

新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画 平成 30 年度(2018 年度)～平成 39 年度(2027 年  
度) (素案) に対するパブリック・コメントの実施結果について

パブリック・コメントの実施結果

- 1 パブリック・コメントの実施期間  
平成 29 年 10 月 15 日(日)から平成 29 年 11 月 13 日(月)まで(30 日間)
  
- 2 意見の受付件数等

提出意見数	132 件
提出者数	21 名
  
- 3 意見の方針への反映等

意見の趣旨を計画に反映する	18 件
意見の趣旨は、素案の方向性と同じ	18 件
意見の趣旨に沿って計画を推進する	1 件
今後の取組の参考とする	7 件
意見として伺う	58 件
質問に回答する	30 件

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
1	全体	全体	本計画が策定された直後に改元されるため、西暦を併記または主とすべきではないでしょうか。	a	全体	意見の趣旨を計画に反映します。 区計画では元号表記を基本としていることから、本計画では基本的に併記します。ただし、引用や図表については原文のままとします。また、次期見直し段階では、新元号による記載に統一するものとします。
2	全体	凡例	現行計画(平成20年度～平成29年度)の取組では「走行」という言葉を使用し、本計画では「通行」という言葉を使用しているため、「走行」という言葉に対し、注釈を入れた方がわかりやすいと思います。	a	凡例	意見の趣旨を計画に反映します。 現行計画では、「走行」という言葉を使用していますが、本計画では国の利用環境ガイドラインに基づき「通行」という表現にしました。本計画凡例(用語解説)にある「自転車通行環境」の中で、「通行」の用語解説を追記します。 【修正後】 「自転車が通行するための道路、又は道路の部分を用いる。なお、「通行」とは、自転車が車道内を走行することと、特例的に歩道内を自転車が徐行することを想定したものである。」 【修正前】 「自転車が通行する道路空間や、その空間を取り巻く周囲の環境を用いる。」
3	全体	-	道路空間の再配分等により自転車通行帯が、車道に創出される事を歓迎します。車社会から脱皮し、人にやさしい道路空間再整備の機運が今後、醸成される事を期待したいと思います。	b	-	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 自転車の利用環境を向上することで、自転車利用者だけでなく全ての人にとって快適な都市環境の維持・向上を図ります。
4	全体	-	本計画において、「道路空間の多様な利用者(車・自転車・人)の共存に向けた仕組みの再構築」である視点のコンセプトを広報して頂きたいです。	b	-	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 自転車を利用する・しないの立場の違いや、言葉の壁を越えて、自転車に関する多様な情報を分かりやすく伝えていく取組を進めていきます。
5	全体	-	第一次実行計画素案が公表され、パブコメも終了しています。本計画の主要な計画事業が第一次実行計画の中に取り入れられたかどうかの機会を逸したのには残念です。本計画の進捗管理の中で、実行計画へのローリングを期待します。	e	-	意見として伺います。 第一次実行計画の内容と整合を図りながら本計画を策定します。また、本計画の進捗管理の中で、実行計画へのローリングを行っていきます。
6	全体	-	自転車利用者のマナーばかりでなく、自動車利用者の「自転車が車道を利用するものだ。」との意識変化と配慮を切に望みます。	b	「守る」 P38～P44	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 自転車を利用する・しない立場の違い等を越え、自転車に関する多様な情報を分かりやすく発信していくことで、自動車利用者一が自転車利用者に配慮して道路を利用していく意識を高めていくことを目指します。また、今後、自転車通行環境の整備を図る中で、道路上に自転車の通行空間を明示していくことで、より「自転車は車道」の原則を、自転車、自動車の各利用者に伝えていくことができると考えます。
7	I 総合計画について	P1	「新たな社会の動きを受けて」、「自転車の利用目的の多様化、関連法制度の整備等、自転車を取り巻く環境は大きく変わりつつあります。」と記載されていますが、基本的には変わっていないと感じます。	e	P1	意見として伺います。 スポーツ自転車・電動アシスト付き自転車等の様々な形状の自転車の普及やシェアサイクル等の利用形態の多様化等自転車を取り巻く環境は大きく変化していると認識しています。
8	I 総合計画について	P1	「国の自転車環境整備の指針として利用環境ガイドライン(平成28年7月改定)及び駐輪ガイドライン(第2版)が示されました。」と略記されています。利用環境ガイドライン、駐輪ガイドラインを下記のように正式名称等を記して下さい。 ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28年7月改訂) ・自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(H28年9月改訂)	e	P1	意見として伺います。 本計画の凡例(用語解説)を用いることで、正式名称を略記しています。
9	I 総合計画について	P1	フローの中に「⑤自転車等の適正利用を推進」とあります。これは、同フローの①～④が適正利用の事ではないでしょうか。見直しをお願いします。	f	P1	質問に回答します。 現行計画(平成20年度～平成29年度)の施策体系が、フローの中の①～⑤になるため、表記はそのままとしました。
10	I 総合計画について	P2	「※本計画策定の根拠」とあります。 ・新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例第37条(総合計画)には、自転車等の駐輪対策に関する総合計画を定めるものとありますが、本計画の根拠条例とは言えないのではないでしょうか。 ・条例第37条の総合計画は、駐輪場整備に係る総合計画と規定しているのに関わらず、走行環境整備、マナー向上等を含む、本計画の根拠法は、何ですか。	a	P2	意見の趣旨を計画に反映します。 本計画は「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」第37条(総合計画)を根拠に策定しています。 平成19年度に現行計画(平成20年度～平成29年度)を策定する際、自転車及び原動機付自転車の駐輪対策等に自動二輪車を加え、さらに広く自転車問題等の解決を図るため、「自転車等の利用」に関する内容も加えています。 また本計画は「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」第7条に定める「自転車駐車対策に関する総合計画」にも位置付けています。 P2に本計画の位置付けについて、追記しました。
11	I 総合計画について	P2	本計画の作成根拠は、任意計画ですか。自転車ネットワークの整備に向けた計画の策定を前提とした国の要請に基づく計画ですか、法定計画ですか。位置づけを教えてください。	a	P2	意見の趣旨を計画に反映します。 本計画は「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」第37条(総合計画)に基づき、「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」第7条に定める「自転車駐車対策に関する総合計画」として定めるものです。 P2に本計画の位置付けについて、追記しました。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
12	I 総合計画について	P2	(1)計画の目的に「自転車等の適正な利用を推進するとともに、自転車の通行・駐輪環境の改善と、自転車利用者がルールやマナーを守ることを促すことにより、…」と記されています。 ・適正な利用は、自転車の通行・駐輪環境の改善と、自転車利用者がルールやマナーを守る事と同じだと思います。同じ事を二重に記述されていませんか。 ・本計画書の「適正な利用」「適正利用」の使い分けに留意下さい。	a	P2	意見の趣旨を計画に反映します。 【修正後】 自転車等の適正利用と自転車の通行・駐輪環境の改善を推進することで、区内で暮らし、活動する全ての人にとって快適な都市環境の維持・向上を図ります。 【修正前】 自転車等の適正な利用を推進するとともに、自転車の通行・駐輪環境の改善と、自転車利用者がルールやマナーを守ることを促すことにより、区内で暮らし、活動する全ての人にとって快適な都市環境の維持・向上を図ります。
13	I 総合計画について	P2	(4)計画の位置付けの中に「新宿区総合計画」が記載されています。「新宿区総合計画」の「基本計画」「まちづくり長期計画」に、どの目標を本計画で達成する計画として位置付けとしているのか、記載下さい。	f	P2	質問に回答します。 新宿区総合計画の「基本政策Ⅲ-賑わい都市・新宿の創造」に関する個別計画に位置付けられています。
14	I 総合計画について	P3	「適正利用」の用語解説では「自転車利用のルールやマナーの遵守」と定義付けています。 しかし、下記の本文中では、自転車通行環境整備を含んだ意味と理解できますが、定義を明確にして下さい。 ・本文P3の表中の「自転車等の適正利用を推進する主体」の文章内は、用語解説の定義内容を越えて記述されていると考えます。	f	P3	質問に回答します。 ・本文P3の表中の「自転車等の適正利用を推進する主体」の文章内は、現行計画(平成20年度～平成29年度)の記載内容を取りまとめたものです。
15	I 総合計画について	P3	「自転車等の適正利用を推進する主体」と主体と記されています。主体とまで記されている意味が不明ですので、「自転車等の適正利用を推進」と記されてはいいかがですか。同様に「駐輪場の設置」、「啓発活動や撤去などソフト事業」と記して頂きたい。	f	P3	質問に回答します。 当該表は現行計画(平成20年度～平成29年度)の記載内容を取りまとめたものです。
16	I 総合計画について	P3	関係機関に「駐輪場運営の事業者や放置自転車撤去の指定管理者」は入らないでしょうか。	f	P3	質問に回答します。 当該表は現行計画(平成20年度～平成29年度)の記載内容を取りまとめたものです。なお、駐輪場運営事業者、撤去委託等の契約では、区の施策への連携・協力を想定していますので、今後、計画での施策を進める中で、関係機関として連携した取組を行うものとします。
17	I 総合計画について	P3	表中の文章は、「…する。」と未来形の文章となっておりますが、実績ですから過去形の文章表現でないとおかしくありませんか。	e	P3	意見として伺います。 P3の表は、現行計画(平成20年度～平成29年度)の記載内容を取りまとめたものです。
18	I 総合計画について	P3	新宿区の自転車等の適正利用の各種施策の推進とは何か？ 利用環境整備は、各種施策と同じであり、利用環境の具体的中身は何であったか、実績を基に具体的に記述下さい。	f	P4～P12	質問に回答します。 P3の表は、現行計画(平成20年度～平成29年度)の記載内容を取りまとめたものです。具体的な中身の概要は、本計画のP4～P11に記載しています。
19	I 総合計画について	P3	駐輪場の設置において、国、都、警察の役割が、具体的に記してありません。協力の実績はあったと想像しますので、記載下さい。	a	P7	意見の趣旨を計画に反映します。 国道、都道での路上駐輪場の整備等において、道路管理者としての国、都及び、交通管理者としての警察との協議を図っています。この趣旨をP7「(1)自転車等駐輪場の整備」に追記しました。
20	I 総合計画について	P3	区、国、都、警察の役割の記述内容が、非常に抽象的、一般的です。実績ですから、例えば国施行における甲州街道の事例、都施行の山手通り、事例での具体的に果たした役割内容を記載下さい。	a	P8	意見の趣旨を計画に反映します。 当該表は現行計画(平成20年度～平成29年度)の記載内容を取りまとめたものであり、各団体が果たすべき役割として示しています。実績については、現在の整備状況(平成28年度末時点)として、P8「(2)自転車走行環境の整備」に追記しました。
21	I 総合計画について	P8	(法的規制なし)とは何ですか。	f	P8	質問に回答します。 「法的規制なし」の内容は、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令で定められた道路標示ではありません、という趣旨です。早大通りでの歩道内の通行環境整備は、歩行者と自転車の通行する場所を明示したものであり、交通規制としての法的拘束力がありません。
22	I 総合計画について	P8	P52記載の「三栄通り、都立戸山公園脇、早大通り、御苑大通り、外堀通り、放射第25号線、靖国通り、山手通り、花園通り、太宗寺脇通り、仲通り、牛込 中央通り、神楽坂通り、目白通り、大久保通り、東五軒町東側」もP8に記載下さい。	a	P8	意見の趣旨を計画に反映します。 ページ構成を見直し、P52に記載している路線について追記しました。
23	I 総合計画について	P8	甲州街道、山手通り、放射第25号線と通称名、都市計画道路名が混在しています。統一した記載を願いたい。	f	P8	質問に回答します。 放射第25号線は、現在通称名がないため都市計画道路名で記載しています。通称名の方が区民の方々には分かりやすいため、通称名がある路線は通称名で記載しています。
24	I 総合計画について	P9	図中にP52に記載の三栄通り、都立戸山公園脇、早大通り、御苑大通り、外堀通り、放射第25号線、靖国通り、山手通り、花園通り、太宗寺脇通り、仲通り、牛込 中央通り、神楽坂通り、目白通り、大久保通り、東五軒町東側の区間を記載下さい。	a	P9	意見の趣旨を計画に反映します。 P52に示す路線の整備済み区間を、地図に反映しました。
25	I 総合計画について	P9	図がA4で見えにくいので、最終成果をA3でお願いします。	a	P9	意見の趣旨を計画に反映します。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）（素案）に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
26	I 総合計画について	P11	「(2)放置自転車対策等の整理・撤去及び保管・処分」とありますが、表現が分かりにくいです。	a	P11	意見の趣旨を計画に反映します。 分かりやすい表現になるよう修正します。 【修正後】 「(2)放置自転車等の整理・撤去及び保管・処分」 【修正前】 「(2)放置自転車対策等の整理・撤去及び保管・処分」
27	I 総合計画について	-	「ゾーン30」の指定区域は、広義の自転車利用環境整備の一環に入らないか検討下さい。	e	-	意見として伺います。 「ゾーン30」による交通規制は、警察主体の施策となりますので、指定された区域について個別に連携を図るものとなります。
28	II 目標像と基本方針	P16	新宿区の特性を踏まえた課題Ⅱ-①～⑥と参考-13ページ、自転車の「通行」の課題Ⅲ-①～③と参考-18ページ等が対応しているにも関わらず、全国の実情からの課題では、課題Ⅰ-①～④と参考-2ページ～参考-12ページが対応していませんので、参考-12ページの中に、①～⑦課題をより詳しくまとめて下さい。またP14で参照を「巻末参考-1ページ 特に参考-12ページ」と記して頂けませんか。	e	P16	意見として伺います。
29	II 目標像と基本方針	P17	新宿区の特性の視点を4つの視点にまとめています。 ・「自転車を利用しない人にも配慮した自転車の適正利用の誘導」の視点の意味は、潜在需要喚起のための施策を指すのですか、それとも自転車利用者のマナー向上施策を指すのですか。「適正利用の誘導」の意味がわかりません。潜在需要喚起は、エネルギー削減やCO2削減を狙いと考えた視点ですか。あるいは、シェアサイクル需要喚起を狙いとされていますか。  ・交通量が多く、高速運転の見られる道路における「自転車通行空間の整備の必要性」が視点の第1としてあげられるのではないのでしょうか。	a	P17	意見の趣旨を計画に反映します。  ・「自転車を利用しない人にも配慮した自転車の適正利用の誘導」の視点の意味は、自転車利用者のマナー向上施策を指しています。区内では自転車を利用しない人も多いため、そういった方々にも配慮した自転車等の施策に取り組んでいくことを狙いとされています。表現を修正します。 【修正後】 歩行者や自動車利用者にも配慮した自転車の適正利用の推進 【修正前】 自転車を利用しない人にも配慮した自転車の適正利用の誘導  ・「通行空間の整備の必要性」については、計画の中で対応すべき課題として、「通行②」で取り上げました。
30	II 目標像と基本方針	P16,P17	■計画の中で対応すべき課題の通行①において、「自己中心的な運転をする人」の法令遵守意識向上も言及下さい。	b	P17	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 「自己中心的な運転をする人」も含め、「自転車利用者」としました。
31	II 目標像と基本方針	P20	本計画の究極の目標を明確に挙げる必要があるのではないのでしょうか。都心部を通行する自動車の量を減らす到達点を示すことが、本計画を新宿区民・都民全体の認識の醸成に資すると思います。	e	P20	意見として伺います。 本計画の目標は、「環境にやさしい自転車でまちを巡り、ルール・マナーを遵守して自転車を楽しむ」とことし、その目標を達成するために基本方針や具体の施策を定めています。
32	II 目標像と基本方針	P21	環・輪・和・話と4つの「わ」を提案していますが、私はこの4つの「わ」について、下記のとおり提案します。 ・「環(走る)」…自転車の走路に放置された植木・ガードレール等を撤去し、自転車で安全に通行できる環境を整える。 ・「輪(止める)」…歩道に放置された植木等を撤去し、自転車の駐輪スペースとする。これまで植木等が占拠していたため、道として使えなかった場所を自転車が有効利用する。 ・「和(守る)」…放置された植木等を撤去し、歩道を区民に返還する。歩道が本来の広さを取り戻せば、自転車を使う人、使わない人がともに安全になり、歩行者もゆったりと歩ける。余裕ができれば皆が安心して調和のとれたまちが出来る。 ・「話(伝える)」…自転車をめぐる問題は、官僚が設置した植木等の障害物による危険な歩道、矛盾したルールとマナーが原因であるにも関わらず、自転車に責任を転換する官僚の独善である。この事実を区民に伝え、道路行政の問題を区民の対話を通じて追及する。	e	P21	意見として伺います。
33	III 具体的な取組	P25,P26,P29,P30	施策B-①とB-②において、重点項目が付いていたり付いていなかったりしています。	a	P26	意見の趣旨を計画に反映します。 施策B-①が重点項目で、施策B-②は重点項目ではありません。P26を修正します。
34	III 具体的な取組	P28	区道は、タイプ③が主流となり、永久暫定整備が懸念されます。以下の手法と合わせた区道の「自転車通行環境の整備計画」の立案を望みます。 ・国道、都道とほぼ平行する区道をつなげた、タイプ②の自転車通行帯整備 ・ゾーン30エリア、あんしん歩行エリア地区指定でのタイプ②の自転車通行帯整備 ・自動車走行速度抑制施策(ハンプ、狭さく、シケイン、速度抑制舗装等のハード整備)との一体整備を考慮したタイプ①の自転車通行帯整備。	d	走る P26～P30	今後の取組の参考とします。 今後、自転車ネットワークの整備に向けた計画を策定する中での参考とさせていただきます。
35	III 具体的な取組	P28	路肩のL型街渠と車道舗装境界の切れ目部は、自動車走行上危険箇所となっています。タイプ③のナビタイプでの通行帯設置において、路面標示幅をL型街渠の外に確保した形態としてもらいたいです。	d	走る P26～P30	今後の取組の参考とします。 今後、自転車ネットワークの整備に向けた計画を策定する中での参考とさせていただきます。
36	III 具体的な取組	P28	「国や都と連携しながら、…通行環境を整備します。」と記載されています。今後の自転車ネットワークの整備に向けた計画の中に国道、都道における「整備手法」「事業手法」を記載下さい。	e	走る P26～P30	意見として伺います。 自転車のネットワーク路線を選定していく中で、国や都とも協議を行ってまいります。自転車のネットワークの整備に向けた計画の中の記載内容については、今後検討していきます。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
37	Ⅲ具体的な取組	P28	自転車通行環境の構造のイメージ図は、道路路路部となっておりますが、交差点での通行帯の確保をどの様に考えるのでしょうか。特に、横断歩道横の自転車通行帯が最近なくなっています。交差点横断部や左折隅切り部の自転車通行帯の整備形態や通行方法を、どの様に考えるのか、今後作成される自転車ネットワークの整備に向けた計画に記述下さい。	e	走る P26～P30	意見として伺います。 今後作成する、自転車のネットワークの整備に向けた計画を作成していく中で検討していきます。
38	Ⅲ具体的な取組	P28	「現状の自転車通行環境は、……通行環境と整合していません。」と記されています。 ・P52記載の整備16路線の通行環境は、利用環境ガイドラインと整合が取れているもの、暫定整備のもの、不整合のものとして分類されると思います。不整合の路線は、こらからの取組路線の対象となりますか。永久暫定となりますか。 ・現在、公安あるいは道路管理者が「自転車歩行者歩道」としている歩道は、自転車が車道の左側を通行する自転車通行環境空間とならないと思います。自転車ネットワークに含めると考えますか。 ・利用環境ガイドラインは、「自転車歩行者歩道」が自転車通行環境空間とならない事から、自転車歩行者歩道の指定は、今後増えない、あるいは減少する事になるのでしょうか。	f	走る P26～P30	質問に回答します。 今後、区では自転車ネットワークの計画も検討していく予定です。どの路線を自転車ネットワークの路線に含めるかについては、その中で整理していきます。 自転車歩行者歩道についても自転車ネットワークの整備に向けた計画の中で整理していきます。
39	Ⅲ具体的な取組	P28	国(国土交通省東京国道)都(第三建設事務所)において、利用環境ガイドラインにより、管轄道路の自転車通行環境の整備の計画書を作成されるのでしょうか。 今回の利用環境ガイドラインにより、区内の国道は「自転車通行環境整備」路線指定を国側で決定する事となるのでしょうか。 都道も同じ様に、「自転車通行環境整備」路線指定を決定する事となりますか。	f	走る P26～P30	質問に回答します。 「自転車通行環境整備」路線は、各道路管理者(国道は国、都道は都)が指定し、指定に際し、協議等を行っています。 国や都において、自転車通行環境整備の計画書を作成するか否かは不明です。区では今後、自転車ネットワークの整備に向けた計画を国や都と連携して策定します。
40	Ⅲ具体的な取組	P28	交通状況に応じて、タイプ①～③の整備形態となりますが、交通量(自動車、自転車、歩行者)の目安を国では定めていますか。区での目安はどの様に考えますか。(総合的での回答でなく、お答え下さい。)	f	走る P26～P30	質問に回答します。 利用環境ガイドラインでは、1つの目安として自動車交通量4,000台/日等を示しています。今後、区が策定する自転車ネットワークの整備に向けた計画の中で検討をしますが、原則として国のガイドラインに準じた整備を進める予定です。
41	Ⅲ具体的な取組	P28	タイプ②、③における交通規制の内容は、駐停車禁止、通行帯への進入禁止ですか。禁止されなければ、自転車通行帯としての機能が損なわれると考えますが、禁止となるのでしょうか。 また、一時駐停車を許容する場合、利用環境ガイドラインでは、その停車帯は、自転車通行帯の左側(歩道側)か右側(車道側)と考えていますか。	f	走る P26～P30	質問に回答します。 利用環境ガイドラインでは、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐停車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする、としています。 道路交通法第四十七条において、車両は道路の左側端に沿って駐停車しなければならないとの原則に基づき、自転車専用通行帯を車道側に設置し、駐停車する車両を歩道側としています。
42	Ⅲ具体的な取組	P28	タイプ①～③の整備道路において、歩道の自転車通行は不可となりますか。(改正道路法で通行可能な方も不可となりますか。)	f	走る P26～P30	質問に回答します。 ・自転車安全利用五則(平成19年7月10日付け交通対策本部決定)では、自転車は、車道が原則、歩道は例外です。 ・利用環境ガイドラインの方向性として、自転車歩行者道については、当面の整備形態として、次の条件に合致するものに限り一定の期間、活用できるとしてあり、将来的には自転車道を整備することとしています。 【条件】 「自転車道が選定される道路において、自転車道の整備が困難な場合には、既に当該道路で自転車歩行者道が整備されており、自転車交通量が少なく、かつ歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要がないときに限る」
43	Ⅲ具体的な取組	P28	整備形態として、P28のタイプ①が最も望ましいですが、ほとんど実在していません。タイプ②とタイプ③は、自転車の安全な走行確保にはほど遠いのが実情に思います。自動車等の駐車通行場所が遮られ、ナビラインは実際に確知困難です。やむを得ず歩道を通行しますが、自転車利用者も歩行者もルールやマナーを根本的に改善する必要があります。その点で、P38の施策E(自転車利用のルールやマナーの向上)は、極めて重要な指摘だと思います。行政としても力点を入れてほしいです。	d	走る P26～P30  守る P38～P44	今後の取組の参考とします。 区でも関係機関との連携を強化し、自転車利用者がルールやマナーを守る意識を高めていく取組を一層推進していきます。
44	Ⅲ具体的な取組	P30	これからの取り組みの中に「自転車シェアリング登録……個人所有の自転車の転換の推進」と記されていますが、来街者の自転車促進、自動車抑制、潜在需要の促進施策が「取り組み」の内容ではないでしょうか。	b	走る P30	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 P30のこれからの取組の中で記載しています。
45	Ⅲ具体的な取組	P30	「気軽にシェアサイクルを利用できる環境を整え、個人所有の自転車からの転換を推進します。」とありますが、シェアサイクルは高価なので、自転車の利用頻度が高い区民は個人所有が経済的です。	e	走る P26～P30	意見として伺います。
46	Ⅲ具体的な取組	-	自転車シェアリングはとても良い制度で、時々仕事で利用しています。さらにポートが増えることを期待します。また、制度を知らない人がとても多いので、もっと広めたら良いのにとおもいます。	b	B-② P30 G-③ P47	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 自転車シェアリングの拡充を進めるとともに、シェアサイクルの利用促進・利便向上に向けた情報提供の充実を進めます。
47	Ⅱ目標像と基本方針	P19	P19「自転車を「止める」環境の質を高める」について 駐輪場の整備を進めていることは良いことだと思いますが、無料の駐輪場を増やし、利用促進を促すべきであると思います。2時間までは無料ですが、2時間ではゆっくりと飲食や買い物等ができません。また、自転車監視員で接遇が悪いと感じる人もいるため、そういった方の人件費を削減すれば、無料駐輪場の枠が広がるのではないかと思います。	e	C-② P31 D-② P35	意見として伺います。 駐輪場の運営に当たっては、受益者負担の考え方からその費用の一部を利用者に負担していただくこととしています。 自転車監視員の接遇の問題に関しては、貴重なご意見として、接遇対応の改善に努めるものとしします。
48	Ⅱ目標像と基本方針	P16,P17	計画の中で対応すべき課題の駐輪③において、買い物等を中心に記載されていますが、オフィスビルでの駐輪に困っています。	b	P34	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 「附置義務駐輪場の制度の見直し」の中で、対象施設についても見直しを検討していきます。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）（素案）に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
49	II 目標像と基本方針	P17	「公共交通を補完する移動手段」「自動車から自転車利用」とありますが、それ程に自転車利用を拡大した場合、混雑、混乱しないのでしょうか。	f	-	質問に回答します。 混雑や混乱が生じないように、自転車の適正利用を図るとともに、通行空間や駐輪環境の改善を推進していきます。
50	III 具体的な取組	-	「自転車駐輪場」は区の直営、「路上自転車等駐輪場」は、区営と民設民営が入り組むように混在しています。経営の競合という見方もありますが、無駄の方が多いのではないかと思います。区民の貴重な財産である駐輪場の経営・管理は民間の方の能力が勝っているように感じます。そこで、区営の「自転車駐輪場」も含めて、駐輪場の経営管理を民間に一本化する方向を模索してほしいと思います。	a	「止める」 P31～P37	意見の趣旨を計画に反映します。 ご意見を反映し、駐輪場の今後の運営について、民間事業者を活用し複数のエリアに分け、効果的・効率的な駐輪場運営の検討を施策D-②に追記しました。
51	III 具体的な取組	P31	附置義務駐輪場について、本計画でも今後力を入れる旨明記していますが、区の施設ではないのでどこまで成果が上がりますか。新宿東宝ビルの地下にできた自転車・バイク置場は、置場不足の同地区に大きな地域貢献をもたらしています。同ビルの自転車・自動二輪車駐輪場は、駅周辺ビルの再開発ビルモデルになるものと思います。空いているので、いつでも利用できる安心感があります。また、渋谷区側ですが、高島屋新宿店の敷地内の自転車整理も徹底しており、お手本にしたい例だと思えます。これに対して、新宿を代表する大規模百貨店には、自転車置き場がなかったり、駐車場の一角にいつも自転車が満杯状況になっている自転車置場があったりです。このままではいい筈はありません。さらに、スーパーマーケットや銀行等自転車利用の顧客が多い店舗に対しても指導を徹底することを本計画に明記することを提唱します。 なお、附置義務駐輪場はまちのインフラなので、設置と維持管理を支援することを検討すべきではないでしょうか。その一方、附置義務駐輪場が不十分な大規模店舗に対しては、強力な指導が望まれます。	b	「止める」 P31～P37	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 百貨店、スーパーマーケット、銀行等を含む集客施設については、本計画の中で、区条例に基づく立入検査を行い、適宜附置義務駐輪場の実態を把握し、附置義務駐輪場の適正管理を促進していくこととしています。
52	III 具体的な取組	P31	国道、都道等の広幅員歩道上の駐輪施設整備について、P31～P37に一切記載がないので、以下の面からの方針、施策の枠組に取り入れ、その整備手法について記載を是非願っています。 ・広幅員歩道上の駐輪施設(区画線の平場、ラック、電磁ラックによる料金徴収サイクルラック)の整備は、本計画の対象外でしょうか。 ・早大通りの早大正門前近傍に料金徴収サイクルラックのような施設計画の今後の展開は無いのでしょうか。 ・まちづくり長期計画では、新宿通りと明治通りを賑わい交流軸として位置付けています。総合計画を上位計画とする本計画では、これを受けた駐輪場の施設整備計画を策定される事を望みます。 ・「心」に位置づけられるエリアも上記と同様です。 ・また、新宿通り、明治通りは、国道、都道ですが、これら道路に設置する駐輪場の整備手法についても合わせて、記して頂く事を希望します。 ・国道、都道上空に駐輪場を設置する場合、道路占有許可基準の特例や都市再生整備計画区域指定等の条件があるのでしょうか。	e	「止める」 P31～P37	意見として伺います。 駐輪施設の整備については、施策C-②「駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直し」の中で取り組んでいきます。 駐輪場の施設整備計画については、道路に駐輪場を整備するためには、放置自転車の動向や道路管理者・交通管理者との協議が必要であり計画的な用地の確保等ができないため、計画の策定は想定していません。本計画を基に各関係機関と協議し適切に整備を検討していきます。
53	III 具体的な取組	P31	津波避難場所としての空間整備のペDESTリアンデッキ(津波タワー)の道路占有は、道路法改正で許可となったと側聞します。 同様に、国道、都道上空を占有する駐輪用のペDESTリアンデッキの建設は、許可されないでしょうか。	f	「止める」 P31～P37	質問に回答します。 道路管理者や交通管理者との協議が必要です。
54	III 具体的な取組	P31	民間事業者の活用のうち、鉄道事業者は駐輪施設整備の義務があると感じますが、鉄道事業者に対しての駐輪に係る制度や事業は、何か無いのでしょうか。	f	「止める」 P31～P37	質問に回答します。 鉄道事業者の役割については、「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」第6条において規定しています。本計画でも同条を踏まえ、鉄道事業者の役割としてP54及びP55に記載しています。
55	III 具体的な取組	P27	自転車ネットワークの整備に向けた計画と同様に、駐輪場整備計画の策定を願います。策定可否、時期を教えてください。	f	-	質問に回答します。 道路に駐輪場を整備するためには、放置自転車の動向確認や道路管理者・交通管理者との協議が必要であり計画的な用地の確保等ができないため、駐輪場整備計画の策定は想定していません。本計画を基に各関係機関と協議し適切に整備を検討していきます。
56	III 具体的な取組	P34	共同住宅での路上駐輪が多い事から、区における住戸の8割を占める共同住宅での、共同住宅建て替え時の附置義務条例の策定を是非お願いします。	d	D-① P34	今後の取組の参考とします。 附置義務駐輪場の制度の見直しの中で、対象施設についても見直しを検討していきます。
57	III 具体的な取組	P34	オフィス共同ビルでの付置義務も同様をお願いします。	d	D-① P34	今後の取組の参考とします。 附置義務駐輪場の制度の見直しの中で、対象施設についても見直しを検討していきます。
58	III 具体的な取組	P41	「ツールを活用したルールやマナー」と記載されています。P40のツールと思いますが、「自転車利用を周知するツール(P40参照)・・・」と記載下さい。	a	E-③ P41	意見の趣旨を計画に反映します。 施策E-③のこれからの取組の文章を修正しました。 【修正後】 「自転車利用を周知するツールを活用した～」 【修正前】 「ツールを活用した～」
59	III 具体的な取組	P41	施策E-④「放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し」において、撤去費用の値上げを提案していますが、今でも高額なので引き取りに行かない人がいます。	e	E-③ P41	意見として伺います。 撤去に要する実際の経費に比べ、自転車等の返還手数料は安く設定されています。一方、自転車等の価格も下がっていることから返還を希望しない方もいることは認識しています。 受益者負担や返還率を踏まえた返還手数料の見直しを検討していきます。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
60	Ⅲ具体的な取組	P41	放置自転車等の撤去の仕組み(施策E-④)について ・放置自転車の通報は、警察、区、都のどこですか。放置されている道路の管理者ですか。横の連絡を取って頂いてますか。 ・放置自転車の警告を貼ってから、撤去までの期間を短くして頂きたい。 ・保管期間も短くて良いと思います。 ・放置自転車の最終処理の有効活用も検討下さい。	e	E-③ P41	意見として伺います。 放置自転車に関する問合せは新宿区で受け付けており、関係機関への連絡は適宜行っています。 放置自転車の撤去・保管期間や最終処理については、今後、必要に応じて条例改正等含め検討していきます。
61	Ⅲ具体的な取組	P41	自転車の「駐輪」の課題では、「等」が付いていないので、自転車のみに対応となりますか？また、P41の施策E-④では、放置自転車等となっていますが、現状では、放置自転車となっています。	a	E-④ P41	意見の趣旨を計画に反映します。 誤字であるため修正します。 【修正後】 「【現状】〇区では、撤去した放置自転車”等”を返還する際に・・・ ・・・実際の放置自転車”等”の撤去・保管には・・・」 【修正前】 「【現状】〇区では、撤去した放置自転車を返還する際に・・・ ・・・実際の放置自転車の撤去・保管には・・・」
62	Ⅲ具体的な取組	-	現行計画(平成20年度～平成29年度)に定められていた駐輪場の整備目標量、放置自転車等の整理・撤去等の実施方針がやや不明確なので、分かりやすく記載してください。	a	E-④ P41	意見の趣旨を計画に反映します。 駐輪場の整備目標量については充足してきているため、本計画では今ある駐輪施設の利用率を高めていきます。また、放置自転車等の整理・撤去等の実施方針は、P41のE-④に追記しました。
63	Ⅲ具体的な取組	P41	自転車の返還手数料を3,000円から5,000円に値上げしてほしいです(他区とも比較)。	e	E-④ P41	意見として伺います。 撤去に要する実際の経費に比べ、自転車等の返還手数料は安く設定されています。一方、自転車等の価格も下がっていることから返還を希望しない方もいることは認識しています。 受益者負担や返還率を踏まえ返還手数料の見直しを検討していきます。
64	Ⅲ具体的な取組	P45	外国人入居者向けに、駐輪管理について外国語表記することを望みます。	e	G-② P45	意見として伺います。
65	Ⅲ具体的な取組	P47	ルールやマナーを守る意識が伝達できる仕組みを整えることを望みます。	b	H-② P47	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 自転車利用のルールやマナーの向上及び自転車利用に関する学びの場の拡充に取り組むとともに、安全・安心に自転車を利用するための情報提供の充実を目指します。
66	Ⅱ目標像と基本方針	P15	自転車利用環境の課題解決に向けて、自転車利用者の視点での目標像と基本方針を立てられている趣旨は理解できますが、とくに自動車利用者の自転車利用者に対する配慮、マナー、広報に関するものを「守る」の中に入れて下さい。	c	「伝える」 P45～P49	意見の趣旨に沿って計画を推進します。 自動車利用者が、自転車利用者に対し配慮等ができるよう、「伝える」の中で周知していきます。
67	Ⅲ具体的な取組	P45～ P49	訪日観光客と見受けられる方々が、信号無視や高速走行で歩行者を危険にしている場面を今夏頃から数回見えています。訪日外国人へのレンタサイクルやシェアサイクルの提供者に、守るべき交通ルールを伝えることと、保険加入の義務付けをお願いしたいです。	d	「伝える」 P45～P49	今後の取組の参考とします。 より分かりやすい日本語表記や多言語による自転車利活用の情報提供の充実や、自転車保険の加入の促進を進めていきます。
68	Ⅲ具体的な取組	P45	「東京都の方針として、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた都心部の交通基盤の一つとして、自転車シェアリングの普及支援が進められています。」とあるので、終了後は、シェアサイクルを中止することを求めます。今後、自転車の更新を含めて、どの程度の予算が継続的に必要になるのでしょうか。また、契約を破棄した場合、撤退した場合のペナルティは契約上どのようになっているのでしょうか。	f	-	質問に回答します。 自転車シェアリングは、区民の利用のみでなく、鉄道等で区に訪れた来街者も利用できる、地域で活動するための交通手段として導入を進めています。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会での交通基盤としての位置づけは、自転車シェアリングの役割の一つではあるものの、競技大会後、即座に導入意義がなくなるものとは想定しておりません。 また、新宿区での自転車シェアリングは、運営開始時の初期投資以外は、基本的に民間事業者による運営を想定しております。 契約破棄の場合のペナルティについては、区での初期投資(ポート設置、自転車確保等)に対して、残年度分の金額の返却とともに、ポート等の原状復旧を基本としています。
69	Ⅲ具体的な取組	P46	「自転車活用推進法の制定」が記載されています。本文に制定年月(H28年12月)及びその参照ページ(参考-11ページ)を記載下さい。	a	P46	意見の趣旨を計画に反映します。 施策G-①の課題の文章を修正しました。 【修正後】 自転車活用推進法の施行(平成29年5月 (巻末参考 I (参考-11ページ)参照)) 【修正前】 自転車活用推進法の制定
70	Ⅲ具体的な取組	P49	P47施策H-③自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発について 現在、民間の自転車保険に加入していますが、割高感を感じます。兵庫県では、「ひょうごのけんみん自転車保険」と言った割安な自転車保険の加入を義務化しているようですが、新宿区もこの様な区主導の割安な自転車保険の加入を開設し、加入を促してみてもどうでしょうか。 新宿区単体で動くのが難しい場合、東京都と協議を行い、都全体で啓発活動を行ってみたいはどうでしょうか。	d	H-③ P49	今後の取組の参考とします。 自転車保険には様々な商品があります。既に加入中の保険の特約として付加することもできる場合がありますので、区としては様々な選択肢があることを紹介していきます。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
71	Ⅲ具体的な取組	P49	施策H-③「自転車保険への加入促進に向けた周知・啓発」において、自転車保険の単独加入は高いです。	e	H-③ P49	意見として伺います。
72	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52	現在の整備状況(平成28年度)の中に神田川管理用通路の自転車歩行者専用道路が入っていません。歩行者専用道路に指定替えの予定ですか。	f	P52	質問に回答します。 神田川管理用通路は、自転車歩行者専用道路として整備を行いました。自転車ネットワーク路線としての十分な道路幅員が確保できておらず、自転車ネットワークの対象路線としての整備ではないと判断し、P50の路線数には入れませんでした。
73	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52	早大通りの歩道内色分けの通行環境整備が現在の整備状況の中に入っています。暫定型ですが、将来型として車道部にタイプ①、②の整備形態とされるのですか。	f	P52	質問に回答します。 改正前の国のガイドラインに準じ整備した路線のため、整備済として入れました。 今後タイプ①、②の整備形態を設けるのかどうかは、現段階では未定です。
74	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	-	外苑東通り弁天町工区は、自歩道の整備計画です。この自歩道の計画変更はありますか。計画変更して頂きたいです。	e	-	意見として伺います。 計画変更の具体的な内容をお伺いできれば、道路管理者である都へご要望をお伝えします。
75	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52	P52の実現のための主な関係者の役割で、国、都の役割が記載されています。 ・広域的ネットワークの整備とあります。勿論、隣接区の国道、都道の状況を勘案され新宿区内の自転車道整備の可否を判断されると思いますが、区内での国、都での役割について記して下さい。 ・国、都の役割は、区で立案する自転車ネットワークの国道、都道の整備形態の要望に対する協議会に出席し、その判断、助言、指導を行う事が主な役割と思います。	b	計画の達成目標の設定 P52～P57	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 P52の実現のための主な関係者の役割では、協議会の出席、判断、助言、指導等も含め、区内での、国、都の役割について記載しています(国道・都道による広域的ネットワークの整備を推進)。
76	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52～ P57	計画達成目標について率直に申して、10年先に達成すべき目標値にしては、意欲に欠けると考えます。これらのうち、事故の死傷者数は、他の数値と性質が異なりますが、半減という目標値はどうなのでしょう。問題は事故なので、是非目標値は0を掲げていただきたいです。	e	計画の達成目標の設定 P52～P57	意見として伺います。 本計画期間は、平成30年度(2018年度)から平成39年度(2027年度)までの10か年ですが、中間年である平成35年度(2023年度)において、社会情勢等を鑑みながら、必要に応じて見直しを行う予定です。
77	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52	P52に自転車ネットワークの整備に向けた計画を策定とあります。いつごろ公表の予定ですか。	f	P59	質問に回答します。 P59の「2 各取組のスケジュールについて」に記載しているとおり、前期(平成30年度(2018年度)～平成34年度(2027年度))の早い段階で策定する予定です。平成30年度から作成に取り組んでいきます。
78	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52	自転車のネットワークの計画路線を主に国道、都道としています。 ・国道と都道のみをほとんど対象として選定し、国や都と協議会を開催し、自転車のネットワークを形成する事を狙いとした考えですか。 ・新たな区道を対象としないのですか。	f	-	質問に回答します。 路線の考え方として、幹線道路の主要交差点間等を1路線と想定しました。自転車通行環境の整備対象路線は、区道も対象としています。
79	Ⅳ計画の達成目標とスケジュール	P52	自転車のネットワークの整備に向けた計画を策定する前に、国道、都道での自転車道のモデル社会実証実験の実施の計画はありませんか。	f	-	質問に回答します。 新宿区内において、自転車道のモデル社会実証実験の実施計画はありません。
80	その他	-	明治通りの靖国通り交差点～日清食品前交差点間の西側歩道は自転車走行を禁止してほしいです。歩道幅員が狭いのにごみ袋の放置や店舗の置き看板が多く通行可能な幅員はより狭くなっています。東新宿エリアの宿を利用する訪日外国人がスーツケースを引きながら歩くことが増え、歩行者だけでも混み合っているのに自転車が走行していて、不快で危険です。欧米系来日客がなぜ自転車が歩道を走っているのか、クレイジー、と呆れていたこともありました。新宿区の印象を危険で汚いものにならないために、是非ともお願いしたいです。(できればゴミ集積もやめてほしいです。)	e	「走る」 P26～P30	意見として伺います。 現状では、歩道に「自転車歩行者通行可」の交通規制があるため、自転車走行を禁止することは、現段階ではできません。関係機関と連携し、歩道内を通行する場合の「徐行」の徹底等、自転車利用者のルールやマナーの向上を目指した啓発活動を促進していきます。 また、今後「走る」施策の中で、自転車通行空間の整備を進めていきますが、「自転車は車両」の原則に従い、車道と歩道の適切な使い分けを進めるよう、検討を進めます。
81	その他	-	自転車専用通行帯や自転車ナビラインが車道にありますが、ほとんど自動車が増え、それを避けると自動車の間を縫うように走らなくなりません。また、子どもを乗せて歩道を走ると怒られます。保育園へ行くときは勤務時間もありません。子どもも大人も危険です。甲州街道のように、歩道に自転車が走る場所を設置してください。	e	「走る」 P26～P30	意見として伺います。 自転車は車道通行が原則という考えのもと、国の安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインが改定されました。今後「走る」施策の中で、自転車通行空間の整備を進めていきますが、「自転車は車両」の原則に従い、車道と歩道の適切な使い分けを進めるよう、検討を進めていきます。 なお、歩道は歩行者の通行が優先されることから、やむを得ず歩道を通る場合は、徐行して通行いただくよう、お願いしております。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
82	その他	-	区道を利用して、三鷹市の「かえで通り」のような自転車道を設置し、その効果を検証してください。	e	-	意見として伺います。 「自転車道」の整備は、道路構造を抜本的に変更する必要があるとあり、効果検証を目的に一時的に試行することは現実的には困難です。一方で、自動車交通量や自動車速度等の面から、自転車道が必要と判断された道路で、かつ十分な幅員を有し、また沿道店舗、住民等の理解が得られた場合には、自転車道としての整備を進めることは可能です。
83	その他	-	駅周辺にサイクルポートを設置し、自転車も区内だけで数千台規模に増やしてください。	e	-	意見として伺います。 区ではシェアサイクルの初期段階でのポート設置及び自転車確保等に関する初期投資の一部を負担していますが、今後のポート拡大については、民間事業者が主体となり、用地、機材等を確保し、展開するものとしています。 そのため、サイクルポートの増設に関しては、今後も事業者との協議を進めますが、最終的な判断は民間事業としての採算性にも配慮が必要であるため、ご意見として伺うものとします。サイクルポートの増設に合わせて自転車の台数を増やしていきます。
84	その他	-	広域相互利用に参入した経緯と、都と隣接区の事業(予算、計画)を示してほしいです。	f	-	質問に回答します。 自転車シェアリングでの観光、レジャー等での利用を想定した場合、訪都する国内外の来街者は、新宿区内のみでの活動とは考えにくく、隣接区を含めて広域的に活動するものと考えます。 また、広域的な展開を基本とすることで、区単独で事業を展開する場合に比べて、会員登録数、利用回数等の実績の面で、多くの利用者確保が可能と考えています。 区予算としては、区内でのポート設置、自転車確保等の初期投資を計上していますが、事業運営、ポート拡大時の設置費用等は民間事業者により行われるため、隣接区等との金銭的な収受はありません。
85	その他	-	自転車シェアリング事業が進められ、駐輪場の一部がサイクルポートになり使用できなくなってしまいました。私は自転車シェアリングには懐疑的です。	e	-	意見として伺います。
86	その他	-	自転車が歩道を通行するときは、「自転車は歩道の車道側を走る」「ジグザグに走行してはいけない」「歩行者にベルを鳴らすのは失礼」等のマナーがありますが、なぜ「歩道の(車道側の)端」ではないのでしょうか。それは、走れないからです。自転車が走るべき歩道の端には、官僚が設置した街路樹・植木・ガードレール等の、交通を不可能にする障害物がひしめき合っています。 できるだけ車道側を走ろうとすると、街路樹や電柱が邪魔になるため、「ジグザグ走行」になります。どう走ってもマナーに反せず走ることはできません。誰も守れないマナーは、マナーの方がおかしいのは明らかです。	e	走る P26～P30 守る P38～P44	意見として伺います。 今後「走る」施策の中で、自転車通行空間の整備を進めていくとともに、「守る」施策の中で、自転車利用者のルールの遵守やマナーの向上を図っていきます。
87	その他	-	「歩道の車道側」という言い方がおかしいです。実際には、官僚が設置した植木類によって「車道側の端」は走れないので、「歩道の車道側」とは、現実には「歩道の真ん中」を意味します。何故分かりやすく「自転車は歩道の中央を走る」と言わないのでしょうか。	e	「走る」 P26～P30	意見として伺います。 自転車は車両であり車道通行が原則という考えのもと、「走る」施策の中で、自転車通行空間の整備を進めていきます。
88	その他	-	新宿西口の駐輪場を利用することが多く、毎度駐輪場所の確保に苦慮します。誰もが利用できるコイン式の駐輪場は空いておらず、契約者しか利用できない駐輪場の利用は5割がた空いています。そのため、現在小分けにされている駐輪施設の何箇所かを統合して利用させれば空き状態は均一化され、曜日や日によって変化する空き状態も把握できます。まずは、現在の空き状態を具体的に調べることから始まりますが、こうした試みが実施されれば、駐輪施設の契約者を大幅に増やせ、その施設が空いている時は臨時の利用者に提供することもできます。	b	「止める」 P31～P37	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 施策C-②の駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直しの視点の一つとさせていただきます。
89	その他	-	歩道が狭い古い商店街には共同駐輪場を設置できないでしょうか。買物先の店舗にも近隣にも駐輪場がない時、問題意識のある区民でも自転車を放置せざるを得ないのが現状です。店舗ごとに駐輪場が持てないならば、商店会で駐輪場を設けるほかに方策はありません。その旨を、「総合計画」に明記し、実現に努力することを期待します。	b	「止める」 P31～P37	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 本計画の中では、「まちの特性や、まちづくりの動きに合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討します。」として、ご意見のような方策も含め検討することとしています。
90	その他	-	「路上自転車等駐輪場」の一定割合を一時利用にすることはできないでしょうか。一時利用枠を増やすには、定期利用枠を減らすという隘路があるので、一時利用枠がなかなか増えないのかと思いますが、「路上自転車等駐輪場」の一定割合を一時利用枠にすることから始めることを提唱します。5年かけて見直しを検討して5年間で実施するという計画では、目に見えて「路上自転車等駐輪場」の一時置き場が増えることは全くといっていい程期待できません。	e	「C 利用しやすい駐輪場の提供」 P32～P33	意見として伺います。 「止める」施策のうち、「C 利用しやすい駐輪場の提供」の中で、「定期利用」と「一時利用」の、実態に合わせた見直しを進めていくものとしています。ご意見にある「路上自転車等駐輪場」も含め、各地区の駐輪特性等を勘案しながら、利用枠の見直しの検討を進めていきます。
91	その他	-	区内の駅周辺に、短時間無料の有料駐輪場を増設してください。	b	C-② P33	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直しの中で、検討していきます。
92	その他	-	商店街や商業地区に、短時間無料の駐輪場を新設してください。	b	C-② P33 D-① P34	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態や、附置義務駐輪場の制度を見直ししていく中で、検討していきます。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）（素案）に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
93	その他	-	私は昔から新宿駅付近の駐輪場を登録して使用していますが、数年前から登録しづらくなりました。障害者の方等は優先登録されるそうですが、本当に毎日駐輪場を利用するのは通勤・通学で使用する方だと思います。優先登録をすることができる駐輪場を限定したり台数を決めたりする、都度利用できるようにするなどできることはたくさんあると思います。一日中利用する人と、時間で利用する人は、分けて考えないともったいないです。	b	C-② P33	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 施策D「民間と連携した駐輪場の整備・運用」の中で検討していきます。
94	その他	-	高田馬場駅前は、一時利用できる駐輪場が少なく、放置自転車の撤去が厳しいです。早稲田側に用事があるのに、高田馬場第一駐輪場へ行くことは現実的ではなく、高田馬場第二駐輪場はすぐに満車になってしまいます。路上駐輪場のような場所があれば、そこへ止める人は増えると思うので、検討していただきたいです。	b	「止める」 P31～P37	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 駐輪ニーズを踏まえた駐輪場利用形態の見直しの中で検討していきます。 また、第一次実行計画において、高田馬場駅前に一時利用駐輪場(約30台)を整備する予定です。
95	その他	-	子ども載せ電動自転車を利用して、四谷三丁目の路上駐輪場を利用しています。同駐輪場は、一つずつ上下段に入れ子になって駐輪できるようになっていますが、同様の自転車が置かれているとハンドル等が干渉して隣に置くことができません。また、ある程度重さがあるため、上段に駐輪することは大変難しいです。そのため、上段スペースはほぼ利用されておらず、スペースが無駄になっていると感じます。駐輪の間隔をもう少しあげられないでしょうか。また、信濃町駅横の駐輪場を一時利用することもあります。一時利用のスペースがほとんど空いていませんか。駅北側の本屋の前のスペースに時間利用スペースを設けることはできないでしょうか。	f	「止める」 P31～P37	質問に回答します。 四谷三丁目駅路上自転車等駐輪場含め、止めやすい駐輪場を整備できるよう駐輪場施策C「利用しやすい駐輪場の提供」の中で見直しを検討します。 信濃町駅周辺の駐輪場については、時間利用の拡大等、道路管理者等関係機関と協議を進め検討します。
96	その他	-	鉄道事業者は、『自転車で駅までくる利用者のために、駅周辺に自転車置場を設けることが社会的な責務である』という認識が希薄なのではないでしょうか。確かに駐輪場を設けるスペースがない駅が多いようですが、だからといって“ない袖は振れない”と済ませるべきではありません。鉄道事業者の駅敷地内に駐輪場を持ってない場合は、鉄道事業者が周辺に駐輪場を設ける努力義務があるのではないかと思います。必要であれば条例を整備するなどして、鉄道事業者に強く指導することを願います。	f	「止める」 P31～P37	質問に回答します。 本計画の、計画の達成目標の設定において、実現のための主な関係者の役割を記載しています。また、「新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例」第6条において、鉄道事業者の責務を記載しています。 駐輪場用地の提供や啓発活動等を連携して行っており、今後もより一層連携を図っていきます。
97	その他	-	駐輪場のない商業施設に、義務ではない規定を定めたり駐輪場の設置提案をしてはどうでしょうか。	e	D-① P34	意見として伺います。 施策D-①の附置義務制度の見直しの視点の一つとさせていただきます。
98	その他	P35	【参考】新宿駅周辺地域まちづくりガイドラインのページで、「このガイドラインの中で、新宿駅前の広場空間については、自転車の流入抑制を図るとともに、地域全体の賑わいと交流を生み出すための交通システムとして、シェアサイクルや公共駐輪場が示されています。」とありますが、「自転車の流入抑制を図る」、「地域全体の賑わいと交流を生み出す」が理解できないので、説明を求めます。	f	P35	質問に回答します。 歩行者が多い新宿駅前の広場空間は、歩行者と自転車の錯綜を防ぐため、自転車の流入抑制を図り歩行者優先の駅前広場の整備を進めていくまちづくりの方向性があります。また、歩行による回遊を補完するものの一つとしてシェアサイクルを利用することで、より広域的な移動が可能となり、地域全体の賑わいと交流を生み出していくまちづくりの方向性を述べています。
99	その他	-	区営の「自転車駐輪場」の利用率が約3割しかないのは、何時までも放置していい問題ではありません。区営の「自転車駐輪場」は、管理がいい反面、場所が悪くて高いです。また、場所によって利用価値が異なるのに、料金が一律なのも課題です。「路上自転車等駐輪場」や「自転車等整理区画」の料金も、現在は区内一律料金ですが、新宿駅付近と周辺地区の料金(無料時間も)に差を設ける発想があってもいいのではないかと思います。	b	「止める」 P37	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。 P35の「これからの取組」の中で、料金の見直しについて記載しています。
100	その他	-	無料駐輪スペース(区役所まわり)の大型バイクを撤去してほしいです。	e	-	意見として伺います。 警察と連携し、違法駐車の防止に取り組んでいきます。
101	その他	-	地下道に駐輪施設を設けることはできないでしょうか。新宿は“地下道都市”といってもいい程、市街地全域に地下道があるので、工夫の余地はあるのではないかと思います。	e	-	意見として伺います。 地下道については、基本的に歩行者が安全に通行することを第一義としており、自転車が進入することを想定しておりません。そのため、出入口での安全性等様々な課題が想定されます。
102	その他	-	自動車駐車を駐輪場に転用してはどうでしょうか。新宿駅周辺の駐車場の利用率が低いと言われていて、中心部への自動車乗り入れ規制が進めば、利用率はさらに低下します。そこで、自動車駐車場の一部区画を自転車置場に転用すれば一石二鳥です。これからの10年間で、この傾向は間違いなく進みます。	e	-	意見として伺います。 自動車駐車場は、自動車の通行を前提として導入路が整備されているため、自転車が安全に出入りできる構造にし、かつ場内でも安全を確保するためには、様々な課題が想定されます。
103	その他	-	区営駐輪場の申込を出張所やまちの自転車店でも受付できるようにしてはどうでしょうか。	e	-	意見として伺います。 区営駐輪場利用の申込は、毎年1～2月頃に行う一斉受付時には区の特別出張所やインターネットにより申請することが可能です。 自転車店等での受付は個人情報保護の観点から行っておりません。
104	その他	-	放置自転車について 放置自転車は放火につながる可能性があります。また、自転車の所有者が犯罪にまきこまれる可能性もあり、犯罪の温床になりかねません。環境美化の問題もあります。	e	-	意見として伺います。 区では、ご指摘の内容を含めた放置自転車等の問題を解消するため、この計画に基づいて各施策を展開していきたいと考えています。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
105	その他	-	放置自転車について 長期間の放置自転車は、誰のものなのか本人安否確認の意味でも、追跡・罰金等は必要です。	e	-	意見として伺います。 区では、長期間の放置自転車に対し十分な周知期間を設け、防犯登録を基に所有者に対し通知を行っています。
106	その他	-	放置自転車について 賃貸駐車場での放置自転車、犬猫の糞等、ゴミの問題等があった場合、環境美化を推進し、放火等の犯罪や火災事故等をおこさない対応を考えてほしいです。駐車場、駐輪場の敷地では、糞や臭い等の被害があるため犬猫等の散歩をさせないでほしいです。	e	-	意見として伺います。 区営駐輪場では、駐輪場内を巡回し、自転車の整理や駐輪場の清掃を実施しています。 民間の駐車場や賃貸駐輪場は所有者の権限で管理を行っています。
107	その他	-	自転車の利用について ・スマートホンを見ながら、または操作しながらの自転車運転は、加害者・被害者にもなりうるのでやめてほしいです。 ・自転車の運転時は、信号無視をしないでほしいです。歩行者が横断歩道を渡ろうとしている時に猛スピードで走ってくる自転車にひかれそうになり危険でした。 ・自転車と車が接触しないように交通法規を考えてほしいです。車が加害者になることがあると怖いです。	e	「守る」 P38～P44	意見として伺います。 自転車利用者に対するルールやマナーの周知を促し、交通安全の啓発活動に一層尽力していきます。
108	その他	-	放置自転車の撤去基準が曖昧です。放置と小用の区別も曖昧です。また、地域案内板や撤去案内板には駐輪場を表示してはどうでしょうか。	f	「伝える」 P45～P49	質問に回答します。 放置とは、自転車等の利用者又は所有者が、自転車等を置くことを認められていない場所において、当該自転車等から離れて直ちに移動することができない状態をいいます。 駐輪場の案内等については、「伝える」の施策の中で取り組んでいきます。
109	その他	-	私は早稲田通り近くの私道に面して生活している区民です。早稲田通りが放置禁止区域となっているため、禁止区域となっていない私道に自転車やオートバイ等を放置する人が後を絶ちません。警察も区も、私道ということで対応してもらえないのが現状です。 火災等の緊急事態では、消防車等の緊急車両の通行にも支障をきたす恐れがあります。公道に規制をかけることにより、そのしわ寄せがますます私道に降りかかります。公道だけでなく、私道も含めた総合的な対策の検討をお願いします。	e	-	意見として伺います。 私有地の場合、区に管理権限がないため、対応が困難です。そのため、私有地等の放置自転車については、その土地の所有者、または管理者が対応することとなります。
110	その他	-	外苑東通りの新宿コズミックセンター前のバス停付近に12～13台の放置自転車があります。点字ブロックの上にもかかっている危険だと思うので対応をお願いしたいです。	e	-	意見として伺います。 関係部署で対応しました。
111	その他	-	放置自転車について フェンス、ブロック塀、ガードレール等の落書き、シールも見逃さないようにしてほしいです。何かのサインの可能性があり、犯罪につながります。また、青空駐車場の夜間は、適度な明るさの外灯を設置し、死角がなく見渡せるようにしていただきたいです。管理会社等が適切な対応・管理を怠った場合、区・都、警察の行政が注意喚起・指導を行ってほしいです。	e	-	意見として伺います。 区営駐輪場では、駐輪場内の巡回や防犯カメラの設置を行い監視を実施しています。 民間の駐車場等は所有者の権限で管理を行っています。
112	その他	-	シェアサイクルを、海外からの観光客が利用することによって、事故が増えることを心配します。(右側通行と左側通行の違いや、通行場所(歩道や車道)の違い等)	e	G-② P47	意見として伺います。 外国人向けの情報提供の充実に取組み、外国人に対しても自転車利用のルールやマナーを周知していきます。
113	その他	-	原動機付き自転車と電動アシスト車はどう違うのでしょうか。	f	-	質問に回答します。 原動機付自転車は、道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付き自転車をいいます。(内閣府令で定める大きさ以下の総排気量又は定格出力を有する原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、自転車、身体障害者用の車いす及び歩行補助車等以外のものをいう。) 電動アシスト車は、電動機(モーター)により人力を補助する自転車で、搭乗者がペダルをこがなければ走行しない自転車をいいます。
114	その他	-	シルバーに対し、撤去の強化を啓蒙してほしいです。特に新大久保駅、大久保駅、高田馬場駅。	e	-	意見として伺います。 放置自転車に対し啓発指導を行っている各駅の巡回指導員に声掛け等を徹底します。 撤去については、放置自転車の状況に合わせ、撤去頻度を変える等実態を踏まえた見直しを検討します。
115	その他	-	歩道の一部を占有した形で駅周辺の駐輪場が作られていますが、地下駐輪場を整備してほしいです。	e	-	意見として伺います。 駅周辺では、駐輪場を整備するまとまった用地の確保が困難であり、地下には地下道等の施設やライフライン等が埋設されており、整備が難しい状況の中で、道路上を活用し駐輪場を整備しています。今後も用地の確保や地下等への駐輪場の整備を検討していきます。
116	その他	-	「自転車等利用環境」と「自転車利用環境」の使い分けには意味がありますか？	f	-	質問に回答します。 自転車等とする場合、原動機付自転車及び自動二輪車も含めた概念となります。
117	その他	-	「総合計画」と言う名称を使用していますが、新宿区総合計画の下位にある個別計画なので、「総合」を削除しないと混乱します。	e	-	意見として伺います。 本計画は「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」第7条に規定する「総合計画」として位置付けているため、「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」としています。
118	その他	-	計画の内容が抽象的で分かりにくいです。	e	-	意見として伺います。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します

・新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（平成30年度～平成39年度）(素案)に関する  
パブリック・コメントにおける意見要旨と区の考え

番号	意見項目	素案ページ	意見要旨 (素案での該当ページ)	意見の反映等	計画への反映ページ	意見対応 回答案(事務局案)
119	その他	-	基本計画、実行計画の素案のバブコメが終わり、実行計画では予算金額が明示されているので、この計画を示すのが1年程遅れています。	e	-	意見として伺います。 区の基本計画、実行計画の内容と調整しながら取組施策やスケジュールをこの総合計画に盛り込みました。
120	その他	-	素案を作成した、「自転車等駐輪対策協議会の体制、審議過程」「事務局、計画の委託先、金額」が明示されていません。	e	-	意見として伺います。 この総合計画は、今後区が取り組んでいく施策を中心に載せています。自転車等駐輪対策協議会の体制等については、区のホームページ( <a href="http://www.city.shinjuku.lg.jp/shingi/index38.html">http://www.city.shinjuku.lg.jp/shingi/index38.html</a> )を参考にしてください。
121	その他	-	新宿区での自転車数、利用形態、アンケート調査結果が示されていません。	e	-	意見として伺います。 アンケート調査結果等は巻末の参考に載せています。
122	その他	-	計画の内容が抽象的で分かりにくいです。中心は放置自転車/駐輪場対策と自転車走行空間の整備で、その中に自転車シェアリングが入っています。	e	-	意見として伺います。 本計画は、駐輪対策、自転車走行空間の整備等のハード面での施策とともに、より適切に自転車利用を進めるための交通ルール遵守に向けた啓発、利用促進に向けた情報提供等を含めた総合的な計画として、策定していきます。
123	その他	-	私は区内の移動は自転車を使います。新宿駅直近では、一時利用の駐輪場が少ないのもっと増やしてほしいと思いますが、概ね満足しています。今年からは、計画事業の自転車走行空間の整備6,751万円が始まり、来年からは2つの計画事業で約11億円(自転車走行空間の整備で4億9,050万円、自転車等の適正利用の推進で5億9,375万円)を3年間で使う実行計画(素案)が示されています。その結果、さらに自転車が使いやすくなるものと期待しています。	b	-	意見の趣旨は、素案の方向性と同じです。
124	その他	-	アパート等の居住者が転居する際の、自転車を含む粗大ごみの管理が管理会社によって適切に行われることを望みます。	e	-	意見として伺います。
125	その他	-	歩道の植木はただでさえ歩道を狭めているのに、その植木の周囲には膝下くらいの高さの「柵」まで設置されています。植木を歩行者が踏んでしまうことを防ぐためのものですが、そもそも区民の通行のための歩道に、勝手に植木を植えて通れなくした上に、市民が植木に近づけないにしています。区民から「道」を奪って草木を植えればクリーンな街、と悦んでいるのではないのでしょうか。	e	-	意見として伺います。 道路は交通機能以外にも様々な役割があります。道路の街路樹等の植木は、排気ガスや騒音を和らげたり都市の緑地の役割も果たしています。
126	その他	-	歩道の植木と柵の横に、「駐輪禁止」と書かれたバリケードが設置されています。道路上に自転車を止めると道路幅員が狭くなって危険なので、道路に自転車を止めないでと言いながら、バリケードは設置しても良いのでしょうか。自転車はまちの景観を損ねるそうですが、このバリケードはまちの景観を美しくしているのでしょうか。	e	-	意見として伺います。 バリケードを設置しなくても道路上に自転車が放置されないよう、「止める」と「守る」の施策に取り組んでいきます。
127	その他	-	歩道は「道」なので、本来平でなければなりません。しかし、日本では官僚がびっしり障害物を設置しています。そのため、自転車は本来走るべき「歩道の端」を走れなくなり、危険な車道が「歩道の真ん中」に追いやられています。そして、狭められた歩道に歩行者と自転車が詰め込まれた結果、危険な状態が作られました。 そもそも「道」は通るところであって、植木を植えるところではありません。官僚が植木によって区民から道を奪い、歩行者だけでも窮屈で危険な歩道を作っておきながら、「歩道の事故は全て自転車が悪いので、自転車はルールを守りマナーを良くしましょう。」と叫び責任転換をしています。そして、事故の原因である植木やガードレールやバリケード等は放置しています。それどころか、更に障害物を増やして歩道をより危険にしています。	e	-	意見として伺います。 道路の街路樹等の植木は、排気ガスや騒音を和らげたり都市の緑地の役割も果たしています。また、ガードレールは、車両の逸脱を防ぐ役目等があるため、必要な場所に設置しています。
128	その他	-	官僚によると、自転車の道路上の放置は歩行者の通行の妨げになったり避難・救助活動の妨げになり人命にかかわるそうですが、私からみれば、官僚が設置している街路樹・植木、ガードレール等が歩行者の通行の妨げになったり、避難・救助活動の妨げになると思います。自転車は動かせるので、脇にどかせれば良いですが、植木やガードレールは動かせません。	e	-	意見として伺います。 道路の街路樹等の植木は、排気ガスや騒音を和らげたり都市の緑地の役割も果たしています。また、ガードレールは、車両の逸脱を防ぐ役目等があるため、必要な場所に設置しています。
129	その他	-	40歳以上の区職員全員に自転車通勤をさせてみてはどうでしょうか。官僚がどれほど危険な道路を作って区民に迷惑をかけているのか、自分たちの体で体験してみてください。 本来なら、まずは現実・現場を知れ、です。	e	-	意見として伺います。
130	その他	-	自転車活用推進法第6条(国民の責務)で、「国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする」とある様ですが、法律に勝手に国民の責務を書かれるのは困ります。	e	-	意見として伺います。
131	その他	-	歩行者を追い抜くことは危険であるため、ベルを鳴らして追い抜いてはどうでしょうか。また、歩行者にも交通安全として左右に動くときは、後方確認するように啓発が必要です。	e	-	意見として伺います。 歩道は歩行者優先であり、自転車は車道通行が原則です。 自転車で歩道通行が認められる場合であっても、歩行者に配慮し、すぐに停止できる速度で徐行する必要があり、歩行者の通行を阻害する等の場合には一時停止をしなければなりません。ベル等の警音器は、危険を防止するためやむを得ない場合等の特殊な状況を除き使用が制限されています。ただし、歩行者も自らの安全を守っていただくために、自転車の特性、交通ルール、マナーを伝えていくことで、全体的な交通安全の啓発を行っていきます。
132	その他	-	地域説明会を省略しています。	e	-	意見として伺います。 本計画の上位計画である平成30年度からの新たな新宿区総合計画策定に向けた地域説明会を既に行っています。その中で出たご意見等を踏まえ、本計画は作成しているため、地域説明会を省略しました。

a:意見の趣旨を計画に反映します b:意見の趣旨は、素案の方向性と同じです c:意見の趣旨に沿って計画を推進します  
d:今後の取組の参考とします e:意見として伺います f:質問に回答します