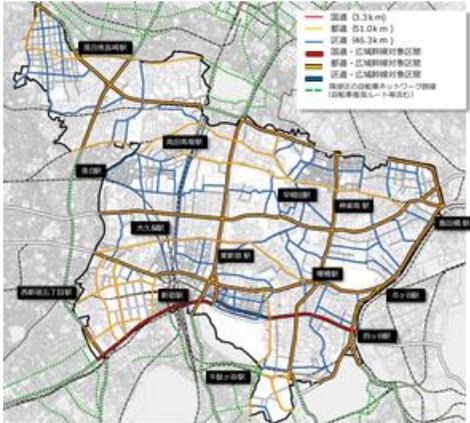
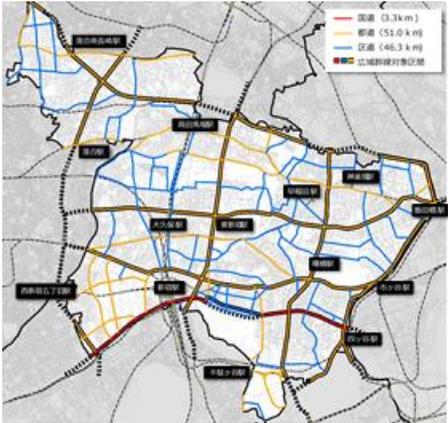
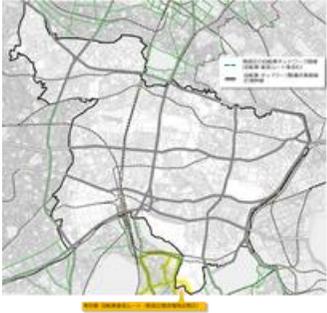
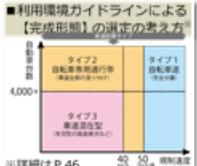


「新宿区自転車ネットワーク計画」(素案)からの主な変更点

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、「 <u>国のガイドライン</u> 」)	<b>パブコメ No.3</b> 「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、「<u>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</u>」(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<u>国の方針</u>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「<u>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>	<b>パブコメ No.1、2</b> 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。 		<b>パブコメ No.27</b> 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><b>パブコメ No.27、29</b></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><b>パブコメ No.40</b></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「<u>日自動車交通量 4,000 台以上</u>」や「<u>規制速度 40km/h 以上</u>」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>●<u>利用環境ガイドラインでは、自転車道で 2.0m<sup>*</sup>、自転車専用通行帯で 1.5m<sup>*</sup>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。</u></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<sup>*</sup>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><b>パブコメ No.43、44</b></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評価を行い、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、集客施設等への「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・集客施設へのアクセス
	● 商店街（商業・観光等）へのアクセス
	● 図書館・大学・病院・公園へのアクセス
	● 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。

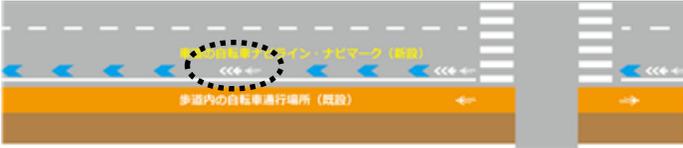
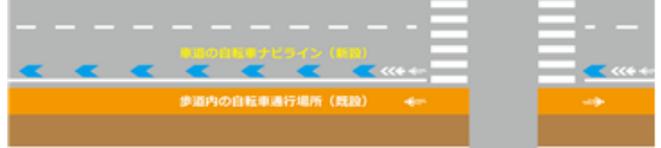
**パブコメ No.66**  
 選定の考え方において、6m以上と6m未満を別々に記載されている。構成を見直すべきである。

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><b>パブコメ No.98、99、100</b> 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><b>パブコメ No.107</b> 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><b>パブコメ No.120</b> 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><b>パブコメ No.136</b> 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>

