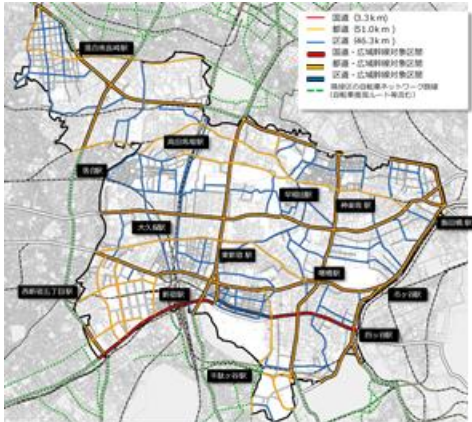
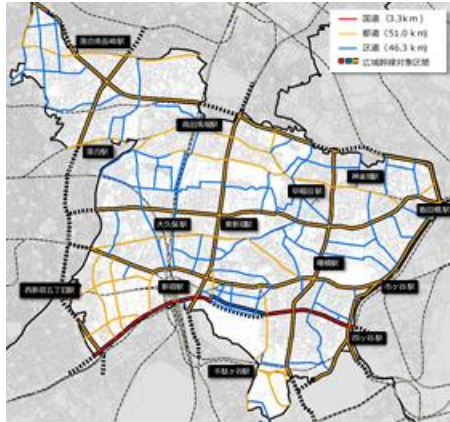

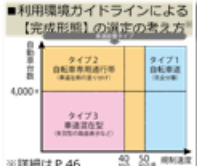


「新宿区自転車ネットワーク計画」(素案)からの主な変更点

番号	頁	案(変更後)	素案(変更前)	変更事由
1	全体	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、「 <u>利用環境ガイドライン</u> 」)	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、「国のガイドライン」)	パブコメ No.3 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の表記を自転車総合計画と統一すべきである。
2	P2	<p>●国は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(以下、「<u>利用環境ガイドライン</u>」という。)を策定し、2016年に改訂しています。<u>利用環境ガイドライン</u>では、<u>自転車の「車道左側端の通行」</u>を基本とした全国共通の自転車通行空間整備の指針、及び地方自治体が自転車ネットワーク計画を策定する際の指針を示しています。</p> <p>●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、<u>新宿区</u>(以下、「<u>区</u>」という。)においても国の方針を受け、<u>自転車通行空間の改善が必要と</u>されています。</p>	<p>●国では2012年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定、2016年に改訂を行いながら、自転車の「車道左側端の通行」を基本とした、全国共通の自転車通行空間整備の指針を示しています。</p> <p>●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。</p>	パブコメ No.1、2 国のガイドラインの追記、及び国のガイドラインにネットワーク計画の策定指針が記載されていることを記載すべきである。 東京2020大会が迫っている危機感を表現すべきである。
3	P4	隣接区のネットワーク路線を追加。 		パブコメ No.27 素案に隣接区との連続性を示す図が無いので記載すべきである。

4	P12	<p>※港区：港区自転車利用環境整備指針（2013年3月策定） 渋谷区：渋谷区自転車通行環境整備計画（2015年4月策定） 豊島区：豊島区自転車走行環境計画（2018年6月策定）</p> 	<p>記載なし。</p> <p>図の記載なし。</p>	<p>パブコメ No.27、29</p> <p>素案には隣接区との連続性を示す図が無いので記載すべきである。各区の計画策定年度等を記載すべきである。</p>
5	P16	<p>● 区では、早大通り等での歩行者・自転車の安全対策としての歩道内の路面塗り分けによる対策や、<u>区のまちづくり長期計画での「水とみどりの環」に位置付けられる、神田川、妙正寺川沿いの自転車歩行者専用道の整備を進めてきました。</u></p>	<p>● 区では、早大通り等での歩行者・自転車の安全対策としての歩道内の路面塗り分けによる対策や、神田川、妙正寺川沿いの自転車歩行者専用道の整備を進めてきました。</p>	<p>パブコメ No.40</p> <p>まちづくり長期計画等、上位計画との整合が必要である。</p>
6	P17	<p>●平成27年道路交通センサスでの調査区間と交通量（下図）では、区内の幹線道路を中心に交通量調査等が実施されており、多くの区間が「日自動車交通量4,000台以上」や「規制速度40km/h以上」となっており、その整備形態は【自転車道】【自転車専用通行帯】に該当しています。</p> <p>●利用環境ガイドラインでは、自転車道で2.0m[*]、自転車専用通行帯で1.5m[*]の幅員確保が求められており、現在の道路幅員の中では十分な自転車通行空間を確保することは、困難な状況にあります。一方、整備の検討にあたっては、今後の人口減少や高齢化等に伴う自動車交通量の減少を見据え、道路空間の再編を含め、自転車通行空間の整備を計画する必要があります。</p> <p>※道路構造上やむを得ない場合、特例として自転車道で1.5mまで、自転車専用通行帯で1.0mまで縮小可能</p> 	<p>●平成27年道路交通センサスでの調査区間と交通量（下図）では、区内の幹線道路を中心に交通量調査等が実施されており、その多くの区間が、国ガイドラインでの【自転車道】【自転車専用通行帯】の条件に含まれます。</p> <p>●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。</p> <p>※基本的には、自転車道の場合2.0m（特例1.5m）、自転車専用通行帯1.5m（特例1.0m）</p> <p>図の記載なし。</p>	<p>パブコメ No.43、44</p> <p>「国のガイドラインに基づき、「日自動車交通量と規制速度に基づく条件」を分かり易く記載すべきである。道路空間の再編についても記載すべきである。</p>

7 P28 構成（ページ）の変更。

2 自転車ネットワーク整備対象路線の選定

(1) 選定の考え方

- 自転車ネットワーク整備対象路線については、幅員の狭い道路の多い区の特性を踏まえ、歩行者・自転車・自動車と共存できる幅員6m以上の道路を中心に、安全性の観点、アクセシビリティの観点などを定めて、これらの条件から路線を抽出し再選定を行い、選定を行います。
- なお、6m未満の道路に関しては基本的には整備対象路線とは位置付けていませんが、自転車交通の集中や迂回路として活用されているケース等もあるため、地域からのニーズを踏まえながら必要路線を選定するものとなります。

② 6m未満の道路での選定の考え方

- 6m未満の道路については、地域内の自転車の受け皿として利用されている場合や、バス通りやパーキングメーター設置区間等の迂回する場合があります。
- 地域からのニーズが高い路線については、道路管理番号等のヒアリング調査を通じ、実際に必要路線を抽出するものとなります。
- 道路左側側の通行に支障がでるバスの多い区間、パーキングメーター設置区間を迂回する区間については、6m以上道路で設定した区間のうち、これらの条件に該当する道路について、並行して迂回路として活用できる道路の有無を判断するものとなります。

③ 6m以上の道路での選定の考え方

- 6m以上の道路においては、自転車事故の発生状況等の「安全性の観点」や、駅、観光施設、商業施設、公共施設等への「アクセシビリティの観点」を踏まえ、次頁以降の考え方により対象路線の選定を行いました。

■ 6m以上の道路 (詳細は、P30～P37)

観点	評価する項目
安全性の観点	● 自転車事故の発生状況 + 自転車の進入禁止エリア
アクセシビリティの観点	● 駅・駅舎へのアクセス
	● シェアサイクルポートへのアクセス
	● 観光施設・商業施設へのアクセス
	● 商店街（商業・観光等）へのアクセス
	● 図書館・市民センターへのアクセス
	● 自転車通学先（高校・大学）へのアクセス

■ 6m未満の道路の評価項目 (詳細は、P38～P41)

観点	評価する項目
アクセシビリティの観点	① 地域からのニーズが高い路線 (ヒアリング調査を実施)
	② バスの多い区間を迂回する利用の多い路線
	③ パーキングメーター区間を迂回する利用の多い路線

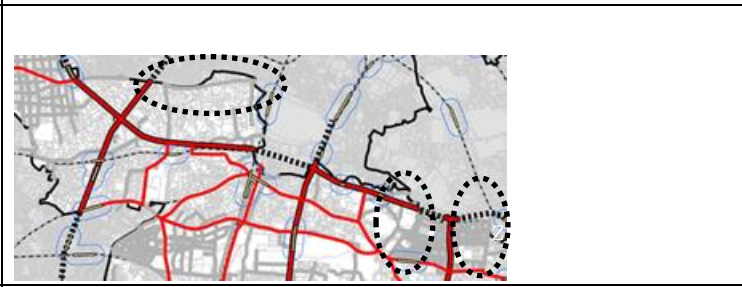
■ バス・パーキングメーター区間の迂回のイメージ

幅員が6m以上の道路、6m未満の道路の選定の考え方について、記載が離れていたため構成を変更。

素案では、P28、P37 とページが離れて記載。

パブコメ No.66
 選定の考え方において、6m以上と6m未満を別々に記載されている。構成を見直すべきである。

8 P31 鉄道駅とのアクセシビリティの路線抽出に3路線追加





パブコメ No.71
 路線抽出において、江戸川橋通り、都市計画道路補助第168号線、目白駅につながる目白通りを抽出すべきである。

9 p43 隣接区のネットワーク路線を追加。



パブコメ No.95
 隣接区の計画路線も記載すべきである。

10	P46	<p>上記の選定方法により、自転車道、自転車専用通行帯が【完成形態】となる道路において、自転車道、自転車専用通行帯の整備に必要な幅員が確保できない場合等、完成形態での整備が難しい道路については、<u>車道混在型（自転車ナビライン・ナビマーク等）による整備が【暫定形態】として条件付きで示されています。</u></p>	<p>ただし、自転車道、自転車専用通行帯等の【完成形態】での整備に十分な幅員が確保できない場合は、【暫定形態】としての車道混在型（自転車ナビライン等）での整備も条件付きで認められています。</p>	<p>パブコメ No.98、99、100 暫定形態の位置づけが不明瞭のため、記載を修正するべきである。</p>
11	P47	<p>・自転車の広域幹線のうち、バス路線が集中する区間や、パーキングメーター等が設置された区間では、<u>自転車とバスや路上駐車の輻輳状況を踏まえた上で、適切な自転車通行空間の整備を進めます。</u></p> <p>・パーキングメーター設置区間では、稼働率や路外駐車場の整備状況等を勘案し、設置の見直しも含めて検討したうえで、<u>自転車が安全に通行できる整備を個別に検討します。</u></p>	<p>・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、自転車とバス、パーキングメーター等との共存を前提に、<u>具体の整備を進める必要があります。</u></p> <p>・他都市の事例を踏まえ、自転車、バス、路上駐車車両等がお互い配慮することで安全に共存できる構造を検討します。</p>	<p>パブコメ No.107 パーキングメーターとの共存を前提とするのではなく、パーキングメーターの再編、見直しを行ったうえで自転車通行空間について検討すべきである。</p>
12	P49	<p>●交差点に自転車道が直結する場合、流入側の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して<u>自転車ナビライン・ナビマーク</u>を設置し、通行位置及び通行方法を明確化します。</p>	<p>●交差点に自転車道が直結する場合、流入側の自転車道の端部から、流出側の自転車道に対して<u>矢羽根型路面標示</u>等を設置し、通行位置及び通行方法を明確化します。</p>	<p>パブコメ No.120 矢羽根型路面標示等の記載に説明を加えるべきである。</p>
13	P61	<p>図の修正。</p>  <p>※パーキングメーターの設置されている区間については、<u>パーキングメーターの見直しや、パーキングメーターと自転車ナビマーク・ナビラインとの重複設置の検討を行います。</u></p>		<p>パブコメ No.136 自転車ナビマーク・ナビラインの設置パターンを示すことと、早大通りはパーキングメーターがあるので注釈で説明が必要である。</p>

<p>14</p>	<p>P68</p>	<p>自転車安全利用五則について追加。</p> <p>【自転車安全利用五則】とは、警視庁が自転車に乗るごときの重要なことをしるしとしてお示ししていることで、広く自転車安全利用五則の普及を図っています。</p> <p>➊ 自転車は、車道が原則、歩道は例外</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車は、道路交通上、軽車両と同等扱われていきます。 そのため、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。 <p>➋ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを走行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車は、歩道では歩道中央から車道寄りの部分を通行しなければなりません。 歩行者の通行を妨げることになる場合は、一時停止しなければなりません。 <p>但し、歩道通行ができるのは右に示す通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道通行が可能な歩道 歩道通行が可能な歩道 歩道通行が可能な歩道 歩道通行が可能な歩道 歩道通行が可能な歩道 歩道通行が可能な歩道 <p>➌ 安全ルールを守る</p> <ul style="list-style-type: none"> 飲酒運転、ながら運転、二人乗り等、安全な通行を妨げる利用はしてはなりません。 安全を妨げる運転の例 飲酒運転(自転車も飲酒運転は禁止) 交差点での一時停止や急発進 二人乗り・並走り運転(歩道は原則禁止) 補助(すなわち未成年者の乗車)の厳格な規制 視界の妨げはライトを点灯 急発進、急減速、急制動使用しなげらの運転は禁止 <p>➍ 子どもはヘルメットを着用</p> <ul style="list-style-type: none"> 児童・幼児の保護者の方は、児童・幼児に乗車用ヘルメットを着用させましょう。 児童・幼児以外の方も乗車用ヘルメットを着用するようにしましょう。 	<p>記載なし。</p>	<p>パプコメ No.24</p> <p>自転車安全利用五則を記載すべきである。</p>																																		
<p>15</p>	<p>—</p>	<p>用語の解説の追加。</p> <p>用語の解説</p> <table border="1"> <tr> <td>自転車総合計画</td> <td>『新都区自転車等の利用と自転車関連に関する総合計画(平成30年度～平成39年度) 新都区の自転車等の適正利用と通行・自転車政策の施策を推進する計画』</td> </tr> <tr> <td>ネットワーク計画</td> <td>新都区自転車ネットワーク計画(2019年度～2029年度)</td> </tr> <tr> <td>自転車ネットワーク計画</td> <td>特定区域の自転車通行空間を効果的・効率的に活用するための目的、自転車ネットワークの推進を目的とし、その推進の過程を定め示す計画</td> </tr> <tr> <td>利用促進ガイドライン</td> <td>『新都区自転車利用促進ガイドライン』(2012年度策定、2016年改訂) 国が策定した自転車利用の促進を目的とするガイドライン。自転車の利用の促進に關し、基本政策、施策の基本事項等を定めることとし、自転車の普及促進のための施策の推進することを目的とした計画(2017年施行)</td> </tr> <tr> <td>自転車活用促進計画</td> <td>自転車活用促進法に定める基本方針に即し、自転車利用の活用促進に關し、諸手立て必要な施策上、新都区の施策等地方自治体計画(2018年度策定)</td> </tr> <tr> <td>自転車通行空間</td> <td>利用促進ガイドラインに定める自転車通行空間をいう。なお、「通行」とは、自転車が通行し得ること、かつ、通行空間に於ける通行が確保され、通行が容易であることをいう。</td> </tr> <tr> <td>自転車ネットワーク</td> <td>利用促進ガイドラインを踏まえて整備する、連続性が確保された自転車通行空間のネットワークをいう。</td> </tr> <tr> <td>自転車道</td> <td>歩道、車道と明確に区別され、自転車専用の通行空間をいう。(道の概念と第21条第1項第2号に規定する道路の部分)</td> </tr> <tr> <td>自転車専用通行帯</td> <td>専用通行帯に設けられた道路部分において、通行が通行しなければならない専用通行帯として指定された専用通行帯をいう。</td> </tr> <tr> <td>自転車ナビマーク</td> <td>道路交通法第20条第2項の道路標識による交通規制。自転車の通行を促す目的で、自転車ナビマークの設置が義務づけられており、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。</td> </tr> <tr> <td>自転車ナビマーク(自転車ナビマーク)</td> <td>道路交通法第20条第2項の道路標識による交通規制。自転車の通行を促す目的で、自転車ナビマークの設置が義務づけられており、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。</td> </tr> <tr> <td>自転車歩行者優先道の実質的分類</td> <td>歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。</td> </tr> <tr> <td>自転車シェアリング</td> <td>予約完了後にサイクルポートにおいて、どこかのサイクルポートでも予約として24時間自転車の貸出し及び返却可能な自転車共有システム。</td> </tr> <tr> <td>シェアサイクル</td> <td>自転車シェアリングに利用される自転車。</td> </tr> <tr> <td>サイクルポート</td> <td>シェアサイクルの貸出し及び返却の拠点</td> </tr> <tr> <td>パークングメーター</td> <td>都上の広域に設けられた時間制限のある自転車区域。</td> </tr> <tr> <td>隣接区</td> <td>新都区と区画が接する6区のうち(千代田区、港区、中央区、東区、中野区、豊島区)</td> </tr> </table>	自転車総合計画	『新都区自転車等の利用と自転車関連に関する総合計画(平成30年度～平成39年度) 新都区の自転車等の適正利用と通行・自転車政策の施策を推進する計画』	ネットワーク計画	新都区自転車ネットワーク計画(2019年度～2029年度)	自転車ネットワーク計画	特定区域の自転車通行空間を効果的・効率的に活用するための目的、自転車ネットワークの推進を目的とし、その推進の過程を定め示す計画	利用促進ガイドライン	『新都区自転車利用促進ガイドライン』(2012年度策定、2016年改訂) 国が策定した自転車利用の促進を目的とするガイドライン。自転車の利用の促進に關し、基本政策、施策の基本事項等を定めることとし、自転車の普及促進のための施策の推進することを目的とした計画(2017年施行)	自転車活用促進計画	自転車活用促進法に定める基本方針に即し、自転車利用の活用促進に關し、諸手立て必要な施策上、新都区の施策等地方自治体計画(2018年度策定)	自転車通行空間	利用促進ガイドラインに定める自転車通行空間をいう。なお、「通行」とは、自転車が通行し得ること、かつ、通行空間に於ける通行が確保され、通行が容易であることをいう。	自転車ネットワーク	利用促進ガイドラインを踏まえて整備する、連続性が確保された自転車通行空間のネットワークをいう。	自転車道	歩道、車道と明確に区別され、自転車専用の通行空間をいう。(道の概念と第21条第1項第2号に規定する道路の部分)	自転車専用通行帯	専用通行帯に設けられた道路部分において、通行が通行しなければならない専用通行帯として指定された専用通行帯をいう。	自転車ナビマーク	道路交通法第20条第2項の道路標識による交通規制。自転車の通行を促す目的で、自転車ナビマークの設置が義務づけられており、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。	自転車ナビマーク(自転車ナビマーク)	道路交通法第20条第2項の道路標識による交通規制。自転車の通行を促す目的で、自転車ナビマークの設置が義務づけられており、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。	自転車歩行者優先道の実質的分類	歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。	自転車シェアリング	予約完了後にサイクルポートにおいて、どこかのサイクルポートでも予約として24時間自転車の貸出し及び返却可能な自転車共有システム。	シェアサイクル	自転車シェアリングに利用される自転車。	サイクルポート	シェアサイクルの貸出し及び返却の拠点	パークングメーター	都上の広域に設けられた時間制限のある自転車区域。	隣接区	新都区と区画が接する6区のうち(千代田区、港区、中央区、東区、中野区、豊島区)	<p>記載なし。</p>	<p>自主修正</p>
自転車総合計画	『新都区自転車等の利用と自転車関連に関する総合計画(平成30年度～平成39年度) 新都区の自転車等の適正利用と通行・自転車政策の施策を推進する計画』																																					
ネットワーク計画	新都区自転車ネットワーク計画(2019年度～2029年度)																																					
自転車ネットワーク計画	特定区域の自転車通行空間を効果的・効率的に活用するための目的、自転車ネットワークの推進を目的とし、その推進の過程を定め示す計画																																					
利用促進ガイドライン	『新都区自転車利用促進ガイドライン』(2012年度策定、2016年改訂) 国が策定した自転車利用の促進を目的とするガイドライン。自転車の利用の促進に關し、基本政策、施策の基本事項等を定めることとし、自転車の普及促進のための施策の推進することを目的とした計画(2017年施行)																																					
自転車活用促進計画	自転車活用促進法に定める基本方針に即し、自転車利用の活用促進に關し、諸手立て必要な施策上、新都区の施策等地方自治体計画(2018年度策定)																																					
自転車通行空間	利用促進ガイドラインに定める自転車通行空間をいう。なお、「通行」とは、自転車が通行し得ること、かつ、通行空間に於ける通行が確保され、通行が容易であることをいう。																																					
自転車ネットワーク	利用促進ガイドラインを踏まえて整備する、連続性が確保された自転車通行空間のネットワークをいう。																																					
自転車道	歩道、車道と明確に区別され、自転車専用の通行空間をいう。(道の概念と第21条第1項第2号に規定する道路の部分)																																					
自転車専用通行帯	専用通行帯に設けられた道路部分において、通行が通行しなければならない専用通行帯として指定された専用通行帯をいう。																																					
自転車ナビマーク	道路交通法第20条第2項の道路標識による交通規制。自転車の通行を促す目的で、自転車ナビマークの設置が義務づけられており、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。																																					
自転車ナビマーク(自転車ナビマーク)	道路交通法第20条第2項の道路標識による交通規制。自転車の通行を促す目的で、自転車ナビマークの設置が義務づけられており、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。自転車ナビマークとは、自転車の通行を促す目的で、歩道、車道、自転車専用通行帯の設置が義務づけられている。																																					
自転車歩行者優先道の実質的分類	歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。歩行者優先道のうち、自転車の通行を優先的に認めることとされるもの。																																					
自転車シェアリング	予約完了後にサイクルポートにおいて、どこかのサイクルポートでも予約として24時間自転車の貸出し及び返却可能な自転車共有システム。																																					
シェアサイクル	自転車シェアリングに利用される自転車。																																					
サイクルポート	シェアサイクルの貸出し及び返却の拠点																																					
パークングメーター	都上の広域に設けられた時間制限のある自転車区域。																																					
隣接区	新都区と区画が接する6区のうち(千代田区、港区、中央区、東区、中野区、豊島区)																																					