでしょうか。

【説明者】

そうですね。基本的に最初は目視です。それにより、危険性が確認されれば、もう少し細か

く確認・点検を行います。

【委員】

補修・補強の対象というのは、チェックポイントを定めて、優先順位を決めているのでしょうか。

【部会長】

関連して、チェックリストのようなものがあるのでしょうか。

【説明者】

そうですね。チェックリストなども作成して健全性等を評価し、最終的にランク付けをしています。

【部会長】

レーザーによる調査等も行っているのでしょうか。

【説明者】

レーザーや電波などを通して悪いところなどを感知する調査は、新宿区では行っていません。

【委員】

昨今、歩道橋が少なくなっているように思うのですが、何か理由があるのでしょうか。

【説明者】

おっしゃるとおり、都道などでは、あまり通行がなく、通学路でもないところは、なくすことも選択に入っているようです。現在、区に歩道橋自体は2橋ありますが、これらは通学路になっていることなどから残しています。

【部会長】

歩道橋というのは、区が管理しているのですか。

【説明者】

区道にある歩道橋は、区が管理しています。歩道橋は広い道路を渡るために架ける場合が多いため、都道や国道に付いていることが多いので、区は、あまり持っていません。

【部会長】

ほかにはよろしいでしょうか。

では、計画事業68については以上とします。

続いて、計画事業71「文化の薫る道づくり」のご説明をお願いします。

【説明者】

はい。

まず、施策の体系です。区は、まちづくりの基本目標として、V「まちの記憶を活かした美しい新宿を創造するまち」を掲げています。この基本目標の実現のために、個別目標の一つとして、3「ぶらりと道草したくなるまち」を掲げ、地域に住む人だけでなく、新宿を訪れる人にとっても、歩きたくなり、ふと立ち寄りたくなる魅力ある美しいまちを目指しています。さらに、その個別目標の下に体系付けられている基本施策の一つに、①「楽しく歩けるネットワークづくり」があります。この基本施策は、みどりとうるおいのある散策路や、安全な歩行空

間を整備し、誰もが歩きたくなる歩行者空間を充実するなど、様々な取組を行うものです。そうした取組の一つが、計画事業71「文化の薫る道づくり」です。

地域の拠点となる文化施設、公園、繁華街等の周辺において道路景観を整備し、利用者がまちの散策を楽しみながら施設へ向かえるよう誘導、案内を行うとともに、そこに暮らす人々が地域に愛着を持ち、誇れる街並みとしていくことが事業の目的です。

事業手法としては、平成24年度に下落合三丁目にある中村彝（つね）アトリエ記念館周辺の道路修景整備工事を実施しました。

今後の方向性ですが、第二次実行計画で検討していた事業を完了したことから、本事業は終了とします。今後は、文化施設等の整備に合わせて新たな整備路線を検討し、改めて事業を行っていきたいと考えています。

以上で説明を終わります。

【部会長】

ありがとうございました。

ご質問等をお願いします。

【委員】

先日、中村彝アトリエ記念館へ行ったのですが、目白駅を降りてあそこへ行くまでに、確認できた中村彝アトリエ記念館の標識は、電柱に小さなものが1か所張ってあるだけでした。それから、記念館周辺の道に彝のサインを焼き付けたタイルを入れていますよね。良いとは思いますが、あまりに溶け込んでしまっているのではなかなか気付かず、やはり標識としての意味は薄いように思います。所管が違うのかもしれませんが、もう少し案内板などを整備することはできないのでしょうか。

【説明者】

案内板やサイン等については、地域文化部と調整しながら進めています。また、案内サイン自体をどのようなデザインにするのかも、学識経験者等に意見を聞きながら取り組んでいます。わかりづらいところについては、今後改善を検討していきたいと考えています。

【部会長】

本事業は、中村彝アトリエ記念館の整備のみを行う事業なのでしょうか。

【説明者】

今のところは、中村彝アトリエのみのものです。

【部会長】

そうすると、これはモデル的に最初に行った事業なのでしょうか。

【説明者】

中村彝アトリエ記念館の整備に合わせ、その周辺も整備したほうが良いだろうと判断したものです。

【部会長】

今後も文化施設を整備する際にはこの事業に載せていくということですね。

【説明者】

整備する施設があればそうなります。今後、平成27年度以降になりますが、漱石山房の整備が出てくる見込みなので、そこにも合わせていければと考えています。

【部会長】

この周辺の道路は区道なのでしょうか。

【説明者】

はい。区道です。

【部会長】

必ず区道とは限りませんから、整備ができる場合とできない場合がありますよね。

【説明者】

そうですね。区道については整備するものです。特に、奥に入ったところにある施設については、修景的なところと案内的なところを両方踏まえた道路の整備を行っていきたいと考えています。

【委員】

以前と比べてすごくきれいになりました。暗くて少し危ない道だったので、そういう面ではとても良かったと思います。ただ、確かに場所はわかりにくいですね。

【説明者】

ありがとうございます。文化施設の整備をあわせて、インターロッキングブロック舗装等を行いました。

【部会長】

街路灯なども整備したのでしょうか。

【説明者】

今回は、街路灯の整備は行っていません。

【委員】

漱石山房の整備はどのように行おうと考えていますか。

【説明者】

南側が区道なので、そこは今回と同じように整備できるのではないかと考えています。

【委員】

ぜひ、進めてほしいと思います。

【委員】

第二次実行計画事業としては終了とのことですが、「文化の薫る道づくり」というタイトルは今後も承継されていくのでしょうか。

【事務局】

次の第三次実行計画が平成28年度から平成29年度までの2か年になります。平成27年度、このような文化施設の開設に合わせた道路づくりをするかどうかを、みどり土木部で計画し、区長が査定します。同じ事業名にするか、ほかの事業と統合するか等の検討も、平成27年度に行

われることになります。

平成27年度までの第二次実行計画上では一旦ここで終了となりますが、事業の趣旨そのものが消えてしまうという意味ではありません。第三次実行計画で計画化されれば、先ほどの漱石山房などがここに位置付けられて整備される可能性も当然ありますし、整備がないということも当然考えられます。

【部会長】

道づくりについて、建物そのものについてはこの事業では関係ないのですが、建物との関係や敷地と道路の関係などは、どのように調整されているのでしょうか。

それから、修景、道路景観ということなので、例えば整備した道路を景観重要公共施設にすることなどについて、景観計画との関係で何かお考えがあれば伺います。

【説明者】

建物と道路の関係や、道路とのすり合わせ等については、地域文化部とみどり土木部で調整しながら建物のしつらえを調整しています。道路についても、デザイン的にこういう形で釣り合えるなど、そういったところは調整しています。

景観的な話については、みどり土木部で指定するといったところまでは考えていません。地域文化部と都市計画部がどのように考えるのかがメインになってくると思います。

【部会長】

盛り込んでも良い気もしますね。

ほかはいかがでしょうか。

では、道路課へのヒアリングは以上となります。

ありがとうございました。

【説明者】

ありがとうございました。

<説明者退出>

以上でヒアリングは終了となります。

次回からは、今年度の外部評価結果の取りまとめに向け、部会の意見を取りまとめていきます。各委員におかれましてはチェックシートの作成と提出をよろしくお願いします。

では閉会とします。お疲れさまでした。

<閉会>