

## ■パブリック・コメントでの意見・質問要旨と区の考え方

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
1	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	●東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(以下、東京2020大会)を間近に控える中、本区でも国の方針を受けて、自転車通行空間の改善が期待されます。 ・2020が迫っている危機感が感じられない。 ・「国のガイドライン」を加筆 →本区でも国の方針を受けて、国のガイドラインに沿って自転車通行空間の…。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨に沿って文章を修正します。
2	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	①2016年の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は、自転車ネットワーク計画策定の指針と自転車通行空間整備の指針の両指針が柱となっていると思います。よって、自転車ネットワーク計画策定の指針もガイドラインに記載されている事を記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 国のガイドラインで自転車ネットワーク計画策定の指針が示されていることを記載します。
3	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	用語の統一 ・自転車ネットワーク計画では「国のガイドライン」 ・総合計画では「利用環境ガイドライン」 ・「国のガイドライン」の方が短いですが、国のガイドラインは沢山あるのでは。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 総合計画での記載と合わせ「利用環境ガイドライン」として訂正します。
4	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	②2018年2月に「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」(以下、自転車総合計画)と記されています。P3では区の自転車総合計画と略記されています。統一して下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 表記を統一します。
5	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	③計画の目的として、「区内において「快適」、かつ「安全」に目的地的につながる自転車通行空間を整備すべき路線を選定し、具体的な整備の手法を示した、新宿区での自転車ネットワークを示すものです。」とあります。 1)ここに記載の「具体的な整備の手法」の意味は、何を具体化するのですか。「安全・快適を達成する」の意味とは、容易に理解できません。記述の再考を願います。 2)また「示した」とあるのは、何を示したか記述下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「具体的な整備の手法」は、自転車道、自転車専用通行帯、自転車ナビラインの整備構造(V章)を指しています。記述について分かりやすい表現に修正します。
6	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	計画の背景に自転車事故を第一に書くべきである。	b 意見の趣旨は、素案の方向性と同じ	意見の趣旨は素案の方向性と同じです。 自転車事故のデータについては、P6の「自転車利用に関する現状」で整理しているとともに、P25「IV整備対象路線の選定」の中でも「安全性の視点」として、路線選定項目の一つと位置付けるなど重要な項目としています。
7	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	計画の目的に自転車事故を第一に書くべきである。	b 意見の趣旨は、素案の方向性と同じ	意見の趣旨は素案の方向性と同じです。 自転車事故のデータについては、P6の「自転車利用に関する現状」で整理しているとともに、P25「IV整備対象路線の選定」の中でも「安全性の視点」として、路線選定項目の一つと位置付けるなど重要な項目としています。
8	P2	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	「…目的地的につながる自転車通行空間を整備すべき路線を選定し、具体的な整備の手法を示した、新宿区での自転車ネットワークを示すものです。」 ・としても、目的地(駐輪場)のことも合わせて書く必要がある。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画は自転車ネットワークの検討を図るものです。駐輪場等の施策は平成30年2月に策定した自転車総合計画に基づき、進めていきます。
9	P3	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	「本計画の法制度上の位置付けは、以下の通りです」とあります。本計画が、市町村で策定が義務付けられたものである事は理解します。分かり易い表現での記載下さい。なお、区の総合計画は、その全部が法定計画でしょうか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 分かり易い表現に修正します。
10	P3	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	②図中について 1)自転車活用推進法の中に「自転車の活用推進を図る基準となる法及び、同法に記載された法定計画。」と記載されています。同法(自転車活用推進法)に記載されている法定計画はあるのでしょうか。自転車活用推進計画が、自転車活用推進法に基づく法定計画である事を指すのであれば、「同法に記載された」との記述は、誤解を生じます。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 自転車活用推進法では、国が「自転車活用推進計画」を策定することを義務づけています。地方自治体については計画策定は努力義務とされています。 意見の記載については、分かり易い表現に修正します。
11	P3	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	②図中について 2)「自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」、「新宿区自転車ネットワーク計画(本計画)」、「新宿区総合計画」「新宿区まちづくり長期計画」の作成年度、計画期間を記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 作成年度、計画の期間を表記します。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
12	P3	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	②計画の対象範囲では新宿区内全域と書き、④自転車ネットワーク整備対象路線では対象路線を指定(選定?)している。 ②と④とは纏めた方がよい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 計画の対象範囲は、特定の地区を指定しない「区内全域」です。 ④では区内全域の道路を検討したうえで対象路線を指定したという意味で記載しています。
13	P3	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	③計画の位置付け ・「1 計画の目的」に移動した方がよい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 「計画の位置付け」は、本計画が国、都の方針や区他計画との関係性を示しており、「計画の概要」に関する項目と考えています。
14	P3	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	③計画の位置付け ・「新宿区の方針」には計画の体系が描かれているが、新宿区は現在でも過密なのに、「新宿区まちづくり長期計画」でも、さらなる「賑わい」を目指している無理無理の計画なので、下の計画になればなる程、実現が困難なことが明らかな計画となっている。新宿区の道路幅員に余裕が無いので、自転車だけが走行可能な「自転車道」を確保するスペースが無いと思われる。	e 意見として伺う	意見として伺います。 意見のとおり、新宿区内には幅員の狭い道路が多いため、全ての道路において自転車道や自転車専用通行帯を整備することはできません。そのため、国のガイドラインを踏まえ、各道路の状況に合わせた整備を進め、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めていきます。
15	P4	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	※整備対象路線の抽出については、第四章整備対象路線の選定を参照ください。 ※整備時期は、地元の合意形成や周辺再開発の動向、事故等による工事の延期などにより変動する場合があります。 ※路線抽出の詳細は第四章を参照のフォントサイズを本文と同じ大きさにして、詳しい説明場所を示す。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 参照先に正しく誘導できるよう、修正します。
16	P4	I 新宿区自転車ネットワーク計画について	「区整備を進める区道46.3km については、本計画期間中での早期整備を目指します。」と早期整備のみ記述されています。しかし、「政策経営会議情報提供書」平成30年11月2日の資料では、短期・中期・長期の各段階で整備すると記されており、また、要約版P4でも同様に記載されています。早期整備の誤解を与えますので、正確に記述下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ文章を修正します。
17	P6 ~19	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「II 自転車ネットワーク整備に向けた現状」(P6~P19)の構成がおかしい。 ・見出しの「整備に向けた現状」は「未来に向けた現状」の様な表現。 ・「II 自転車ネットワークの現状」が自然。 ・「1 安全・安心な通行空間の実現」は「1 危険な通行空間」ではないか。 ・「3 道路整備における課題」とあるが、1と2とでも課題を抽出している。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、章のタイトルを「自転車ネットワークの現状」とし、第1節「安全・安心な通行空間の実現」を「自転車交通に関する現状」とします。
18	P6	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「年齢層別の人口1万人当り自転車事故件数」に関して ・年齢ごと自転車を利用している割合が解けると、正確な事故率が解かる。 ・65歳の事故率はもっと上がる? ・新宿区の年齢構成は東京都とほぼ同じなのか?	e 意見として伺う	意見として伺います。 年齢ごとの自転車利用率に関するデータは、平成20年実施のパーソントリップ調査(10年1回実施の関東圏全域調査)での集計となることから、古いデータでの比較は適切でない判断しました。
19	P7	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「③自転車事故の発生場所」の表題を「③自転車事故の発生場所(新宿区内)」として下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、表題を修正します。
20	P7	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「住宅密集地の道路でも自転車事故が分散して発生しています。」と記載されています。 1)新宿の住宅地のほとんどは、住宅密集地と考えられます。ここで記載の住宅密集地と記載されているのは、住宅密集地を定義付けた上で、そこでの事故が多いとの意味ですか。作成者の記載したい事(住宅地の区道において、多くの自動車事故が散見される事)を端的に、分かり易く記載下さい。 2)「分散」とはどのような意味で使用されていますか。散見の意味でしょうか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえて、文章を修正します。
21	P7	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	図の出典を記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 他の箇所も含め、出典を記載します。
22	P7	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	自転車関連事故の発生場所 ・この図には3年間に発生した事故全てがプロットされているのか?(P29の図との比較)	f 質問に回答する	質問に回答します。 P7の図は過去3年間の自転車関連事故の全箇所です。P29も同じです。(P29は3年間の事故全てを同じ凡例で表記)

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
23	P8	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	①本文の説明とP8の図が、容易に参照できるように、図中に旗揚げ文章の記載を願います。 ②図中の「ネズミ色」の文字判読できません。黒文字にして下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
24	P10	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	②車道通行ルールの理解と実態 ・交通ルール、自転車安全利用五原則を明示する。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 自転車安全利用五則をVI自転車通行ルールの周知・啓発の中で示します。
25	P11	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「区は「新国立競技場周辺地」として、一部の道路が指定されています。」と記載されています。区が指定したのか、都が指定したのか、どちらですか。記述を分かり易く願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 都が設定した「自転車推奨ルート」のため、その旨を記載します。
26	P11～14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	P11～14の「2 自転車の活用推進の動き」は削除する。 「1 安全・安心な通行空間の実現」と「3 道路整備における課題」と、「2 自転車の活用推進の動き」とは別物。	e 意見として伺う	意見として伺います。 自転車ネットワークを検討するうえで「自転車の活用推進の動き」は重要であると考えています。
27	P12	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	③隣接区で進む自転車通行空間整備 ●区と区境を接する隣接区のうち、港区、渋谷区、豊島区(計画策定順)の3区では、自転車通行空間の整備に関する計画が策定されています。と書かれていますが、素案には隣接区との連続性を示す図が無い。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 隣接区の計画路線を記載した図を掲載します。
28	P12	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	●隣接区との自転車通行空間の連続性を確保し、広域的な自転車利用を推進するため、隣接区との接続を前提としたネットワーク形成が必要です。 ・私は新宿区の中程に住んでいるからかもしれないが、隣接区まで自転車で移動することはあまりない。上記の書き方は、都内を自転車で移動することを推進する様なことが書かれているが、坂の多い東京では難しく、「自転車道」が整備されない限り、危険である。 ・よって、「隣接区との自転車通行空間の連続的なネットワーク形成に配慮する。」位の控え目な記述が良い。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 隣接区境に近い地域では、買い物や駅利用などで隣接区に行く事もあります。また新宿区内の通勤先に他区から通勤する事や、サイクリング等で区内から他区に移動するなど、自転車利用は区内に限らないものと考えます。 記述については修正します。
29	P12	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	港区、渋谷区、豊島区の計画策定年度、計画期間を記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 計画期間等を記載します。
30	P12	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	(2)区内での動き ・「区内」→「新宿区」にせよ。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、「区内での動き」を「新宿区の動き」とします。
31	P12	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	①自転車シェアリングの普及と定着 ・新宿区は「自転車シェアリングの普及と定着」に2億円を使って、社会実験をしているが、自転車シェアリングは普及も定着もしていない。 ・「自転車シェアリング」は間違った表記、正しくは「貸し自転車」に修正することを求める。 ・広域実験は2020で新宿区は終了／撤退すべきである。 ・最近、UberEATSのリックを背負った人が貸し自転車を利用しているのをよく見かける。現在の利用料金体系は彼らに有利なので、限られた自転車を観光客が有効に利用出来る様に1回の長時間利用を中心とした料金体系に変更すべきである。	e 意見として伺う	意見として伺います。 自転車シェアリング事業については、実証実験の結果を踏まえ今後の自転車シェアリング事業のあり方を検討します。
32	P13～14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	グラフの横軸が和暦となっています。P14のグラフの様に西暦も記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 西暦を記載します。
33	P13	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	②観光振興と自転車 ・観光は公害産業であり、「自転車シェアリング」は観光の公害の1つである。観光客の総量規制も必要である。	e 意見として伺う	意見として伺います。 観光振興は区の重要な施策の一つであることから、課題等の解決を図りながら引き続き取り組みを進めていきます。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
34	P14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	本計画書の軽快車は、自転車の車種区分のどの範囲を示すか示して下さい。JIS(日本工業規格)での定義は、従来の「軽快車」の名称を廃止し「シティ車」とするとされ、日常生活で使用するための一般的な自転車です。確認の上で用語は、正確に使用して下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 記載しているグラフは、(財)自転車産業振興会が公表する自転車国内販売動向調査で公開されているグラフを引用しているため、表記を変えることはできません。補足として現在の「シティ車」の表記を加えます。
35	P14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	課題⑬の軽快車は、一般の方は分かりませんし、車種区分の注釈にも軽快車の記載されていません。課題⑬は、「様々な利用形態の自転車利用等……」の文章とするなど、再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 軽快車の表記を「シティ車」と修正し、シティ車の定義を記載します。
36	P14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	車種区分の注釈が、文字が小さくて判読できません。修正願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ見やすい表記となるよう修正します。
37	P14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「新宿駅周辺で進む自転車抑制＋歩行者優先の動き」と記載されています。文章中の「+」の使用は、避けて下さい。再考願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、「+」の文章中の使用をやめ、「及び」とします。
38	P14	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	④新宿駅周辺で進む自転車抑制＋歩行者優先の動き ・新宿駅周辺でも自転車を利用している者としては、この部分が理解不能である。 ・「自転車抑制」ではなく、「自動車抑制」ではないのか？	e 意見として伺う	意見として伺います。 新宿駅周辺では、平成30年3月に策定された「新宿の拠点再整備方針」に基づき、自転車、自動車等の車両の流入を抑制し、歩行者優先の交通環境の創出を図っていきます。
39	P15	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	3 道路整備における課題 (1)道路構造上の課題 ①過密な都市構造と十分な幅員の無い道路空間 ・新宿区は過密である。 ・現在の新宿区に「自転車道」の設置する空間はない。 ・将来、人口が半減すれば、道路を拡幅し、自転車ネットワークの構築が可能になるかもしれない。	e 意見として伺う	意見として伺います。 意見のとおり、新宿区の都市構造は過密で道路幅員が十分とは言えず、自転車道の設置が難しい道路もあります。そのため、自転車道などの完成形態での整備が難しい道路については、暫定形態(自転車ナビマーク・ナビライン)での整備を実施し、安全で快適な自転車通行空間の創出を図っていきます。
40	P16	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「神田川、妙正寺川沿いの自転車歩行者専用道の整備」と記載されています。区の「まちづくり長期計画」では神田川沿いを「水とみどりの環」とし、文京区の都市マス(H22)では、「緑と水のネットワーク」と位置づけています。上位計画との整合も視点に入れた、自転車ネットワークの計画を諮って行く旨を、本文に記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、区のまちづくり長期計画に位置付けられている「水とみどりの環」について、記載します。
41	P16	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「警察主体での事業として……」と記載されています。 1) 自転車ナビマークが、交通事故面を考慮し、警察が別途設置するとなれば、本計画策定後も警察主体で独自に設置する事があるのですか。その時、本計画と整合が取れるのですか。2) 牛込中央通り(早稲田通り交差点から大久保通り交差点間)は、警察主体によって自転車ナビマークが整備された側聞します。しかし、自転車ナビマークの一部が、「速度抑制の路面標示」に置き換わっています。牛込中央通りを本計画書で自転車ネットワークとしていますが、本計画書の策定後に、警察主体によって(現場で)、路面標示が置き換わって行き、自転車ネットワークのつながりが損なわれていくのではないのでしょうか。	f 質問に回答する	質問に回答します。 警視庁では、自転車の左側通行の原則、車両への注意喚起等の交通安全対策のため、自転車ナビマークの設置を行っています。本計画の策定にあたっては、警視庁の整備予定も踏まえ検討を行っております。 本計画に位置付けられた路線については、警視庁と連携し整備を進めます。また、自転車ネットワークに指定されていない道路につきましても、交通安全対策として自転車ナビライン・ナビマークの設置が効果的な道路では、警察と連携して個別に対応していきます。
42	P16	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	外苑東通り弁天町工区、薬王寺工区は4車線整備工事中ですが、自転車通行空間が2018年度中に整備(路面標示)されると考えて良いか、確認します。	f 質問に回答する	質問に回答します。 外苑東通りの工事は、都が施行している事業のため、路面標示の整備時期など、詳細については把握していません。 詳細については、事業者である都にお尋ねください。
43	P17	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「国のガイドラインでは、自転車道、自転車専用通行帯等の整備形態の選定について、日自動車交通量と規制速度に基づく条件を目安として設定しています」と記載されています。 1) 国のガイドラインの詳細がP46に記載されている旨を本ページに記載下さい。 2) 「日自動車交通量と規制速度に基づく条件」を分かり易く記述下さい。 3) 上記の文章を分かり易く記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。また、国のガイドラインにある「日自動車交通量と規制速度に基づく条件」を示した図を掲載します。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
44	P17	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「(2)道路の使い方の課題①幹線道路での自動車交通の集中について」区の考え方について 1)道路の使い方の視点において、自動車に偏った考え方と見えます。自動車交通の将来需要、高齢者の増加等、多様な道路の利用面から、道路空間利用の再編が論じられているので、道路空間再配分の視点にたった検討をお願いします。 2)自転車は車道走行を原則とするなら、自動車交通の集中する幹線道路こそ、自転車道、自転車専用通行帯の整備が必要だと思います。道路構造上困難との結論は、自動車中心の考え方だと思いますので、再検討をお願いします。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 本計画では、過密な都市構造の中で、計画期間10年間の中で安全で快適な自転車ネットワークを実現できる取組として、自転車ナビライン・ナビマーク等による暫定整備も計画に位置付けています。 一方、意見のとおり、幹線道路など歩行者、自転車、自動車の分離が最終的な目標となる区間では、将来の道路再配分の視点も重要であるため、表記を追加します。
45	P17	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「幹線道路についても、法的な整備幅員の確保が求められるこれらの整備形態を実現することは道路構造上困難な状況です。」と記載されています。上記の記述を、分かり易く記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
46	P17	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	修正 課題⑦ 法的な幅員確保が必要な、自転車道・自転車専用通行帯による整備の困難さ →課題⑦ 法的な幅員確保が必要な、自転車道・自転車専用通行帯による整備の困難な路線への対応	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
47	P17	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	課題⑦ 法的な幅員確保が必要な、自転車道・自転車専用通行帯による整備の困難さ ・正しい課題認識である。自動車交通量を削減するか、道路の拡幅が必要で、現在の道路の使い方では解決出来る問題ではない。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画では、自転車道などの完成形態での整備が難しい道路については、暫定形態(自転車ナビマーク・ナビライン)での整備を実施し、安全で快適な自転車通行空間の創出を図っていくこととしています。
48	P18	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	図中、以下願います。 1)赤線の起終点は、センサスの調査区間を示しますか。 2)昼夜率を用い、12時間観測地点のセンサス交通量の24時間交通量も、是非記載下さい。 3)自転車、歩行者交通量も記載下さい。 4)図中の範囲で、区外のセンサス交通量の結果も記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 赤線の起終点はセンサス調査区間を示すものではなく、調査箇所を有する道路を示したものです。また、紙面の都合上、24時間交通量、自転車・歩行者交通量(データがある区間)は追記しますが、区外区間は記載しません。
49	P18	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「車道左側を通行する義務のある自転車と、路上駐停車の発生場所は重複しており」と記載されています。義務との記述の再考と、重複を輻輳に書き換える事の検討をお願いします。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
50	P18	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	課題⑩ 路上駐停車による通行空間の阻害の対応と共存の方向性の検討 ・「共存」は無理。歩行者、自転車、自動車の完全分離、または、明確な優先順位を付けないと事故になる。 ・個人的な短期間のドイツでの体験では、歩道上の自転車レーンは自転車が優先。ベルにより歩行者を警告し、自転車が高速で走っていた。また、車道の自転車レーンは自動車の駐車が禁止で、自動車は歩道上に駐車していた。	e 意見として伺う	意見として伺います。 パーキングメーターの設置されている道路は、幹線道路が多く、自転車ネットワークを計画するうえで重要な道路です。自転車通行空間の整備の際は、パーキングメーターの必要性を検討し、自転車道などの完成形態での整備が難しい道路については、暫定形態(自転車ナビマーク・ナビライン)でのパーキングメーターとの共存した整備を実施し、安全で快適な自転車通行空間の創出を図ります。
51	P19	Ⅱ 自転車ネットワーク整備に向けた現状	③路線バスとの共存 ・無理な追越しを行う等の不適切な自転車利用も散見されます。 ・「自転車利用」ではなく、「自動車利用」の方が多い。	e 意見として伺う	意見として伺います。 自転車・自動車などの交通ルール・マナーの啓発につきましては、警察等の関係機関と連携し引き続き実施していきます。
52	P22	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	「区における自転車ネットワーク整備に関する課題については、前章に示した3つの枠組み」と記載されています。 1)「前章に示した3つの枠組み」と記されています。3つの枠組みは、表題に記されているだけです。P6に文章にて3つ視点を記した上で現状整理する旨を記載下さい。 2)「課題については……整理しました。」と記載されています。「課題を、……再整理しました。」との記述では？再考願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
53	P22	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	「Ⅲ」の「1 自転車ネットワーク整備に向けた課題」は「Ⅱ」の「3 道路整備における課題」と一緒にする。これにより、P22にある「課題の一覧」が効果を発揮する。	e 意見として伺う	意見として伺います。 P22の課題の一覧については、前章で整理した自転車ネットワーク整備に向けた課題を受け、配慮すべき視点を整理したものです。
54	P22	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	・「■課題の枠組み」の「2 自転車の活用推進の動き」は削除する。 ・「■配慮すべき視点」を読んで、課題⑥～⑧から強引に「自転車シェアリング」を行政は誘導していること理解した。	e 意見として伺う	意見として伺います。 自転車ネットワーク計画の策定にあたり、自転車シェアリングとの連携も重要と考えています。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
55	P22	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	課題①～⑨までを8つに集約し、配慮すべき視点が記載されています。 1) これら、8つの視点から、自転車ネットワーク整備方針(3つの基本方針)と整備形態の基本方針(4つの整備方針)を策定した旨を、本ページに記載下さい。 2) 8つの視点が余りにも包括的に記載されているので、基本方針による施策にどの様に反映されているか不明。よって、課題①～⑨に対する配慮すべき多くの視点の記載願います。	e 意見として伺う	意見として伺います。 紙面の都合上、全ての項目に対して記載することは難しく、また、各課題が複数の「配慮すべき視点」に関連していることから、現在の表記としています。
56	P23	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	「自転車ネットワークの整備に向けて、前章にまとめた課題と配慮すべき視点を踏まえ、自転車ネットワークの目標【自転車が快適に通行するための環境づくり～安全に目的地につながるネットワーク】とし、快適な車道通行空間を提供することで、自転車と歩行者の通行空間の分離を促すものとしました。」と記載されています。 1) 「自転車ネットワークの整備に向けて、……自転車と歩行者の通行の空間の分離を促す」との記載とされています。間の文章が長すぎます。簡潔に、分かり易く記載する様に、再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
57	P23	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	2) 「分離を促す」の「促す」の意味は、「説き勧める」「早める」「動機づける」「誘導する」「急き立てる」等、分離は区だけでは行えないので、都、警察と共に推進する意味を込め、「促す」と表記されたのでしょうか。「分離を推進するものとした。」との簡潔な表記の再考を願います。(方針には、推進と記されています。)	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
58	P23	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	方針1について 「また自転車が、自然に車道通行を選択できるように、【車道での自転車通行空間】の整備を通じて、…」と記載されています。「自然に」の言葉の使用の再考願います。例えば、「自転車の車道左側通行を区民に周知、浸透を図るため…」の表記。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
59	P23	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	次の「…」の文章で「にも」が多いです。再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見を踏まえて、計画を修正します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
60	P23	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	3つの基本方針は概ね妥当と考えます。	c 意見の趣旨に沿って計画を推進する	意見の趣旨に沿って計画を推進します。
61	P23	Ⅲ 自転車ネットワークの整備方針	3) 「自転車ネットワークの目標【自転車が快適に通行……】と記載されています。 自転車ネットワークの目標を【自転車が快適に通行……では、無いでしょうか。	g その他	意見を踏まえて、計画を修正します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
62	P27	Ⅳ 整備対象路線の選定	選定条件の視点において、現道の縦断勾配についての視点を記述下さい。 自転車道等の設計基準では、自転車道の最急勾配5%となっており、車道の縦断勾配が5%の勾配となる場合には、別にルートを検討することが望ましいと記載されています。現道で5%以上の広域・地域幹線道路を選定しています。検討会での議論の内容を示して下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 今回の自転車ネットワーク計画では、目的施設への接続や広域幹線への接続を重視しています。区内には坂道が多い地域もあることから、他に代替経路がない場合などについては、整備対象路線として選定しています。
63	P27	Ⅳ 整備対象路線の選定	「地域からの要望」とあります。どの様に地域からの要望を得たか、出典を記載下さい。 他ページにも地域からニーズ等と記載されています。これも合わせて出典等記載下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 地域からの要望については、委員のほか、区の道路管理部門へのヒアリングを踏まえたものです。明確な出典ではないため、記載しません。
64	P27	Ⅳ 整備対象路線の選定	P26に隣接区との接続にも配慮したと記載されていますので、P27の図中において、隣接区の広域幹線道路を点線ではなく、実線にて全て表記下さい。他図面も同様に願います。(要約版では、隣接区の路線も表記されていますが、これは自転車ネットワークですか。)	e 意見として伺う	意見として伺います。
65	P28	Ⅳ 整備対象路線の選定	2 自転車ネットワーク対象路線の選定 ・「(1)選定の考え方」の最初の段階で6m以上と未満の道路について書かれているので、2番目の段落は無くても良い／簡略化／インデントする。 ・2番目の段落の記述では6m未満の道路の多くは「自転車ネットワーク」の対象外になる。「自転車ネットワーク整備対象路線」とする必要がある。 ・「(1)」の節の中に(2)①と(3)①を書いた方がすっきりする。 ・それに合わせて、「(2)」を「(2)6m以上の道路の路線選定条件」とし、P29「①自転車事故+自転車の流入抑制エリア」～P35「⑦高校・大学とのアクセス性(通学交通)」はP37「(3)6m未満道路」を並べる。同様に、P37の「(3)」を「(3)6m未満道路の路線選定条件」とし、「(3)6m未満道路」のP38「①地域ニーズが高い区間」～P40「③パーキングメータ設置区間の迂回交通が発生する区間」を並べる。 ・白抜きの①②③…は普通の①②③…の方が良い？	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 計画書P28(2)6m以上の道路の路線選定条件及び、P37(3)6m未満道路の選定基準を整理し、標記も見直します。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
66	P28 ~41	IV 整備 対象路線 の選定	「IV」の「2 自転車ネットワーク対象路線の選定」の「(2)6m以上の道路、...」と「(3)6m未満の道路」との間が離れ過ぎる。 ・P29「①自転車事故+自転車の流入抑制エリア」~P35「⑦高校・大学とのアクセス性(通学交通)」はP37「(3)6m未満道路」の取扱? ・「(3)6m未満道路」のP38「①地域ニーズが高い区間」~P40「③パーキングメータ設置区間の迂回交通が発生する区間」の取扱?	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 P29~P35は、(2)6m以上の道路に関する記載です。分かりやすい構成にします。
67	P29	IV 整備 対象路線 の選定	①自転車事故+自転車の流入抑制エリア ・自転車の流入抑制に触れていないので、「+自転車の流入抑制エリア」は削除する。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 ご指摘の通りタイトルから文言を削除します。 また、流入抑制エリア内に関しては、抽出の考え方、条件に該当した場合でも抽出の対象外とした旨を記述します。
68	P29 ~35	IV 整備 対象路線 の選定	P29①~P35⑦を優先順位に応じて並び替える。 ・①②⑤⑦⑥③④の順番か。	e 意見として伺う	意見として伺います。 記載の順番が評価する項目の優先順位を表しているものではありません。どの項目もネットワーク路線を選定するうえで重要な項目と考えています。
69	P29	IV 整備 対象路線 の選定	①自転車関連事故による抽出 ・幅員6m未満の道路での事故の図もあった方がよい。 ・幅員6m以上の道路での事故は全体の何%?	f 質問に回答する	質問に回答します。 P29は6m未満の道路事故のデータも記載しています。 道路幅員別のデータは公表されていません。
70	P29	IV 整備 対象路線 の選定	図中において☆印の事故発生箇所は、3件以上の事故発生を示しているか、1件でも発生した箇所ですか。3件以上の事故発生箇所は、☆印の色を分けて表示下さい。	f 質問に回答する	質問に回答します。 記載している☆印は、平成27~29年に発生した全自転車事故を示したものであり、☆印1つが1件となっています。
71	P30	IV 整備 対象路線 の選定	図中について 1)目白駅前の目白通りが、図示されていませんが。 2)神楽坂駅の江戸川橋通りは? 3)都市計画道路補助第168号線を抽出しない理由。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 ご指摘の区間について、駅アクセスの区間として設定します。
72	P30	IV 整備 対象路線 の選定	「駅を中心とする自転車利用について、広域幹線と鉄道駅との接続を基本とした場合」と記載されています。「接続を基本とした場合」の表現が分かりません。表現の再考願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、記載内容を修正します。
73	P30	IV 整備 対象路線 の選定	②鉄道駅とのアクセス性 ・以前は、多分現在でも、駅に近い人は歩くことを要請している。	e 意見として伺う	意見として伺います。 駅に近い方に限らず、鉄道利用者の駅までの交通手段として自転車の利用が想定されることから、評価項目に位置付けています。
74	P30	IV 整備 対象路線 の選定	都電の駅を除く事を記載下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 都電の駅も含めて検討をしています。新宿区内の都電の駅は広域幹線にあるため、駅へのアクセスが確保されています。
75	P31	IV 整備 対象路線 の選定	「今後の整備計画の見直しに合わせて」と記載されています。何の整備計画が明示下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「本計画の見直し」が文意です。分かりやすい文章に修正します。
76	P31	IV 整備 対象路線 の選定	⑥シェアサイクルポートとのアクセス性 ・貸し自転車の利用はわずかなので、この節を削除する。	e 意見として伺う	意見として伺います。 シェアサイクルの利用回数は増えており、必要な評価項目と考えています。
77	P32	IV 整備 対象路線 の選定	④観光施設・集客施設とのアクセス性 ・駐車場、駐輪場も限られているので、公共交通の利用推進が推進されている。素案は自転車利用の推進だけを考え、抑制を考えていない。文化施設を集客施設と考える新宿区の文化政策は疑問である。よって、「集客施設」を削除する。	e 意見として伺う	意見として伺います。 観光施設・集客施設とのアクセス性の項目は、国内外から観光に訪れた来街者の方が自転車利用で区内を回遊されることを想定し、路線選定の項目としています。観光施設・文化施設を集客施設として位置付けたものではありません。
78	P33	IV 整備 対象路線 の選定	図示の対象商店街の選定出典を記載下さい。 図中において、商店街名を示した○印位置は、商店街の中央位置ですか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 出典を記載します。 商店街の○印の位置は、各商店街の事務所等がある箇所です。(新宿区商店街マップに記載)
79	P33	IV 整備 対象路線 の選定	⑤商店街とのアクセス性 ・個人所有の自転車が利用可能な駐輪場を明示して欲しい。 ・商店街の駐輪場を確保して欲しい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 個人所有の利用可能な駐輪場のデータはありません。商店街等の買い物利用向け駐輪場の確保については、自転車総合計画の『止める輪』の取組みで進めていきます。
80	P34	IV 整備 対象路線 の選定	⑥区役所・病院とのアクセス性 ・医療費の増大を避ける為に、大病院での受診を避ける方向である。「病院」をやめて、図書館等の公共施設とすべきである。	e 意見として伺う	意見として伺います。 病床数20床以上の病院は、自転車での利用も多く、安全な通行環境をつくる必要がある施設と考えています。
81	P34	IV 整備 対象路線 の選定	地域交流館、児童館、子どもセンター、図書館等とのアクセス性も考慮する事を要望します。	e 意見として伺う	意見として伺います。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の方考え方
82	P37	IV 整備対象路線の選定	②路線選定に基づく優先順位の設定 ・「整備路線の優先順位」ではないか。 ・評価項目に順位付けが必要である。 ・ポイント数による色分けは順位が解かりにくい。単色で線の幅で表示した方がよいのではないか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 項目のタイトルを「整備路線の優先順位」と変更します。 優先順位については、どの項目もネットワーク路線を選定するうえで重要な項目と考えていることから、順位付けは行いません。 線の幅による表記は、見やすさが改善されなかったため、現状のままとします。
83	P37	IV 整備対象路線の選定	(3)6m未満道路 ①選定の考え方 ・評価する項目②、③は代替路がないのだから、最初から書かない？ ・(3)の②と③は(2)の評価項目に移動するのが良いのでは。	e 意見として伺う	意見として伺います。
84	P38	IV 整備対象路線の選定	6m未満の道路を対象としているのであれば、図の道路は、広域幹線道路とP15に示された6m未満の道路のみを図示した図面により、地域ニーズが高い路線を表示下さい。(図中の細いネズミ色の線は、何を示していますか?)	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 灰色の線は6m以上の自転車ネットワーク路線の対象区間を示しており、本図は6m以上のネットワーク路線とのつながりが分かるように表記したものです。 意見を踏まえ、6m未満の道路も表記します。
85	P38	IV 整備対象路線の選定	道路管理者とのヒヤリング結果によってのみにより、地域ニーズの全体把握と言えません。当パブコメによる文章によって、地域ニーズのある路線名を挙げる事が方法的に困難ですので(区道番号を調べ、それをパブコメに記載せねばなりません。)本素案で地域説明会を開催し、地域ニーズの高い路線を選定下さい。	d 今後の取組の参考とする	今後の取組の参考とする。 計画の策定手続きに関する意見として、今後の参考とさせていただきます。
86	P38	IV 整備対象路線の選定	①地域ニーズが高い区間 ・「ネットワークの補完通り抜け道利用」として上げられている、江戸川橋通りからの一方通行道路を私も利用しているが、「自転車通行が多い」のではなく、自動車通行が多い。(私は別の裏道を利用して、この道路沿いの住宅を訪問している。)	e 意見として伺う	意見として伺います。 ネットワークを補完するための道路、及び自転車利用のある道路と考えています。意見のとおり、自動車の利用も多いことから、整備にあたっては、関係機関と連携していきます。
87	P38	IV 整備対象路線の選定	図の中に不要な路線が灰色で示されている箇所があります。何でしょうか。図によってあるものとならない図があります。全てのページ修正して下さい。	g その他	意見を踏まえて、計画を修正します。 表記のミスのため、他の図も含め修正します。
88	P39	IV 整備対象路線の選定	【参考】バス本数が多い区間(全事業者の合算値・1日運行本数)の100~200本/日と50~100本/日の線の幅を広くする。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 分かりやすい表記として、図面を更新します。
89	P39	IV 整備対象路線の選定	①読みやすく、簡潔に記して下さい。 ②文章において「でも」と表記されます。再考下さい。 ③図中のバス便数の数値が判読できません。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、文章及び図中の文字サイズ等を修正します。
90	P40	IV 整備対象路線の選定	警視庁の時間制限駐車区間案内地図と比べると、パーキングメーターの設置区間の漏れがある幹線道路、地域幹線道路が見られます。また、設置区間が路線の途中までとなっているものも見られます。照査下さい。 1)新目白通り、鶴巻町交差点東西区間。文京区ですが、関連が深いので記して下さい。 2)新副街12、新副街5 3)放6明治通り以西、放6号若松河田駅前部は、パーキング無では? その他、良く照査下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映する。 意見を踏まえ、パーキングメーターの設置区間について、確認し修正します。 路線の一部にパーキングメーターが設置されているケースでは、その旨が分かるように修正します。
91	P40	IV 整備対象路線の選定	本文に典拠記載されていますが、図の下に典拠記載下さい。(P32、33、39の図も同様に。)	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
92	P42	IV 整備対象路線の選定	(1)対象路線のまとめ ・新宿区内の整備対象の国道、都道、区道(6m以上と未満)が、新宿区内の全国道、全都道、全区道に対するそれぞれに占める割合を明示せよ。(国道と都道は100%?)	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画は、自転車通行空間のネットワーク化を検討した計画であるため、整備対象路線が各道路管理者の道路延長に占める割合を明示する必要はないと考えます。
93	P42	IV 整備対象路線の選定	3 自転車ネットワーク対象路線 ・「自転車ネットワーク整備対象路線」ではないか。	g その他	意見を踏まえて、計画を修正します。 意見の趣旨を踏まえ、「自転車ネットワーク対象路線」を「自転車ネットワーク整備対象路線」とします。
94	P42	IV 整備対象路線の選定	図中において、※の注釈の箱は不要と思います。削除下さい。	g その他	意見を踏まえて、計画を修正します。
95	P43	IV 整備対象路線の選定	隣接区の自転車ネットワークの路線も表示願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 隣接区の計画路線について表示します。
96	P43	IV 整備対象路線の選定	・見開きの図は何? ・P43の図とP42の図の違い? ・隣接区の自転車通行空間整備を合わせて表示する。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 整備対象路線を分かり易くするため、通り名、駅名等を追加した、A3図面を記載しています。 意見のとおり、隣接区の整備区間を表示します。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
97	P43	IV 整備対象路線の選定	ガイドラインPI-2に記載「暫定形態の適用区間を示した自転車ネットワーク計画を決定するものとする」とありますので、本計画書に整備の形態を図示して下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 整備形態については、地域の実状(交通状況、沿道利用状況等)を踏まえて適切な形態を選定することが必要と考えており、本計画で個別路線の形態まで指定することは難しいと考えます。 今後、個別の整備検討の際に、関係機関等と連携し図りながら、完成形態と暫定形態の検討を進めます。
98	P46	V 整備形態の選定	「利用状況等の各種条件を鑑み、車道混在型による整備も認められています。」と記載されています。P46の下図の完成形態で「車道混在型」と記されています。これと区別するため、例えば、「車道混在型の暫定型」「車道混在型(自動車ナビライン型)」と記載される事を再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 車道混在型については、自動車交通量が少なく、走行速度が低い区間では完成形態として位置付けられるとともに、自転車道等の暫定形態としても位置付けられています。完成形態と暫定形態の区分がわかりづらいため、意見を踏まえ記載を修正します。
99	P46	V 整備形態の選定	図について意見と確認 「等」の意味は、自転車ナビラインの他、ナビラインも含むとの事ですか。であるとすれば、完成型の車道混在型であるか暫定型混在型であるか、判断が付きません。利用者の混乱、管理者の維持管理にとって不都合が生じませんか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「等」は自転車ナビラインを含む表記です。 意見のとおり、整備された道路を見て完成形態なのか、暫定形態なのかの判断はつきませんが、車道混在型での整備手法が変わるものではありませんので、利用者の混乱及び、管理者の維持管理には影響がないものと考えます。
100	P46	V 整備形態の選定	図について意見と確認 「【暫定形態】としての車道混在型(自転車ナビライン等)での整備」と記されています。 ・当暫定形態の路面標示を、図で示して下さい。 ・国のガイドラインで暫定形態としての車道混在型(自転車ナビライン等)と、記載された文章ありますか。「等」が文章に挿入されているかの確認です。 ・P48の自転車通行帯の暫定型の図では、平面図の路面標示は自転車ナビライン等の路面標示ですが、横断面図では、ピクトグラム(ナビマーク)だけとなっています。等との路面標示の旗揚げとはなっていません。平面、横断どちらが正の路面標示ですか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 区内での暫定形態は、車道混在型(自転車ナビライン・ナビマーク)による整備の整備が多くなると考えます。整備形態は完成形態の車道混在型の整備内容と変わらないことから、図で示さず、文章を修正します。 国のガイドラインでは「自転車ナビライン等」の記載はありません。修正します。 P48の図につきましては、国のガイドラインからの引用の図です。横断面図では旗揚げにより「ピクトグラム等」と記載されていることから、「等」にピクトグラム(ナビマーク)のほかナビラインも含むものと考えます。
101	P46	V 整備形態の選定	「整備形態」と表題、本文に記載されていますが、「自転車道通行空間の整備形態」と分かり易く記載下さい。(どのページにも、整備形態と略記する事は記載されていないと思います。)	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 計画書に多数「整備形態」との表記があるため、「自転車道通行空間の整備形態(以下、「整備形態」という。))と略称とする旨の記載を追記します。
102	P46	V 整備形態の選定	「歩道内の設置は、…」と記されています。何を設置と分かり易く、丁寧に記述下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「歩道内の自転車道通行空間の設置は」に修正します。
103	P46	V 整備形態の選定	「車道タイプは、…」と記されています。「自動車道通行空間を車道にする場合の整備の形態は、」と、何方でも分かる様に丁寧、親切に記述下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
104	P46	V 整備形態の選定	「目安」と記載されています。目安か、基準か、目標かを明確に表現して下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 分かりやすい表記に再考します。 国のガイドラインは、拘束力のないものであり、本ページでは「目安」と記載しました。 他のページと整合を図り、修正します。
105	P46	V 整備形態の選定	図について意見と確認 完成形態の車道混在型図で、ナビマーク、ナビラインがどれであるか、図中に示して下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 自転車ナビマーク、自転車ナビラインがわかるよう修正します。
106	P46 ~62	V 整備形態の選定	「V 整備構造の選定」では、国のガイドラインは付録にまとめる等して、新宿区の整備方針と対応だけを書く。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画における整備の基本方針は、国のガイドラインを基準に設定しています。そのため、本編に記載をしています。
107	P47	V 整備形態の選定	方針4について 1)パーキングメーターとの共存ではなく、パーキングメーターの見直しを行った上で、自転車通行帯の検討を行って下さい。 2)路上車両の同時の共存は、考えられません。バスとの共存は考えられものの、交通弱者に配慮すべきと考えます。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 自転車道通行空間の整備にあたっては、パーキングメーターの見直しも含めた検討が必要であるため、意見を踏まえ文章を修正します。
108	P47	V 整備形態の選定	要約版の記載内容と、微妙に記述が異なっています。明確に、分かり易く記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 要約版との整合を図ります。
109	P47	V 整備形態の選定	修正 ・この場合、再開発等に伴う道路拡幅等を待つのではなく、車道混在型(自転車ナビライン等)による… →この場合、再開発等に伴う道路拡幅等を待つのではなく、車道混在型(自転車ナビマーク・ナビライン等)による…	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の方考え方
110	P47	V 整備形態の選定	方針1について 1) 要約版P3では、「完成形態として位置付け・整備形態を選定する」と明確に記され、本書では、「基本とする。」と表現が違います。整合を取った記述として下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 要約版との整合を図ります。
111	P47	V 整備形態の選定	方針2について 1) 要約版P4の「区道の自転車ネットワーク計画の進め方」では、「完成形態が自転車道、自転車専用通行帯となる道路は、道路拡幅事業と連携し整備を進める」と明確に記載されています。本計画書の記載との整合をとって下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 要約版との整合を図ります。
112	P47	V 整備形態の選定	方針2について 2) 「再開発等による道路拡幅等」と記載。道路拡幅は、再開発でしかできないのですか。等が2回記載されています。記載の記述を再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 道路拡幅は、再開発のほか、都市計画道路の整備などにあわせ拡幅されることがあります。 意見を踏まえ文章を修正します。
113	P47	V 整備形態の選定	方針2について 3) 「視野に入れ」の記載。何を視野に入れるのですか。「自転車空間の早期整備を図るため、暫定形態での整備を行い、早期の自転車ネットワークの形成を図ります。」の意味でしょうか。文章の再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、分かりやすい記載となるよう修正します。
114	P47	V 整備形態の選定	方針3について 1) 「既設の歩道内整備区間」と記されています。歩道内の既設の自転車通行帯と、分かり易く記して下さい。 ・早大通りの他、どこにあるか脚注で示して下さい。 ・自歩道となっている(標識があるもの)は、今後どの様にされるか、記述下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 都が作成した「東京都自転車走行空間整備推進計画」の記載とあわせ「自転車歩行者道の視覚的分離」に言葉を修正し、意見を踏まえ文章を修正します。 自転車歩行者道の交通規制の取扱いについては、各道路の利用状況を見ながら、交通管理者である警察と連携し、取り組んでいきます。各道路の利用状況にもよるため、本計画で記載はしません。
115	P47	V 整備形態の選定	方針3について 2) 「暫定形態に類する」との記述があります。類するとの意味は何ですか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「自転車歩行者道の視覚的分離」の整備手法が国のガイドラインにないことから、暫定整備形態に類すると記載しました。意見を踏まえ、文章を修正します。
116	P47	V 整備形態の選定	ほとんど読んでいない。読む元気が出ない。時間がない。	e 意見として伺う	意見として伺います。
117	P47	V 整備形態の選定	方針3について 3) 国のガイドラインでは、歩道内の自転車通行帯は、当面活用するが、完成形態の自転車道と自転車専用通行帯が完成後は、歩道内の自転車通行帯は廃止する旨と思います。 4) 上記の場合、計画期間中に早大通りにつながる、外苑東通りは、計画期間中に完成型に整備するとの事で、将来整備でないとの事(方針1と矛盾)を確認します。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画では、国のガイドラインに基づく完成形態での整備を目標としていますが、周辺の道路環境や地域の状況により、国のガイドラインで示されている完成形態とならないものもあります。
118	P47	V 整備形態の選定	方針1について 2) 区道は、「完成形態での整備可否を判断します。」と記されています。この可否の判断は、次期の10年後の先となるのですか。国のガイドラインでは、整備スケジュールを明らかにすべき点が記載されています。本計画書で明らかにして下さい。	f 質問に回答する	質問に回答します。 整備スケジュールについては、現時点では個別路線の明確な整備時期の調整が難しいことから、短期・中期・長期に分けてP71に記載の区間を設定しています。
119	P47	V 整備形態の選定	方針4 バス停、パーキングメーターなどと共存できる構造を検討します。 ・自転車の広域幹線が該当する道路に、バス路線が集中し、パーキングメーター等路上駐車機器が設置されている区では、・・・ 「区では・・・」→「区間では・・・」	g その他	意見を踏まえて、計画を修正します。 「・・・路上駐車機器が設置されている区では、」を「・・・路上駐車機器が設置されている区間では、」とします。
120	P49	V 整備形態の選定	「矢羽型路面標示等」と記されています。国のガイドラインからの引用と思いますが、説明を加えて下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、矢羽根型路面表示に関しての説明を追記します。
121	P49～50	V 整備形態の選定	P49～50の記載内容は、国のガイドラインの基本構造ですので、2の表題に、(国のガイドライン)と記して、誤解が生じないように配慮下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 当該箇所を含め、国ガイドラインの引用部分は、分かりやすく表記します。
122	P50	V 整備形態の選定	図表題に「ピクトグラム」と記載されています。ピクトグラムは、「絵文字」「絵言語」「視覚記号(サイン)」の総称ですので、表題は「自転車の進行方向を表すピクトグラム」と記載するべきと思います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
123	P53	V 整備形態の選定	矢羽型路面標示等と記されています。P54には、自転車ナビライン(矢羽型路面標示)と記されています。P49を含め、表記の統一願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
124	P56	V 整備形態の選定	本計画の目的はP2「②計画の目的」に書かれている様に道路整備計画である。道路整備の基本は、歩行者と自転車の分離「自転車は車道が原則」である。その困難さはP15「3 道路整備における課題／(1)道路構造上の課題」の①過密な都市構造と十分な幅員の無い道路空間、に起因する。根本的な解決は都市の過密化を解消し、十分な幅員の道路計画であるが、現在の新宿区は「賑わい」を求め、地区計画で容積率を大幅に緩和する過密化政策を進めているので、本計画との両立は困難である。安全な道路を充分整備することが出来ないのだから、自転車利用の抑制も書くべきである。	e 意見として伺う	意見として伺います。 区内は、幅員が狭い道路が多いことから、自転車通行空間整備にあたっては、関係機関と協議のうえ整備を実施します。
125	P56	V 整備形態の選定	図の凡例で、牛込中央通り、外苑東通り、新目白通りは、自転車ナビライン・ナビマークとなっていますが、現地の現在はナビマークのみの表示となっています。2018年度中に自転車ナビラインを、追加するのですか。	f 質問に回答する	質問に回答します。 2018年度中にナビラインの追加は行わない予定です。凡例の緑色の線は、路面標示のナビマークもしくはナビラインのいずれか、もしくは両方が整備されている路線を示しています。
126	P56	V 整備形態の選定	「合意形成状況等を踏まえ」と記載されています。 1) 自転車ナビマーク、ナビラインの施工に当たり、地元説明会が開催されるの意味ですか。あるいは、どのような合意形成プロセスがあるのでしょうか。 2) 都・警察の事業においても、同様な合意形成のプロセスがありますか。	f 質問に回答する	質問に回答します。 区道の自転車通行空間の整備にあたり、全ての道路で説明会を実施するということではありませんが、整備手法によっては、道路管理者、交通管理者との協議のほか、周辺の方の意見を伺う必要もあると考えています。 都・警察の事業については、都・警察の判断となります。
127	P58	V 整備形態の選定	本文には自転車ナビライン・ナビマークと表記され、図では矢羽型+ピクトグラムと表示されています。整合を図って下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
128	P59	V 整備形態の選定	①「検討を進めるものとする。」と記載されています。最終報告書では、結論が記載されますか。否の場合、本計画は、計画期間内に結論付けるとの事ですか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「検討を進める」の文意は、各区間の整備にあたり関係機関と協議のうえ、整備を進めるという意味です。この旨が分かるよう、文章を修正します。
129	P59	V 整備形態の選定	バス専用レーンが、専用規制時間内にもレーン内に自転車を進入禁止の法的根拠がなければ、専用レーン内にナビラインを設置する事を望みます。	e 意見として伺う	意見として伺います。 バス専用レーンと自転車ナビライン・ナビマークの併用は、他自治体での整備事例もあるため、設置可能であると考えます。個別の整備にあたっては関係機関と協議のうえ、整備を実施します。
130	P60	V 整備形態の選定	「原則撤去していく事とします。」と記載されています。P47での記載は共存となっています。本ページ後半に「現実的に撤去困難が想定」、「稼働状況(メータの利用状況?)に応じた」と記載されています。後半の文章からは、撤去は特例的な撤去となることが想定されます。撤去、見直しの検討を行う方針の下で、パーキングメータ設置区間での対応願います。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 パーキングメータの設置されている路線での自転車通行空間の整備にあたっては、パーキングメータの見直しも含め検討する記述にP47ページを修正します。P60では、新宿区内のパーキングメータの利用状況を踏まえ、見直しが難しいものについて記載しています。 パーキングメータの設置されている路線については、関係機関と協議のうえ、各道路の実状に応じた整備を実施していきます。
131	P60	V 整備形態の選定	「基本的にパーキングメータが歩道に切り込んでおり」と記載されていますが、この様な設置は、区内で少なく、例外的(構造令上は正規な設置の方法)と思いますが。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
132	P60	V 整備形態の選定	上の図は、稼働率が高い場合のナビラインですか。上の図、下の図に表題を入れて下さい。 上の図のナビライン表示は、バスレーンと同様、駐車マス上にも表示する事を望みます。 写真の表題を写真外にして下さい。(白抜き図では、判読できません。)P61等も。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、表題を修正します。駐車マスへの設置は、区内ではあまり事例が無いため記載はしませんが、今後の整備の参考とさせていただきます。
133	P60	V 整備形態の選定	矢羽型路面標示の語句があります。下にはナビラインと記されています。使用統一下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見の趣旨を踏まえ、文中の記載を「自転車ナビライン・ナビマーク」と変更します。
134	P60	V 整備形態の選定	時間制限駐車区間(パーキングメータ設置)は、特に円滑な交通流を確保すべき幹線道路の違法駐車により交通円滑化の障害を除去するため、幹線道路に隣接する道路等において駐車禁止規制区間が設けられていると認識します。しかし、この時間制限駐車区間設置について、下記4点の面について検討会で討議して頂き、時間制限駐車区間の見直しを通じ、いかに自転車空間整備の創出が可能かを議論下さい。 ・駐車需要等に適合した設定となっているか。 ・地域住民の意見、苦情 ・渋滞緩和や交通事故防止に効果を発揮しているか。 ・設定の整合性が図られているか。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画は区内道路の全体的な計画と、整備形態の方向性を示したものです。意見のとおり、自転車通行空間の整備の際は、パーキングメータの取扱いについて、各道路の状況や利用実績を踏まえ、対応を図ることが必要と考えます。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
135	P60	V 整備形態の選定	⑤時間制限駐車区間(パーキングメーター設置)について、更に、以下2点について検討会で討議下さい。 1)東西路線のうち5路線にパーキングメーターが設置されています。そのうち1路線程度はパーキングメーターの設置を廃止し、自転車空間とする事について。 2)時間制限をきめ細かくするパーキングメーターとする事により、自転車通行との阻害時間を短くするなどの対応。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画は区内道路の全体的な計画と、整備形態の方向性を示したものです。パーキングメーター設置区間の個別の扱いを記載することは難しいものと考えます。
136	P61	V 整備形態の選定	図は、早大通りに自転車ナビライン・ナビマークを設置したイメージ図と思いますが。 1)早大通りには、パーキングメーターが設置されています。撤去のイメージとなりますが注釈を加えた方が誤解を生じさせないと思います。 2)早大通りには、側帯のレーンマークは無いです。 3)路面標示が、ナビラインを連続設置し、その端部にナビマークを設置したパターンとなっています。(P60、62も同様)ナビラインとナビマークを交互に設置パターンもありますが、どちらのパターンとなるのでしょうか。区の自転車通行帯の路面標示の基本パターンを示して下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 パーキングメーターの注釈を追記します。 図については、早大通りに限定しているわけではないため、側帯は変更しませんが、路面標示についてはナビマーク、ナビラインが交互になるよう修正します。
137	P61	V 整備形態の選定	「交通ルールの遵守を徹底したうえで、歩道と車道を自転車利用者が選択できる環境を当面維持するもの」と記載されています。「選択できる環境を当面維持」の文章を分かり易く記述下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
138	P61	V 整備形態の選定	修正 …自転車ナビラインの設置も並行して行うものとします。 →…自転車ナビラインの設置も並行して検討するものとします。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
139	P61	V 整備形態の選定	修正 ・整備の際、交通管理者と協議し、具体の対応策を検討するものとします。 →整備のあたっては、設置の可否も含め、交通管理者と協議し、具体の対応策を検討するものとします。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
140	P61	V 整備形態の選定	車道への自転車ナビラインの併用設置について 1)「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについてよくあるご質問」(国土交通省HP)において、車道左側に自転車通行帯を新たに整備した後も、歩道内に自転車通行場所を残すのは、許されるのでしょうか。 2)また、歩道における「自転車歩道通行可」の規制標識は、残すのでしょうか。 3)外苑東通り(弁天町工区・薬師寺工区)は、自転車歩行者道の計画幅員となっています。 ・P61の記載内容は、自歩道の計画幅員の路線においても、併設設置するかどうかを含めて記載下さい。 ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについてよくあるご質問と回答」において、自転車ネットワーク路線では、今後、自転車歩行者道の整備はしないという理解できるが、外苑東通りの自歩道とするのか。	f 質問に回答する	質問に回答します。 ご指摘の通り、歩道での「普通自転車通行可」の交通規制について、車道での自転車通行空間を整備後に規制を外すことが望ましいとの記載が国土交通省のHPに記載されています。 一方で、新宿区内の道路事情、交通事情を考えると急激な車道への転換は難しいものと考えています。 そのため、自転車通行空間整備後、車道通行の利用状況を見ながら、交通管理者と協議のうえ見直しをしていくことが必要と考えています。 外苑東通りの整備内容につきましては、道路管理者である都と警察の協議によるため、回答ができません。
141	P62	V 整備形態の選定	修正 …選定した自転車ネットワークと重複する区間においては、当面の間、ネットワークとして運用します。 →…選定した自転車ネットワークと重複する区間においては、当面の間、ネットワークの暫定形態として運用します。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
142	P62	V 整備形態の選定	修正 ・周辺の自転車通行空間の整備の進捗に合わせ、矢羽根型路面標示を追加設置するなど、… →周辺の自転車通行空間の整備の進捗に合わせ、交通管理者と協議の上、矢羽根型路面標示を追加設置するなど、…	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。
143	P64	VI 周知啓発について	・人も、車も交通ルールを守らない人が多いので、歩いていても、自転車に乗っていても、ヒヤッとすることが多くなりました。 ・その理由は、今まで/現在の日本の「赤止まれ」の原則が、赤でも事故(自己)責任で利己的に進む人が多くなったから。「赤でも事故(自己)責任で利己的に進む」のがユニバーサルなのかもしれない。	e 意見として伺う	意見として伺います。 交通ルール・マナーの啓発に引き続き取り組んでいきます。
144	P65	VI 自転車通行ルールの周知・啓発	通行区分など素晴らしい検討結果だと思います。アンケートで車道左側走行の認知度は高いのに、実施率は低く、この原因を明確に解決できない限り計画は絵に描いた餅になると思います。	e 意見として伺う	意見として伺います。 今後、計画書「VI 自転車通行ルールの周知・啓発」で示した周知啓発に関する取組を推進していきます。
145	P67	VI 自転車通行ルールの周知・啓発	3. ライトなどの整備不良車の摘発の厳格化:薄暮、夜間のライト不点灯などの整備不良が車からの視認等に影響します。これは短期で実施できる(ライトなし自転車の販売中止など)ので、これも警視庁との連携を進めて欲しい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 意見を警視庁と共有します。引き続き、自転車通行のルールの周知・啓発に取り組んでいきます。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
146	P70	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	「周辺道路での合意形成等に際し」と記載されています。周辺道路とは何ですか。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 「区での国道・都道の周辺道路の整備に合わせて」が文意のため、この旨が分かるよう記載を変更します。
147	P70	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	区内において、完成型の自転車道整備モデル区間を整備し、区民へのアピール、事業の効果検証等とする考えについて、次回検討会で討議願いたい。	d 今後の取組の参考とする	今後の取組みの参考とします。 事業を推進、周知する施策として、完成形態の自転車道をモデル区間として整備することは効果的であると考えます。一方、区内において、完成形態での整備をすぐに実施することは難しいため、今後事業を進めるうえで参考とさせていただきます。
148	P70	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	国道についての整備の進め方の記述内容は、整備の進め方になっていません。再考下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 国道、都道については、区が整備方針や整備形態等の定めることが難しいことから、国道、都道の整備計画を踏まえ、連携を図ることとしています。
149	P72	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	短期、中期、長期に整備する記載の主な整備路線名(グランド坂通り、中井通り…)をP43、P72に記載下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 意見を踏まえ、具体的な整備路線を記載します。
150	P73	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	解決策)1. 警視庁との連携: 現在警察官は歩道走行をしています。車道走行ができない理由は警察が一番詳しいと思いますので、駐車・停車をどうしたら無くすることができるかを連携して検討してはいかがでしょうか。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画の推進にあたっては、警察との協力が必要不可欠です。引き続き、連携を図りながら計画を推進していきます。
151	P73	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	4 推進体制 「新宿区自転車等の利用と駐車対策に関する総合計画(上位計画)とあるが、新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画(素案)の2頁でも、「2 自転車等の利用と駐車対策に関する総合計画について」となっているが、「駐車対策」は「駐輪対策」が正しいのではないかな?	e 意見として伺う	意見として伺います。 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において、自転車又は原動付自転車を停める施設を自転車等駐車場と定義しています。このため、「駐車対策」としています。
152	P73	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	自転車等駐車対策協議会において、本計画の進捗状況の報告を行い、区民に広報される事仕組みを考慮して頂きたい。	e 意見として伺う	意見として伺います。
153	P76	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	素案の「新宿区自転車ネットワーク計画検討会」の構成員は、学識経験者、国土交通省、東京都、警視庁(区内4警察署)区民(区内4交通安全協会)、新宿区とあります。一口に言う計画の管理推進をする立場の代表ばかりで、交通安全協会の4人が自転車の安全走行にどれだけ意欲と見識を持っているかわかりませんが、肝心の自転車を利用する区民が参加していません。この計画の背景には、「スポーツサイクル」や「ビジネスサイクル」の普及という目的があるように感じますが、私たちは、区民のいわば「生活サイクル」の安全を願っています。日頃、新宿区内を自転車で移動している「自転車区民の声」に耳を傾けて計画を推進してほしいと願います。	d 今後の取組の参考とする	今後の取組みの参考とします。 本計画及び上位計画である総合計画では、区民の方をはじめ、自転車を利用される方が安全で快適に通行できるよう計画を策定しています。そのため、他区との連携も踏まえた広域幹線、地域の移動を支える地域幹線を選定し、自転車通行空間のネットワーク化を図っています。
154	P77	VII 自転車ネットワーク計画の進め方	・新宿区自転車ネットワーク計画検討会は非公開で、「新宿区自転車ネットワーク計画」はいきなり素案のPapコメにしたのでは、十分な検討と修正が出来ない。	d 今後の取組の参考とする	今後の取組みの参考とする。 計画の策定手続きに関する意見として、今後の参考とさせていただきます。
155	—	II 自転車ネットワーク整備に向けた現状	「区内には新宿駅周辺を中心としながらも、…」と記載されています。記述の方法を、他の計画の記述内容と整合あるように再考下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 他の計画の記述と整合を図り、文章を修正します。
156	—	IV 整備対象路線の選定	(1) 都道・大久保通り: 大久保通りの新大久保駅界隈は、狭い歩道には歩行者があふれ、車道には路上駐車が後を絶たない状況なので、自転車にとってはとても危険な道です。「広域幹線対象」に指定されていますが、都市計画で道路が30メートルに拡幅されれば2メートル幅の自転車道を設置するというのでしょうか。都市計画未着手地域なので、道路の拡幅が実現するのは何十年後のことでしょうか。本計画は10年間の計画ですから、10年以内に実現しない計画を掲げるのは、厳しい言い方ですが何もしない宣言と同議ではないかと思えます。将来計画を明示することも大事なことです。それまで、現状の道路幅で自転車の安全のための暫定策を示してほしいと思えます。大久保通りの他の道路についても、現状の道路幅で自転車の安全対策を講じるべきです。	e 意見として伺う	意見として伺います。 意見のとおり、新大久保駅周辺の久保通りは、人通りが多く路上駐車も多い道路です。 一方、大久保通りは、近隣区とも接続する幹線道路であり、自転車ネットワークを構築するうえで重要な道路であることから、広域幹線としてネットワーク路線に位置付けています。整備については、各道路管理者の整備計画にあわせ関係機関と連携し、自転車ナビマーク・ナビラインの暫定形態の整備も含め、道路環境に合わせた整備を進めていきます。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
157	—	IV 整備対象路線の選定	(2) 区道・牛込中央通り=車道混在型(自転車ナビーク・ナビライン)道路として神坂通りとともに整備済みとされていますが、牛込中央通りではこのナビマーク・ナビラインは率直に言うと全くといっていい程機能していません。歩道が狭いうえ路上駐車が後を絶たないためです。牛込中央通りは長年、通過車両と商店の荷下ろし路駐など、車優先で、歩行者や自転車の安全がこの次にされてきた道だと思います。この点を改善しないでナビラインを引くだけで自転車の安全性は向上しません。主題から離れるかもしれませんが、牛込中央通りは、神楽坂通りとセットにして一方交通を導入して、歩道の拡幅から始めるべきではないかと思えます。	意見として伺う	意見として伺います。 ナビマーク・ナビラインの整備区間では、路上駐車により本来の機能を発揮できていない状況があるものと認識しています。警察と連携し自動車運転者への周知啓発に取り組んでいきます。 牛込中央通り等の一方通行化は、具体的な整備の意見として伺います。
158	—	IV 整備対象路線の選定	3つの基本方針は概ね妥当と考えます。 (3) 明治通り・新宿御苑バイパス開通に伴う旧道の自転車環境改善 明治通り・新宿御苑バイパスは2020年開通する旨ネットで公表されていますが、本計画ではバイパス開通後の伊勢丹～高島屋間の旧道の歩行者・自転車の改善に触れていません。私たちは、かねて同バイパス開通後の歩行者空間の改善を主張してきましたが、新宿区は反応しませんでした。新宿区の中心部を通る道の歩行者・自転車環境の改善問題を、“明治通りは都道ですから…”と腰を引いたままではいいわけはありません。東京都と密接に連携して、新宿御苑バイパス開通後の計画を区民に明示してほしいと思えます。	意見として伺う	意見として伺います。 明治通りの交通環境の改善につきましては、区の関係部署、都と連携してまいります。
159	—	IV 整備対象路線の選定	(4) 早稲田通り・諏訪通りトンネル開通後の自転車環境改善 早稲田通りの高田馬場駅西側界隈は自転車にとってはとても危険な道路です。現在工事中の諏訪通り(補助74号線)トンネルが開通すると、早稲田通りのバイパスになる筈ですが、本計画ではバイパス開通後の早稲田通りについて記載がありません。トンネル開通後は通過車両をバイパスに誘導することで、早稲田通りの歩行者・自転車の環境が改善できると思えます。東京都と密接に連携して、諏訪通りトンネル開通後の計画を区民に明示してほしいと思えます。	意見として伺う	意見として伺います。 早稲田通り、諏訪通り交通環境の改善につきましては、事業の進捗を踏まえ、区の関係部署、都と連携してまいります。
160	—	V 整備形態の選定	(1) 路面にペイントを 「自転車専用通行帯」「車道混在型」の通路は、ナビラインを引くだけでなく、全面的にカラーペイントをすべきだと思います。現行の青(白?)ラインはペンキが剥けて、路上駐車の車が気付かないことも考えられるので、目立つ色がいいと思えます。	意見として伺う	意見として伺います。 国のガイドラインでは標準的な仕様が示されており、自転車通行帯の帯状路面標示や矢羽型路面標示(ナビライン)は青系色、自転車のピクトグラム(ナビマーク)は白系色を基本とするとされています。また、ピクトグラム(ナビマーク)については、都内では、警視庁により共通のピクトグラムが示されています。自治体により色などが異なると自転車を利用される方が混乱してしまうため、本計画では国のガイドラインを基本とした整備を行うこととします。
161	—	V 整備形態の選定	(2) 自転車レーン上の路上駐車にペナルティーを 自転車で車道を通る時、最大の障害は路上駐車ですが、ナビライン上に路上駐車すると、違反点数が通常の違反より多くする旨道交法に明記するよう、警察庁に働きかけてほしいと思えます。道交法に明記されるまで、新宿区としてできることを真剣に検討してほしいと思えます。路上駐車がなくなる限り、「お母さんと子ども」は歩道から車道に出てこないと思えます。	意見として伺う	意見として伺います。 警察と連携し、現行法に従い路上駐車対策を今後も進めていきます。法改正の意見につきましては、警察と共有します。 また、交通ルール・マナーの啓発に引き続き取り組んでまいります。
162	—	V 整備形態の選定	(3) 歩道上の自転車レーンもカラーペイントを 山手通りの再開発された広い歩道には「自転車レーン」がありますが、明治通りは自転車レーンが明示されていません。再開発が完了するまでこのままでは危険です。部分的な区間でも歩道が広がったところは自転車のレーンを明確にすべきだと思います。新宿区は、歩道上では車道側を通るよう指導していますが、自転車レーンを明確にしないと、歩行者も危険です。また、路面だけでなく、自転車が安全に走行するための標識の充実も見逃せない課題です。	意見として伺う	意見として伺います。 歩道上の自転車通行空間は、一般的には「普通自転車通行指定部分」の交通規制もしくは、安全対策としての色分けによる分離で整備が行われています。現在、明治通りでは、歩道に自転車通行空間は整備されておられません。頂いた意見を都に情報提供するとともに、引き続き自転車の車道左側通行の原則や歩道の通行ルール等のマナー啓発の取組みを行ってまいります。
163	—	V 整備形態の選定	(4) 幅員の狭い道路における車道混在備について 幅員が6メートル以下の道路にナビラインを設ける場合、車道1車線がかつ一方交通にしても、歩道とナビラインを双方向にすると、歩道幅は1m、自転車道は0.75m～0.5mしか取れません。歩行者がいれば自転車道は実質1.5m、自転車がなければ歩道は1.5m～1.75mになるという考え方かと思いますが、たまたま、自動車・自転車・歩行者が一緒になると、歩行者にとっても自転車にとっても安全な道とは言えません。そこで、発想を転換して狭い道路を5分割するのではなく3分割して、歩道と自転車道を左右合体することで、歩道は2m・自転車道1.5mと車道が3m～4m取れます。地区の住民にとってどちらがいいか、社会実験をする価値があるのではないかと考えます。	意見として伺う	意見として伺います。 意見のとおり、幅員が狭い道路の自転車通行空間整備には、工夫が必要です。計画書P57～58に記載しました(1)幅員の施名道路における車道混在型整備のように、小型の自転車ナビラインの設置や、交差点周辺でのピンポイント設置など、道路の状況に合わせた整備を実施してまいります。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
164	—	V 整備形態の選定	幹線道路において、完成形態の自転車道・自転車通行帯の創出は、道路構造上困難な状況と記載されています。以下の検討によって、現道、整備中都市計画道路の幅員内で完成形態の自転車道あるいは自転車通行帯を創出可能と思いますので、次回検討会で是非検討願います。「道路構造上困難」との結論は、検討会でどこまで区の道路事情を把握の上で、真摯に検討を行って頂いたか疑問に感じます。 1)中央分離帯幅、自転車歩行者道幅員の見直しによる自転車通行帯の確保 道路構造令では、4種道路の中央分離帯幅は1.0m、歩行者幅員は3mと規定されています。 ・新目白通りの江戸川橋交差点～都電早稲田停留所区間は、明治通り交差点以西が1m程度の中央分離帯であるのに、当該区間は、規定値以上の広幅員の中央分離帯が設置されています。この中央帯が植栽帯となっていますが、歩道に植栽部がありますので、中央帯を規定値に改修する事により、自転車通行帯等の創出は可能と考えます。 ・下図に示す様に、外苑東通り弁天町・薬王寺工区の完成幅員は、中央分離帯は、2m、1.5m、自転車歩行者道は4.5m、4.75mとなっています。自転車は車道を通行の原則の基準により、自歩道を3m歩道とし、中央分離帯を1.0mとすれば、完成型の自転車道あるいは自転車通行帯を創出可能と思います。なお、自転車ネットワーク整備路線において、自歩道をどの様にするか、合わせて、明確に方針を記述下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 各道路の今後の整備を検討するうえでの具体的なご提案として伺います。 道路形態の変更を伴う整備は、道路管理者と交通管理者が道路法等の関係法令、周辺交通環境等を踏まえ協議により決定します。 そのため、本計画では、個別路線の具体的な道路形態については記載ができません。
165	—	V 整備形態の選定	・外苑東通り完成整備区間の早稲田通り交差点から鶴巻町交差点区間の中央分離帯も広幅員となっています。当区間の中央分離帯の見直しを行えば、完成型の自転車道あるいは自転車通行帯を創出可能と思います。	e 意見として伺う	意見として伺います。 各道路の今後の整備道路構造を検討するうえでの具体的なご提案として伺います。 道路形態の変更を伴う整備は、道路管理者と交通管理者が道路法等の関係法令、周辺交通環境等を踏まえ協議により決定します。 そのため、本計画では、個別路線の具体的な道路形態については記載ができません。
166	—	V 整備形態の選定	・同様に、下図に示す、環状4号線において、中央帯等の見直しにより、完成型の自転車道あるいは自転車通行帯を創出可能と思います。検討下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 各道路の今後の整備道路構造を検討するうえでの具体的なご提案として伺います。 道路形態の変更を伴う整備は、道路管理者と交通管理者が道路法等の関係法令、周辺交通環境等を踏まえ協議により決定します。 そのため、本計画では、個別路線の具体的な道路形態については記載ができません。
167	—	V 整備形態の選定	2)路線全体は4車線であるのに区間的に3車線の区間における自転車通行帯等の創出 ・新目白通りの鶴巻町交差点から都電早稲田停留所区間、外苑東通り鶴巻町区間、機動分隊前区間がこれに当たります。検討願います。 上記記載の1)、2)の箇所事例は、身近な道路での例ですが、区内全体で真摯に検証下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 各道路の今後の整備道路構造を検討するうえでの具体的なご提案として伺います。 道路形態の変更を伴う整備は、道路管理者と交通管理者が道路法等の関係法令、周辺交通環境等を踏まえ協議により決定します。 そのため、本計画では、個別路線の具体的な道路形態については記載ができません。
168	—	V 整備形態の選定	道路空間の再生整備を考慮し、完成形態自転車道、自転車通行帯の整備計画の検討を行って下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 本計画は区内道路の全体的な計画と、整備形態の方向性を示したものです。各道路の具体的な整備については、整備実施の際、道路管理者と交通管理者が協議により決定します。
169	—	VII 計画推進について	本計画に欠けている項目：環四補助72号線に触れているのだから、環四にも触れる必要がある。新しい道路では、「自転車道」の理想型が実現出来るので、その計画を示して欲しい。早大通りは区内では理想的な道路であるが、占有的な道路利用、駐車、停車利用が多いことから、お金を掛けて理想的な道路を造っても、無駄かもしれない。	e 意見として伺う	意見として伺います。 今後整備を実施する道路については、本計画をもとに周辺交通事情等を踏まえ、各道路管理者が関係機関と連携し整備を行います。
170	—	VII 計画推進について	自転車の「信号無視」と「逆走」の実態は目に余ります。周知啓発の基本的な考え方は妥当ですが、違反者には、やはり警察官の取締りが必要かと思えます。交通安全週間などの機会に、上述の違反に「イエローカード」を交付し、道交法講習の義務を科さない限り違反者はなくなるのではないかと思います。また、自動車運転者の中には、車道を走行する自転車に幅寄せをしたり警笛を鳴らして威嚇する人がいて、まだまだ、お母さんと子どもは車道を走行できる環境には程遠いのが現状です。自動車運転免許更新時に自転車の安全についても講習することを要望します。	e 意見として伺う	意見として伺います。 意見を警察に情報提供するとともに、引き続き自転車の交通安全ルール・マナーの啓発に警察と連携して取り組んでいきます。
171	—	VIII その他	要約版について ①要約版の記載内容と本計画書の記載内容に、微妙な差が見られます。整合を図って下さい。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見の趣旨を計画に反映します。 本計画書と要約版との記載内容の整合を図ります。

意見番号	頁	章番号	意見要旨	対応	区の考え方
172	－	VIIIその他	本文中以下の語句が多用され、読みづらく、違和感があります。再考願います。 ・「でも」(16箇所)、「も」、「の」、「・・・については、」(36箇所)の語句。	a 意見の趣旨を計画に反映する	意見を踏まえて、計画を修正します。 読みやすい表記に修正します。
173	－	VIIIその他	自転車ネットワーク計画検討会について 1)本計画書が法定計画とすれば、その検討会の議事録と提出資料は、パブコメと同時に公開すべきであったと思います。 2)検討会は、非公開で行われたと側聞します。公開、非公開は、会の「運用規則」に規定されていて、その規定に則って非公開となったのでしょうか。 3)委員長、事務局のどちらで、非公開を決定されたのでしょうか。	d 今後の取組の参考とする	今後の取組みの参考とします。
174	－	VIIIその他	2. 車道走行のミラー装備の義務化:車・バイクにはミラーが義務付けられています。それより弱い自転車がミラー付きでないことが後方視野確保できていないために生ずる事故につながっていると懸念します。なお、ミラーを付けると(右側だけでも)駐輪場の車間確保が必要です。その推進も長期である必要があります。	e 意見として伺う	意見として伺います。 意見いただきましたように、自転車へのミラー装備については義務付けられておらず、装備については自転車所有者の判断です。義務化については、意見を警視庁と共有します。 駐輪場に関する取組は、平成30年2月に策定した自転車総合計画において、利用しやすい駐輪場の提供を推進するために、多種多様な自転車に対応した駐輪場の整備や駐輪ニーズに合った利用しやすい駐輪場を提供すべく取り組んでいます。
175	－	VIIIその他	本計画に欠けている項目:駐輪場 自動車に較べれば自転車での移動距離は短く、新宿区を通過するだけの自転車よりも、新宿区内の目的地で駐輪する自転車が多いので、本計画の範囲外としても、自転車ネットワークの地図には駐輪場を描く必要がある。	e 意見として伺う	意見として伺います。 駐輪場に関する取組は、平成30年2月に策定した自転車総合計画にて推進しています。
176	－	VIIIその他	本計画に余計な項目:自転車シェアリング ・素案の要約版は「自転車シェアリング」は触れていない。 ・目次にも「自転車シェアリング」はない。 ・「自転車シェアリング」は過密化を促進し、その他自転車よりも事故を起こし易い。2020終了後に新宿区は自転車シェアリング事業から撤退すべきである。 ・自転車シェアリングの為に1200箇所の駐輪スペースが自転車シェアリング用に転用された/その他自転車は1200台の駐輪スペースが削除された。 ・自転車シェアリングは本道路整備計画の範囲外。 ・「自転車シェアリング」は間違った表記、正しくは「貸し自転車」に修正することを求める。	e 意見として伺う	意見として伺います。 自転車シェアリングについては、自転車ネットワーク整備対象路線の選定条件として、シェアサイクルポートへのアクセスを評価する項目の一つとしており、要約版のP2や本計画のP2に記載しています。
177	－	VIIIその他	要約版について ②要約版P4に「完成形態が自転車道、自転車通行帯となる道路は、道路の拡幅事業等と連携し整備を進めていきます。」と記載されています。これが、区道についての記述内容であれば、整備図において、上記の路線を図示して下さい。	e 意見として伺う	意見として伺います。 区道の自転車通行空間の整備形態は車道混在型(自転車ナビライン・ナビマーク)による整備が多くなると考えています。また、道路の拡幅事業は都市計画道路の整備のほか、開発事業など民間事業者が行うものもあることから、路線の図示については難しいものと考えています。
178	－	VIIIその他	要約版について 要約版P4に、「区道全てのネットワーク路線(46.3 km)において、自転車 ナビマーク・ナビライン等の自転車通行空間の整備」と記載されています。ここに記載に「等」は、何ですか。P4の中期・長期の文章中には、「等」はありません。	e 意見として伺う	意見として伺います。 区道では自転車ナビマーク・ナビラインが多くなると考えておりますが、その他の整備形態で整備する路線も考えられることから、「自転車ナビマーク・ナビライン等」としています。