

新宿区 自転車ネットワーク計画

(2019 年度～2028 年度)

素 案

2019 年 3 月 (予定)
新宿区

つなげよう
自転車の



目次

| | | |
|-----|--------------------|----|
| I | 新宿区自転車ネットワーク計画について | 1 |
| 1 | 計画の目的 | 2 |
| 2 | 計画の概要 | 3 |
| II | 自転車ネットワーク整備に向けた現状 | 5 |
| 1 | 安全・安心な通行空間の実現 | 6 |
| (1) | 自転車事故の発生状況 | 6 |
| (2) | 自転車通行に関する区民意識 | 10 |
| 2 | 自転車の活用推進の動き | 11 |
| (1) | 国や都の動き | 11 |
| (2) | 区内での動き | 12 |
| 3 | 道路整備における課題 | 15 |
| (1) | 道路構造上の課題 | 15 |
| (2) | 道路の使い方の課題 | 17 |
| III | 自転車ネットワークの整備方針 | 21 |
| 1 | 自転車ネットワーク整備に向けた課題 | 22 |
| 2 | 自転車ネットワーク計画の整備方針 | 23 |
| IV | 整備対象路線の選定 | 25 |
| 1 | 路線選定の基本的な考え方 | 26 |
| (1) | 国のガイドラインでの路線選定の基本 | 26 |
| (2) | 新宿区自転車ネットワークのイメージ | 26 |
| 2 | 自転車ネットワーク対象路線の選定 | 28 |
| (1) | 選定の考え方 | 28 |
| (2) | 6m以上の道路での路線選定の整理 | 28 |
| (3) | 6m未満道路 | 37 |
| 3 | 自転車ネットワーク対象路線 | 42 |
| (1) | 対象路線のまとめ | 42 |

| | | |
|-----|----------------------------------|----|
| V | 整備構造の選定 | 45 |
| 1 | 整備形態の基本的な考え方 | 46 |
| | (1) 国のガイドラインでの整備形態の基本..... | 46 |
| | (2) 新宿区における整備基本方針 | 47 |
| 2 | 基本的な構造について | 49 |
| | (1) 自転車道..... | 49 |
| | (2) 自転車専用通行帯 | 51 |
| | (3) 車道混在型（自転車ナビライン等） | 53 |
| 3 | 新宿区の対策について | 56 |
| | (1) 幅員の狭い道路における車道混在型整備 | 57 |
| | (2) バスレーンとの併用..... | 59 |
| | (3) パーキングメーター設置区間の対応 | 60 |
| | (4) 自転車歩行者道の視覚分離的での整備区間の取扱 | 61 |
| | (5) 開発事業等との連携..... | 61 |
| | (6) 自転車ナビマーク設置区間の取扱 | 62 |
| | (7) 歩行者自転車道の取扱い..... | 62 |
| VI | 自転車通行ルールの周知・啓発..... | 63 |
| 1 | 周知啓発の基本的な考え方 | 64 |
| 2 | 周知啓発に関する取組 | 65 |
| | (1) 自転車通行空間の表示 | 66 |
| | (2) 自転車通行ルール・マナーの周知啓発..... | 67 |
| VII | 自転車ネットワーク計画の進め方..... | 69 |
| 1 | 自転車ネットワーク整備の進め方..... | 70 |
| 2 | 区道の整備スケジュールの考え方..... | 71 |
| 4 | 推進体制..... | 73 |

I 新宿区自転車ネットワーク計画について



1 計画の目的

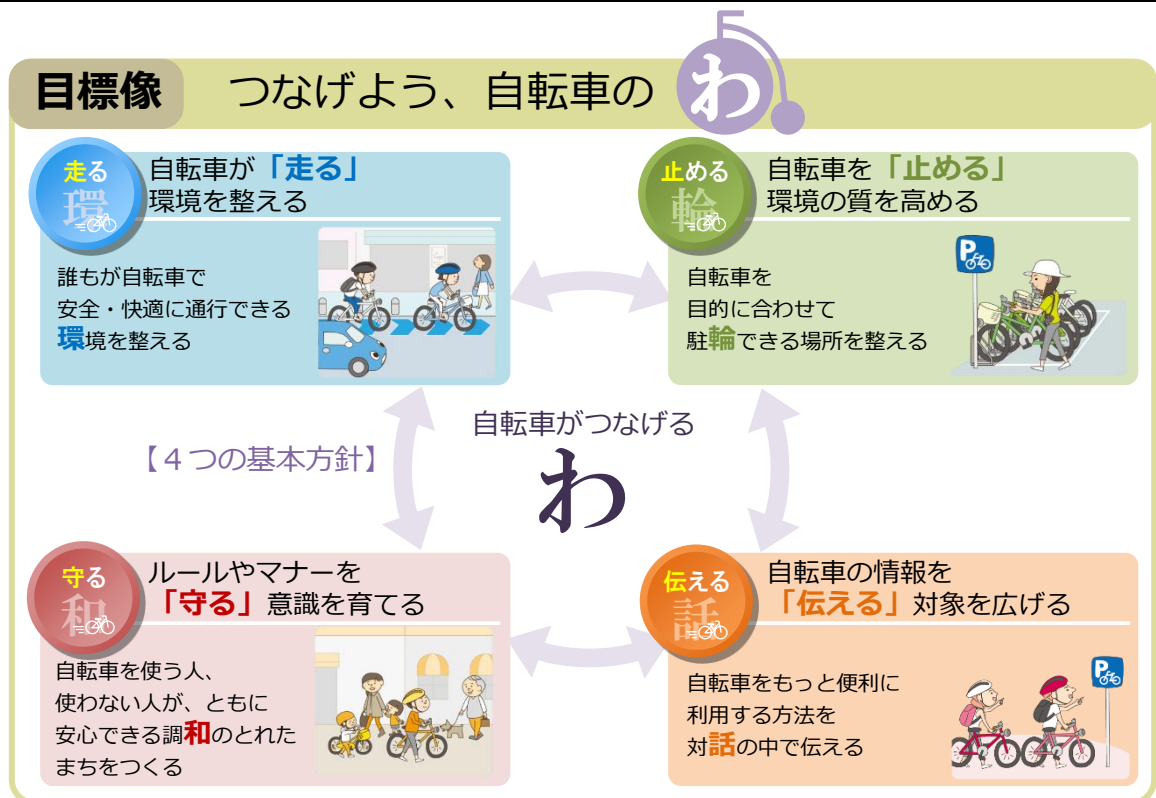
①計画の背景

- 国は、2017年5月に自転車活用推進法の施行し、自転車の活用を総合的・計画的に推進する方針を打ち出しました。この中で自転車通行空間の整備は、自転車活用を支える基盤として、重点施策の一つに位置付けられています。
- 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」（以下、「国のガイドライン」）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。
- 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。

②計画の目的

- 新宿区では、自転車等の適正利用と通行・駐輪環境の改善を推進し、自転車の利用有無を問わず、全ての区民や来街者が快適に活動できるよう、2018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）を策定しました。
- 自転車総合計画では、「つなげよう、自転車の【わ】」を目標像に掲げ、【走る】【止める】【守る】【伝える】の4つの枠組みで、今後の取組施策を示しています。
- 本計画は、自転車総合計画における【走る】の推進施策として、区内において「快適」、かつ「安全」に目的地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。

■新宿区 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画の目標像と基本方針



2 計画の概要

①計画の期間

- 計画の期間は、2019年度から2028年度までの10カ年計画とします。
- 東京2020大会の開催を見据え、東京2020大会会場周辺を中心とした早期実現を図る【短期】とし、その後、自転車利用の安全性、目的地へのアクセス性等の視点に基づく優先度を基本として、【中期】【長期】の段階に分けて整備を進めます。

| | |
|-------|---------------------|
| ■計画期間 | 2019年度～2028年度（10カ年） |
| 【短期】 | 2019・2020年度（2カ年） |
| 【中期】 | 2021～2024年度（4カ年） |
| 【長期】 | 2025～2028年度（4カ年） |

②計画の対象範囲

- 計画の対象範囲は、自転車総合計画と同様に新宿区内全域とします。

| | |
|-------|--------|
| ■対象範囲 | 新宿区内全域 |
|-------|--------|

③計画の位置付け

- 本計画は、区の自転車総合計画に基づき策定するものですが、これに加えて国や都の自転車活用推進の動きを踏まえながら、検討を進めるものです。
- 本計画の法制度上の位置付けは、以下の通りです。

国の方針

- 自転車活用推進法（2017年施行）
- 自転車活用推進計画（2018年策定）
 - ・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。
 - ・自転車の活用推進を図る環境整備として、自転車通行空間の整備促進が示されている。
- 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2012年策定→2016年改定）
 - ・自転車通行空間の整備に向けた、全国統一の基本的な整備指針を示したガイドライン。
 - ・整備手法、整備形態等の考え方が提示されている。

都の方針

- 東京都自転車走行空間整備推進計画（2012年策定）
 - ・自転車走行空間の整備手法、道路構造、利用状況等を踏まえた整備の支援を図る計画。
- 東京2020大会の開催を見据えて…
(新宿区は、新国立競技場周辺)
- 自転車推奨ルート（2015年策定）
 - ・東京2020大会の開催を見据えた、都内での自転車走行空間整備を進めるルートを提示。
 - ・都内7地区での、自転車通行空間を要する整備区間を選定。

新宿区の方針

新宿区総合計画、新宿区まちづくり長期計画

- 自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画（基本方針：走る・止める・守る・伝える）

新宿区自転車ネットワーク計画（本計画）

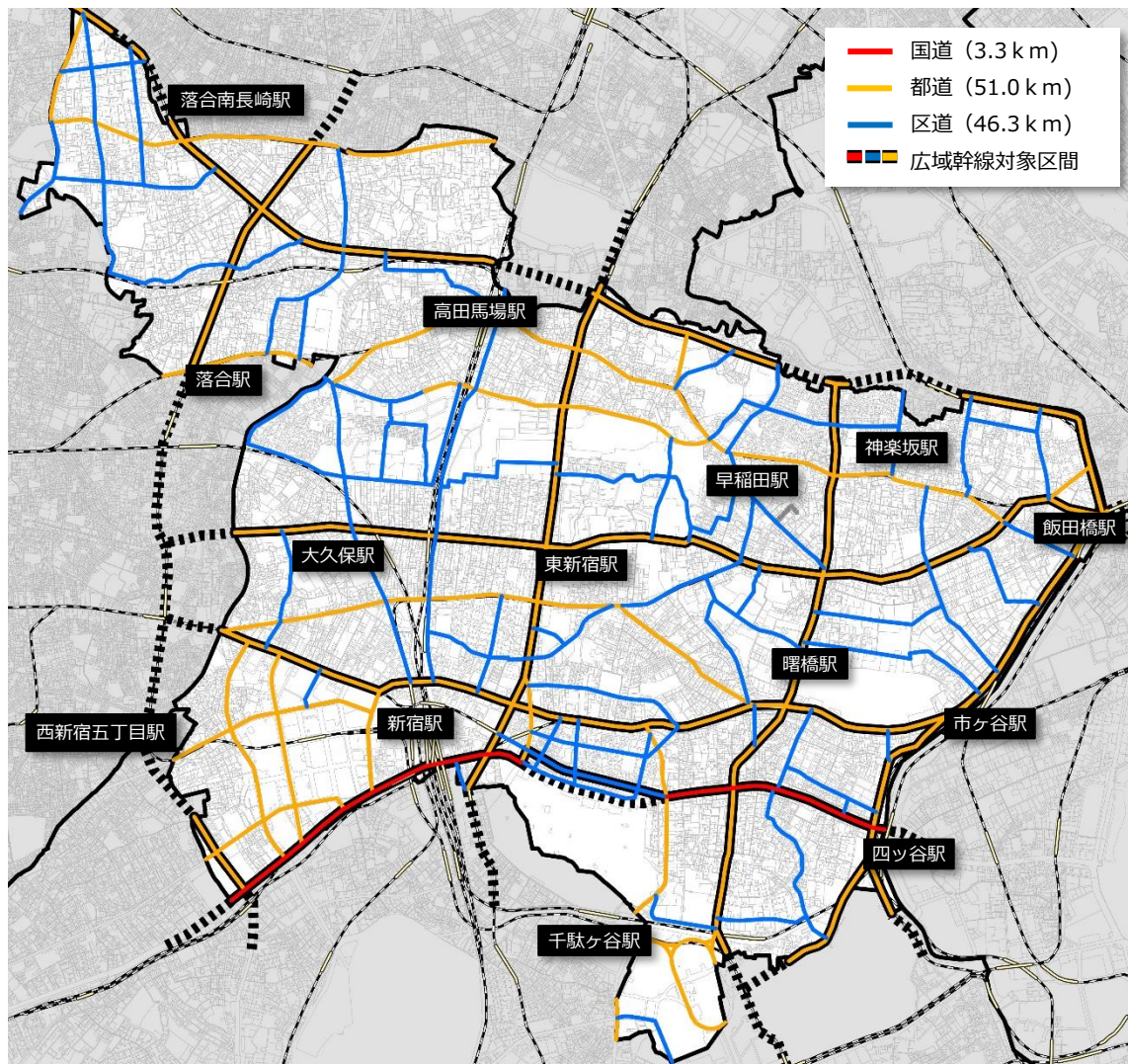
④ 自転車ネットワーク整備対象路線

- 本計画では、自転車通行の安全性、目的地へのアクセス性等の視点から自転車通行空間整備の必要性を評価し、下記 100.6km を自転車ネットワーク整備対象路線と指定します。

※整備対象路線の抽出については、第IV章 整備対象路線の選定を参照ください。

- 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。
※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。
- また、整備対象路線に指定されていない道路でも、自転車事故の発生や新たな施設の立地等により対応が必要な区間については、各区間の状況を勘案しながら適宜対応を検討するものとします。

■ 自転車ネットワーク整備対象路線（道路管理者別） ※路線抽出の詳細は第IV章を参照



Ⅱ 自転車ネットワーク 整備に向けた現状



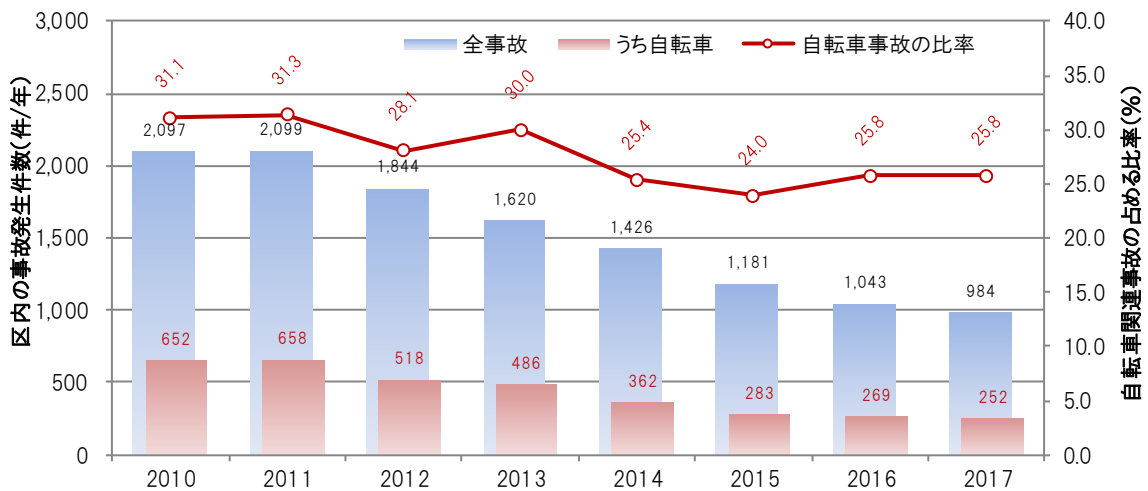
1 安全・安心な通行空間の実現

(1) 自転車事故の発生状況

① 自転車事故の発生推移

- 新宿区内での事故発生件数は、自動車等含む全事故も、うち自転車事故も減少傾向にありますが、自転車事故の減少幅は全事故に比べて小さくなっています。
- 2007年以降、全事故の1/4が自転車事故となっています。

課題① 自転車関連事故



【出典】「警視庁の統計」警視庁ホームページ

② 自転車事故の発生傾向（都内全体）

- 東京都内の2017年内に発生した自転車事故について、各年齢層の事故件数を都内人口で除した、人口1万人当たり自転車事故件数を見ると、16～19歳を中心とする若い世代の発生件数が多くなっています。
- 20～29歳、30～39歳の年齢層についても、人口1万人当たり10件以上の発生件数があります。
- 若い世代に対しての事故対策が求められます。

■ 年齢層別の人口1万人当たり自転車事故件数

※2017年内に発生した都内自転車事故件数を、対象となる年齢層の人口（住民基本台帳）で除した数値。

| | 都内自転車事故件数 | 都内人口 | 人口1万人当たり自転車事故件数 |
|---------|-----------|------------|-----------------|
| 15歳以下※1 | 998 | 1,107,943 | 9.0 |
| 16から19歳 | 832 | 423,732 | 19.6 |
| 20から29歳 | 1,889 | 1,505,372 | 12.5 |
| 30から39歳 | 2,043 | 1,931,647 | 10.6 |
| 40から49歳 | 2,034 | 2,219,573 | 9.2 |
| 50から59歳 | 1,532 | 1,613,697 | 9.5 |
| 60から64歳 | 528 | 680,534 | 7.8 |
| 65歳以上※2 | 2,045 | 2,129,234 | 9.6 |
| 計 | 11,901 | 11,611,732 | 10.2 |

※1 15歳以下の人口は、5歳～15歳とした。

※2 65歳以上の人口は、65～79歳とした。

課題② 若い世代の自転車事故の多発

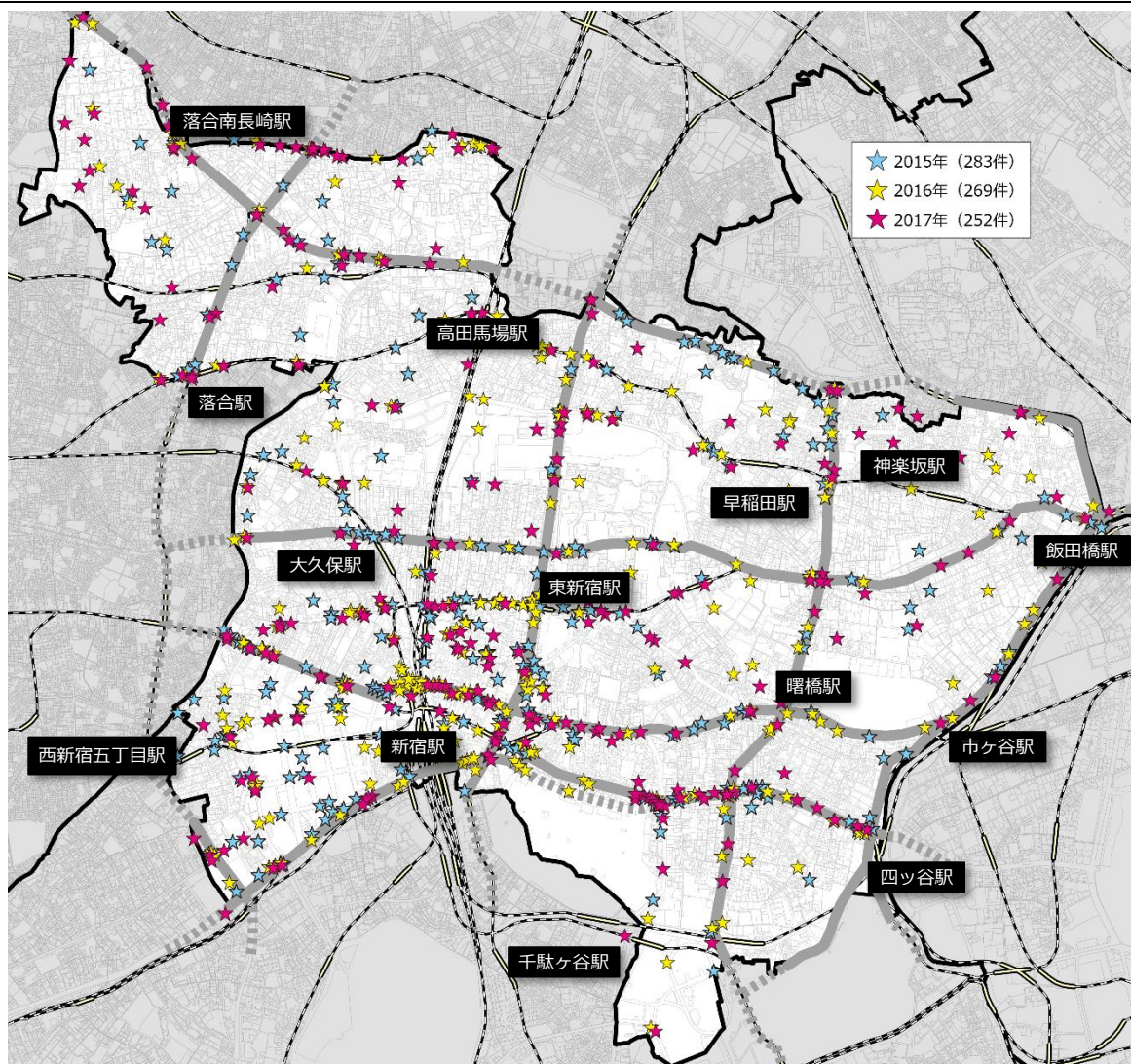
③自転車事故の発生場所

- 区内で 2015～2017 年の3年間で発生した自転車事故の発生場所では、区内の主要な幹線道路で多く発生しています。また、新宿駅、大久保駅周辺など人通りの多い地域でも集中する傾向があります。
- 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。



課題③ 自転車関連事故発生場所の対応

■ 自転車関連事故の発生場所



④ 自転車事故の発生形態

- 2017 年中に区内で発生した自転車事故を、事故の種類別にみると、対自転車、対自動車を含む車両相互事故が最も多く、中でも、「出会い頭」事故に集中しています。
- 自転車の関連する出会い頭の事故については、下図（参考）に示すように、幅員の狭い道路から進入する自動車が気づきにくい、車両左側からくる自転車との事故が多く、とくに車道を逆走する自転車との事故が多いとの研究結果もあります。



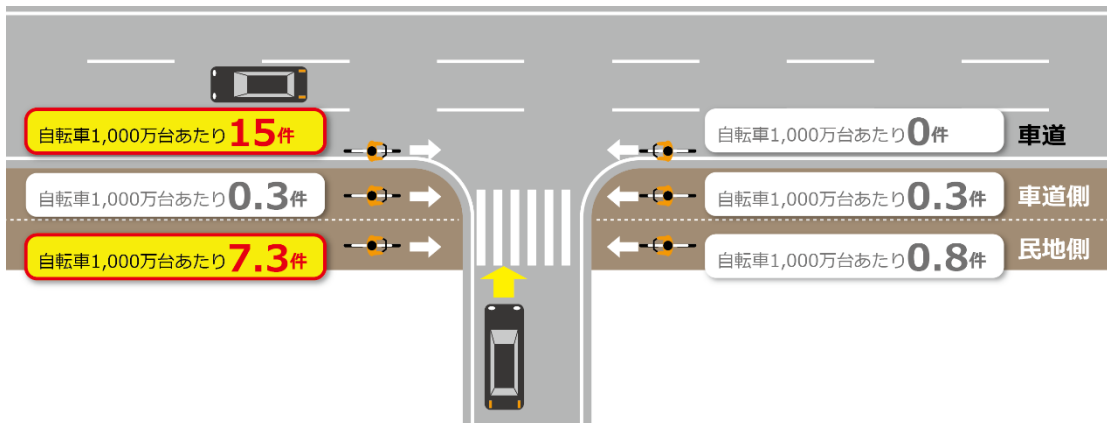
課題④
車両相互事故の中でも出会い頭事故が多く、自動車からの視認性確保が必要

■ 区内自転車事故の内訳（2017 年 1～12 月）

| 事故の種類 | | 事故件数（件） |
|----------------|-----------|---------|
| 車両相互 (220件) | すれ違い時 | 1 |
| | 右折時（その他） | 10 |
| | 右折時（右折直進） | 6 |
| | 左折時 | 43 |
| | 車両相互 その他 | 69 |
| | 出会い頭 | 69 |
| | 正面衝突 | 3 |
| | 追越追抜時 | 18 |
| | 追突（進行中） | 1 |
| 車両単独 (4件) | 車両単独のその他 | 1 |
| | 転倒（路面） | 3 |
| 人対車両 (30件) | 横断中 その他 | 3 |
| | 横断歩道横断中 | 2 |
| | 横断歩道付近横断中 | 2 |
| | 人対車両 その他 | 13 |
| | 対面通行中 | 5 |
| | 背面通行中 | 4 |
| 路上遊戯中 | | 1 |
| 2017年1～12月事故計 | | 254 |

【参考】 幹線道路と生活道路の交差点での通行場所発生状況

- 幹線道路から幹線道路に進入するクルマは、対向車が来る右側に気を取られやすいため、左側から来る自転車、民地側を通る自転車に気づきにくい状況にある。
- 出会い頭事故の軽減には、自動車からの視認性が高い「車道の左側端」通行が適切。



※2002～2005 年の事故件数より設定（事故件数を自転車交通量で除した発生率(1,000 万台あたり)）
 【出典】 自転車事故の分析による交差点設計上の留意点の整理（第 28 回日本道路会議資料）より作成

⑤自転車 対 歩行者の事故発生の状況

- 自転車と歩行者の事故に関して、2010～2014年に全国で発生した全事故*の発生場所では、歩道での事故が40%を占めています。

*（公財）交通事故総合分析センター発行「イタルダイナフォメーション交通事故分析レポート No112」より作成

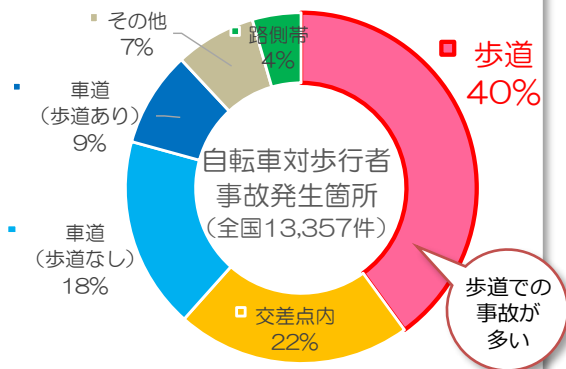
- 自転車対歩行者の事故類型では、37%が対面・背面からぶつかる事故となっています。
- 自転車対歩行者事故では、歩行者側には違反がないケースが大半であり、自転車側の違反が目立つ状況です。
- 歩行者と自転車の事故軽減に向けては、自転車の車道通行を推進し、歩行者と自転車の通行場所を分けていくことが望ましいと考えます。



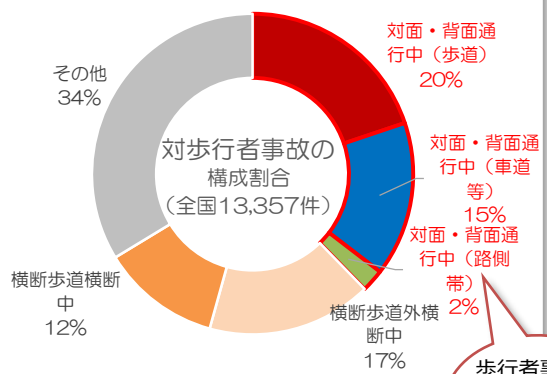
課題⑤

歩行者の安全を守るためには、自転車と歩行者の分離が必要

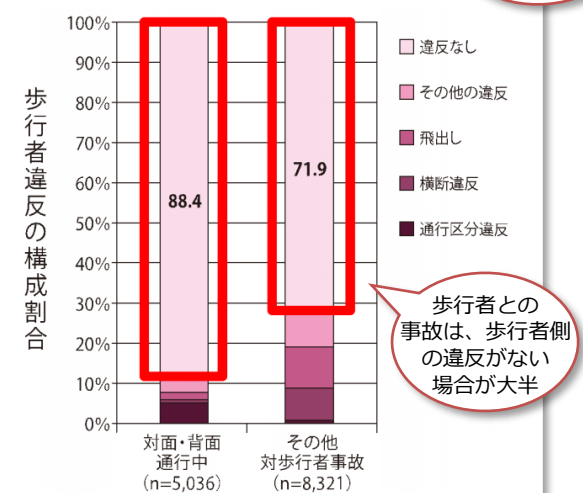
【全国】自転車対歩行者の事故発生場所



【全国】自転車対歩行者の事故の類型



【全国】事故時の歩行者側の違反状況



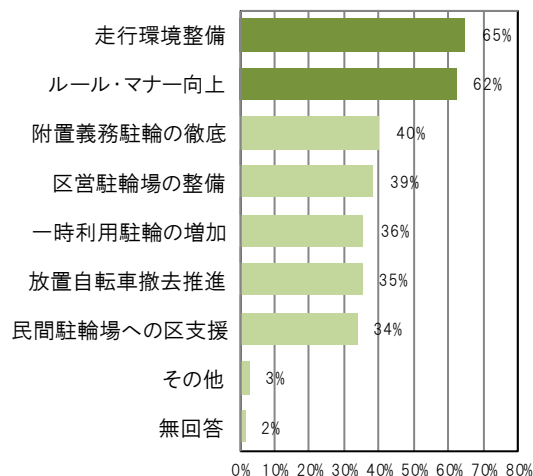
(2) 自転車通行に関する区民意識

① 自転車通行空間整備に対する期待

- 2016 年度に実施した区政モニターアンケートでは、区の様々な自転車施策に対して「重要と思う施策」を調査しています。
- 重要と思う施策として、「走行環境整備」が65%と最も多く、次いで「交通ルール・マナーの向上」となっています。
- 区民ニーズとして、安全に通行できる自転車通行空間の整備が求められています。

課題⑥
自転車通行空間整備に対する高いニーズ

■ 区自転車施策で重要と思うこと（複数回答）

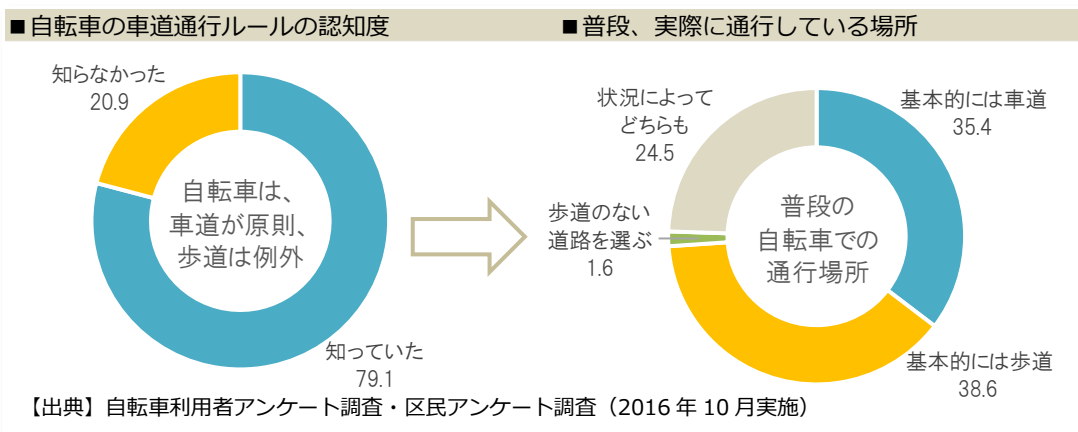


【出典】2016 年度第 1 回新宿区区政モニターアンケート（2016 年 7 月～ 8 月実施）

② 車道通行ルールの理解と実態

- 2016 年度に、区民及び区内で自転車の利用経験がある自転車利用者（区民以外含む）に対して実施した WEB アンケート調査では、「自転車は車道が原則」の基本的な交通ルールの認知度と、普段実際に通行している場所に関する調査を行いました。
- 自転車の「車道通行が原則」のルールは 79%が認知している状況にありますが、一方で普段の自転車の通行場所は、「基本的には歩道」が 39%と最も多く、「基本的には車道」とする人よりも多くなっています。

課題⑦ 車道通行ルールを認知しつつも、十分には遵守できていない現状



2 自転車の活用推進の動き

(1) 国や都の動き

①自転車活用推進計画における通行空間整備の位置付け

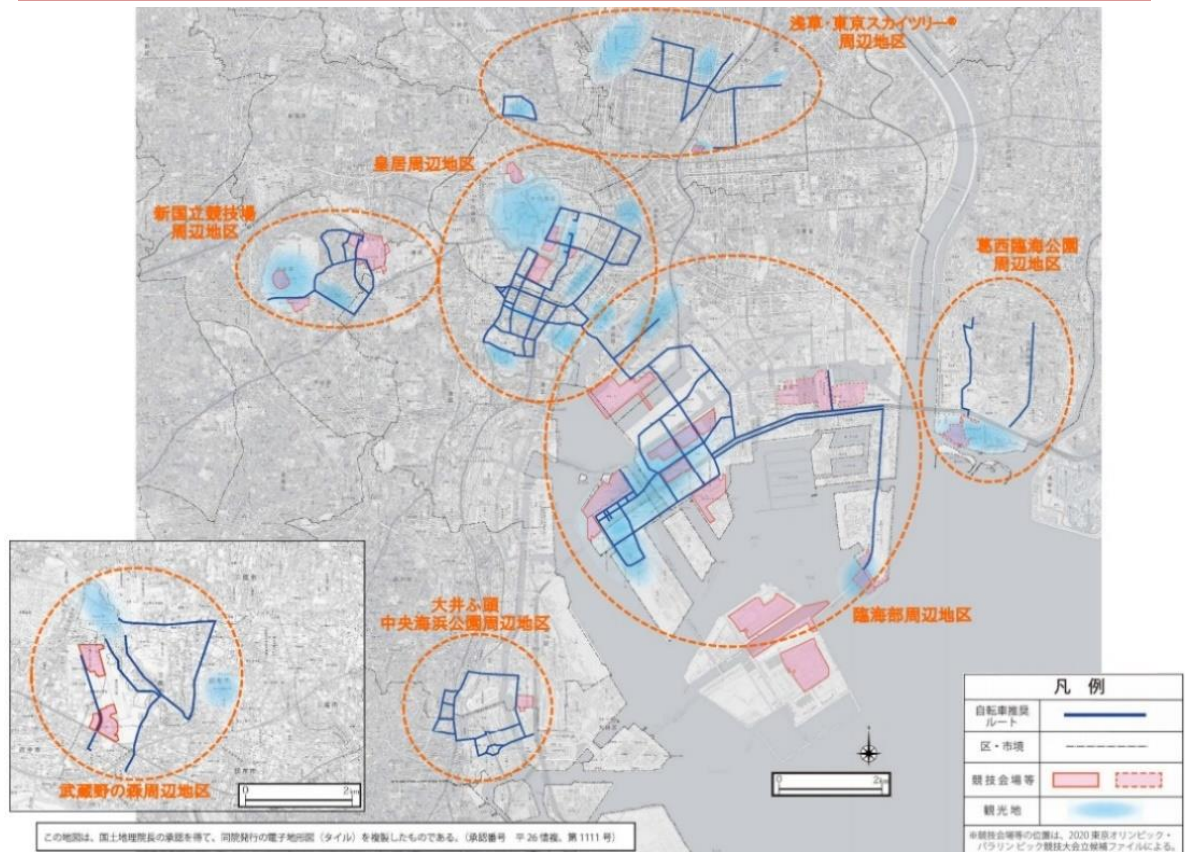
- 2017 年施行の自転車活用推進法及び、2018 年策定の同法に基づく自転車活用推進計画では、実施すべき 18 の施策の一つとして「自転車通行空間の計画的な整備の促進」が示されています。
- 自転車通行空間上の違法駐車取締り、路外駐車場の整備等により、自転車通行空間を確保する施策も盛り込まれています。

課題⑧ 自転車通行空間整備は、自転車活用推進の重要施策として推進

②東京 2020 大会に向けた自転車通行空間整備

- 東京都では、東京 2020 大会の開催を見据え、大会会場や主要な観光地の周辺において、自転車がより安全に回遊できるよう、2015 年に都内約 200km に及ぶ「自転車推奨ルート」を設定しています。
- 区は「新国立競技場周辺地区」として、一部の道路が指定されています。

課題⑨ 東京 2020 大会に向けた、新国立競技場周辺での先行整備



【出典】「自転車推奨ルートの整備エリア（7 地区）」（東京都、2015 年 4 月）

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。
- 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。

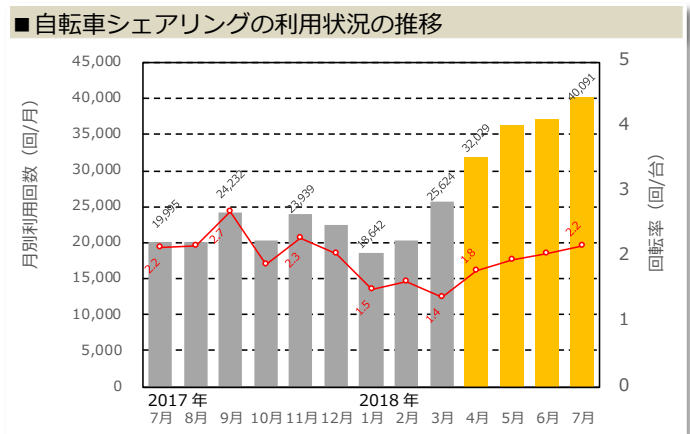


課題⑩ 隣接区と連携した広域ネットワークの形成

(2) 区内での動き

①自転車シェアリングの普及と定着

- 区では2016年10月から自転車シェアリングの試行を開始し、2017年4月からは東京・自転車シェアリング広域実験に参加し、都内9区※との相互乗り入れを開始しました。
※千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区、渋谷区
- 月間の利用者数は、広域実験参加後大幅に増加し、その後も堅調に増加しており、次第に浸透しつつあると考えます。



課題⑪ 自転車シェアリングの浸透と、さらなる利用促進及び安全な利用環境の構築

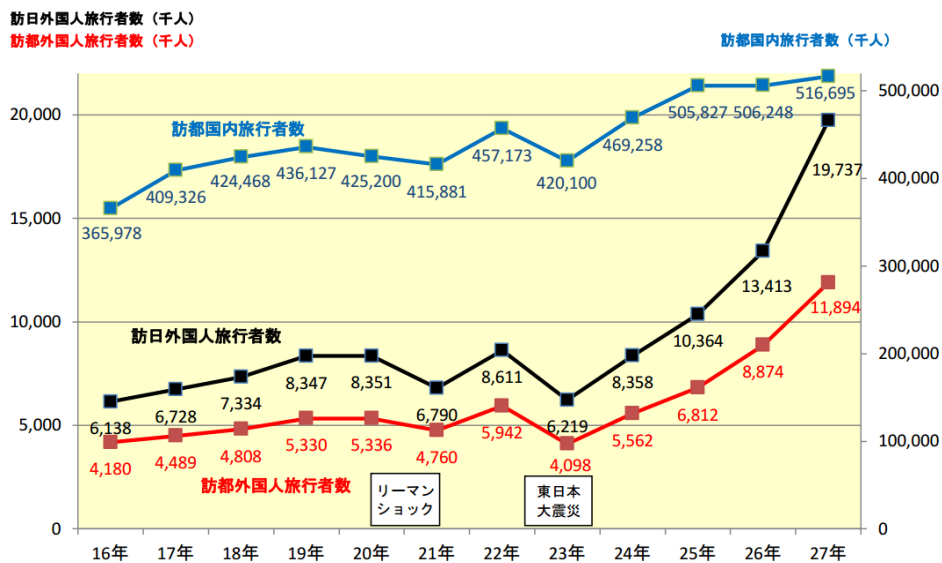
②観光振興と自転車

- 訪日・訪都外国人旅行者は近年急激な増加傾向にあり、東京 2020 大会の開催を間近に控える中で、今後も増加していくことが予想されています。
- 区内には新宿駅周辺を中心としながらも、区内全域に観光資源、集客力の高い商業施設等が立地しており、自転車シェアリングの普及とともに、観光等での自転車利用も増えつつあると考えます。



課題⑫ 国内外からの観光客が安全にまちを楽しめる環境の形成

■ 訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移



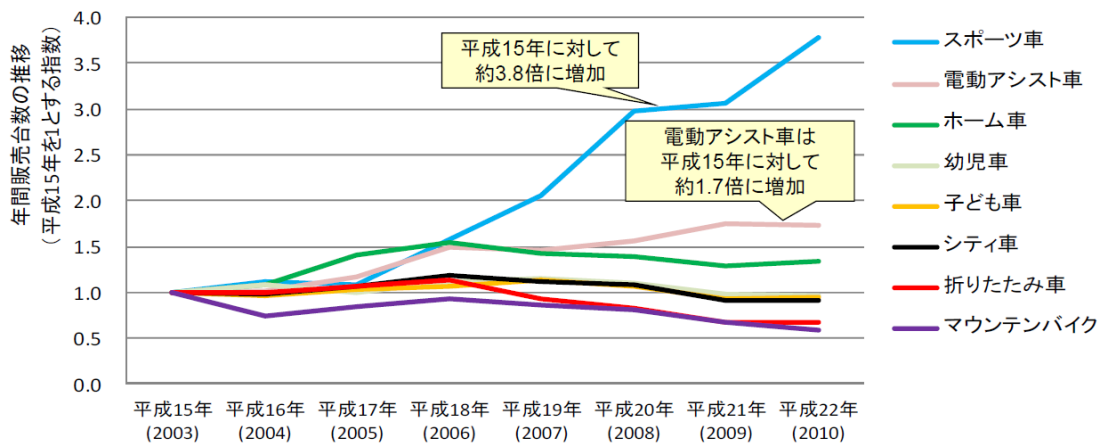
【出典】訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移（東京都、2016年）

③自転車利用の多様化

- 全国的な傾向として、スポーツ車や電動アシスト付自転車等の販売台数が増加しており、一般的なホーム車、シティ車等は徐々に減少傾向にあります。
- 健康づくりやサイクリング、幼児の送迎など、自転車が従来以上に多様な場面で利用されるようになり、様々な利用に適した自転車通行空間の整備が求められています。



課題⑬ 軽快車、スポーツ車等が同じ空間を共有できる通行空間の整備



(車種区分)
 スポーツ車: 各種サイクルスポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
 電動アシスト車: 充電用バッテリーを補助動力として設計された自転車。
 ホーム車: 主に婦人用に設計された自転車。
 幼児車: 主に学童前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。
 子ども車: 主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車(ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク)を含む。
 シティ車: 日常の交通手段(通勤・通学・買物)に用いる自転車。
 折りたたみ車: 折りたたみするための機能を持つ自転車。
 マウンテンバイク: 荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

【出典】自転車国内販売動向調査 ((財) 自転車産業振興協会)

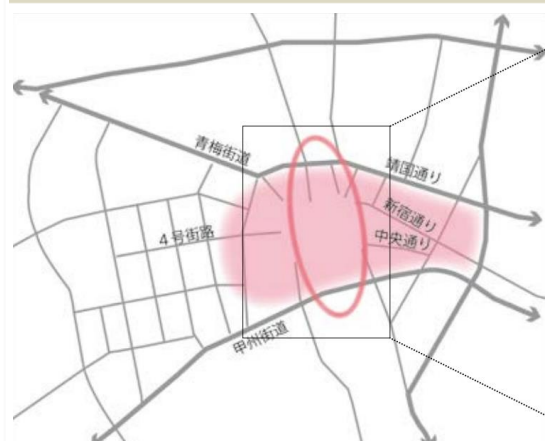
④新宿駅周辺で進む自転車抑制 + 歩行者優先の動き

- 区内での自転車の活用推進への期待が高まる一方で、新宿駅周辺については、繁華街をより歩行者が安心して楽しめる拠点空間として整備するため、駅東西に歩行者優先エリアを設定する動きがあります。
- 自転車通行空間の整備においても、歩行者優先のエリアとの共存を図り、自転車ネットワークから歩行者優先のエリアを除くなど、対応が求められます。



課題⑭ 新宿駅周辺の歩行者優先エリアに配慮した自転車ネットワークの形成

■新宿の拠点整備方針での歩行者優先エリア



【凡例】
 ○ 新宿グランドターミナル
 ■ 歩行者優先のエリア
 — 都市計画道路

【出典】新宿の拠点再整備方針 (東京都・新宿区、2018年3月)

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

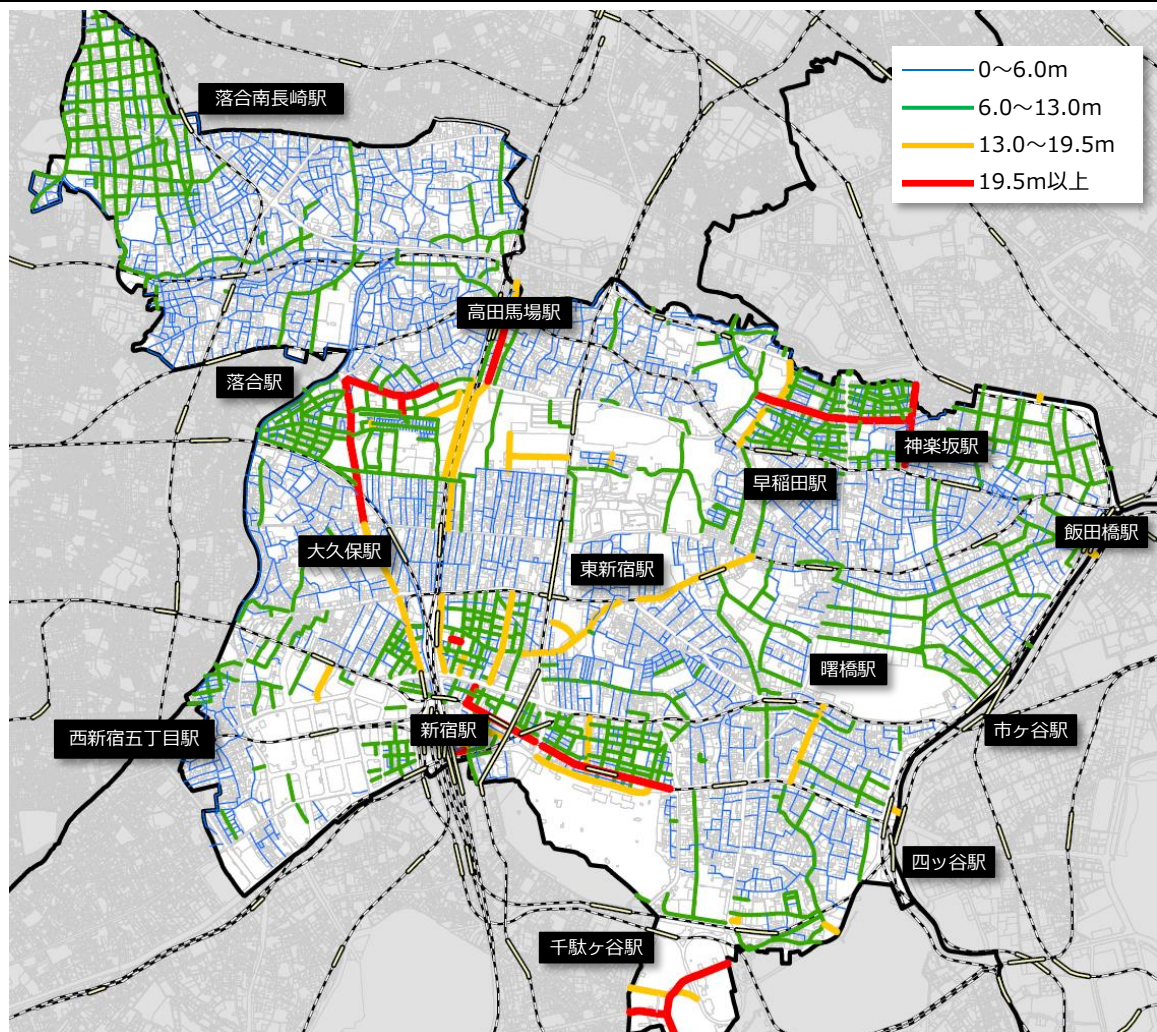
- 区は過密な都市構造を背景として、国道、都道等の幹線道路を除き、十分な幅員を有し、自転車通行空間の整備が可能な区間が少ない実態にあります。
- 道路幅員別の区道の状況（下地図参照）を見ると、多くの区道が6.0m未満となっています。



課題⑮

幅員の狭い道路が多くを占める区道を含めた通行空間整備の検討が必要

■ 区道の道路幅員（2018年現在）



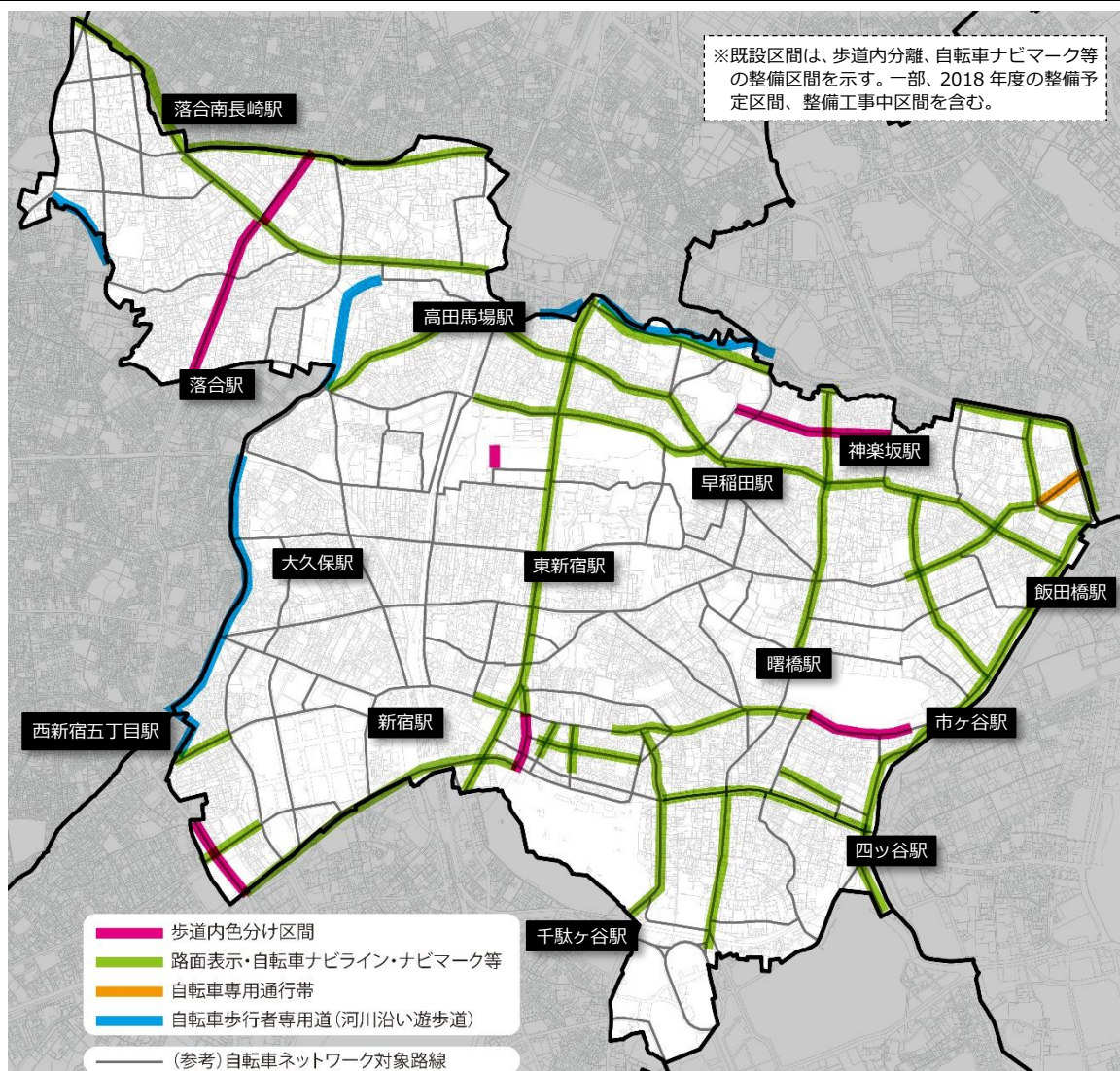
②歩道内の自転車通行空間整備の進行

- 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、余暇活動や観光等の視点も含めた神田川、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。
- 警察主体での事業として、自転車ナビマーク（法定外表示）を自転車事故の多い区間に設置する等の取組が進められています。
- 国道、都道等でも歩道内での自転車通行空間の整備が進められた区間も多く、【車道を原則】とする現在の国のガイドラインに適合しない既存整備区間の取扱いを検討する必要があります。



課題⑩ 既存整備区間の自転車ネットワーク上の位置付けの明確化

■ 区内の自転車通行空間整備の状況



(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

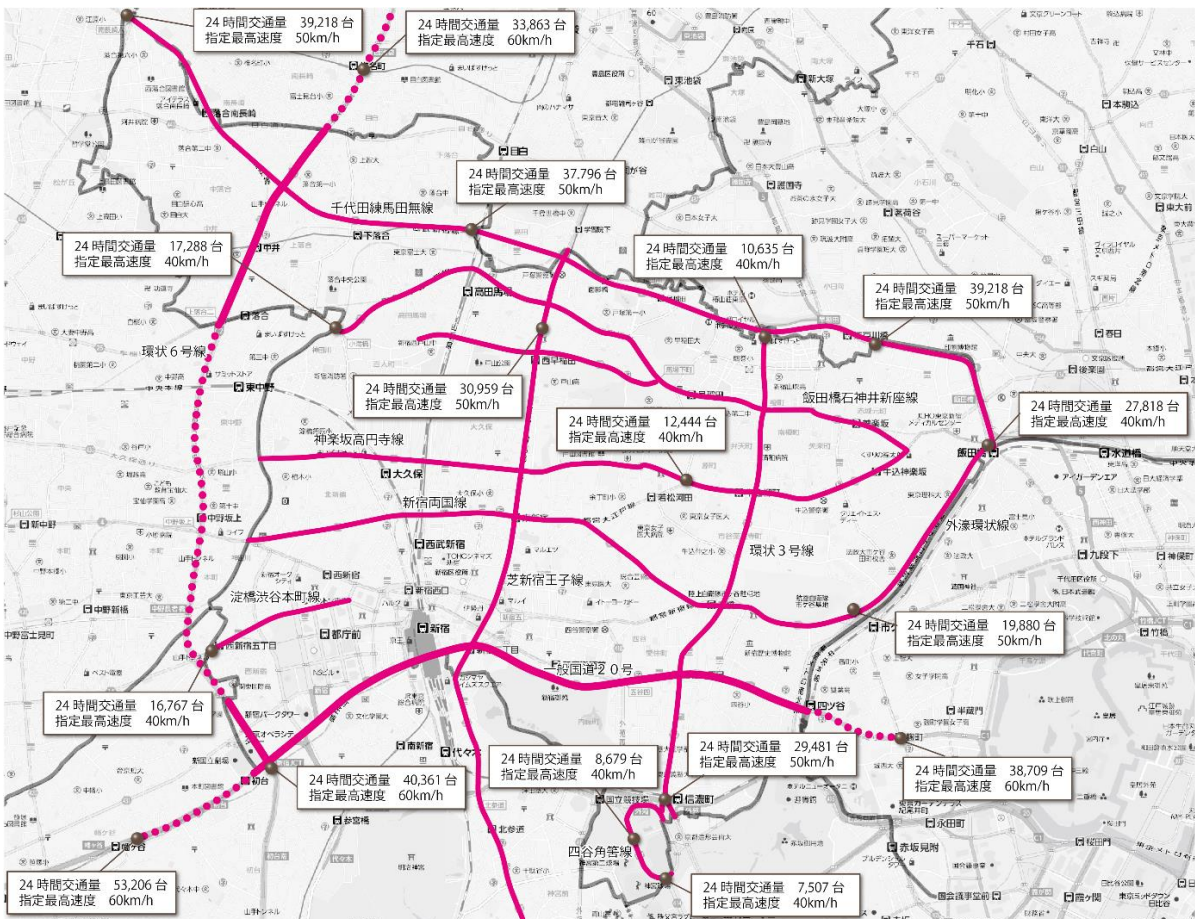
- 国のガイドラインでは、自転車道、自転車専用通行帯等の整備形態の選定について、日自動車交通量と規制速度に基づく条件を目安として設定しています。
- 平成27年道路交通センサスでの調査区間と交通量（下図）では、区内の幹線道路を中心に交通量調査等が実施されており、その多くの区間が、国のガイドラインでの【自転車道】【自転車専用通行帯】の条件に含まれます。
- 幹線道路についても、法的な整備幅員の確保※が求められるこれらの整備形態を実現することは、道路構造上困難な状況です。

※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）



課題① 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

■ 平成27年道路交通センサスにおける区内道路の交通量及び規制速度



② 繁華街特有の路上駐停車の発生

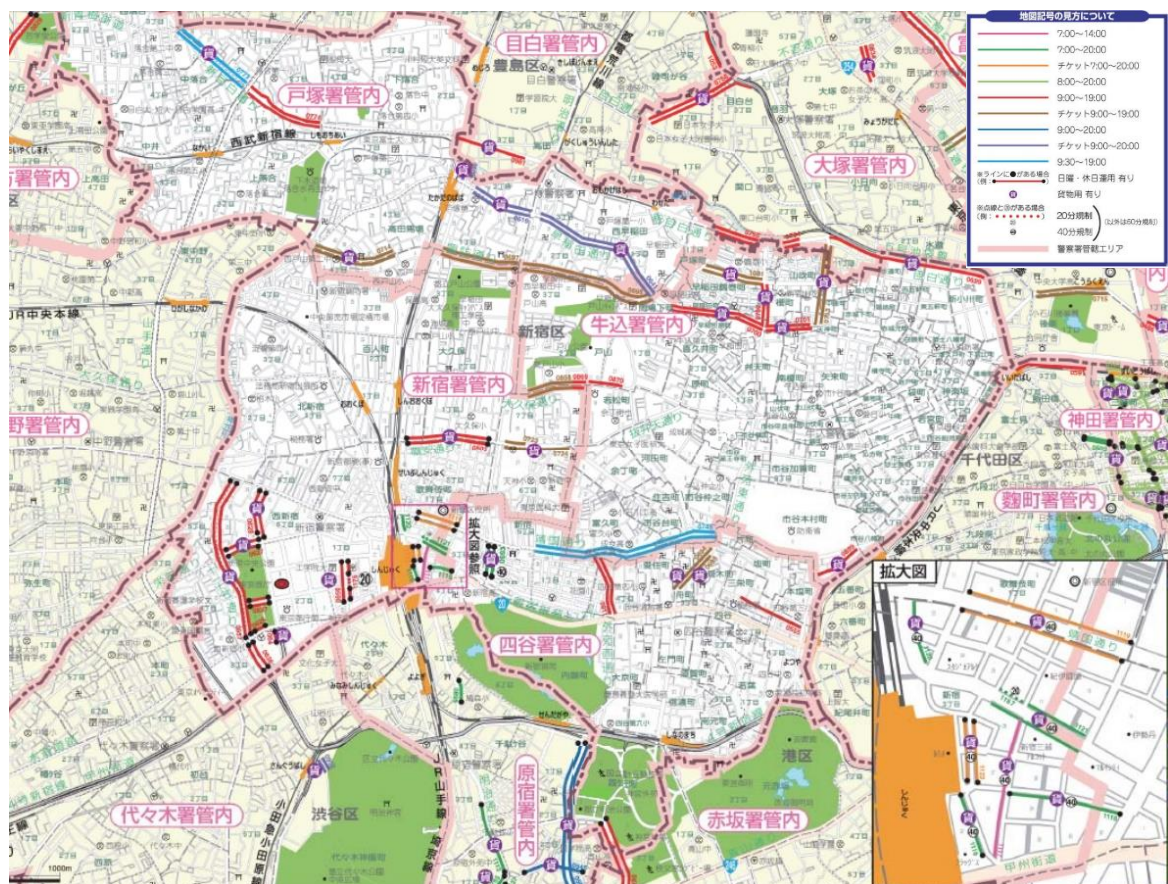
- 区は、全国有数の繁華街を有し、また多くの官公庁や企業が集まっており、荷捌き車両や業務車両、観光・レジャー等でのマイカー等の路上駐停車も多く発生しています。
- 区内には、これらの駐車需要に対して、路上左側端に時間制限駐車区間（以下、パーキングメーター。設置区間は下図）が設置されています。
- 車道左側を通行する義務のある自転車と、路上駐停車の発生場所は重複しており、不適切な路上駐停車の排除とともに、パーキングメーターを利用した路上駐停車との共存の方向性を検討することが求められます。

■ 路上駐停車の発生



課題⑱ 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

■ 区内のパーキングメーター設置場所



【出典】「時間制限駐車区間 案内地図（新宿区版）」（警視庁）

③路線バスとの共存

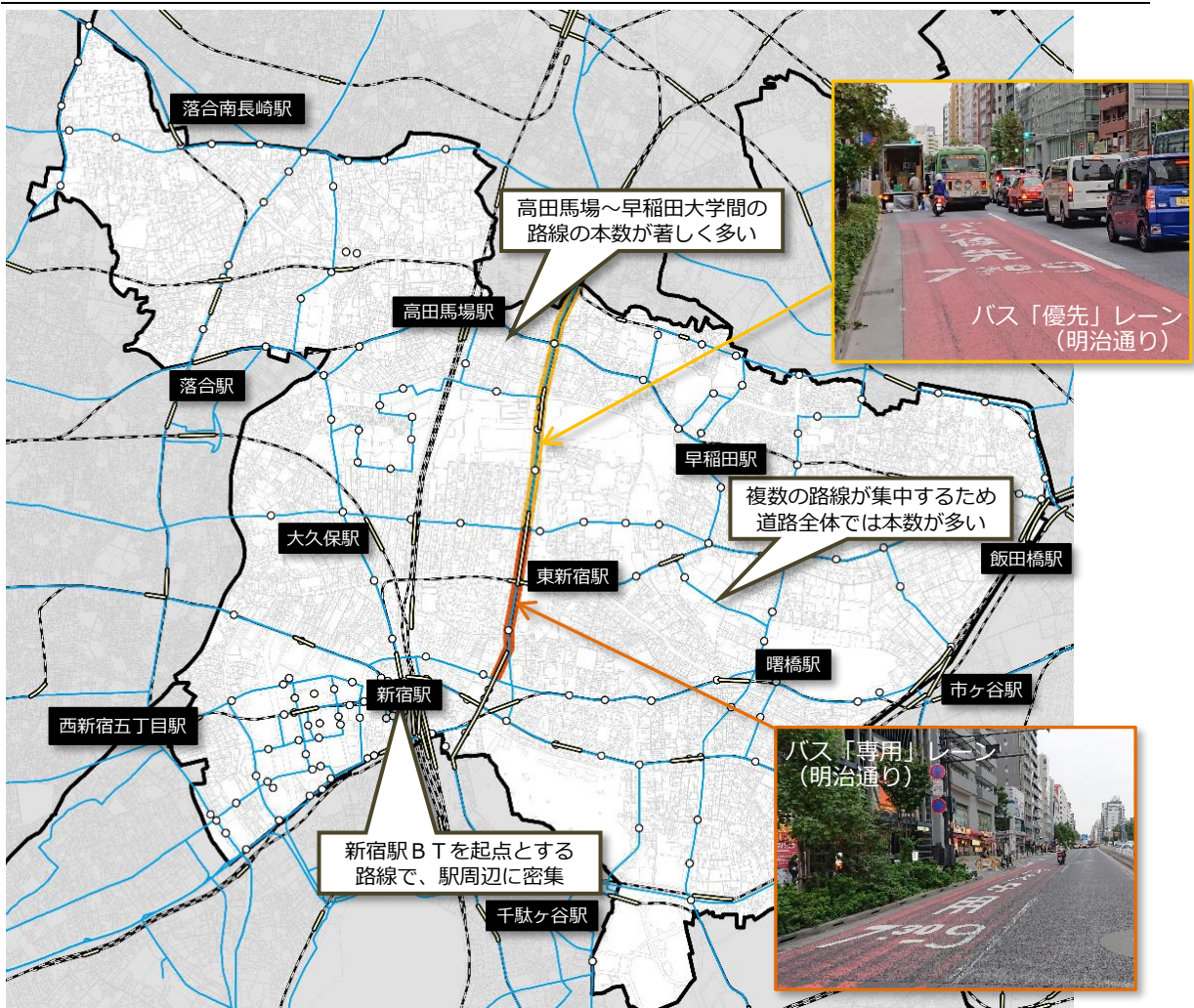
- 自転車が通行する車道左側端は、路線バスとの通行場所の重複が発生します。路線バスは乗客の乗降のためバス停部での停止・発進を繰り返すため、無理な追越しを行う等の不適切な自転車利用も散見されます。
- 自転車ネットワークの整備に際しては、路線バスが過密に運行する区間を迂回する経路も含めた検討や、バス専用・優先レーン（区内では明治通りのみ）等での整備方法等も含めて、路線バスとの共存を踏まえた計画が求められます。

■区内のバス停・バス通り



課題⑨ バスとの共存を前提とした整備形態の検討

■区内のバス路線とバス専用・優先レーン（明治通り）



【出典】国土交通省 国土数値情報 バスルートより作成（2011年時点）

Ⅲ 自転車ネットワークの 整備方針



1 自転車ネットワーク整備に向けた課題

- 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【1：安全・安心な通行空間の実現】、【2：自転車の活用推進の動き】、【3：道路整備における課題】ごとに、19の課題を整理しました。
- 19の課題を踏まえ、自転車ネットワークの検討に際しての配慮すべき視点を整理します。

■ 課題の枠組み

■ 課題の一覧

■ 配慮すべき視点

1 安全・安心な通行空間の実現

1) 自転車事故の発生状況

- ① 自転車関連事故
- ② 若い世代の自転車事故の多発
- ③ 自転車関連事故発生場所の対応
- ④ 車両相互事故の中でも出会い頭事故が多く、自動車からの視認性確保が必要
- ⑤ 歩行者の安全を守るためには、自転車と歩行者の分離が必要

2) 自転車通行に関する区民意識

- ⑥ 自転車通行空間整備に対する高いニーズ
- ⑦ 車道通行ルールを認知しつつも、十分には遵守できていない現状

2 自転車の活用推進の動き

1) 国や都の動き

- ⑧ 自転車通行空間整備は、自転車活用推進の重要施策として推進
- ⑨ 東京 2020 大会に向けた、新国立競技場周辺での先行整備
- ⑩ 隣接区と連携した広域ネットワークの形成

2) 区内での動き

- ⑪ 自転車シェアリングの浸透と、さらなる利用促進及び安全な利用環境の構築
- ⑫ 国内外からの観光客が安全にまちを楽しめる環境の形成
- ⑬ 軽快車、スポーツ車等が同じ空間を共有できる通行空間の整備
- ⑭ 新宿駅周辺の歩行者優先エリアに配慮した自転車ネットワークの形成

3 道路整備における課題

1) 道路構造上の課題

- ⑮ 幅員の狭い道路が多くを占める区道を含めた通行空間整備の検討が必要
- ⑯ 既存整備区間の自転車ネットワーク上の位置付けの明確化

2) 道路の使い方の課題

- ⑰ 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
- ⑱ 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
- ⑲ バスとの共存を前提とした整備形態の検討

車道通行の原則を自然に遵守できる自転車通行空間を実現する。

歩行者が安心して通行できるよう、歩行者優先の環境をつくる。

自転車でのアクセスが集まる施設に、適切に繋がる自転車通行空間をつくる。

自転車シェアリングの安全・快適な利用を支える自転車通行環境をつくる

国・都の動き、隣接区とのつながりを踏まえた広域的なネットワークをつくる。

幅員の狭い道路も含めた地域の施設と繋がる地域内のネットワークをつくる。

今の道路を最大限活用しつつ、自転車ネットワークの早期実現を目指す。

バスや荷捌き車両等他の交通手段との適切な住み分けを図る。

2 自転車ネットワーク計画の整備方針

- 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しました。
- 自転車ネットワークは、自転車通勤やサイクリングなど、区を縦横断したり、区を跨ぐような「広域的」なニーズにも、自宅から鉄道駅や買い物先など、「地域的」なニーズにも、対応することが期待されます。これらのニーズも踏まえながら、安全・安心して通行できる環境を提供するため、以下の3つの基本方針を設定しました。

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～

方針1

歩行者・自転車・自動車の安全向上のため
車道での自転車通行空間整備を推進します。

- ・賑わい、活気のある全国有数のまちとして、歩行者も、自転車も、自動車も、安心して通行できる通行空間が必要です。
- ・歩行者が不安なく、楽しく歩けるように、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、自転車ネットワーク整備を進めていきます。



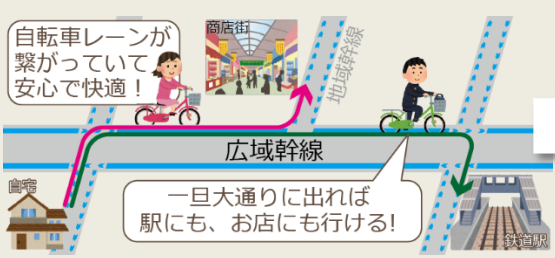
安全性の視点

3つの基本方針

方針2

広域幹線と地域幹線を介して、
目的地につながるネットワークをつくります。

- ・自転車ネットワークは買い物や駅利用、自転車通勤、観光、サイクリング等、様々な場面で利用できることが重要です。
- ・広い範囲から自転車本来の機能を発揮してスムーズに通行できる【広域幹線】と、広域幹線から地域の施設にしっかり繋がる【地域幹線】、2つの段階に分けて適切なネットワークをつくります。



アクセシビリティの視点

方針3

車道の走り方、歩道の安全な通り方が、
その場でわかる、交通ルール周知を施します。

- ・自転車通行空間を整備しても、そこを使う自転車が、誤った交通ルールで利用すると、自分も、周りの人も、危険です。また、整備した通行空間に路上駐車ががあれば、本来の機能が発揮されません。
- ・整備とともに、「正しい使い方」をしっかり周知するための取組を並行して進めます。



使い方の視点

対象路線の選定・整備形態の基本的な視点

周知・啓発の視点

IV 整備対象路線の選定



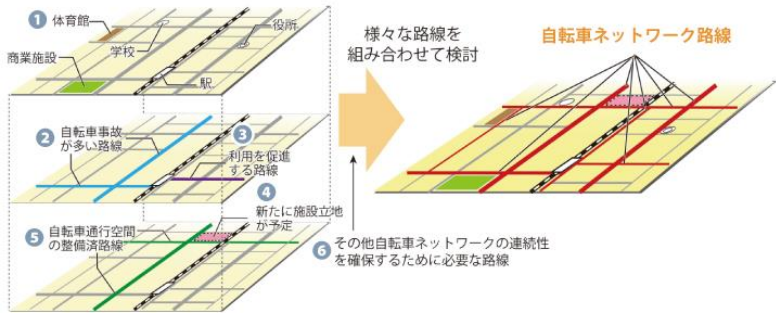
1 路線選定の基本的な考え方

(1) 国のガイドラインでの路線選定の基本

- 路線選定について、国のガイドラインでは、自転車によるアクセスが集中する駅や施設、自転車事故の多い路線、自転車通行空間の整備済み路線とのつながりなどの条件を組み合わせ、自転車ネットワーク路線を選定する手法を提示しています。

■ 国のガイドラインでの路線選定のイメージ

▼ 路線選定のイメージ

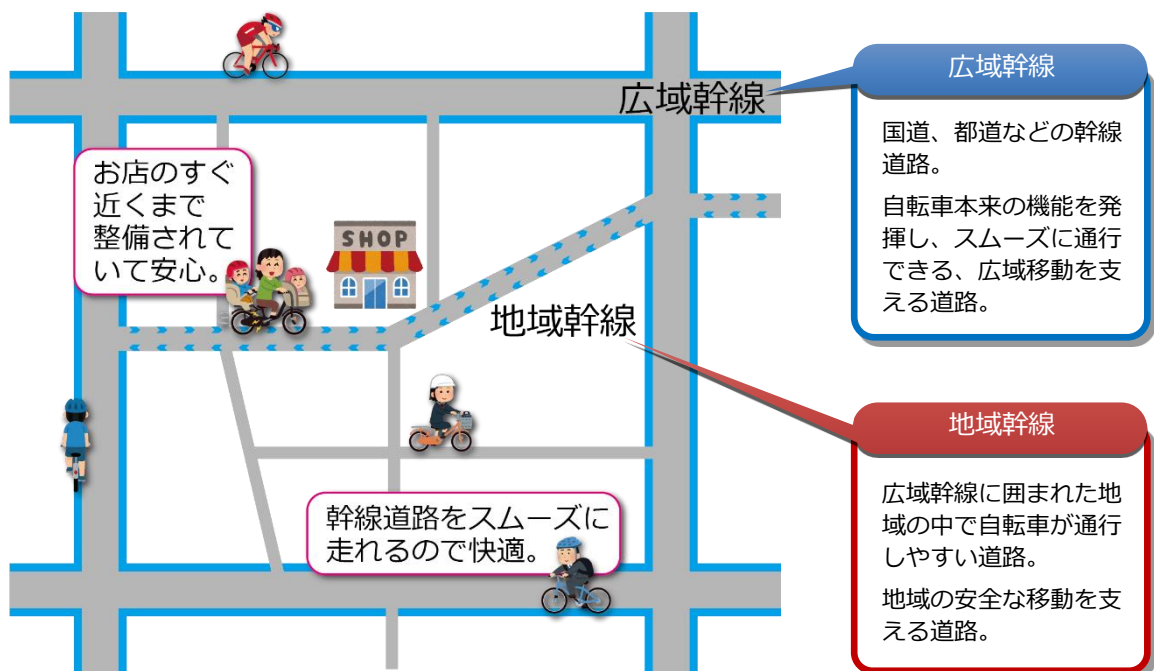


- 区でもこの考え方を踏襲し、自転車事故対策の視点や、自転車によるアクセス性の視点を中心として条件を定め、組み合わせで路線選定を行います。

(2) 新宿区自転車ネットワークのイメージ

① 広域幹線・地域幹線によるネットワークの形成

- 区内の道路は、区を縦横断する国道、都道中心の幹線道路と、幹線道路に囲まれた生活道路で構成されており、生活道路はとくに狭く、自転車通行空間の整備が難しい状況です。
- 区内全ての道路で自転車通行空間を整備するのではなく、隣接区との接続にも配慮した、区内をスムーズに移動できる【広域幹線】と、広域幹線から地域内の施設等を結ぶ【地域幹線】によりネットワークを形成します。



②広域幹線・地域幹線の整備イメージ

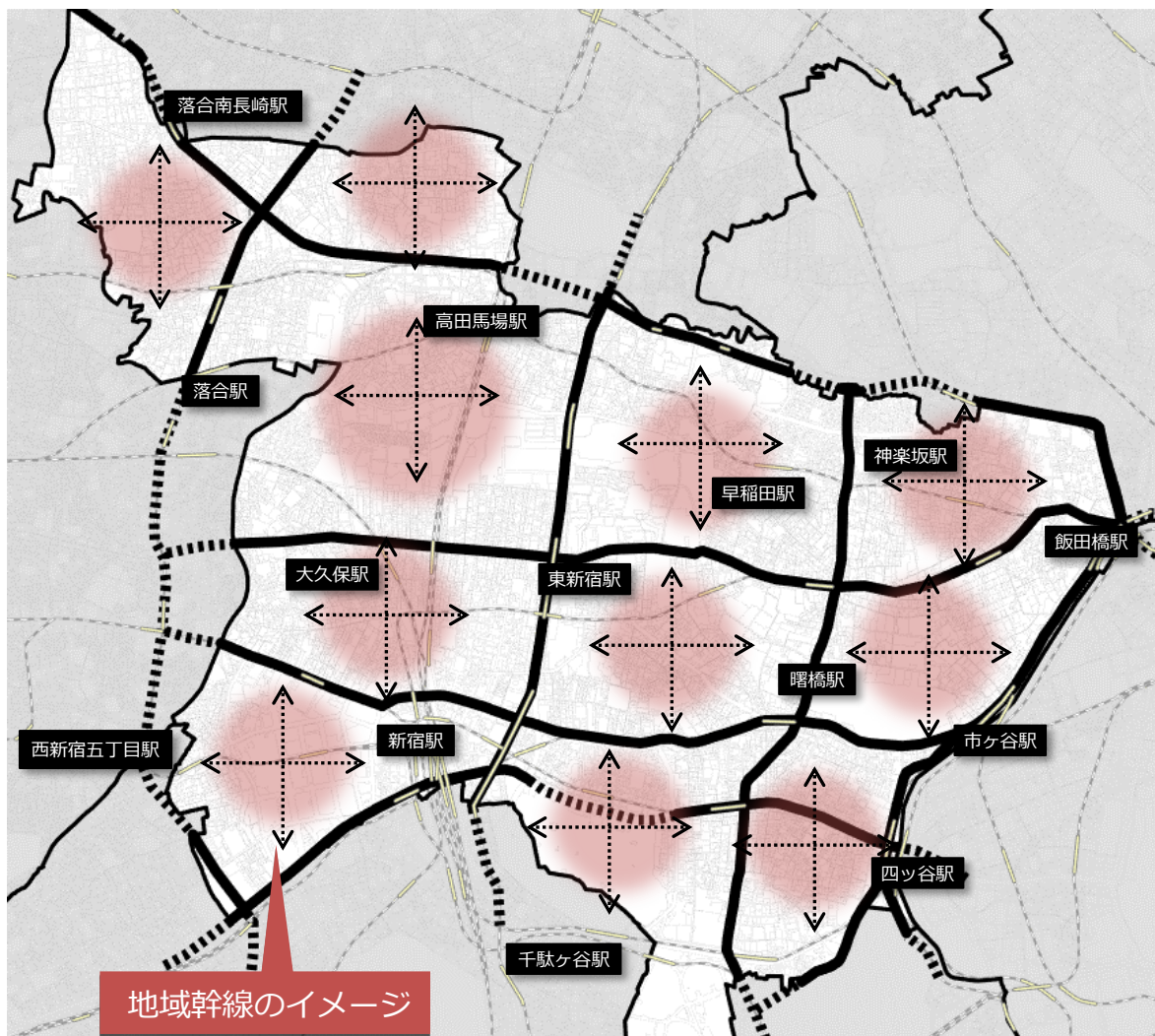
- 区の自転車ネットワークの軸となる、区内を広域的に結ぶ【広域幹線】については、自転車本来の機能を発揮し、車道左側端を通行してスムーズに目的地まで到達できるよう、以下の選定条件に基づき、下図のように設定します。

■広域幹線の選定条件

- 条件① 歩道が整備され、道路幅員も十分ある道路
- 条件② 隣接区と接続し、広域的な往来を担う道路
- 条件③ 都市計画道路として位置付けられている道路

- 地域幹線は、広域幹線に囲まれた地域の中で、居住者等が広域幹線にアクセスしたり、広域幹線から地域内の目的施設にアクセスすることを想定し、地域内での自転車の主要経路となる道路を選定します。
- 地域幹線の選定に当たっては、6m以上の道路（2車線道路が整備できる最低ライン）を基本として選定を行います。ただし、6m未満でも地域内での自転車交通が集中する区間についても、地域からの要望に応じて地域幹線として位置付けるものとします。

■広域幹線・地域幹線のイメージ



2 自転車ネットワーク対象路線の選定

(1) 選定の考え方

- 自転車ネットワークの対象路線については、幅員の狭い道路の多い区の特徴を踏まえ、歩行者・自転車・自動車が混在することが多い6m以上の道路を中心に、安全性の視点、アクセス性の視点を定めて、これらの条件から路線を抽出し得点化を行い、選定を行います。
- 6m未満の道路に関しては、地域からのニーズを踏まえ、広域幹線・地域幹線に繋がる連続性を持った路線を選定し、自転車ネットワークに反映します。その際に、バス路線やパーキングメーター設置区間と重複する区間において、迂回路としての利用が想定される場合も、自転車ネットワークとして考慮するものとしました。

■ 6m以上の道路

| 視点 | 評価する項目 |
|----------|----------------------------|
| 安全性の視点 | ① 自転車事故の発生状況 + 自転車の流入抑制エリア |
| アクセス性の視点 | ② 鉄道駅へのアクセス |
| | ③ シェアサイクルポートへのアクセス |
| | ④ 観光施設・集客施設へのアクセス |
| | ⑤ 商店街（商業・娯楽等）へのアクセス |
| | ⑥ 区役所・大規模な病院へのアクセス |
| | ⑦ 自転車通学先（高校～大学）へのアクセス |

項目ごとく区間を評価し得点化



幅員の狭い道路でも通行空間改善を要する区間が想定されるため…

■ 6m未満の道路

| 視点 | 評価する項目 |
|----------|---------------------------|
| アクセス性の視点 | ① 地域からのニーズが高い路線 |
| | 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 |

個別に評価し統合

(2) 6m以上の道路での路線選定の整理

① 各視点での路線選定について

- 6m以上の道路においては、自転車事故の発生状況等の「安全性の視点」や、鉄道駅、シェアサイクルポート、観光施設・集客施設等への「アクセス性の視点」を選定条件として、次頁以降の考え方により対象路線の選定を行いました。

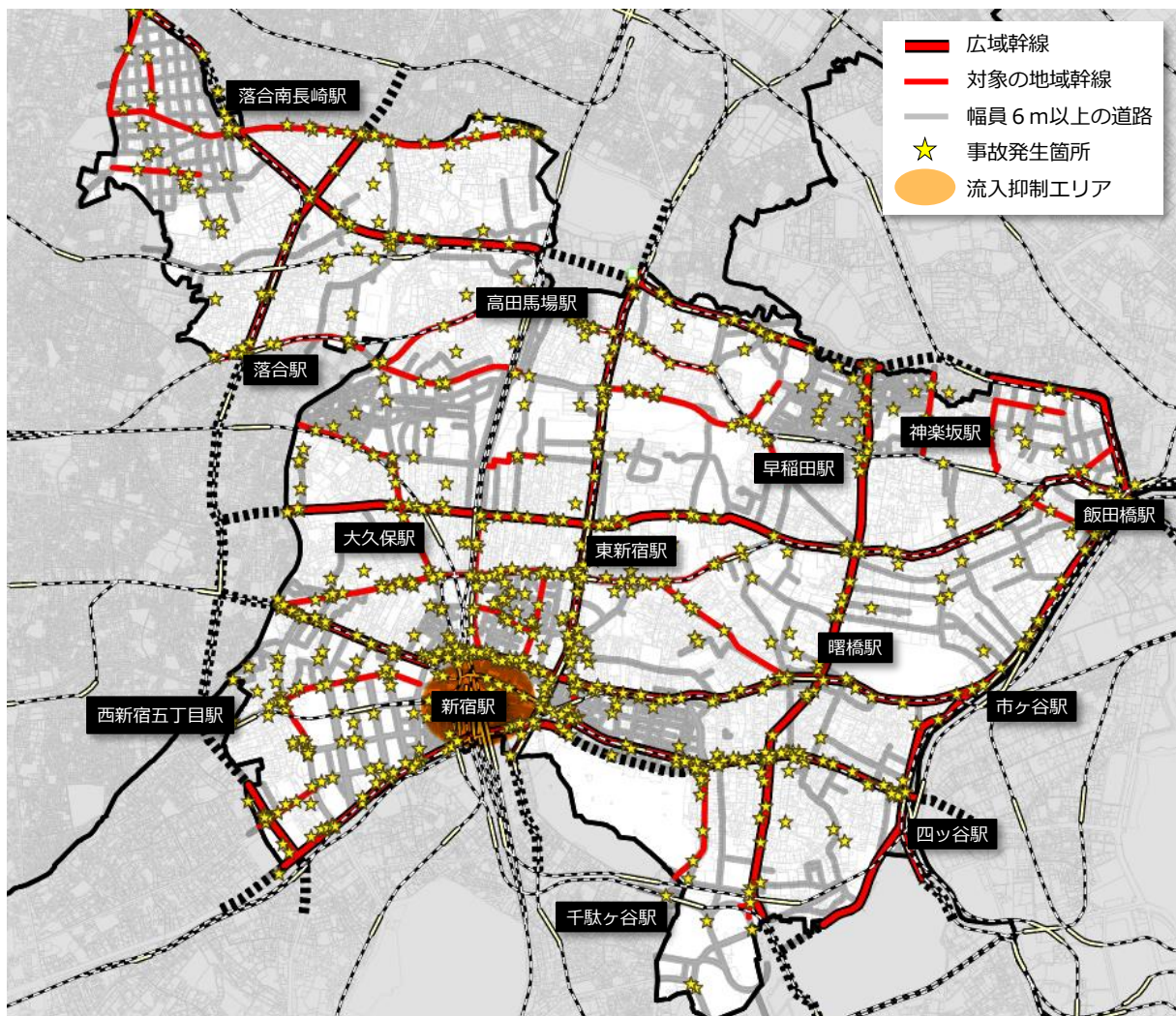
① 自転車事故 + 自転車の流入抑制エリア

- 2015～2017 年内（各年 1 月～12 月）の 3 力年の自転車事故の発生場所に基づき、6m 以上の道路（図中灰色）の各区間内で 3 件以上（年平均 1 件）の事故が発生している区間を抽出します。
- 3 件以上の事故が発生している区間の中で、広域幹線と接続していない区間については、自転車ネットワークには選定しないものの、個別の事故対策を別途検討していく区間とします。

■ 抽出の考え方

【条件】 警視庁提供の 2015～2017 年内自転車事故データが 3 件以上（年平均 1 回）
※広域幹線は、事故件数に関わらず「対象」とした。

① 自転車関連事故による抽出



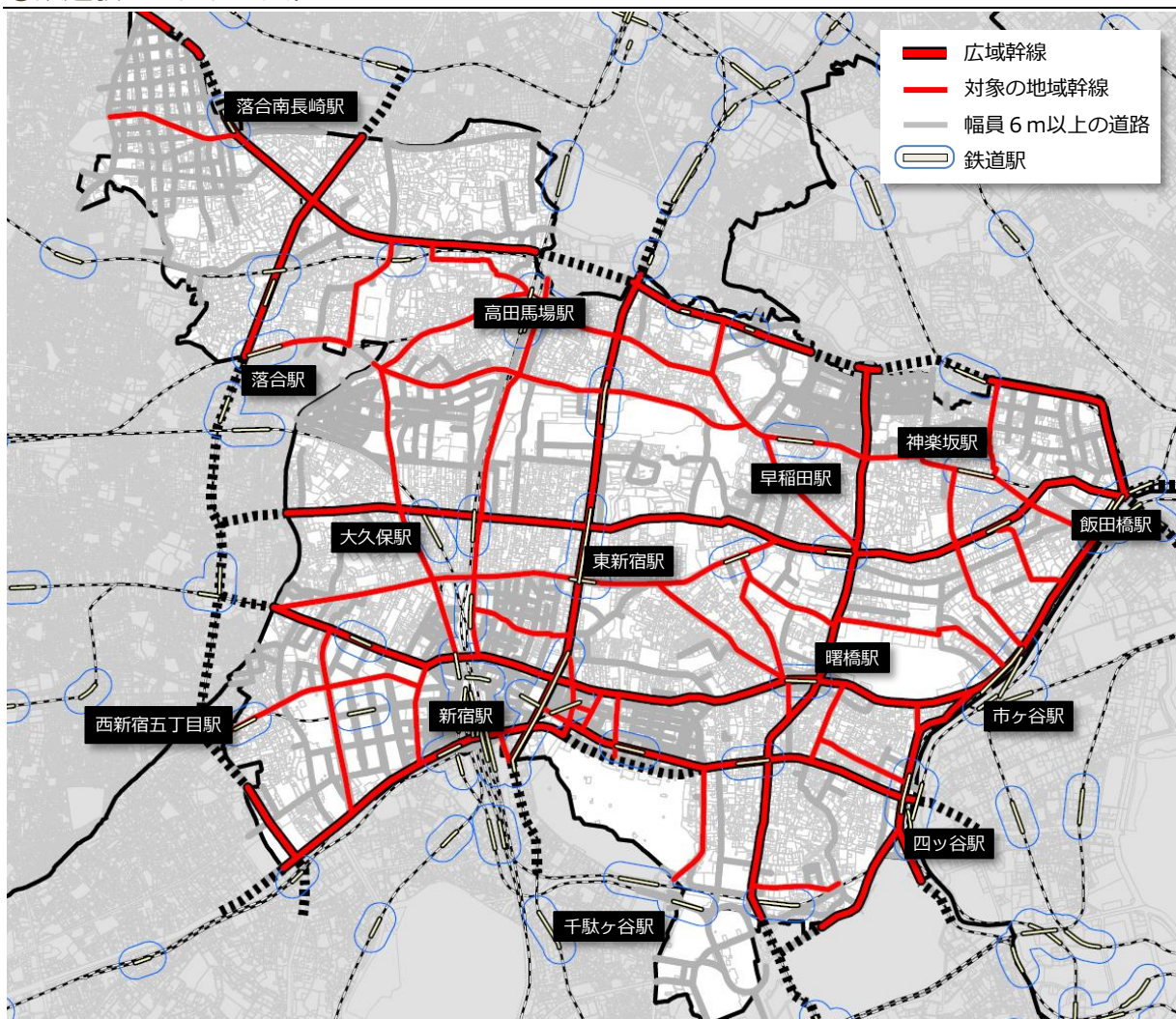
② 鉄道駅とのアクセス性

- 区内での自転車利用では、区民の自宅を起点とする、通勤・通学、買い物等での鉄道駅利用が想定されます。また、鉄道駅周辺の駐輪場に自転車を停めておき、駅からの通勤通学等に自転車を使うケースも想定されます。
- 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に必要と想定される区間を選定しました。

■ 抽出の考え方

【条件】 2018年7月時点で営業運行を行っている駅と広域幹線をつなぐ区間
※広域幹線は、駅との接続状況に関わらず「対象」とした。
※駅接続の判断は、駅から半径100m圏内に含まれる道路とした。

② 鉄道駅とのアクセス性



③シェアサイクルポートとのアクセス性

- 区内に自転車を持ち込むことなく、自転車を利用できるサービスとして導入を進める自転車シェアリングについて、観光等での自転車シェアリングの普及促進と、利用者の安全・安心なポート間移動環境を整えるため、シェアサイクルポート間をつなぐ道路を選定しました。
- シェアサイクルポートについては、今後も増設等が進むものと考えられますが、設置の考え方として、可能な限り自転車ネットワークに近接した施設への設置を図るよう配慮します。なお、自転車ネットワークから離れたポートが立地した場合で、多くの利用が集中する場合については、今後の整備計画の見直しに合わせて追加等を検討します。

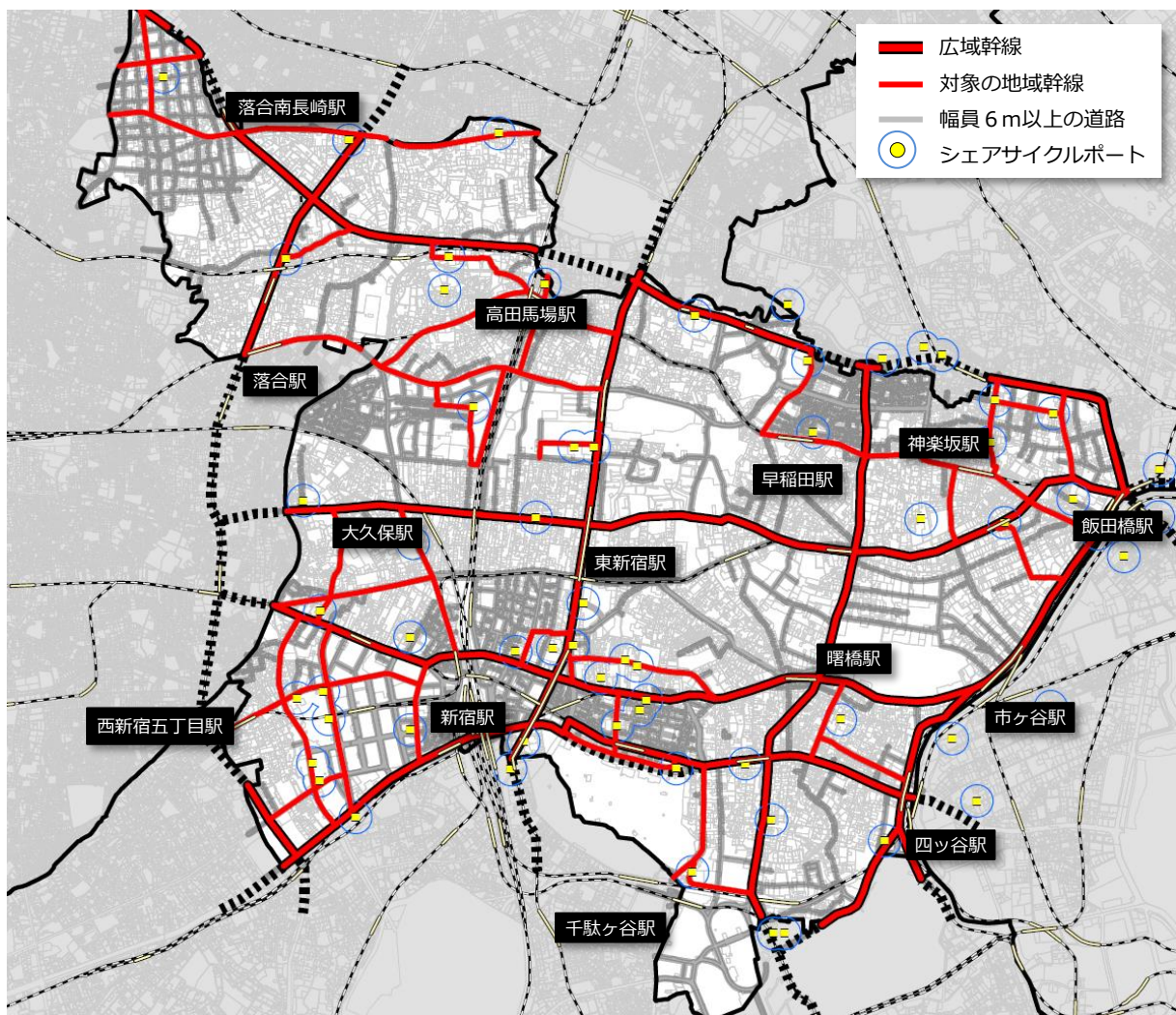
■抽出の考え方

【条件】 2018年7月時点で、区内で貸出・返却可能なシェアサイクルポートと広域幹線をつなぐ区間。

※広域幹線は、ポートの接続状況に関わらず「対象」とした。

※ポート接続の判断は、ポートから半径100m圏内に含まれる道路とした。

③シェアサイクルポートとのアクセス性



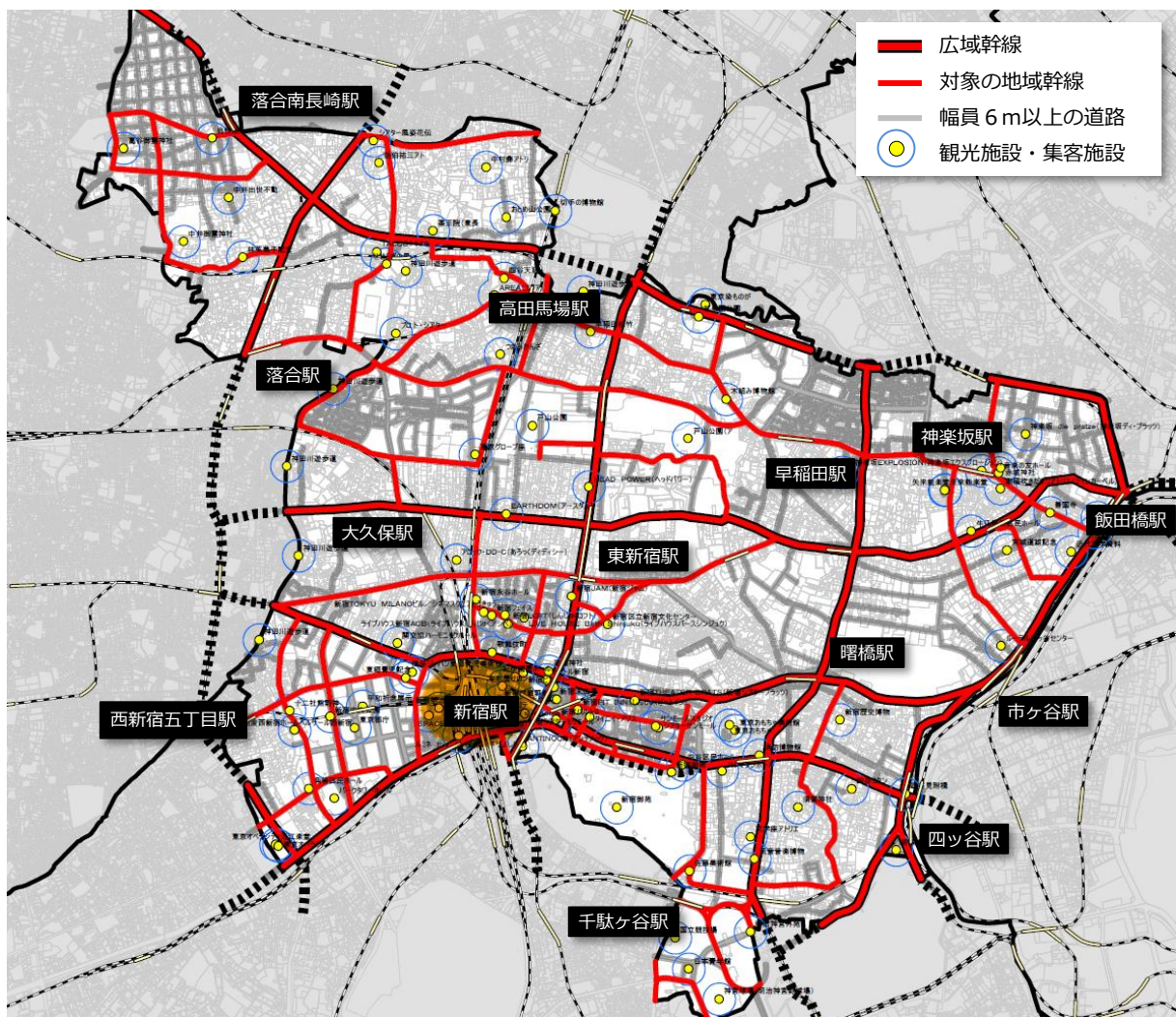
④ 観光施設・集客施設とのアクセス性

- 区は、全国有数の繁華街や、有名な観光、集客施設等が多数立地し、国内外からの来街者が多いまちです。自転車シェアリングの普及とともに、区内の移動や区外からの移動に自転車を使う機会が増え、さらに今後の外国人観光客等の増加に合わせて、観光施設・集客施設への自転車利用も増えると考えます。
- 区内の主要な観光施設・集客施設と、広域幹線を結ぶ区間を選定しました。

■ 抽出の考え方

- 【条件】
- ① 新宿観光マップに掲載されている観光施設と広域幹線をつなぐ区間
 - ② 国土交通省 国土数値情報のうち、集客施設データ（2014年時点）に示される施設と広域幹線を繋ぐ区間
- ※広域幹線は、施設の接続状況に関わらず「対象」とした。
※施設接続の判断は、施設から半径100m圏内に含まれる道路とした。

④ 観光施設・集客施設とのアクセス性



⑤ 商店街とのアクセス性

- 区内には多くの商店街が立地しており、商店街へのアクセスに自転車を使用する区民も数多くいます。そのため、区内の商店街と、広域幹線を結ぶ区間を選定しました。

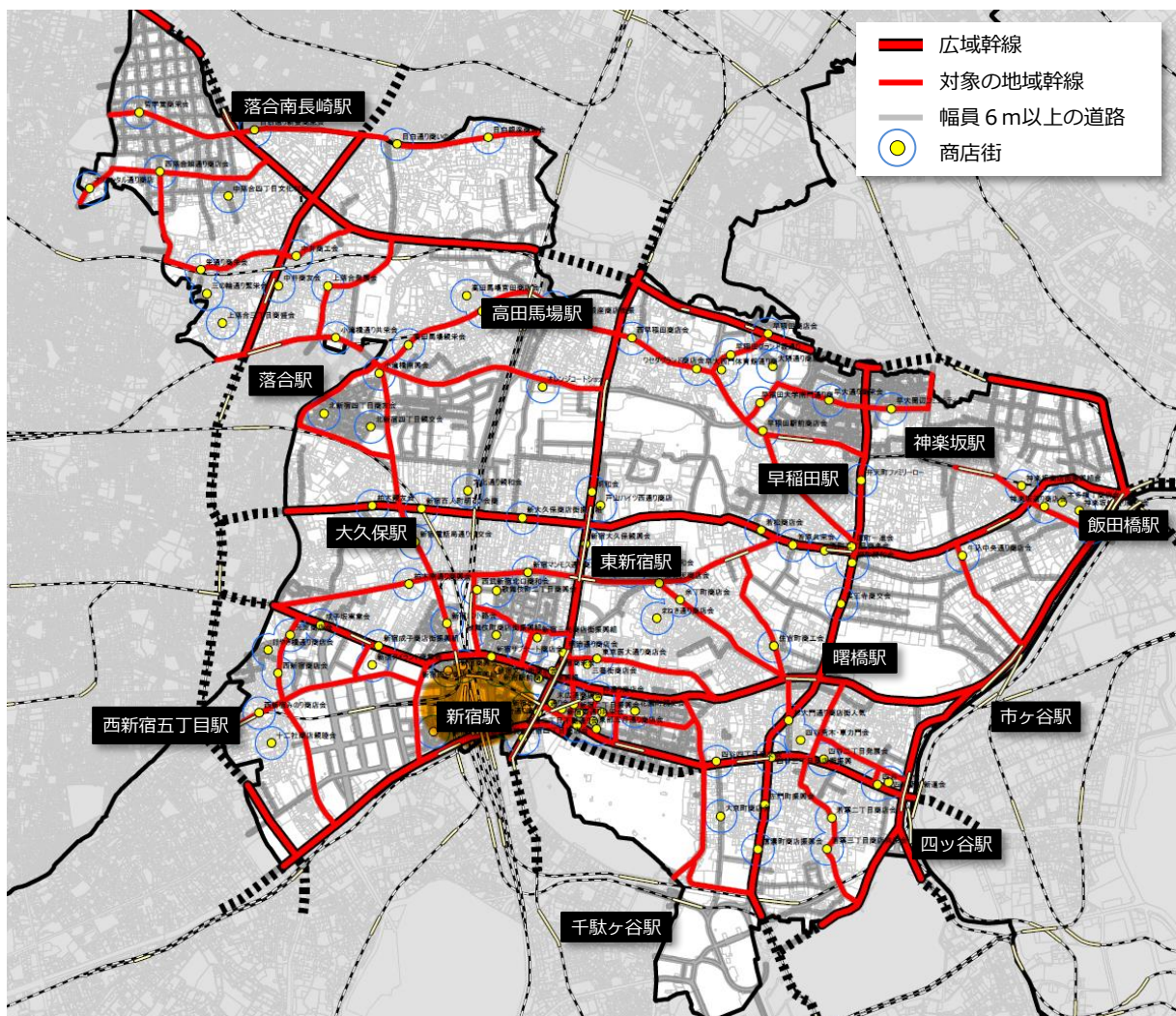
■ 抽出の考え方

【条件】 商店街と広域幹線をつなぐ区間

※広域幹線は、商店街の接続状況に関わらず「対象」とした。

※商店街接続の判断は、商店街中心部から半径 100m 圏内に含まれる道路。

⑤ 商店街とのアクセス性



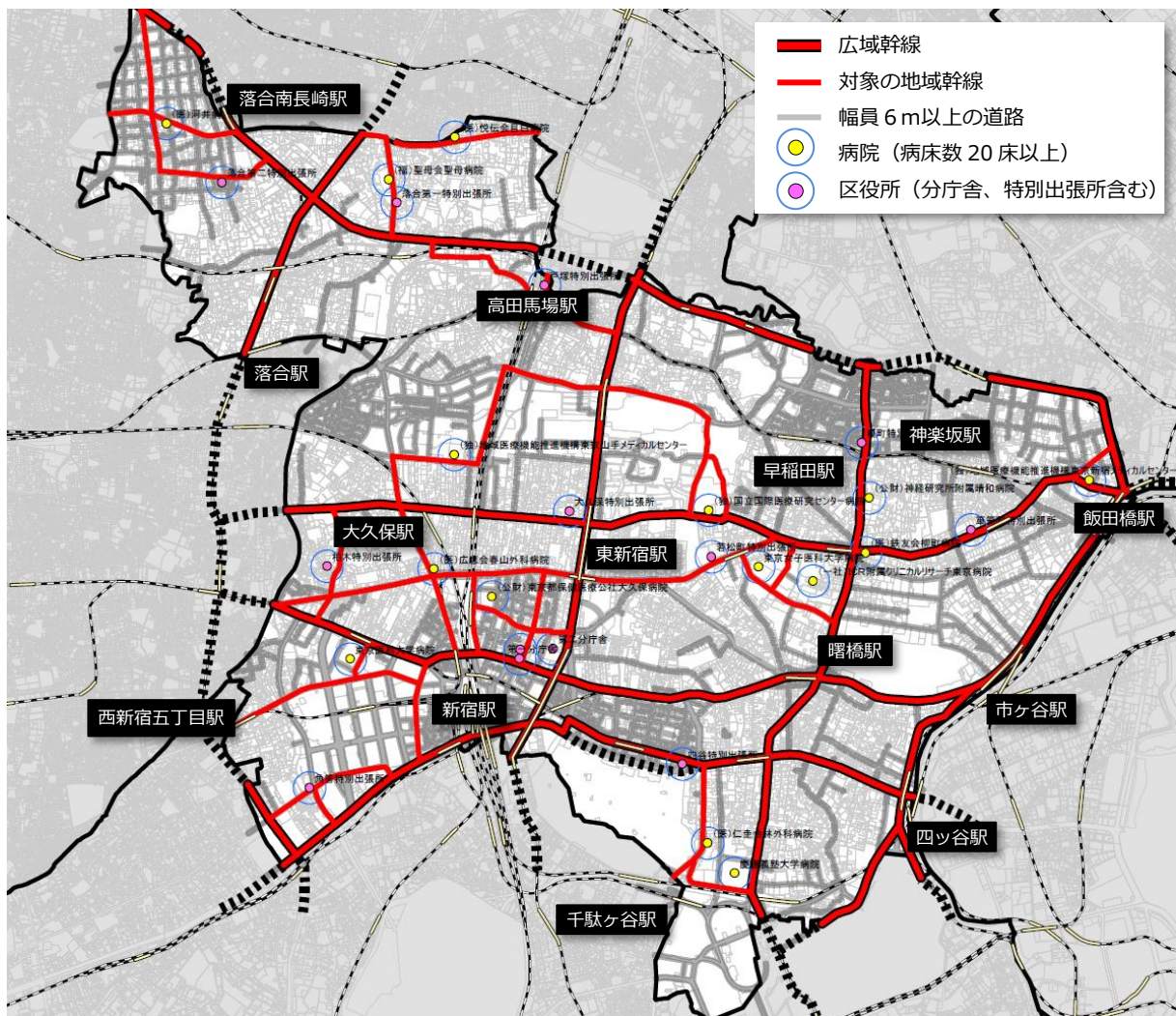
⑥ 区役所・病院とのアクセス性

- 区民の行政手続きや、通院等に自転車を使うケースを想定し、区役所や病院（20 床以上）と、広域幹線を結ぶ区間を選定しました。

■ 抽出の考え方

- 【条件】
- ① 病院（病床数 20 床以上）と広域幹線をつなぐ区間
 - ② 区役所（分庁舎、特別出張所含む）と広域幹線を繋ぐ区間
- ※広域幹線は、施設の接続状況に関わらず「対象」とした。
※各施設接続の判断は、各施設から半径 100m 圏内に含まれる道路とした。

⑥ 区役所・病院とのアクセス性



⑦ 高校・大学とのアクセス性（通学交通）

- 高校生、大学生は通学に自転車を使うケースが多く、また人口1万人当りの自転車事故発生件数（p6 参照）も高い状況から、自転車通学を想定した高校・大学へのアクセス性を考えます。

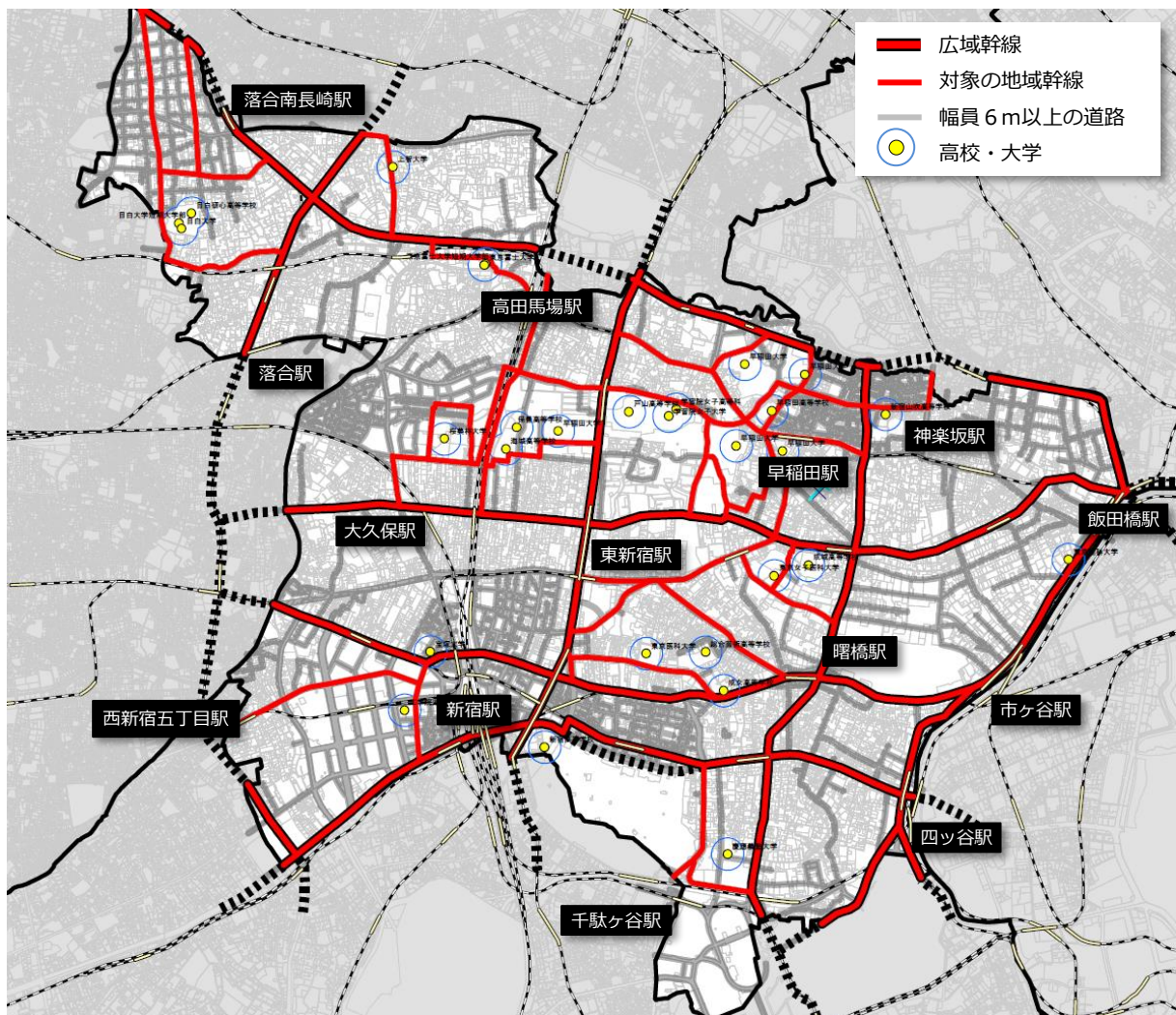
■ 抽出の考え方

【条件】 高校、短期大学、大学を対象に設定（附置義務駐輪対象施設）

※広域幹線は、施設の接続状況に関わらず「対象」とした。

※学校接続の判断は、学校から半径100m圏内に含まれる道路とした。

⑦ 高校・大学とのアクセス性



②路線選定に基づく優先順位の設定

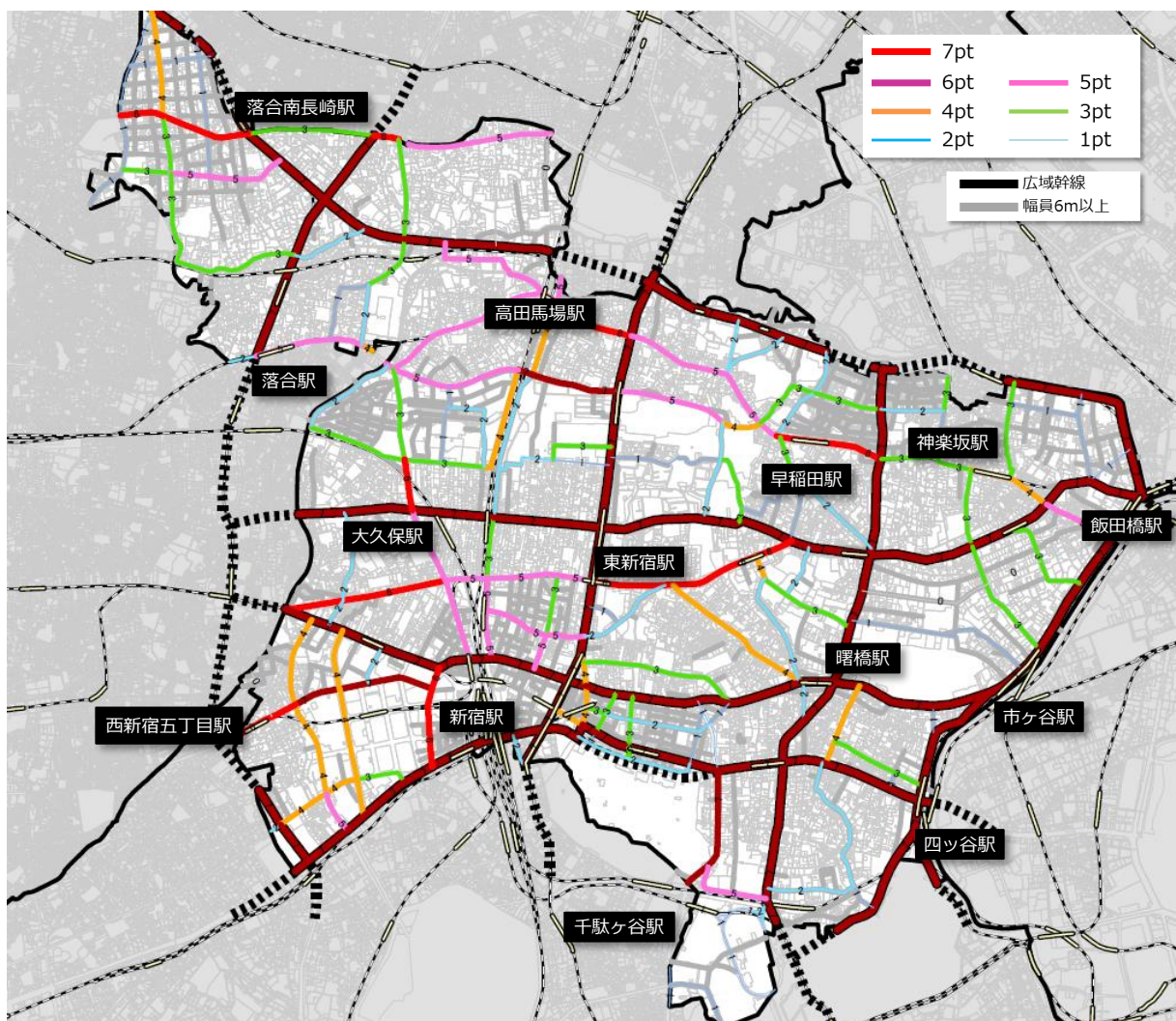
- 自転車事故に関する「安全性の視点」と、鉄道駅やシェアサイクルポート、観光・集客施設などへの「アクセス性の視点」を加味し、各条件、各1ポイントとした場合の合計得点をもって、整備の優先順位を設定します。
- 全体の傾向として、様々な施設が集中し、自転車交通の集中による事故の発生も多い新宿駅や、大学等の集まる文教地区（早稲田大学周辺等）の評価が高めとなっています。

■評価項目

- ①自転車事故の発生
- ②鉄道駅へのアクセス
- ③シェアサイクルへのアクセス
- ④観光・集客施設へのアクセス
- ⑤商店街へのアクセス
- ⑥区役所・大規模な病院へのアクセス
- ⑦自転車通学先へのアクセス

各項目1ポイントとして
合計得点を設定します。

■ 7つの項目に基づく得点化



(3) 6m未満道路

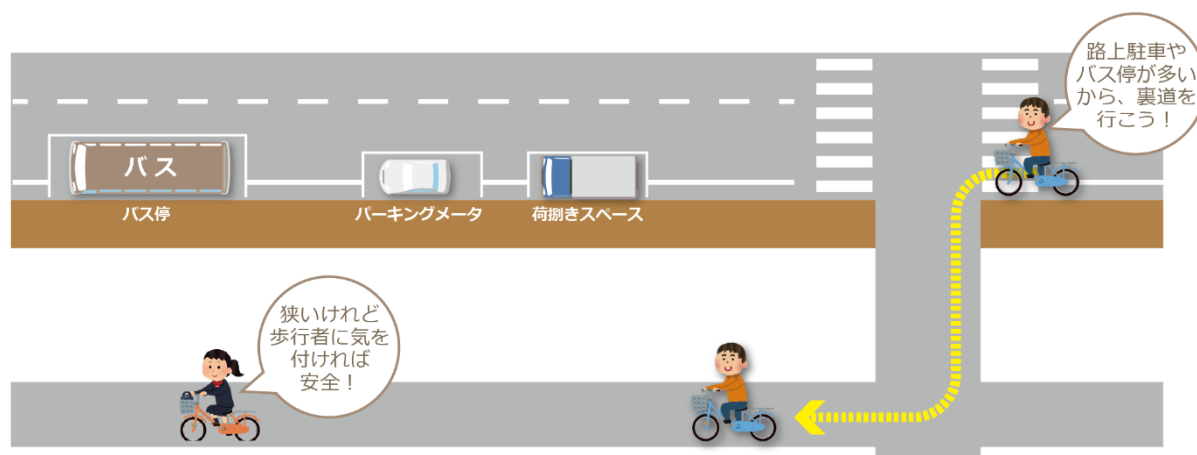
①選定の考え方

- 6m未満の道路については、地域内の自転車の抜け道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等が想定されます。
- 地域からのニーズが高い路線については、道路管理者等へのヒアリング調査を通じ、実態に即して必要な路線を抽出するものとししました。
- 道路左側端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しします。

■ 6m未満の道路の評価項目（再掲）

| 視点 | 評価する項目 |
|----------|-----------------------------|
| アクセス性の視点 | 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 |

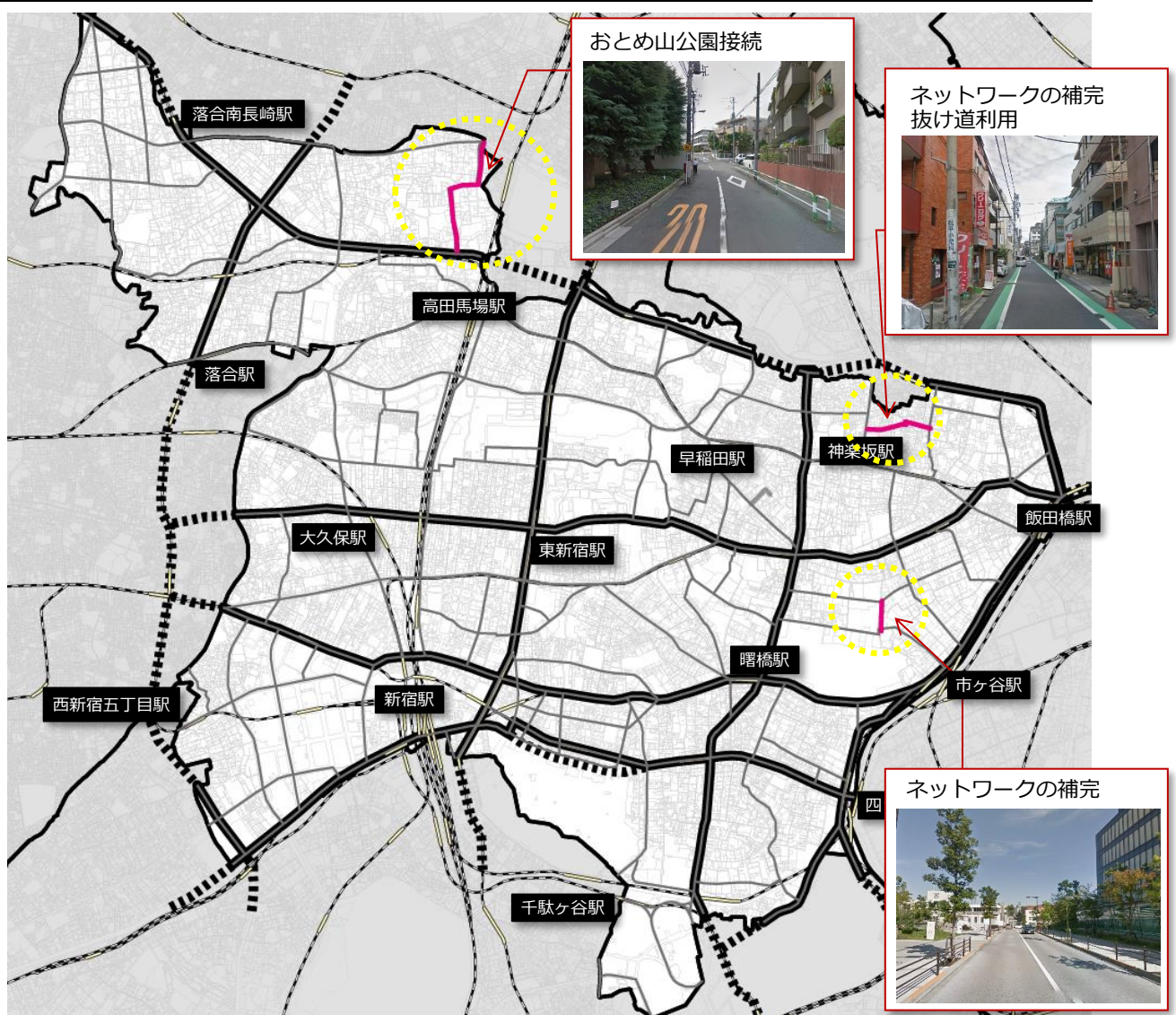
■ バス・パーキングメーター区間の迂回のイメージ



① 地域ニーズが高い区間

- 前述の6m以上道路における広域幹線・地域幹線の設定後、道路管理者等へのヒアリング調査を実施（2018年7月時点）し、地域内での抜け道として自転車通行が多い区間等を抽出しました。なお、これらの区間については、自転車ネットワークとの接続性を考慮し、両端が広域幹線・地域幹線に接続する道路を対象としています。

① 地域ニーズが高い路線



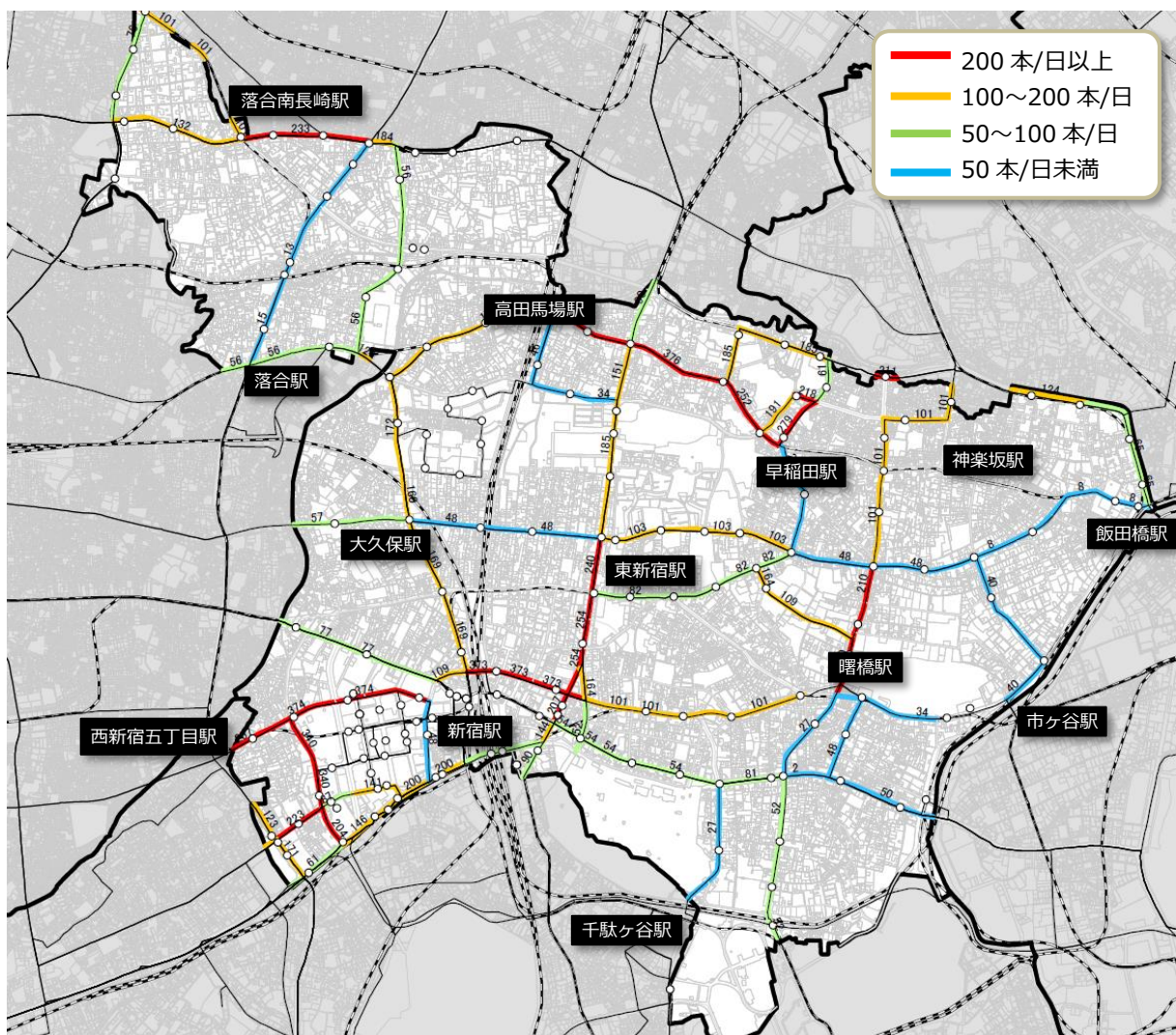
②バス通りの迂回交通が発生する区間

- バス通りの迂回交通に関して、国土交通省 国土数値情報「バス路線」(2014年時点)のデータをもとに、6m以上道路で設定した広域幹線・地域幹線の各区間1日運行本数(上下線合算)を整理しました。(下図参照)
- 1日200本(1時間当たり10~12本程度)以上の本数が集中する区間を中心に、同区間と並行する、迂回可能な幅員の狭い道路を整理したところ、迂回路として活用できる区間がないため、バス通りと自転車通行空間を同一道路内で対応するための整備形態を検討します。



※バス本数の多い区間でも、並行する代替路がないため、同一道路内での対応を検討

【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)



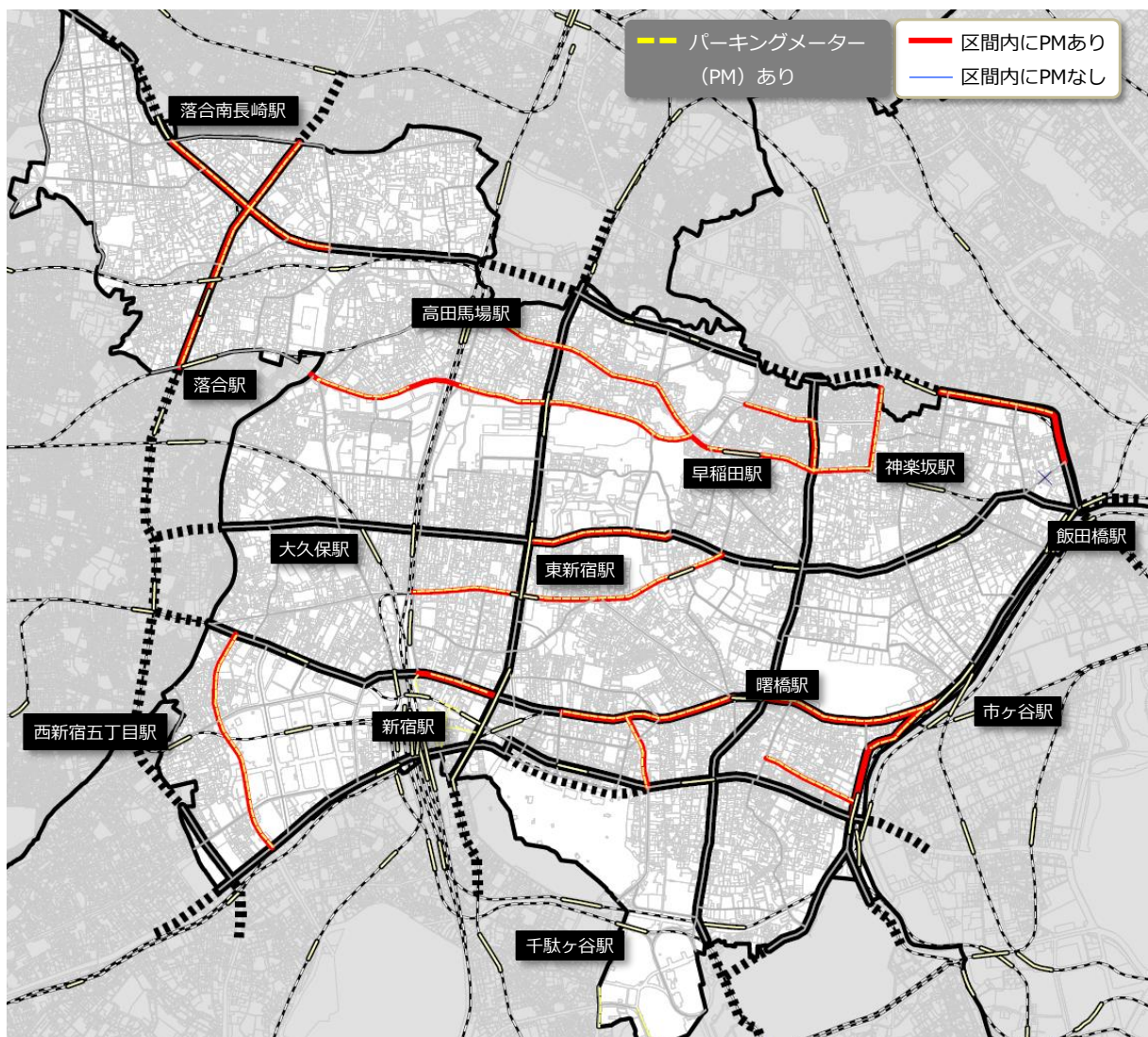
③ パーキングメータ設置区間の迂回交通が発生する区間

- パーキングメータ設置区間の迂回交通に関して、警視庁ホームページで公表されているパーキングメータ設置区間図に基づき、6m以上道路で設定した広域幹線・地域幹線との重複状況を整理しました。（下図参照）
- パーキングメータ設置区間を中心に、同区間と並行する迂回可能な道路を整理したところ、迂回路として活用できる区間がないため、パーキングメータ設置区間については、パーキングメータと自転車通行空間を同一道路内で対応するための整備形態を検討します。
- 現在、新国立競技場周辺道路において、パーキングメータの撤去を含む自転車通行空間整備が検討されています。この対策も整備手法の一つとして想定します。



※パーキングメータ設置区間でも、並行する代替路がないため、同一道路内での対応を検討

【参考】パーキングメータ設置区間

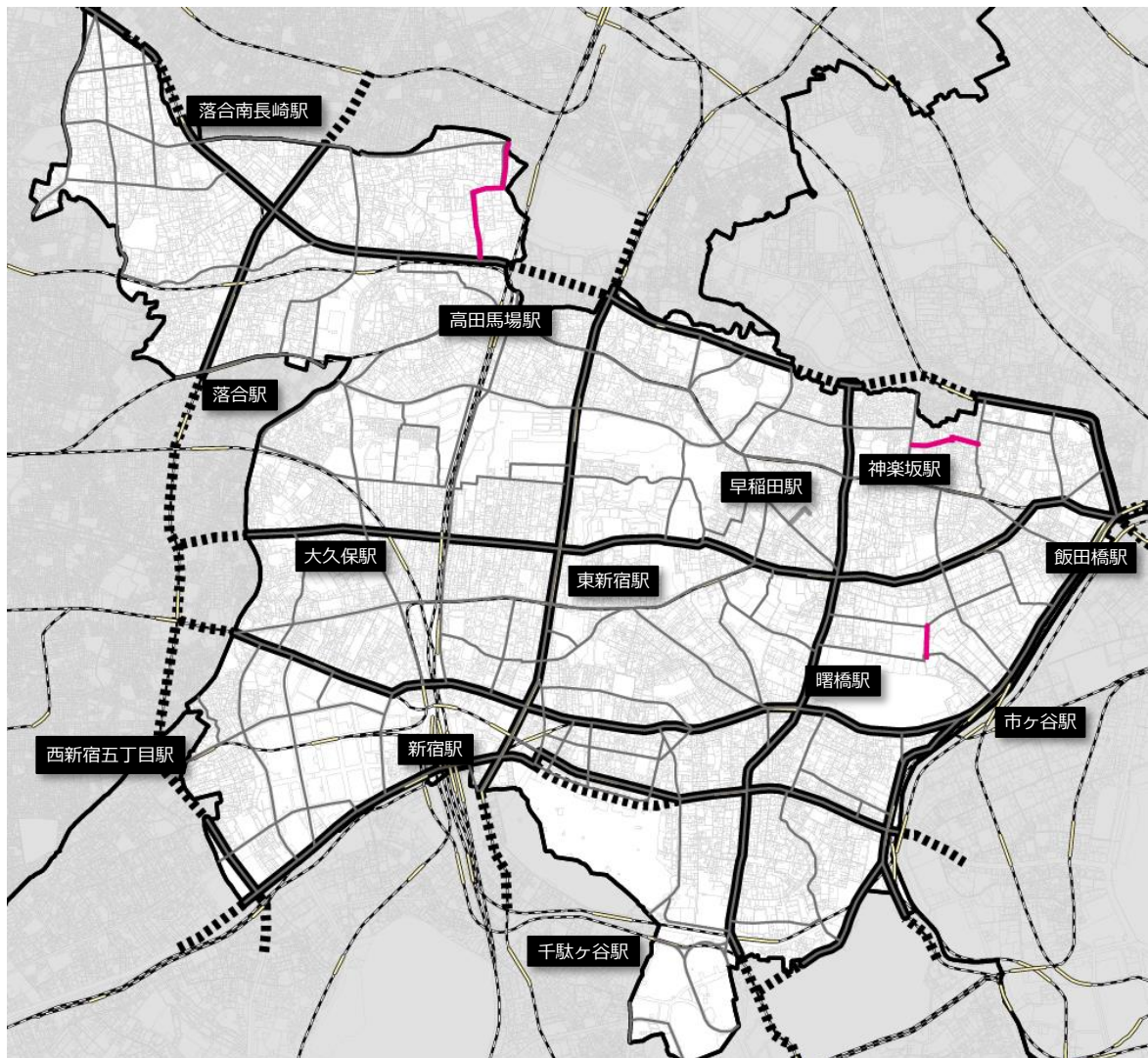


②幅員の狭い道路での地域ニーズに応じた整備対象路線

- 6m未満の幅員の狭い道路における、自転車ネットワークに反映すべき区間を設定します。
- バス路線及びパーキングメーター設置区間の迂回交通については、対応する道路が無いことから、選定の対象外とします。
- 「①地域からのニーズが高い路線」のみを、自転車ネットワークへの反映区間としました。

| 視点 | 評価する項目 | |
|-------------|---------------------------|--------------------------------|
| アクセシビリティの視点 | ① 地域からのニーズが高い路線 | →○自転車ネットワークに反映 |
| | ② バスの多い区間を迂回する利用の多い路線 | →×代替可能な迂回路が無いため 同一路内での対応を検討 |
| | ③ パーキングメーター区間を迂回する利用の多い路線 | |

【参考】 6 m以上道路での自転車ネットワークに追加する路線（再掲）



3 自転車ネットワーク対象路線

(1) 対象路線のまとめ

- 自転車ネットワーク対象路線については、P36の「7つの項目に基づく得点化」において得点が1ポイント以上の路線、並びにP38の「地域ニーズの高い区間」を対象とし、総計100.6kmとします。

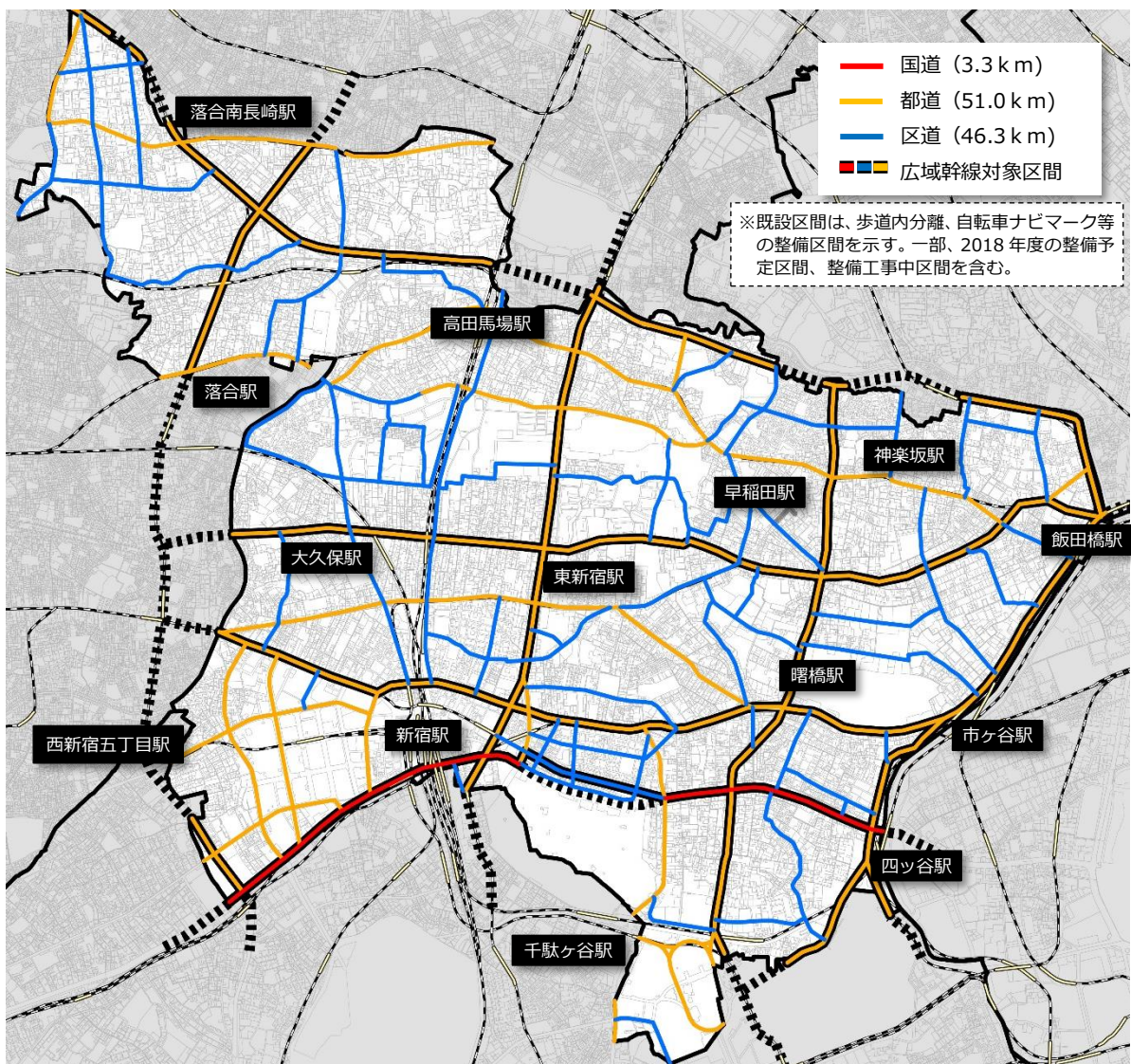
- 国道、都道、区道の各道路管理者別では、広域幹線を中心に指定される国道3.3km、都道51.0km、主に地域内をつなぐ区道は46.3kmです。
- 区道の整備スケジュールの考え方については、P71を参照。

■ 道路管理者別の整備延長（広域・地域幹線別）

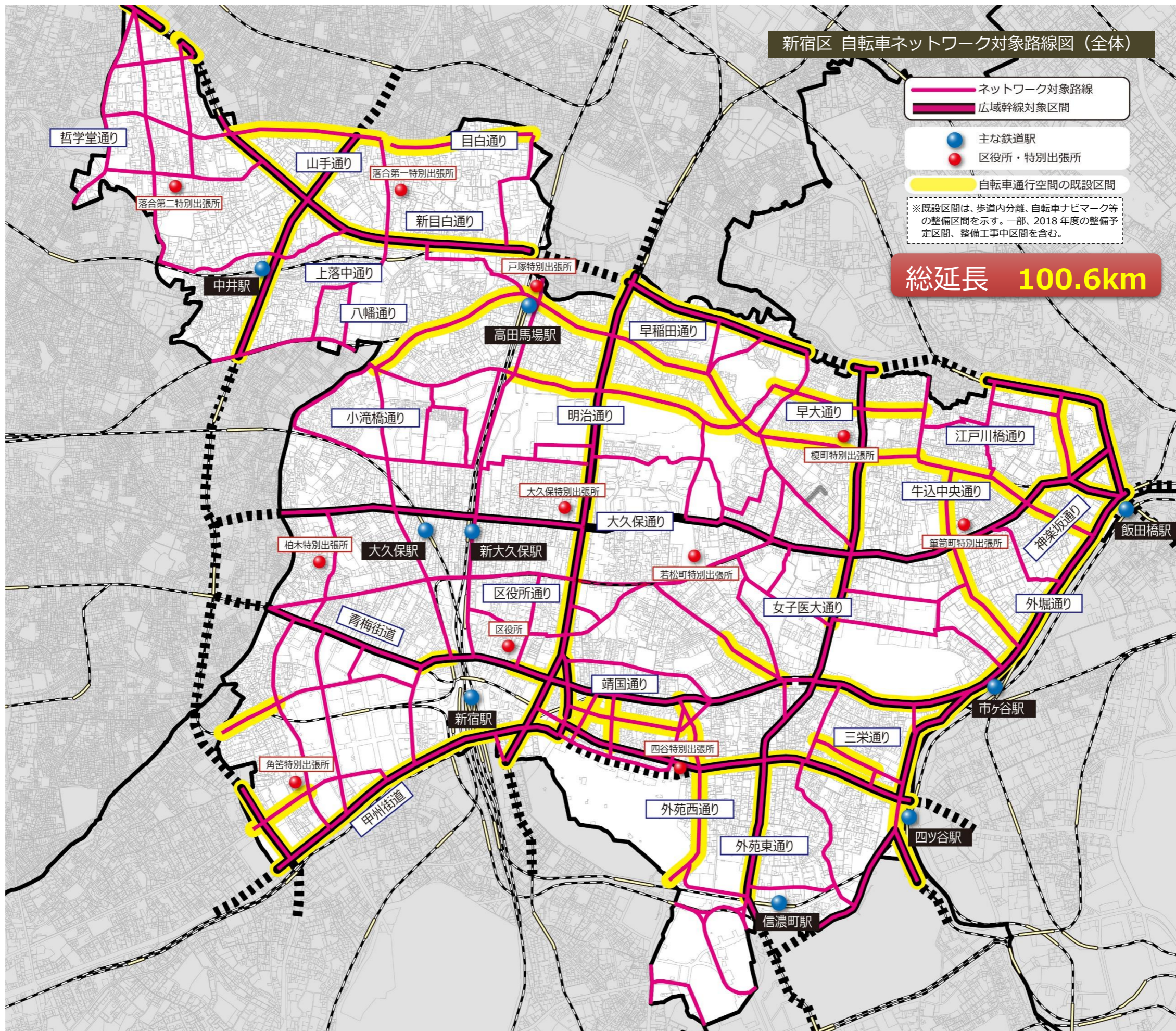
単位：km

| | 6m以上道路 | | 6m未満道路 | 合計 |
|----|--------|------|--------|-------|
| | 広域幹線 | 地域幹線 | | |
| 国道 | 3.3 | | | 3.3 |
| 都道 | 27.6 | 23.4 | | 51.0 |
| 区道 | 0.9 | 43.9 | 1.5 | 46.3 |
| 合計 | 31.8 | 67.3 | 1.5 | 100.6 |

■ 国道・都道・区道別の対象路線一覧



新宿区 自転車ネットワーク対象路線図 (全体)



V

整備構造の選定



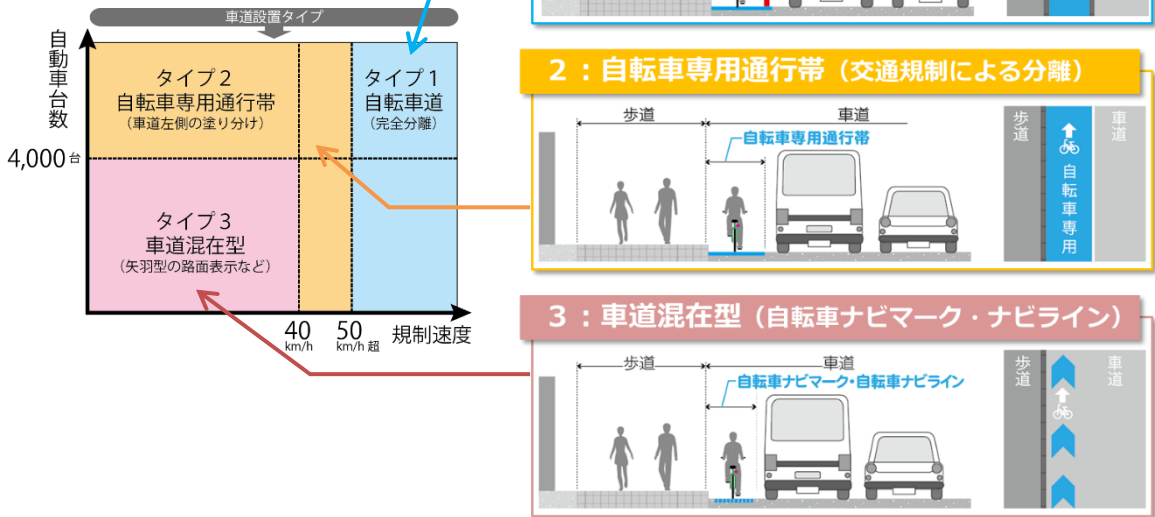
1 整備形態の基本的な考え方

(1) 国のガイドラインでの整備形態の基本

- 国のガイドラインに定められる整備形態は、2014年改訂の時点より、歩道内の設置は対象外となり【車道設置タイプ】のみとなりました。
- 車道設置タイプは、自動車台数（日交通量）と規制速度で区分され、構造物による完全分離を前提とした【1：自転車道】、交通規制による分離を前提とした【2：自転車専用通行帯】、法定外表示による通行場所・進行方向を指定する【3：車道混在型】の3つが基本形態となります。
- 国では、この目安に基づく整備形態を【完成形態】と位置づけています。
- 道路幅員構成等の制約条件により、自転車道や自転車専用通行帯が整備できない場合は、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。

■ 国のガイドラインによる【完成形態】の選定の考え方

対象とする道路の規制速度と1日の自動車台数を目安として、理想的な【完成形態】を選定する仕組みです。



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。

(2) 新宿区における整備基本方針

- 区では、先行して自転車ネットワーク計画もしくは、それに類する計画を有する隣接区との連続性を担保するため、基本的には国のガイドラインを基準に設定するものとします。
- 区の道路状況等を勘案し、以下の4つの方針に従い整備形態を選定します。

方針 1 国のガイドラインに適合する整備形態を【完成形態】とし、将来の自転車通行空間の整備目標と位置づけます。

- 国のガイドラインの理念を踏まえ、規制速度及び自動車交通量に基づく、【完成形態】での整備を各道路の基本とします。
- 国道、都道については、区を跨ぐ広域的な自動車交通に対応する道路も多く、基本的には【自転車道】【自転車専用通行帯】による整備が完成形態となります。
- 区道の一部該当区間も含め、道路幅員等の実現性を検証したうえで、【完成形態】での整備可否を判断します。



方針 2 区の道路実状を踏まえ、【暫定形態】での整備も位置付けた上で、早期のネットワークの構築を図ります。

- 過密な都市構造の区では、自転車道（幅員基準 2.0m）、自転車専用通行帯（基準 1.5m）を確保できる道路は極めて少ない現状にあります。
- 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【暫定形態】での整備も視野に、早期の自転車ネットワークの構築を図るものとします。



方針 3 既設の歩道内整備区間は【暫定形態に類する】通行空間として、通行ルールの徹底のもと、当面活用します。

- 早大通りなど一部の区間では、交通安全対策として歩道内整備区間を設けています。
- このような区間では、歩道内の通行ルール（徐行、一時停止等）の徹底を前提として、【暫定形態に類する】通行空間として当面活用し、当該区間に繋がる路線の整備に合わせて整備を進めるものとします。

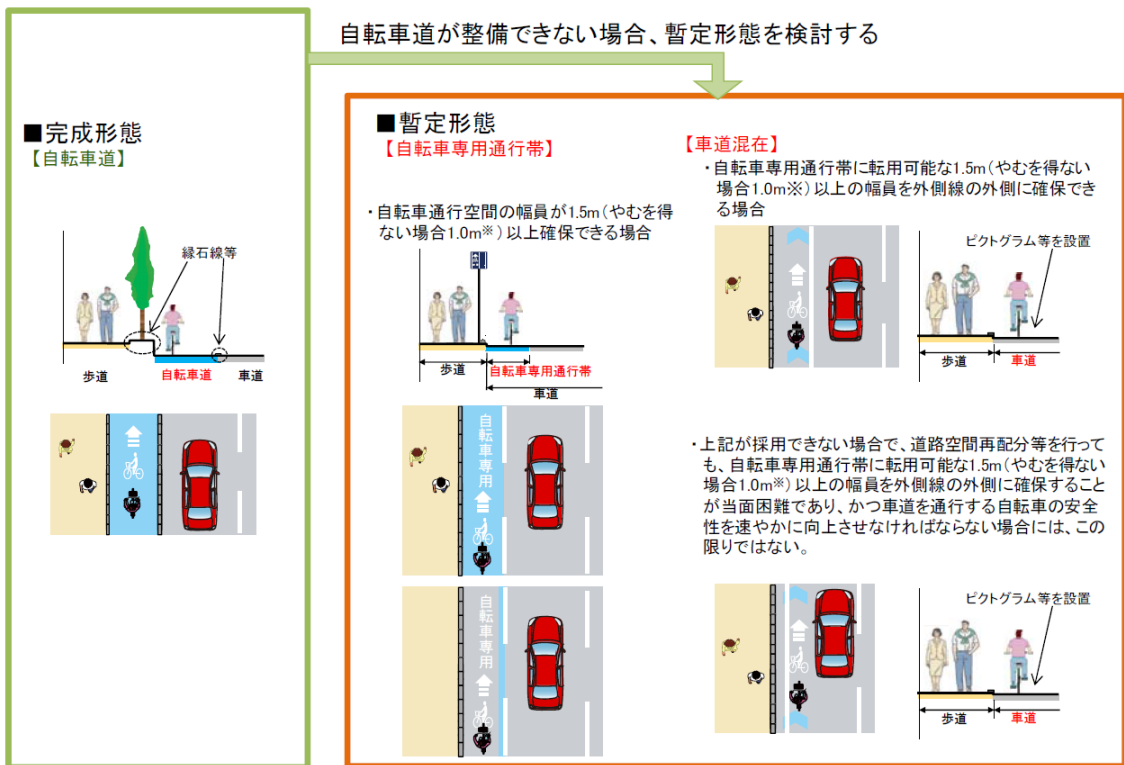


方針 4 バス停、パーキングメーターなどと共存できる構造を検討します。

- 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、自転車とバス、パーキングメーター等との共存を前提に、具体の整備を進める必要があります。
- 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。

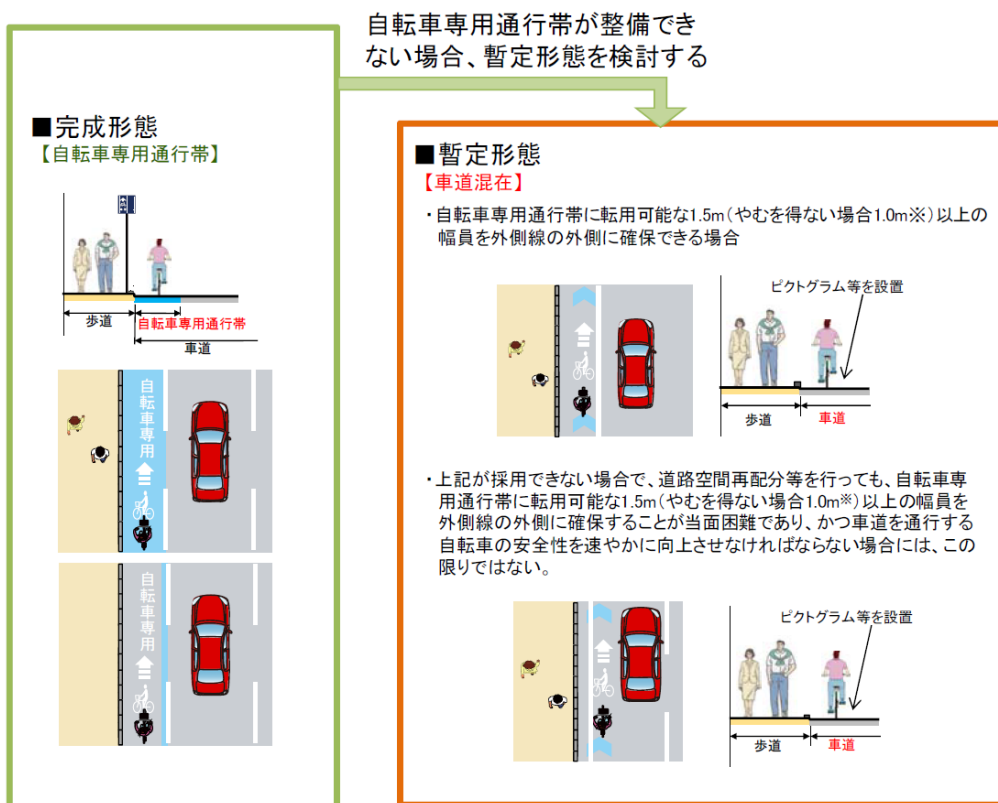


【参考】 完成形態「自転車道」の場合の暫定形態の考え方（国のガイドラインより）



※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

【参考】 完成形態「自転車専用通行帯」の場合の暫定形態の考え方（国のガイドラインより）



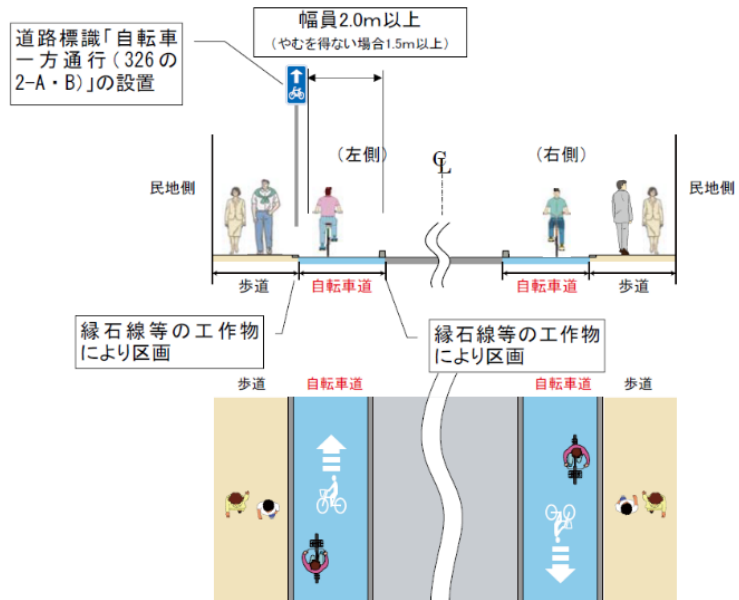
※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

2 基本的な構造について

(1) 自転車道

①単路部の構造 (国のガイドライン 1.2.1 自転車道)

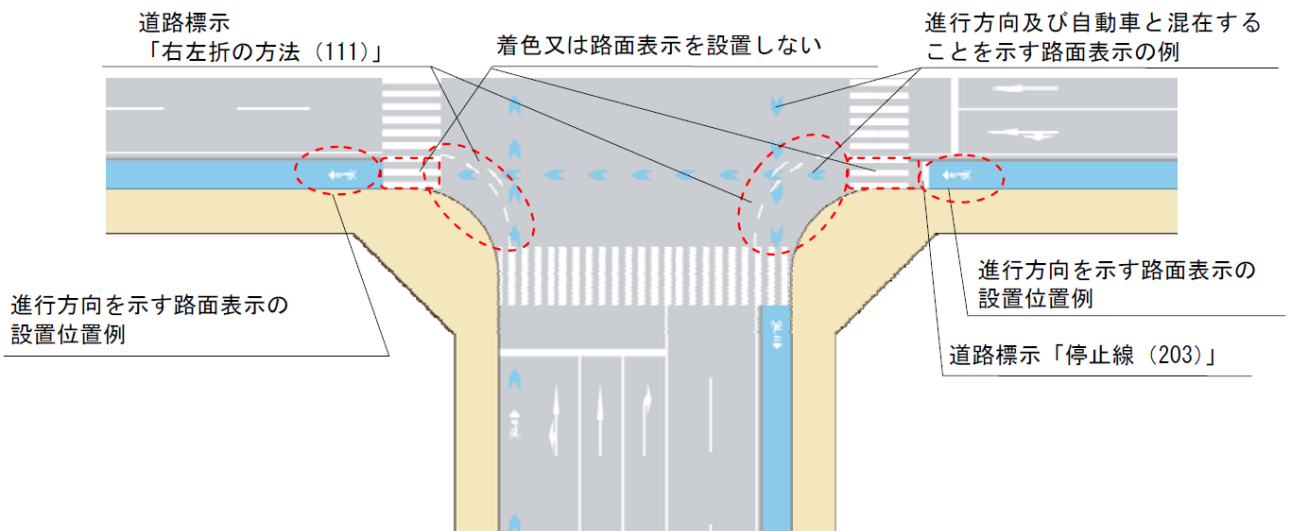
- 自転車道での通行方法は、一方通行を基本とします。
- 歩道、車道とは縁石線等の工作物により区画を分け、幅員 2.0m以上 (やむを得ない場合 1.5m以上) を確保した道路構造令に定める「自転車道」を整備します。
- 双方向通行は以下の4つの条件を満たす、特別な場合のみ暫定的に認めるものとします。



- 条件① 一定の区間長で連続性が確保されていること
条件② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと
条件③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
条件④ ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること

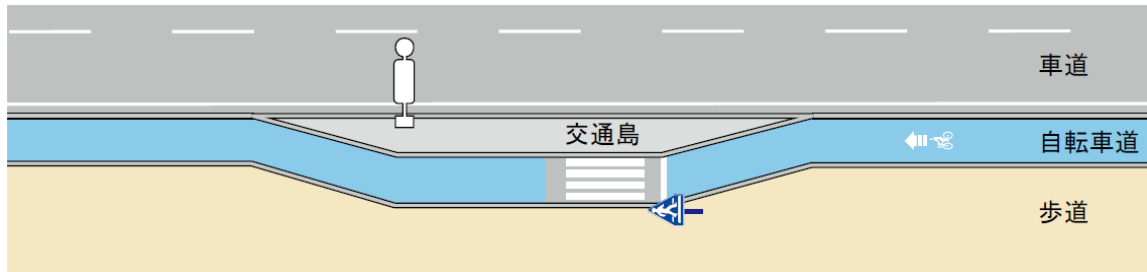
②交差点部の構造 (国のガイドライン 2.3.2 自転車道)

- 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矢羽根型路面表示等を設置し、通行位置及び通行方法を明確化します。
- 自動車の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法」の規制を同時に実施します。自転車道に設置する道路標示「停止線」は、自転車の自動車からの視認性確保のため、前出しすることも検討します。



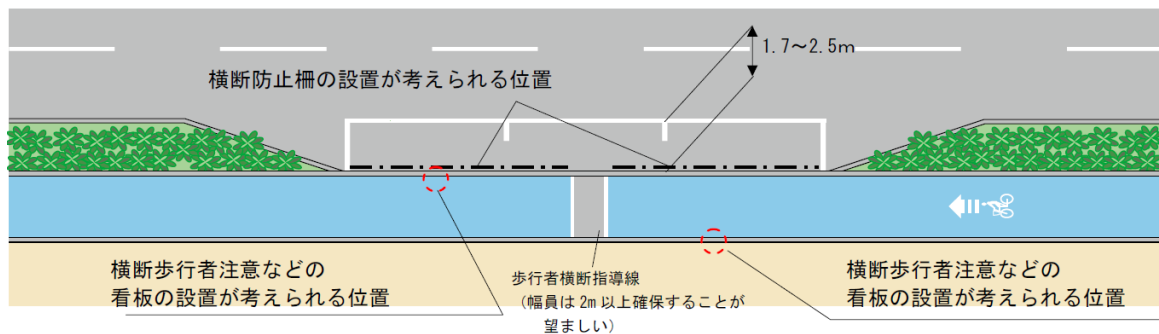
③ バス停部の構造 (国のガイドライン 1.3.1 バス停部の設計)

- 自転車道の設置区間でのバス停部は、車道と自転車道との境に交通島を設置し、分離構造とします。バス利用者が交通島に渡るため、自転車道内に横断歩道を設置します。



④ パーキングメーター等の構造 (国のガイドライン 1.3.3 パーキングメーター等設置区間部の設計)

- パーキングメーター等は、自転車道と車道との境に設置し、駐車車両に渡るための歩行者横断帯を設置します。駐車車両からの横断帯以外での横断を抑制するため、自転車道とパーキングメーター設置場所との境に横断防止柵を設置する等の対策を検討します。



⑤ 交通規制等に関する補足 (国のガイドライン 1.2.1 自転車道)

- 自転車道の設置区間は、自転車の通行空間を道路利用者に明確に示すため、自転車道を示す道路標識「自転車専用」の設置を基本とします。
- 自転車の通行方向を道路利用者に明確に示すため、自転車の通行方向を示すピクトグラムと矢印（右下）を設置します。



道路標識「自転車専用 (325の2)」

道路標識「自転車及び歩行者専用 (325の3)」

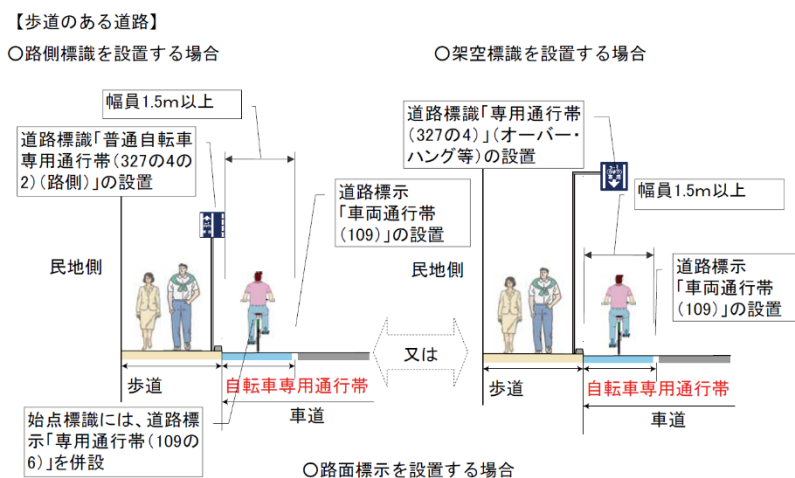
▼ピクトグラム



(2) 自転車専用通行帯

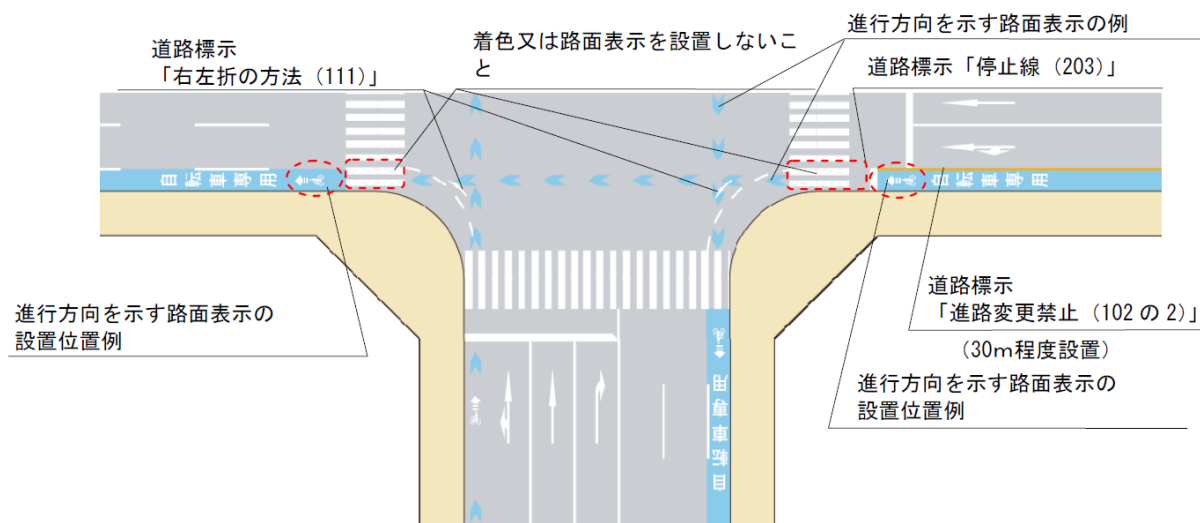
① 単路部の構造 (国のガイドライン 1.2.2 自転車専用通行帯)

- 車道左側端に道路標示「車両通行帯」により区分された自転車専用の車線を設置します。幅員1.5m以上（やむを得ない場合1.0m以上）を確保します。



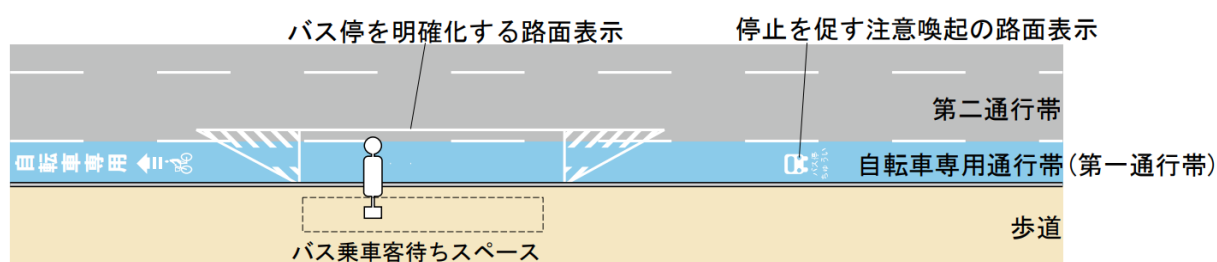
② 交差点部の構造 (国のガイドライン 2.3.3 自転車専用通行帯)

- 交差点に自転車専用通行帯が直結する場合、流入側の端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して矢羽根型路面表示等を設置し、通行位置及び通行方法を明確化します。
※左折動線等については、自転車道と同等の対応を検討します。



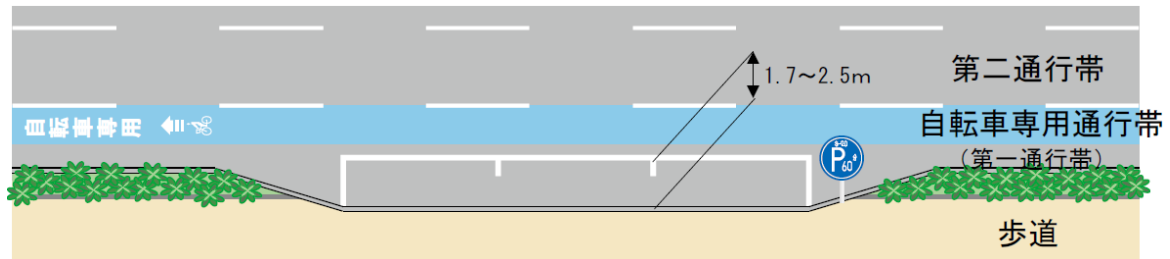
③ バス停部の構造 (国のガイドライン 1.3.1 バス停部の設計)

- 自転車専用通行帯でのバス停部は、バスを歩道に正着させること及び、路上駐停車禁止の徹底を図るため、路面表示によりバス停部分を明確化します。加えて、停止を促す注意喚起の路面表示等の設置を検討します。



④パーキングメーター等の構造 (国のガイドライン 1.3.3 パーキングメーター等設置区間部の設計)

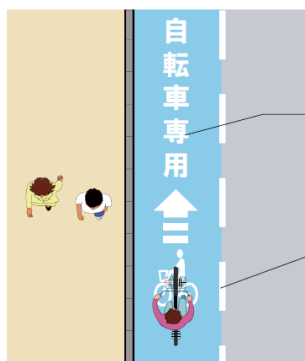
- パーキングメーター等が必要な区間では、自転車と自動車の双方の安全性を向上するため、自転車専用通行帯と歩道の境に駐車スペースを設けることを基本とします。
- 自転車専用通行帯を通行する自転車が、駐停車車両のドアの開閉時に接触する危険性を軽減するため、十分な余裕幅を確保することが期待されます。



⑤交通規制等に関する補足

- 自転車専用通行帯は、道路標示「車両通行帯」と、自転車専用通行帯を示す「専用通行帯」又は「専用通行帯」を併用し、第一通行帯を自転車専用通行帯として規制します。
- 道路利用者に対して、自転車専用通行帯を明確に示すため、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部を着色するとともに、車両乗り入れ部から進入する自転車の逆走を防止するため、自転車のピクトグラムと進行方向を示す矢印を設置します。

歩道 自転車専用通行帯



※自転車専用通行帯の全部を着色する場合

歩道 自転車専用通行帯



※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

道路標示「専用通行帯 (109の6)」の設置

道路標示「車両通行帯 (109)」の設置



写真Ⅱ-6 道路標識「専用通行帯 (327の4)」と道路標示「専用通行帯 (109の6)」を設置した事例



写真Ⅱ-7 道路標識「普通自転車専用通行帯 (327の4の2)」と道路標示「専用通行帯 (109の6)」を設置した事例

(3) 車道混在型（自転車ナビライン等）

① 単路部の構造（国のガイドライン 1.2.3 車道混在）

- 矢羽根型路面表示等による車道混在型の整備形態は、法定外の路面表示のため全国各地で様々な表示方法が行われています。
- 区では、隣接区との連続性等にも配慮し、国のガイドラインに準じた矢羽根型路面表示と、自転車の通行場所及び進行方向を示すピクトグラムを併用し、【自転車ナビライン・ナビマーク】として整備を進めるものとしします。
- 以下に、国のガイドラインに準じた車道混在型整備の基本を整理します。

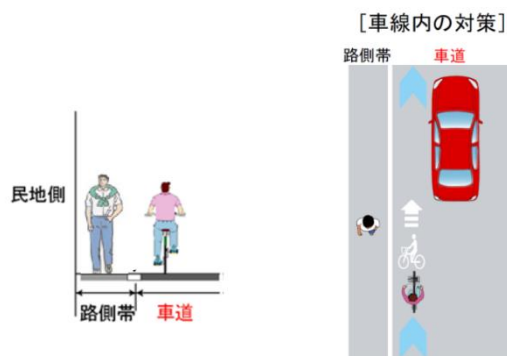
A：基本的な構造

- 自転車ナビライン等は、道路交通法で規定される、自転車が通行すべき「車道の左側」を通行場所及び進行方向を明確化するように、設置するものとしします。
- 完成形態として自転車ナビラインを整備する場合、1.0m以上の幅員を車道外側線の外側（歩道・車道の境界部分）に確保することを基本としします。また、完成形態の場合は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することを目指すものとしします。
- 歩道のない道路では路側帯の外側に設置するものとしします。

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



B：自転車ナビライン（矢羽根型路面表示）の標準仕様について

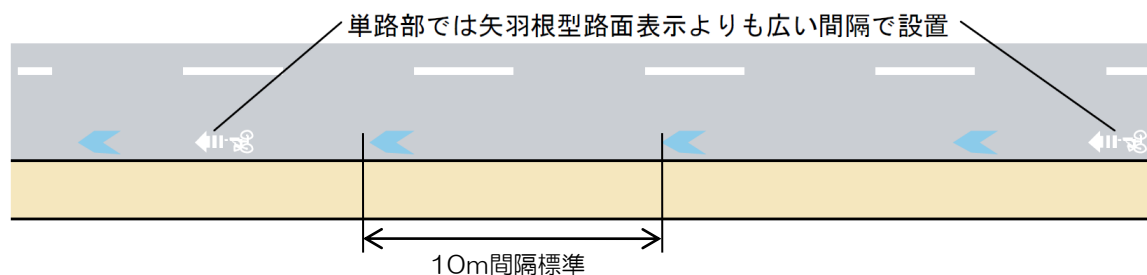
- 矢羽根型路面表示は、車道での自転車通行位置を自転車利用者、自動車運転手双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するために設置します。
- 歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上の位置となるように設置するものとし、歩道のない道路は、原則、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 以上（交通状況に応じて 0.75m 以上）離れた位置に設置します。
- 矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による実験結果と、自転車の幅を踏まえ、幅 0.75m 以上、長さ 1.50m 以上、角度 1:1.6 を基本とする。
- 道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、交通管理者と協議を行い整備形態を検討します。

| | 形状 | 配置 | |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------|
| | | 歩道あり | 歩道なし |
| 仕様(案) | <p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p> | <p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p> | <p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上)※4</p> |

- ※1：自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定すると共に、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。
- ※2：矢羽根型路面表示の設置間隔は 10m を標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。
- ※3：路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。
- ※4：現地の交通状況に応じて、0.75m 以上とすることもできる。

C：自転車ナビラインの設置間隔について

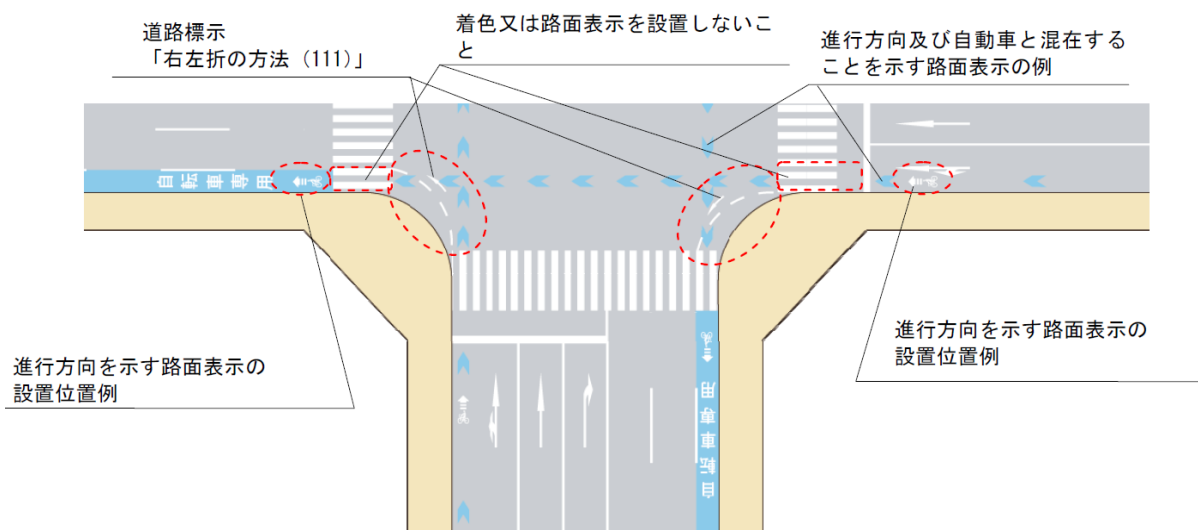
- 単路部における矢羽根型路面表示の設置間隔は、国のガイドラインに準拠した 10m を標準とします。
- 交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密に設置することも検討します。



②交差点部の構造（車道混在型）

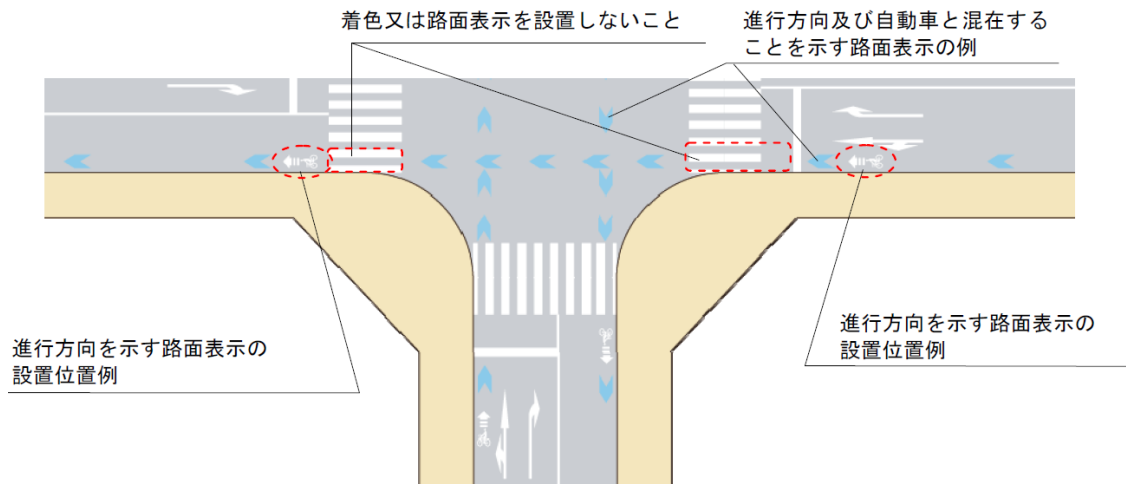
■自転車ナビライン区間と自転車専用通行帯の接続

- 車道混在の自転車ナビライン設置区間と自転車専用通行帯（自転車道も同じ）が接続する場合は、流入側の自転車ナビラインの端部から、流出側の自転車専用通行帯に対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化します。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、道路標示「右左折の方法」の規制を同時に実施することを基本とします。



■幅員の狭い道路での自転車ナビライン同士の接続

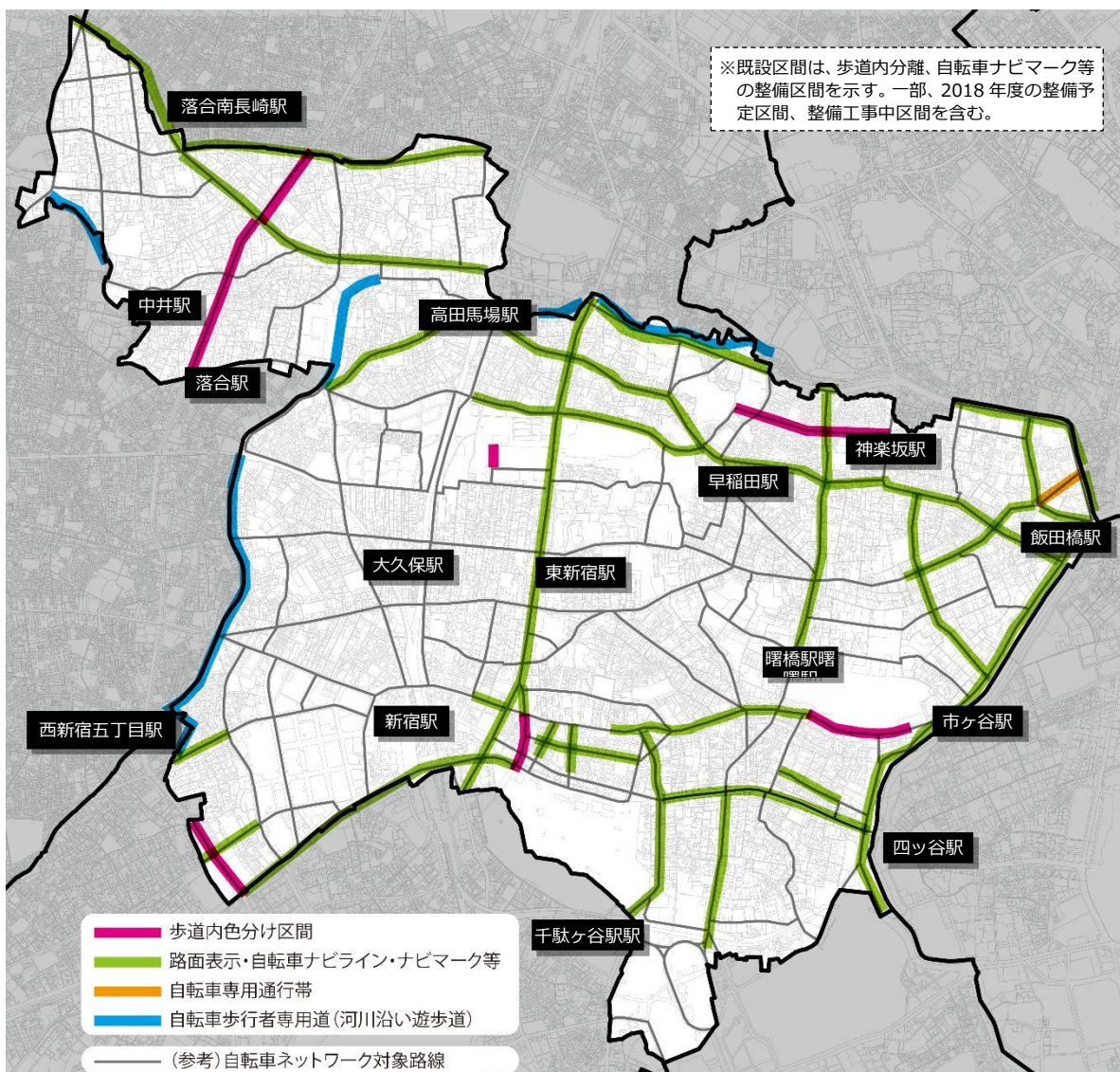
- 車道混在型の自転車ナビライン同士が接続する場合、流入側の自転車ナビラインの端部から、流出側の自転車ナビラインに対して連続した路面表示を行い、通行位置及び通行方法を明確化します。
- 自転車ナビライン自体が法定外表示のため、交差点隅角部の道路標示「右左折の方法」は設置しないものとします。



3 新宿区の対策について

- 区における自転車通行空間は、前節で示す車道内設置を原則として、完成形態として各道路に【自転車道】【自転車専用通行帯】【車道混在型（自転車ナビライン等）】を位置付けた上で、国のガイドラインに準じた構造を基本として整備を進めます。
- 一方で、6m未満の幅員の狭い道路や、過密なバスダイヤの区間、パーキングメーター設置区間など、区特有の課題により、国のガイドラインとは一部異なる整備が必要なケースも想定されます。
- 加えて、早大通り等での歩道内の色分けによる整備区間、神田川、妙正寺川沿いの自転車歩行者専用道など、車道内設置の原則とは異なる整備が進められた道路も現存しています。
- そのため、これらの区の道路事情に鑑み、国のガイドラインと異なる整備手法による対応策を整理します。なお、実際の整備に当たっては、これらの対応策を各区間の実状、周辺との合意形成状況等を踏まえ、適切な対応策の選定を行うものとしします。

■ 既存整備区間の状況（再掲）



(1) 幅員の狭い道路における車道混在型整備

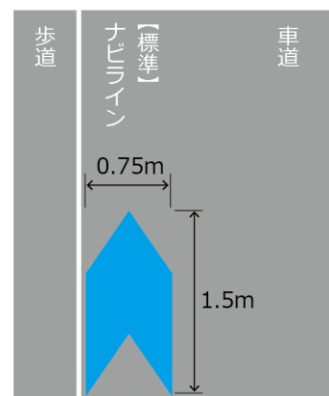
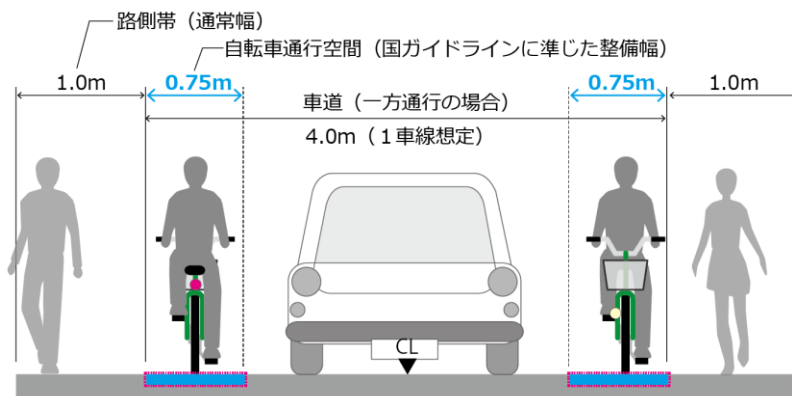
- 区の自転車ネットワークは、道路幅員 6m以上の区間を中心に選定していますが、自転車通行が多い幅員の狭い道路など、地域ニーズが高い一部区間では、6m未満の区間も対象としています。また、6m以上道路でも自動車の双方向通行により十分な通行空間の確保が困難なケースもあります。
- このような場合は、整備の際、交通管理者と十分協議を行い、整備形態を検討します。

考え方① 自転車ナビラインの設置検討

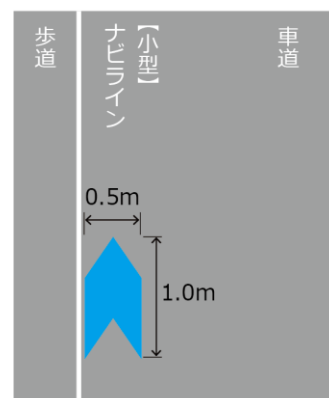
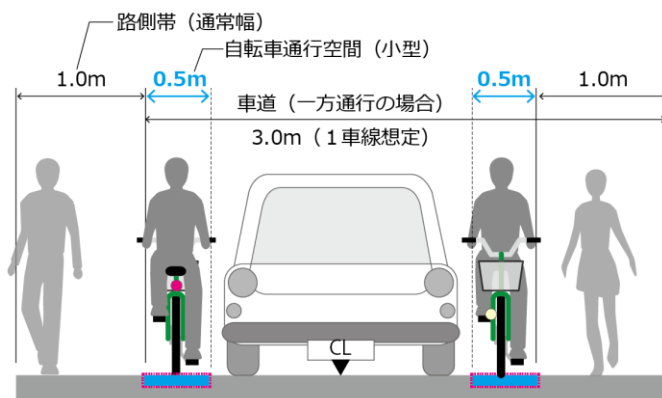
- 6m未満の道路では、国のガイドラインに示される矢羽根型路面表示の幅 0.75m を道路両側に確保した場合、とくに6m未満幅員かつ双方通行道路では、自動車の車両幅の確保も困難なケースが想定されます。
- 道路幅員と自動車通行規制の状況を踏まえ、標準の自転車ナビライン幅の約 60%に縮小した小型ナビラインの設置も検討するものとします。



【標準サイズ】 0.75m幅の設置



【小型サイズ】 0.5m幅の設置検討（国のガイドラインに含まれないため新規検討）

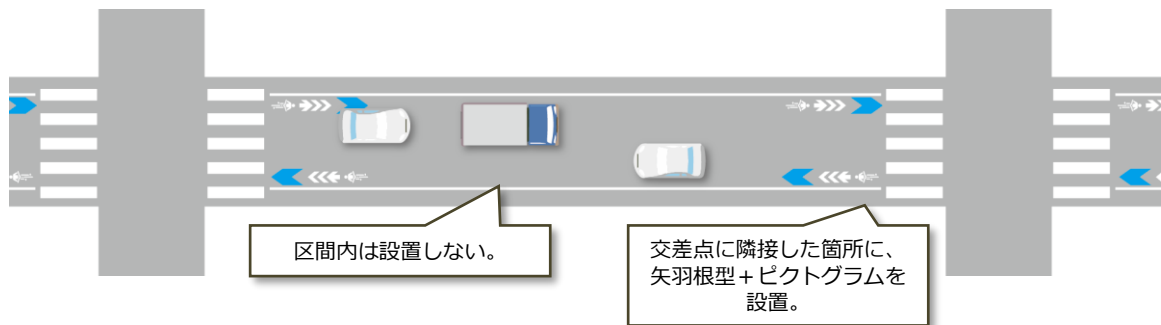


※道路幅員 5mの細街路等での設置を中心に検討。

考え方② 交差点周辺等での自転車ナビマークのピンポイント設置

- 6m未満の双方通行の幅員の狭い道路など、自転車ナビマークの連続設置により、自動車が自転車ナビマーク上を通行せざるを得ない区間について、交差点等の周辺にのみピンポイントに自転車ナビライン・ナビマークを設置し、区間への進入時に意識づけを行う対応策も検討します。
- 当該対応策を適用する場合は、幅員の狭い道路であることに加えて、交差点間隔が狭く、自動車交通量が少ない区間であることを条件とします。

■ 交差点周辺等でのピンポイント配置のイメージ



(2) バスレーンとの併用

- 区内では、明治通りにおいて時間指定でのバス専用・優先レーンが設置されています。
- 他都市では、バス専用・優先レーン内に車道混在型の自転車ナビラインを設置することで、バス専用レーン内に自転車通行空間を明示しています。
- 他都市での整備事例等を考慮しながら、明治通りの道路管理者である都及び、当該区間を運行するバス事業者との調整を図り、具体的な対応を個別に検討するものとします。



考え方 バス専用区間での自転車ナビラインの併用設置

- 区内のバス専用・優先区間は、明治通りに設置されています。
- 当該道路の道路管理者である都及び、当該区間を運行するバス事業者との調整を図り、バス専用・優先区間に自転車ナビラインを設置する場合には、重複設置も考慮した検討を進めるものとします。



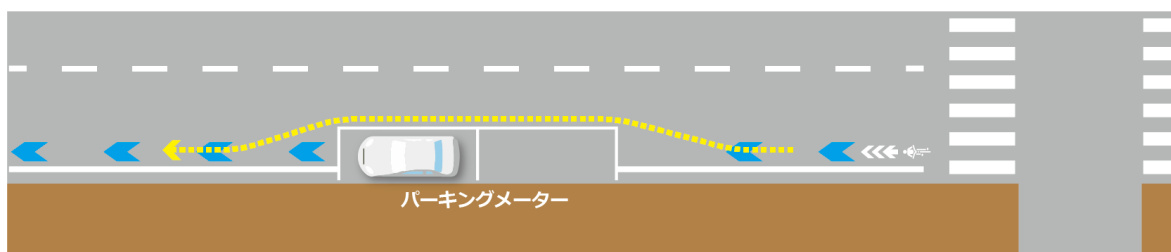
(3) パーキングメーター設置区間の対応

- パーキングメーター設置区間については、自転車の通行に影響を及ぼすものであることから、交通管理者と協議の上、撤去できるものは原則撤去していくこととします。
- 区では、新国立競技場周辺において、パーキングメーターを一部撤去し、自転車通行空間を整備する予定となっていますが、その他の区間では、具体的な検討を今後進める必要があります。
- 路上駐車の稼働状況等から、撤去が現実的には困難な区間も想定されるため、港区（右写真）等他都市で設置されている、パーキングメーターと車道混在型路面表示の重複設置による対応策も含め、各区間の稼働状況に応じた整備を、交通管理者と協議し進めます。

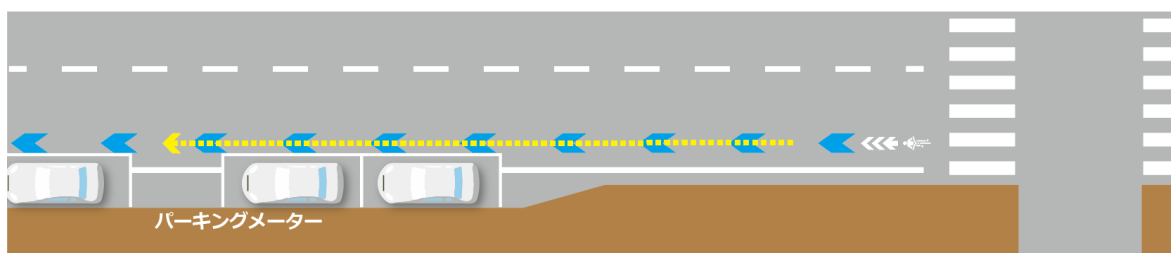


考え方 自転車ナビラインの重複設置

- パーキングメーターの設置されている区間では、パーキングメーターの設置箇所と重複する形での設置を検討します。なお、パーキングメーターの手前側の矢羽根型路面表示は、自転車の回避行動を想定し、直近には設置しないものとします。



- 一方、パーキングメーターの稼働率が高く、重複設置により自転車ナビラインが見通せない状況の区間では、パーキングメーターの側方に連続した通行空間の整備を検討します。
- なお、基本的にはパーキングメーターが歩道側に切り込んでおり、自転車交通ルールの方針である「車道の左側端」の通行空間が確保できる場合を想定しています。



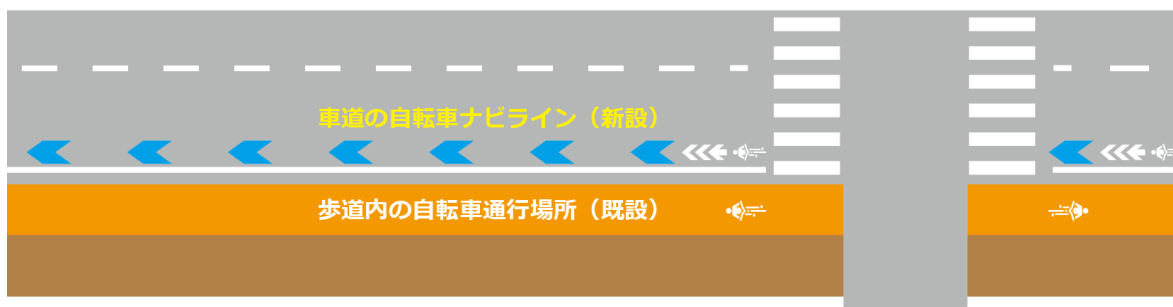
(4) 自転車歩行者道の視覚的分離での整備区間の取扱

- 早大通りなど、一部区間で整備されている歩道内の色分け等による既設整備区間については、自転車ネットワークの暫定整備区間として取り扱います。
- 車道へのナビマーク等の設置が進むまで、既設区間を「歩道内通行ルール」(徐行等)を徹底したうえで継続的に運用するとともに、暫定的な整備として、自転車ナビラインの設置も並行して行うものとしします。
- 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します。



考え方 車道への自転車ナビラインの併用設置

- 歩道内の自転車通行場所を明示している区間(早大通り等)について、車道通行の原則に準じた自転車ネットワークの基本を踏まえ、車道側への自転車ナビラインの設置を検討します。
- 現状既に整備され、また道路利用者の利用も発生している状況を踏まえ、歩道内の徐行等の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しします。



(5) 開発事業等との連携

- 開発事業等において、道路の新設・拡幅等の道路改築を伴う事業にあわせ、事業者と連携しネットワーク対象路線の整備を進めていきます。
- ネットワーク対象路線以外の道路についても、ネットワーク対象路線との接続状況、周辺の道路事情、沿道の利用状況などを踏まえ、事業者と連携して自転車通行空間の整備を進めていきます。

考え方 事業者と連携し、自転車通行空間の整備を進めていきます。

(6) 自転車ナビマーク設置区間の取扱

- 警視庁の交通安全対策の一環として整備された自転車ナビマークの設置区間については、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。
- 周辺の自転車通行空間の整備の進捗に合わせ、矢羽根型路面表示を追加設置するなど、車道混在型の自転車ナビラインとして再整備も検討します。
- 自転車ナビマークが整備されている区間で、自転車ネットワークの対象外となる場合においては、自転車ネットワークには含まないものの、各道路の交通安全のための個別対策区間として継続することを前提とします。

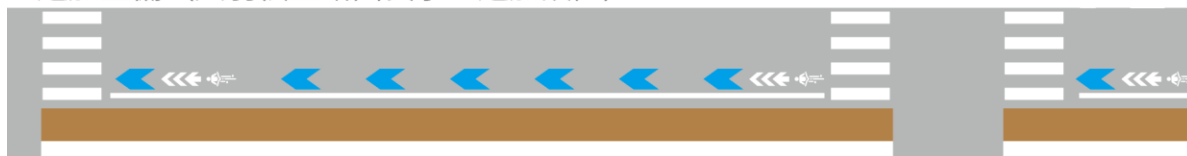
考え方 既設の自転車ナビマークを活用した自転車ナビラインの設置

- 交差点付近に敷設されている既設の自転車ナビマークは基本的に維持し、その前後に矢羽根型路面表示を追加設置することで、自転車ナビラインを形成するものとします。

■現状（自転車ナビマークのみ設置）



■追加整備（矢羽根型路面表示を追加設置）



(7) 歩行者自転車道の取扱い

- 神田川、妙正寺川沿いの歩行者自転車道については、車道部を有さない道路として、自転車ネットワークからは除外しています。
- 新宿区の西側外周を繋ぐ経路として、また観光側面での自転車の通行が認められた遊歩道としての活用がされているため、「歩道内通行ルール」（徐行等）を徹底したうえで、継続的に運用します。



考え方 自転車ネットワーク対象外としますが、徐行等の歩道内通行ルールの徹底を図ることで、観光側面等での運用を継続

VI 自転車通行ルールの 周知・啓発

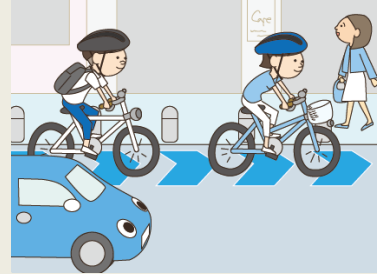


1 周知啓発の基本的な考え方

- 整備された自転車通行空間は、自転車利用者が正しい交通ルールを守り、また自動車運転者が自転車通行空間を理解し、路上駐車で塞ぐなど不適切な行動をしないことで、初めて有効に機能します。また、歩行者も自転車が車道を走っていることを認識し、急な飛び出しなど、危険な行為をしないことも大切です。
- 自転車通行空間の整備とともに、自転車利用者への正しい交通ルールの周知・遵守意識の向上と、自動車や歩行者に対する自転車通行空間に対する理解と配慮を促すため、区の自転車総合計画における【守る】施策と連動した周知啓発を進めます。
- 周知啓発に関しては、以下の方針に基づき進めていきます。

方針 1 自転車通行空間の整備区間での【現地の自転車交通ルールの表示】を進めます。

- ・区民だけでなく、国内外からの来街者も多い本区では、交通ルールを理解していない状態で、区内で自転車を利用する状況も数多く想定されます。
- ・自転車通行空間の整備とともに、路面表示、案内サイン等による「ルールの見える化」を進めます。
- ・整備直後において、現地での集中的な周知啓発等も行いながら、利用の初期段階での情報伝達を図ります。



方針 2 自転車総合計画【守る】施策と連動し、様々な場面を活用した通行方法の周知啓発を行います。

- ・区では、以前より小学校の交通安全教室、高齢者向け交通安全イベント等、周知啓発を進めており、自転車総合計画策定を受けて、さらに「守る」施策を進めているところです。
- ・自転車通行空間の整備とともに、既存の交通安全教育の中で新たに通行空間の通行方法の内容を組み込むとともに、自転車通勤者や子育て世代など、新たな対象層への交通安全教育の場も活用し、周知啓発に努めていきます。



方針 3 自転車通行空間の機能を保持するための、歩行者や自動車運転者への理解を得る取組を展開します。

- ・自転車通行空間の整備後、路上駐車で塞がれると、その機能を失うだけでなく、自転車の回避行動によって事故の発生にもつながる可能性も高まります。
- ・歩行者が車道を走る自転車に気づかず飛び出してくると、避けることが難しいことがあります。
- ・自転車利用者だけでなく、同じ道路を使う歩行者、自動車運転者に対しても、自転車通行空間に関する理解を得る取組を展開します。

■道路を使う人が互いに配慮してほしいこと

×ながら歩きや運転 ×路上駐車



×急な飛び出し ×自転車への幅寄せ



2 周知啓発に関する取組

- 自転車通行空間の整備とともに進める周知啓発については、自転車総合計画での【守る】施策と連動した取組を進めるものとします。
- 自転車総合計画においては、大きく【自転車利用のルールやマナーの向上】と、【自転車利用に関する学びの場の拡充】を柱として、個別具体の施策を進めるものとしています。
- 前述の自転車通行空間整備区間における交通ルールの周知啓発については、「施策 E-① 通行ルールが一目でわかるサインの導入」が、自転車通行空間の見える化に繋がるほか、駐輪ルールに関する施策 E-④以外の全施策が、自転車通行ルールの周知啓発に繋がるものとなります。
- 次頁より、国のガイドラインでの「Ⅲ. 利用ルールの徹底」の内容を踏まえながら、(1) 自転車通行空間の見える化、(2) 自転車通行ルールの周知啓発、に関する内容を整理します。

■ 自転車総合計画【守る】施策の一覧

■ 自転車利用のルールやマナーの向上

自転車を使う人だけでなく、自転車を使わない歩行者や自動車利用者等、誰もが自転車の交通ルールやマナーを熟知し、それを守る意識を高めます。また、関係機関と連携し様々な場面でルールやマナーを周知し啓発していきます。

施策 E-① 「走る」「止める」に関するルールやマナーの周知を推進

施策 E-② 通行ルールが一目で分かるサインの導入

施策 E-③ 地域や警察等と連携した啓発・指導の強化

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

(1)
自転車通行空間
の表示

■ 自転車利用に関する学びの場の拡充

対象者を拡充して交通安全教室を開催し、自転車利用者がより効果的にルールやマナーを守る支援を行います。

また、交通安全教育のさらなる拡充に向けて、既存の連携体制をさらに強化し、効果的かつ効果的な学びの場を構築します。

施策 F-① 幼児、児童、生徒、学生等に向けた交通安全教育の充実

施策 F-② 企業主体の自発的交通安全教育への支援

施策 F-③ 子育て世代及び高齢世代に対する交通安全教育の充実

施策 F-④ 地域イベント等を活用した交通安全教育の拡充

(2)
自転車通行ルー
ルの周知啓発

(1) 自転車通行空間の表示

①自転車の通行場所の見える化

■国のガイドラインでの考え方

- 現場において、自転車の通行方向や通行位置等の自転車の通行ルールを分かりやすく伝えられるよう、連続性や直進性を確保する。
- 路面表示・着色や看板について、視覚的に工夫されたデザインや色彩の統一的な運用に努める。

■先行的な事例

- 自転車専用通行帯等の整備に合わせて、自転車の「進行方向」、「逆走禁止」等の案内を行うサインを設置している。
- サイクリスト等による模範的な通行方法を伝えるためのモデル通行を実施している。



■本計画での取り扱い

- 自転車ナビライン等を設置した区間について、自転車交通の流入が発生する交差点付近等を中心に「進行方向」「逆走禁止」等の法定外の案内サインの設置を検討します。
- 案内サインは、東京都、隣接区などの表示例を参考に、実施計画の中で示す基本形に準じた、統一性のある案内サインを設置します。

②自動車運転者に対する表示

■国のガイドラインでの考え方

- 自転車専用通行帯、車道混在等の整備形態では、自転車利用者に対する標識、路面表示等の案内について、自動車利用者も認識できるよう、建築限界※等に留意し、大きさ、設置位置等を配慮する。

※道路等の交通の安全を保つため定められている、建築物等を設置してはいけない範囲を示す交通用語。

■先行的な事例（国のガイドライン等での事例）

- 自転車専用通行帯等の整備に合わせて、路上駐車車両に対するメッセージ（路上駐車をやめましょう／駐車禁止など）を付した案内サインを掲出している。
- 荷捌きの発生する地区では、実験的に幅広の自転車ナビラインを設置するなど、全国で特殊な対策を検討する事例がある。



■本計画での取り扱い

- 自転車通行帯、自転車ナビライン上に駐車車両が発生した場合、自転車通行空間としての機能が損なわれることから、警察等関係団体と連携し違法駐車の防止に取り組んでいきます。
- 駐車車両を発生させないように、路上駐停車が多い区間に案内サインを掲出するなど周知啓発を行い、自動車運転者の配慮を求めます。
- ただし、荷捌きによる一時的な停車等が地元地域から求められる場合について、必要に応じて荷捌きスペースを確保する等の対応を個別に検討します。

(2) 自転車通行ルール・マナーの周知啓発

- 利用ルールの周知啓発については、国のガイドラインの「利用ルールの徹底」とともに、マナーについても様々な周知啓発が必要です。
- 国が示す周知活動の取組例を踏まえながら、区に適した手法を取り入れていきます。

■国のガイドラインでの考え方

- 自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に「自転車は車両である」という認識を周知すると共に、自転車の通行や駐輪、自動車の駐車等の、利用ルールの徹底を図る必要がある。
- ①利用ルールの周知、②ルールの遵守に関するインセンティブの付与、③交通違反に対する指導取締りの3つの観点から取り組むべき内容を示している。



■本計画での取り扱い

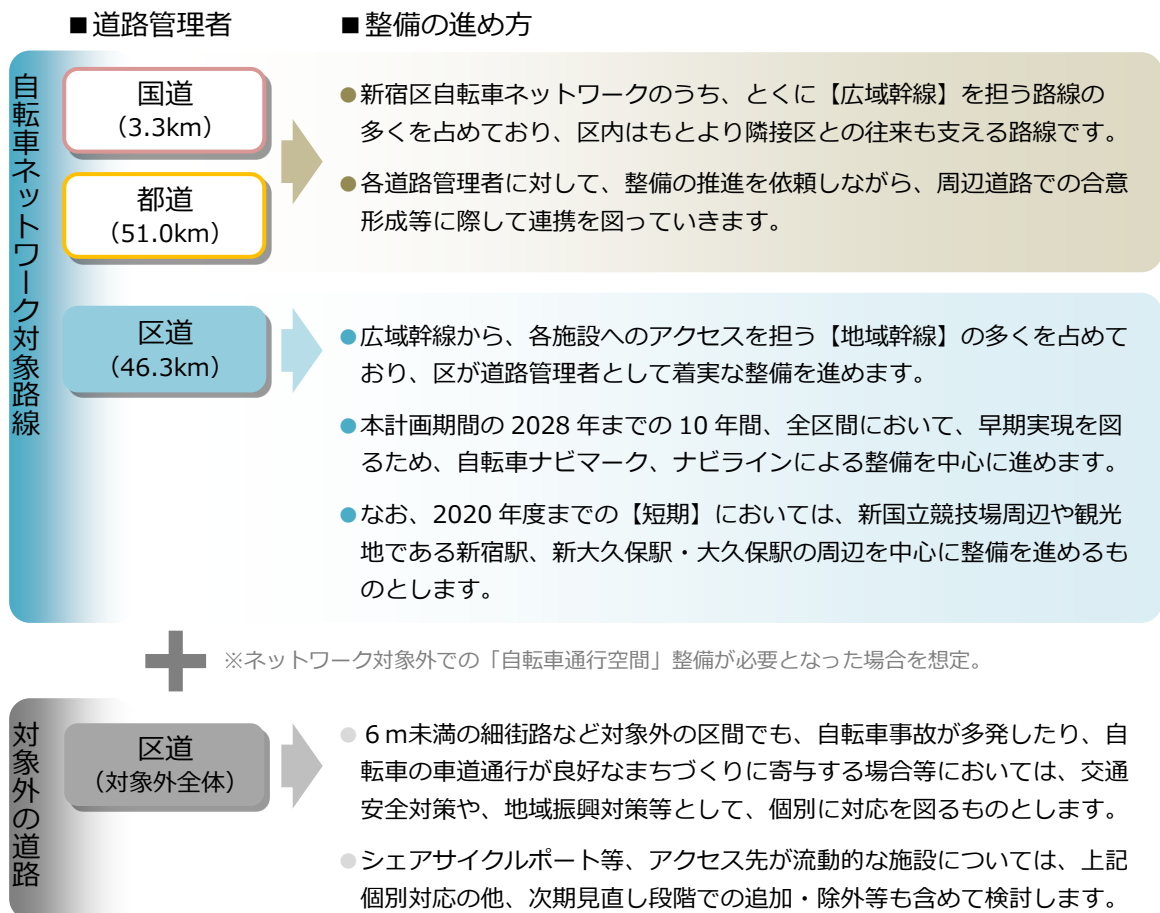
- 国のガイドラインで定める利用ルールの周知について、区では自転車総合計画に準じた様々な取組を展開しており、今後も継続する方針です。
- これらの取組の中で、ナビマーク・ナビライン等の自転車通行空間の交通ルール・マナーについては、警察等の関係団体と連携し、逆走等を防止するために自転車教室や交通安全教室等で周知に取り組んでいきます。
- 交通違反に対する指導取締りについては、警察等関係団体との連携を図る中で、必要性の判断、効率的な手法等の検討を含めて、協議しながら進めます。

VII 自転車ネットワーク 計画の進め方



1 自転車ネットワーク整備の進め方

- 区の自転車ネットワーク全延長 100.6km については、国道、都道、区道と道路管理者が異なる区間が指定されており、各道路における自転車通行空間の整備形態や整備スケジュールは、最終的には各道路管理者において決定されるものとなります。
- そのため、国道、都道に関しては、各道路管理者における整備計画を前提として、区内の広域幹線の形成に向けた連携を図るものとします。
- 区道に関しては、区が道路管理者及び道路整備主体として、前章に定める整備形態に応じた整備を基本に、本計画に沿った整備を進めるものとします。
- なお、本計画において自転車ネットワーク整備対象路線に含まれない路線については、自転車事故の多発、地域の賑わい創出などの課題に対して、自転車通行空間の整備により改善が期待される場合に、各区間個別での対応を図るなど、自転車通行空間整備の余地を残すものとします。



2 区道の整備スケジュールの考え方

- 区が管理する区道の整備対象区間 46.3km について、本計画の計画期間 2019～2028 年度の 10 年間で自転車ネットワークの早期実現を図るため、【短期】【中期】【長期】の各段階での整備を順次進めるものとします。
- 区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、本計画期間内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を実施します。

■ 路線の選定基準

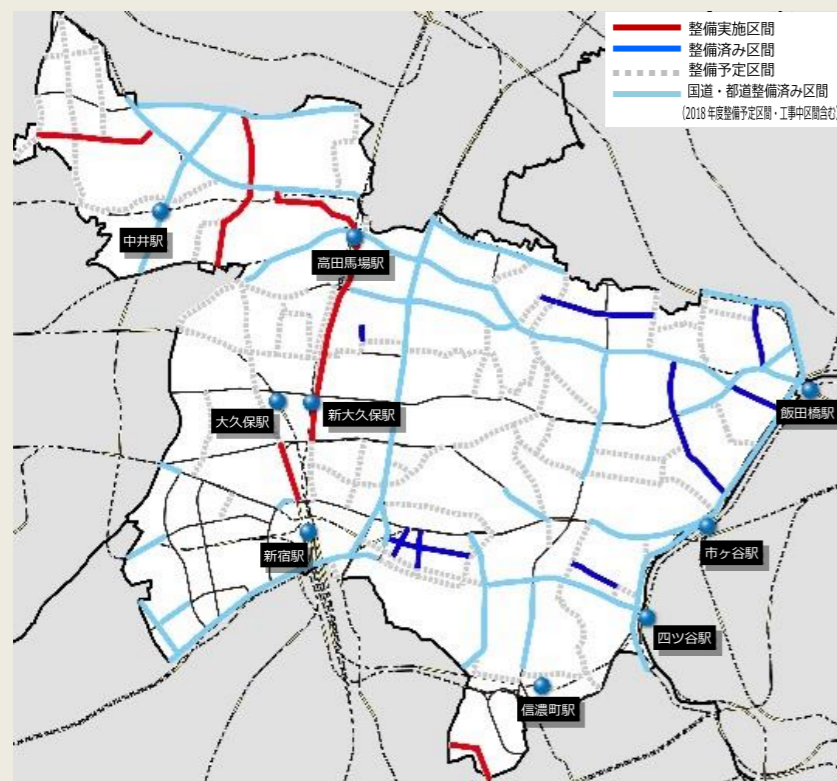
- 短期については、東京 2020 大会に向けた整備を中心とし、新国立競技場周辺や観光地である新宿駅、新大久保駅・大久保駅周辺の路線について選定をしています。また、他区につながる自転車通行空間が既に整備されている落合地域の路線についても選定しています。
- 中期については、P36 の「7 つの項目に基づく得点化」の 3～7 ポイント路線を中心に整備済み区間との接続を考慮し、路線の選定をしています。
- 長期については、P36 の「7 つの項目に基づく得点化」の 1～2 ポイント路線を選定しています。短期・中期での整備状況を踏まえ整備を進めていきます。
- P38 の「地域ニーズが高い区間」については、整備済み区間との接続を考慮し、中期・長期で整備を進めていきます。
- 各期の整備区間については、地元合意の状況や、周辺再開発や道路改良の実施、自転車事故多発による早期整備の必要性などにより、整備区間の順序が変更となる可能性があります。このような予測不能な状況に対しては、適宜整備時期を入れ替えるなどの対応を図るものとします。

■ 区道の整備時期別の整備延長

| 整備時期 | | 整備延長 (km) |
|------------|----------|-----------|
| 短期 | 既整備区間 | 4.9 |
| | 【短期】整備区間 | 5.9 |
| 中期 | 【中期】整備区間 | 18.4 |
| 長期 | 【長期】整備区間 | 17.1 |
| 区道整備区間 総延長 | | 46.3 |

短期 (2019・2020 年度)

- ・新国立競技場周辺や観光地である新宿駅、新大久保駅・大久保駅周辺での整備を進めていきます。
- ・他区と連携する自転車通行空間が整備されている、落合地域での整備も先行して実施します。

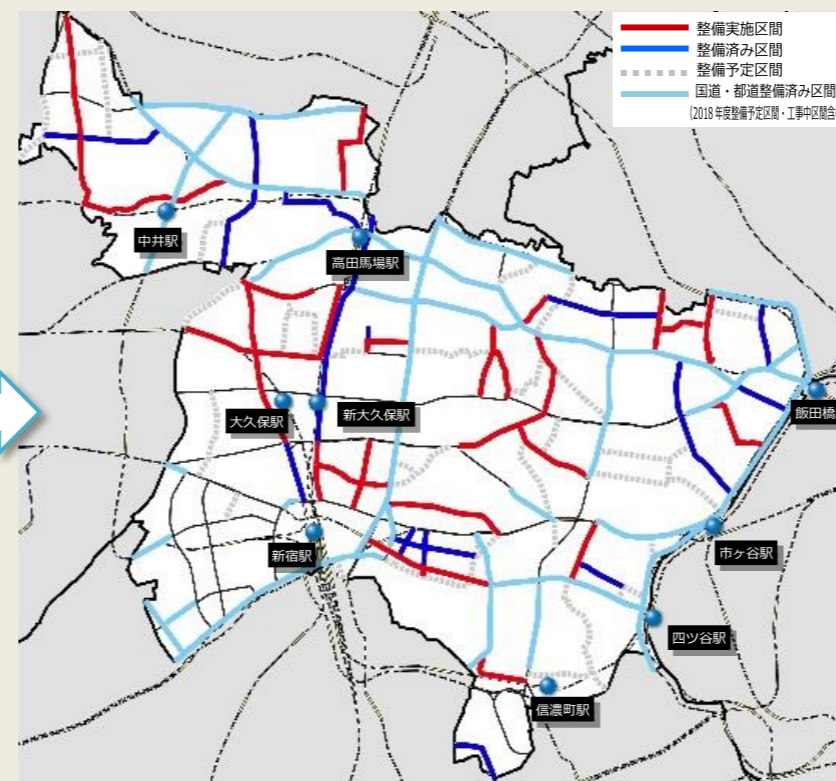


■ 主な整備路線

- ・神宮球場前
- ・補助 72 号線
- ・聖母坂通り
- ・小滝橋通り (一部)
- …ほか

中期 (2021～2024 年度)

- ・安全性やアクセス性の視点からの優先順位高い区間を中心に、既整備区間との接続を考慮し整備を進めます。
- ・区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、自転車ナビマーク・ナビライン整備を進めます。

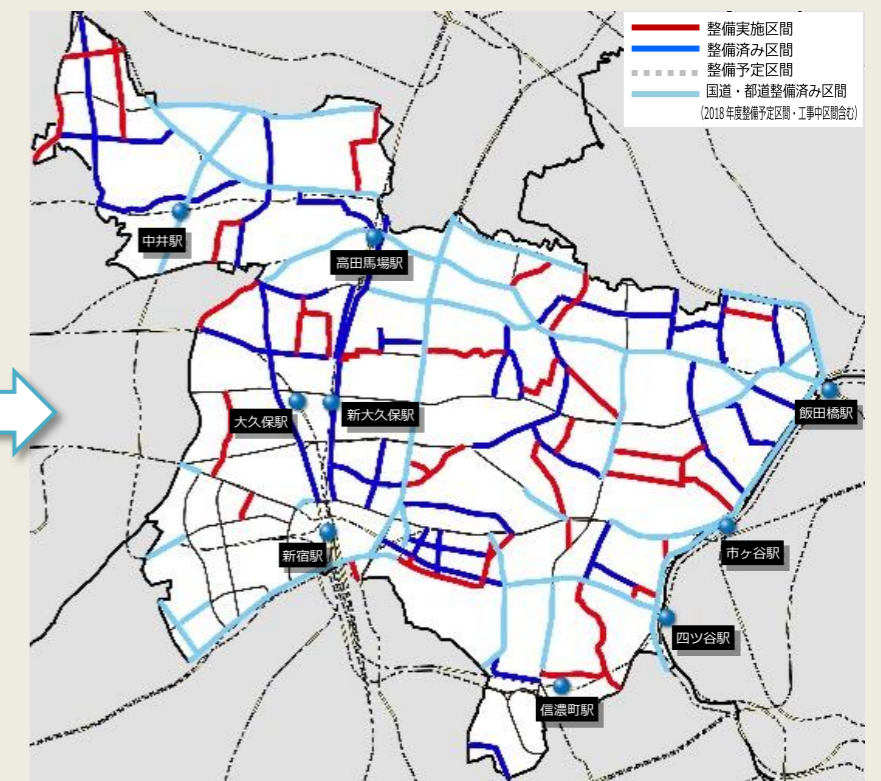


■ 主な整備路線

- ・区役所通り
- ・中井通り
- ・中央病院通り
- ・江戸川橋通り
- ・箱根山通り
- …ほか

長期 (2025～2028 年度)

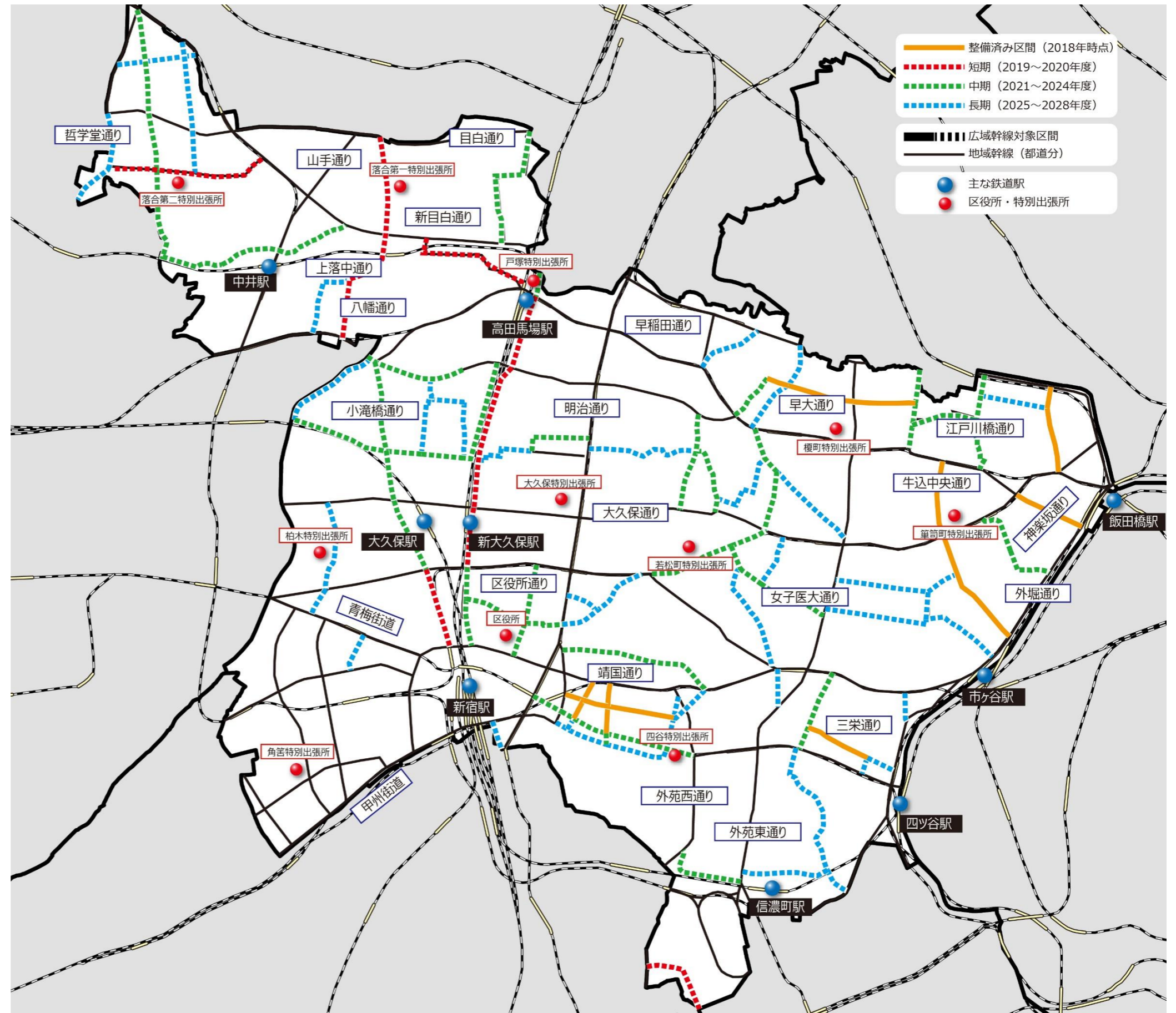
- ・短期、中期での整備状況を踏まえ、区民が快適かつ安全に道路を利用できるよう、区道の対象区間全体の整備を進めます。
- ・自転車ナビマーク・ナビラインでの整備を実施し区道のネットワークを完成させます。



■ 主な整備路線

- ・蜀江坂通り
- ・文化センター通り
- ・グランド坂通り
- ・若葉通り
- …ほか

- 3 区道の整備時期別区間のまとめ短期・中期・長期の整備時期別の整備区間は右図のとおりです。



4 推進体制

- 区では、各道路管理者の自転車通行空間の進捗状況や大きな社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の中間期に見直すことも必要であると考えています。

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）
[新宿区自転車等駐車対策協議会]

事務局：みどり土木部交通対策課

新宿区自転車ネットワーク計画（本計画）
[新宿区自転車ネットワーク計画検討会]

【構成員】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

事務局：みどり土木部交通対策課

【参考資料】

新宿区自転車ネットワーク計画検討会について

■新宿区自転車ネットワーク計画検討会

| | 区分 | 氏名 | 所属等 |
|--------|------------------|--------|---------------------|
| 1 | 学識経験者 | 遠藤 新 | 工学院大学建築学部まちづくり学科 教授 |
| 2 | | 鈴木 美緒 | 東海大学工学部土木工学科 特任准教授 |
| 3 | 国土交通省 | 五味 康真 | 東京国道事務所 交通対策課長 |
| 4 | 東京都 | 圓地 哲文 | 建設局第三建設事務所 補修課長 |
| 5 | 警視庁 | 佐藤 一也 | 新宿警察署 交通課長 |
| 6 | | 宮迫 敏信 | 四谷警察署 交通課長 |
| 7 | | 伊東 謙介 | 牛込警察署 交通課長 |
| 8 | | 菊池 あさみ | 戸塚警察署 交通課長 |
| 9 | 区民 | 和田 総一郎 | 新宿交通安全協会 |
| 10 | | 飯塚 隆雄 | 四谷交通安全協会 |
| 11 | | 山崎 素弘 | 牛込交通安全協会 |
| 12 | | 大塚 章嘉 | 戸塚交通安全協会 |
| 13 | 新宿区 | 小泉 栄一 | 文化産業観光部 文化観光課長 |
| 14 | | 小野 浩一 | みどり土木部 道路課長 |
| 15 | | 野澤 義男 | 都市計画部 都市計画課長 |
| 16 | | 中山 祐一 | 都市計画部 景観・まちづくり課長 |
| オブザーバー | 警視庁 | 椎名 啓雄 | 交通部交通規制課 都市交通管理室長 |
| 事務局 | 新宿区 みどり土木部 交通対策課 | | |

■新宿区自転車ネットワーク計画検討会 開催経緯

| 開催月日 | 主な検討内容 |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 2018年 7月 9日 (第1回) | (1) 会長、副会長の選出 (2) 新宿区自転車ネットワーク計画の策定について |
| 2018年 8月 3日 (第2回) | (1) 前回のまとめと対応 (2) 整備の方向性 (3) 整備路線の選定 (4) 今後の展開について |
| 2018年 9月 7日 (第3回) | (1) 前回のまとめと対応 (2) 整備形態の選定 (3) 通行ルールの周知・啓発 |
| 2018年 10月 15日 (第4回) | (1) 第3回検討会での主なご意見と対応について (2) 新宿区自転車ネットワーク計画 素案(案)について |
| 2019年 月 日 (第5回) | (1) (2) (3) |

新宿区自転車ネットワーク計画（2019年度～2028年度）
～素案～

- 発行日 2019年3月（予定）
- 編集・発行 新宿区みどり土木部交通対策課
新宿区歌舞伎町一丁目4番1号
電話 03（3209）1111