

第1回 長岡市自転車ネットワーク計画検討委員会

## 自転車ネットワーク計画策定の背景と経緯

平成25年10月28日

長岡市 都市整備部 交通政策課



# 1 はじめに

## 1-1 長岡市自転車ネットワーク計画策定の背景

### (1) 自転車利用に関する全国的な流れ

近年、自転車は、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向の高まり等を背景に、自転車利用のニーズが高まっています。

また、日常生活の移動手段としてだけでなくレジャーの手段等としても多くの人々に利用されていることから、自転車を利用しやすい「道」づくりは、魅力ある「まち」づくりにつながります。

### (2) 長岡市のまちづくり

長岡市では人口減少と高齢化社会を見据え、都市機能を集約したコンパクトシティの実現に向けて取り組みを進めています。

長岡駅周辺の市街地においては、『中心市街地活性化』を図るため、市役所機能の駅前移転などにより、『来る人・住む人・働く人』の増加による『まちなか回帰』を促進しています。

今後、中心市街地への交通手段や、中心市街地内での移動手段として、自転車の利用促進を図っていくことが重要です。

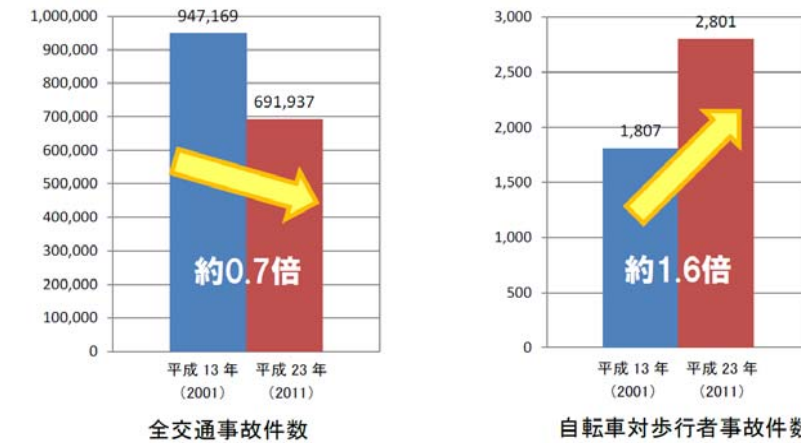
### (3) 全国の自転車に関する事故発生状況

自転車は「車道の左側端」を通行することが原則とされているものの、ルールやマナーに対する意識が低いことなどから、歩道通行や車道逆走などの無秩序な利用が常態化しています。

近年、全交通事故件数は減少している中で、自転車に関わる事故は全国的に増加傾向にあります。

交通事故の総件数は、最近10年間で約3割減少している中で、自転車対歩行者の事故は、約1.6倍に増加しています。

【全国の全交通事故件数と、自転車対歩行者事故件数の推移】



(出典：平成22年中の交通事故の発生状況 警察庁)

【長岡市における自転車事故発生状況】

区分/年	20年	21年	22年	23年	24年	5年間平均
発生件数	166	195	173	117	90	148
死者数	3	3	3	1	1	2
負傷者数	164	191	169	116	89	146

(出典：平成25年度 長岡市交通安全実施計画)

本委員会では、自転車・歩行者の安全性の確保を図りつつ、通勤・通学・買い物等、中心市街地等における自転車の利便性を向上させることにより、自転車利用を促進することを目的とした「自転車ネットワーク計画(案)」作成を行います。

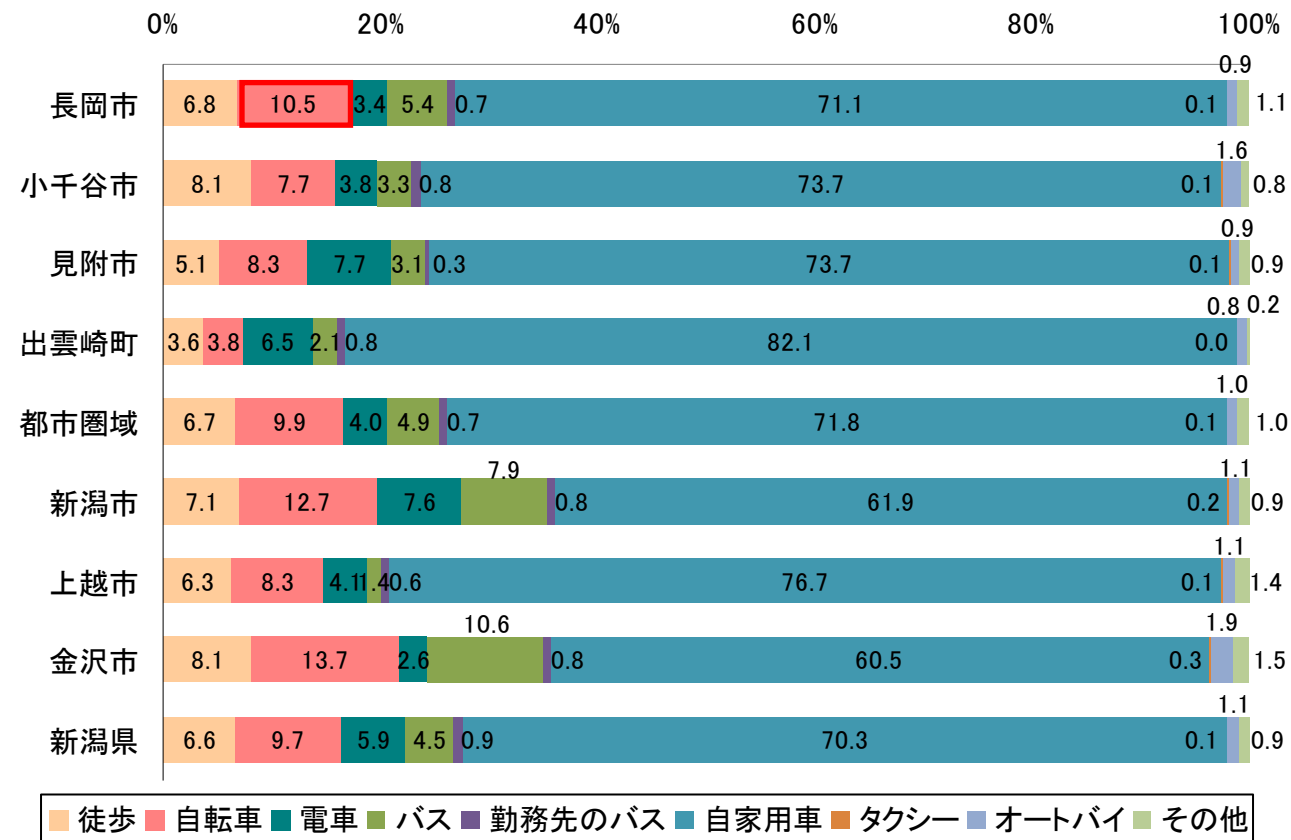
## 2 長岡市の現状と課題

### 2-1 自転車利用者の割合

長岡市内では、通勤通学の移動手段として自転車が10.5%利用されている状況です。

これは、新潟県内の平均9.7%より0.8ポイント高く、県内各地域と比較しても自転車利用が高い地域と言えます。

【長岡市と県内各地の主な交通分担率】

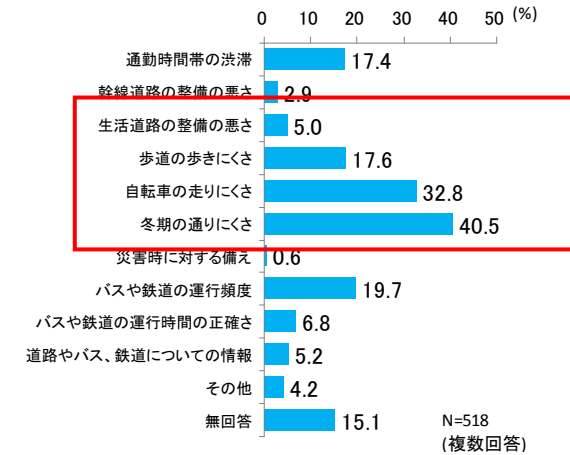


(資料：総務省「H22 国勢調査」)

### 2-2 自転車利用者の走行環境に関するニーズ

「自転車走行環境に関する様々な意見」については、以下の通りです。

【通勤・通学経路について改善を望む項目】



【通勤・通学経路に対する主な改善要望(上位5位)】

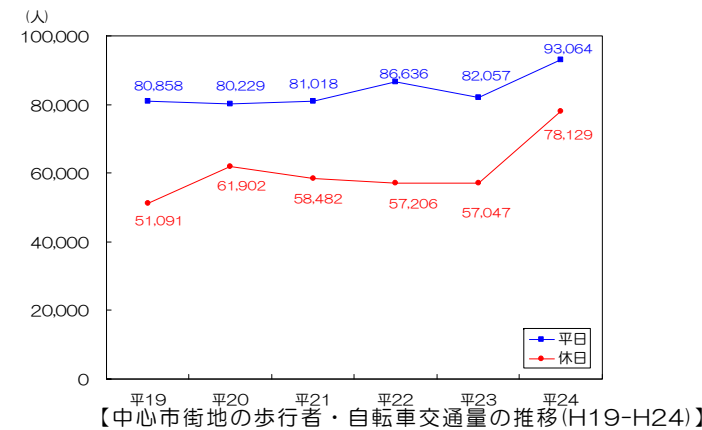
分類	備考	回答数
除雪	除雪車に関する意見含む	62
融雪	消雪パイプ、排水等の意見含む	45
歩道の設置	歩道を広げる、狭いといった意見を含む	39
自転車レーンの設置		32
バス運行の増便	運行時間を遅くまでといった意見を含む	11

n=518 (複数回答)

出典：H24 通勤通学実態調査 長岡市土木政策調整課

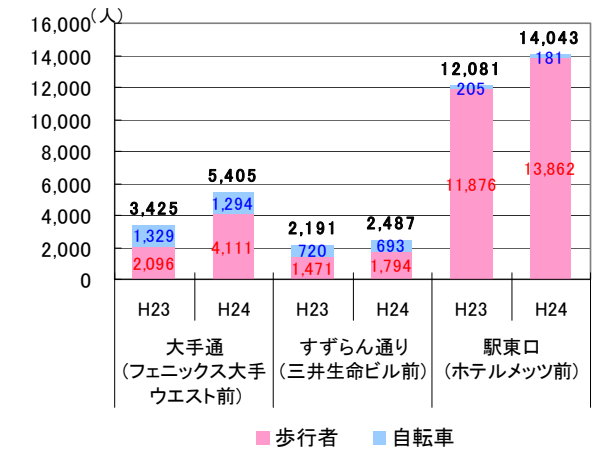
### 2-3 中心市街地における自転車・歩行者の通行量

アオーレ長岡供用後、大手通の歩行者数は増加しています。



【中心市街地の歩行者・自転車交通量の推移(H19-H24)】

(出典：歩行者通行量調査業務委託(H24))



【主な通りの歩行者・自転車交通量の推移(H23・H24)】

(出典：歩行者通行量調査業務委託(H23・H24))

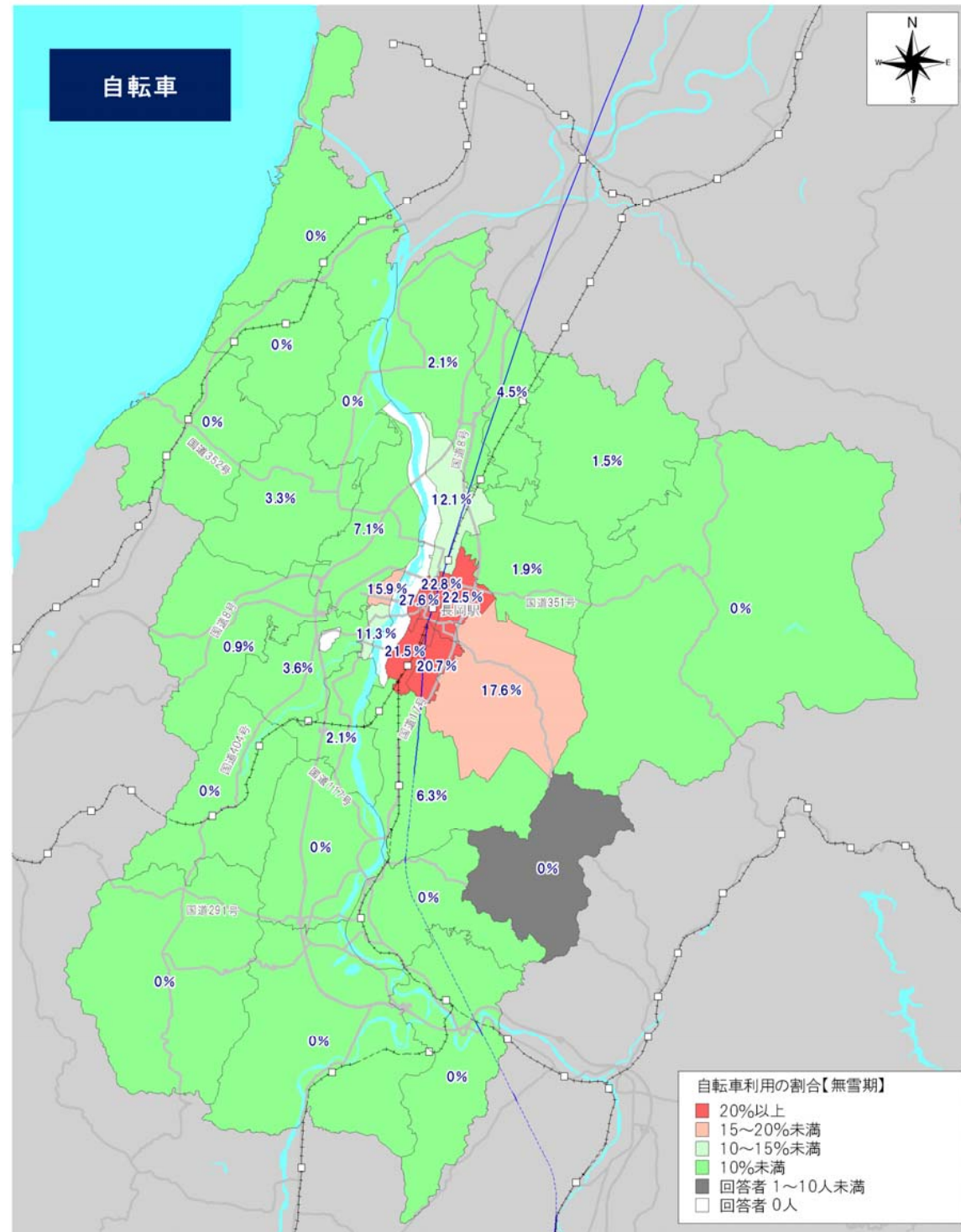
近年の市役所機能の長岡駅前移転(まちなか型公共サービス)により、中心市街地の歩行者量は、大幅に増加しています。

今後、歩行者交通量の増加に伴い、自転車との接触事故も懸念されることから、自転車走行環境の改善が必要です。

### 2-3 通勤・通学の自転車利用が多い地域

「通勤通学実態調査」によると、自転車及び徒歩については、通勤・通学先である中心部での利用割合が非常に高く概ね20%を超えている状況です。

(平成24年度実施)



【無雪時の通勤・通学手段としての自転車利用割合】

(出典：H24 通勤通学実態調査 長岡市土木政策調整課)

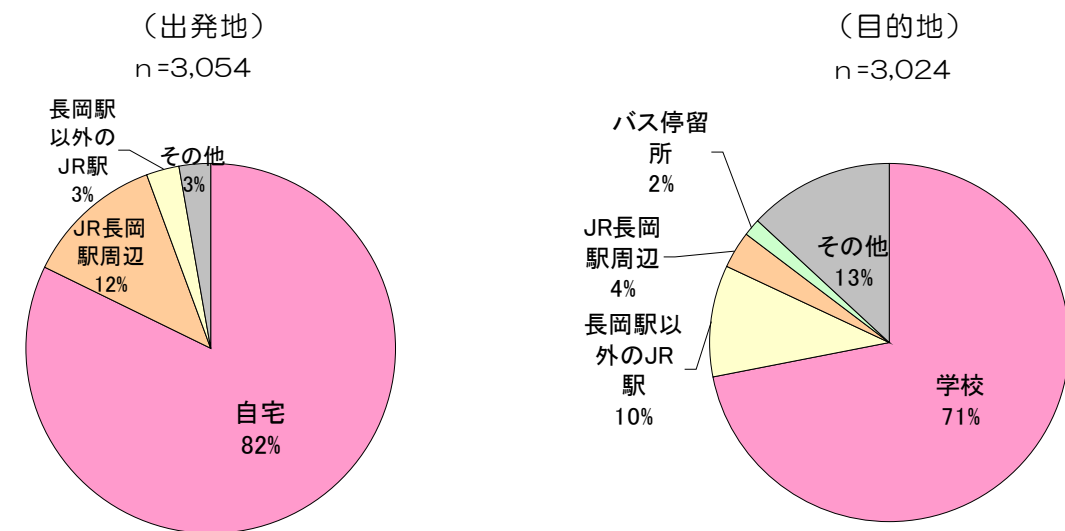
### 2-4 高校生の通学実態

長岡駅周辺の高等学校8校の生徒は、自転車利用の出発地の8割が自宅で、到着地の7割は学校でした。

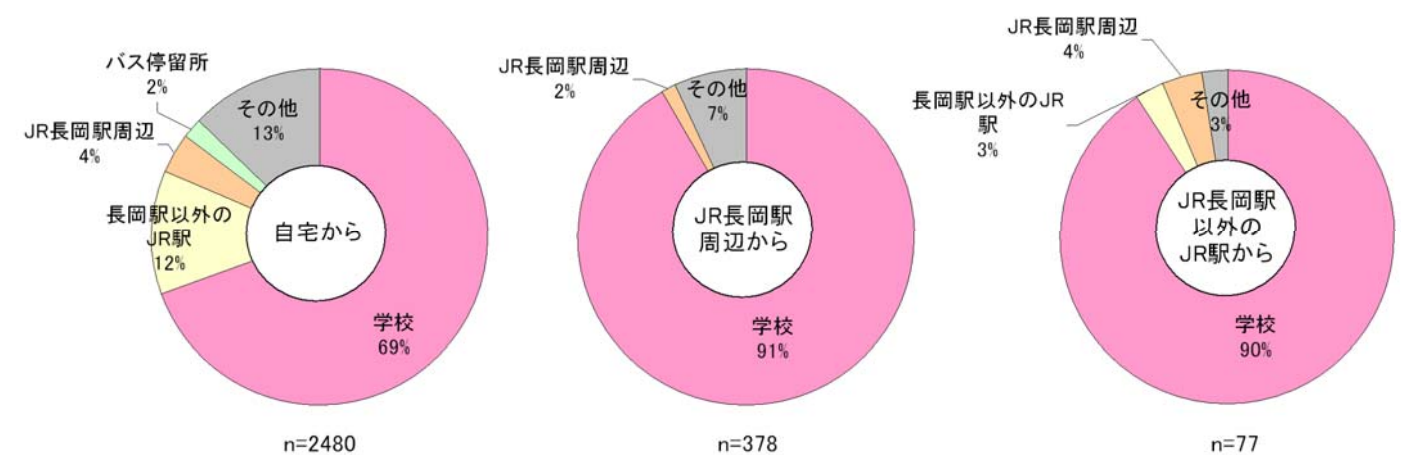
また、JR長岡駅周辺を出発地とする回答も全体の1割程度あり、**中心市街地での利用が多い傾向**がありました。(平成24年度実施：アンケート調査)

対象校：帝京高校、中越高校、長岡高校、長岡工業高校、向陵高校、長岡商業高校、長岡農業高校、大手高校  
対象生徒数：約3,600人

【自転車利用時の主な出発地と到着地】



【各出発地からの目的地内訳】





## 4 自転車ネットワーク計画の策定について

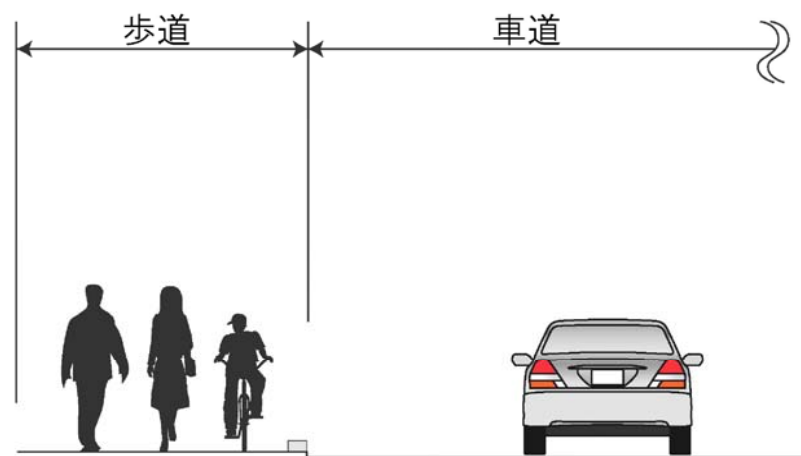
### 4-1 自転車利用計画に係る全国の動き（ガイドラインの策定）

近年、自転車に関わる事故が増加傾向にある中、国土交通省と警察庁は、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である。」ことを前提とした、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）」を策定しました。

ガイドラインには、歩行者と自転車の双方の安全を確保するため、道路管理者や交通管理者が『自転車ネットワーク計画の策定』やその『整備、通行ルールの徹底等』を進めるための標準的な考え方が示されています。

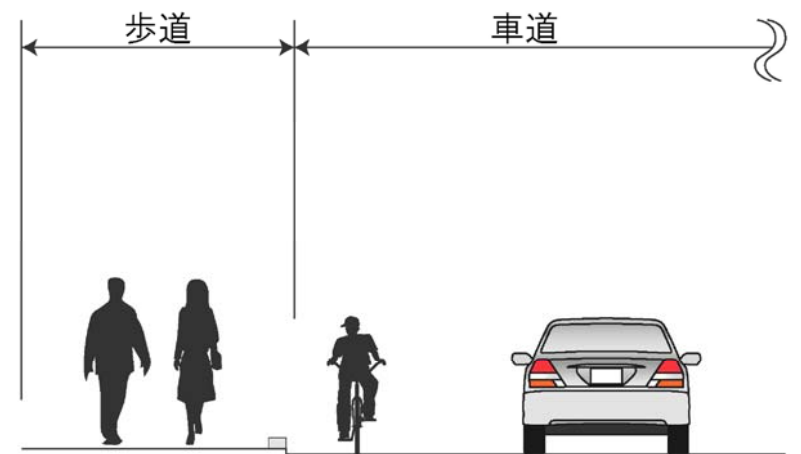
#### 【現状イメージ】

（自転車と歩行者が歩道内に混在）



#### 【ガイドラインのイメージ】

（自転車は車道の左側を走行）



#### 【道路交通法での自転車の取り扱い】

★「自転車は車道の左側を通行する」ことが原則です。

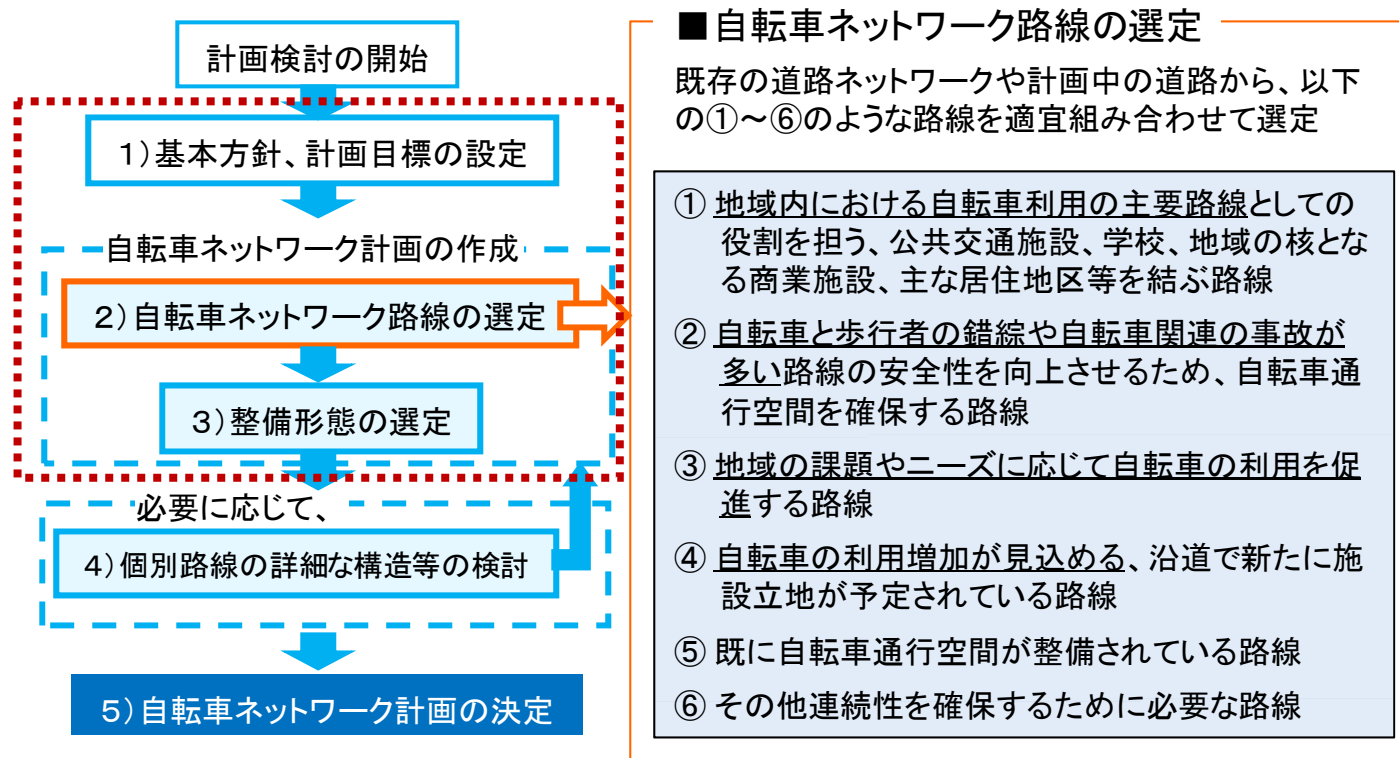
<例外として下記に限り歩道通行が認められています。>

- ・道路標識等により歩道通行が認められている場合（歩道を徐行により通行可能）
- ・運転者が児童、幼児、高齢者等で車道通行が危険である場合
- ・駐車車両等により、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合

ガイドラインは、道路交通法に基づき、歩行者と自転車双方の安全を確保するために、策定されました。

長岡市では、ガイドラインを基本にしつつ、地域の気候・交通特性・道路空間の状況等を考慮しながら、『長岡市自転車ネットワーク計画』を策定します。

#### 4-2 自転車ネットワーク計画策定手順（ガイドラインより）



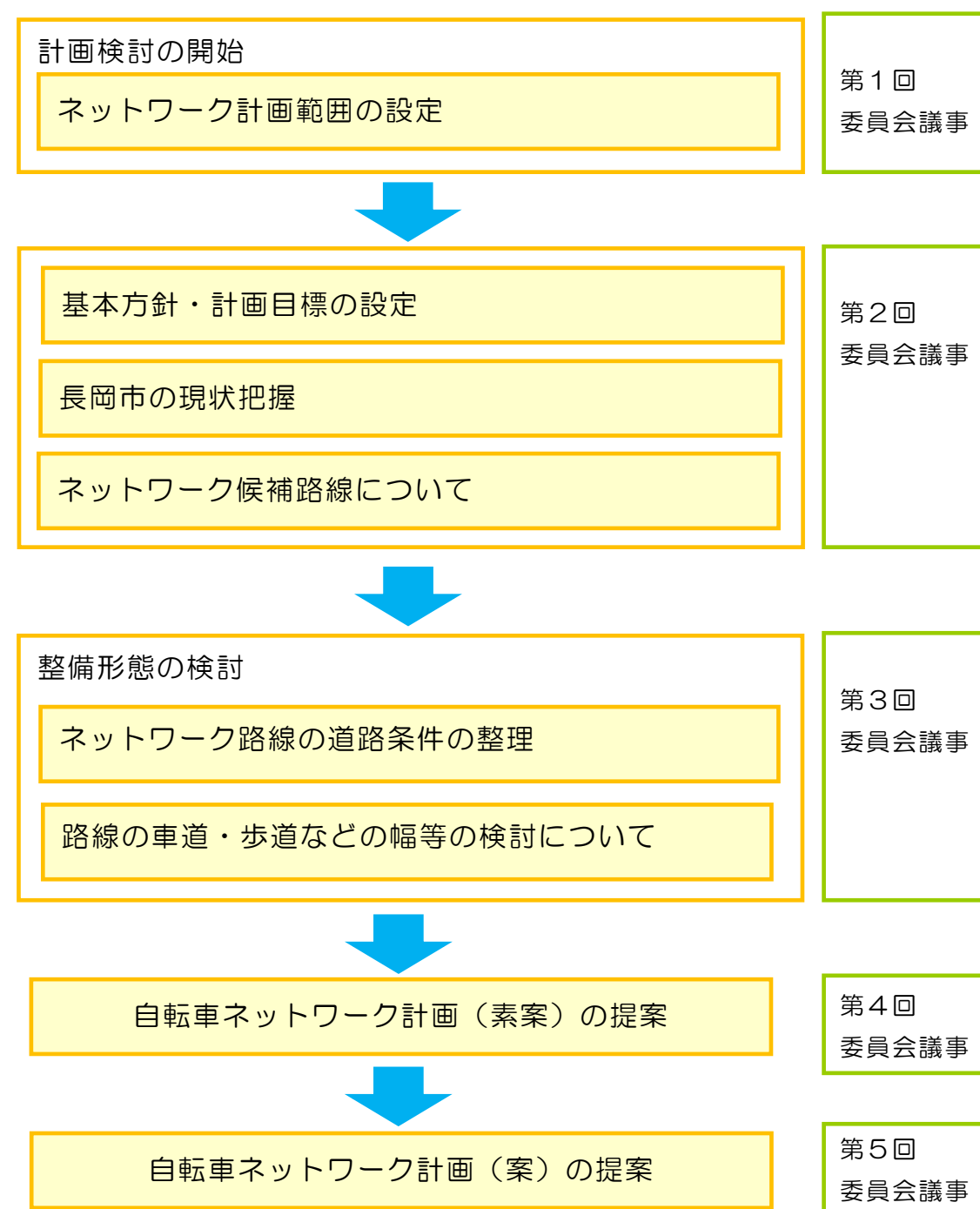
事務局で作成した各種（案）（赤枠内）について、委員会のご意見等をお聞かせいただきます。

#### 4-3 検討委員会の具体的な流れ

- 1) 基本方針・計画目標の設定  
 自転車利用概況・主要施設配置状況・交通事故発生状況等を基に、基本方針・計画目標（あるべき姿）を設定します。
- 2) ネットワーク路線の選定  
 日常利用および非日常利用において多くの自転車通行が見込まれる区間を含み、それらの区間および主要施設等を連結する路線を、自転車ネットワークの骨格を形成する路線候補として選定します。
- 3) 整備形態の検討  
 抽出した候補路線について、道路の幅員構成、自動車、自転車、歩行者の各交通量、駐輪状況、街路樹その他の障害物の状況等の道路条件を整理し、それらを踏まえた上で各路線における最適な断面構成を検討します。

#### 4-4 長岡市自転車ネットワーク計画策定フローと委員会の関わり

委員会では以下の進め方で、自転車ネットワーク計画（案）を作成します。

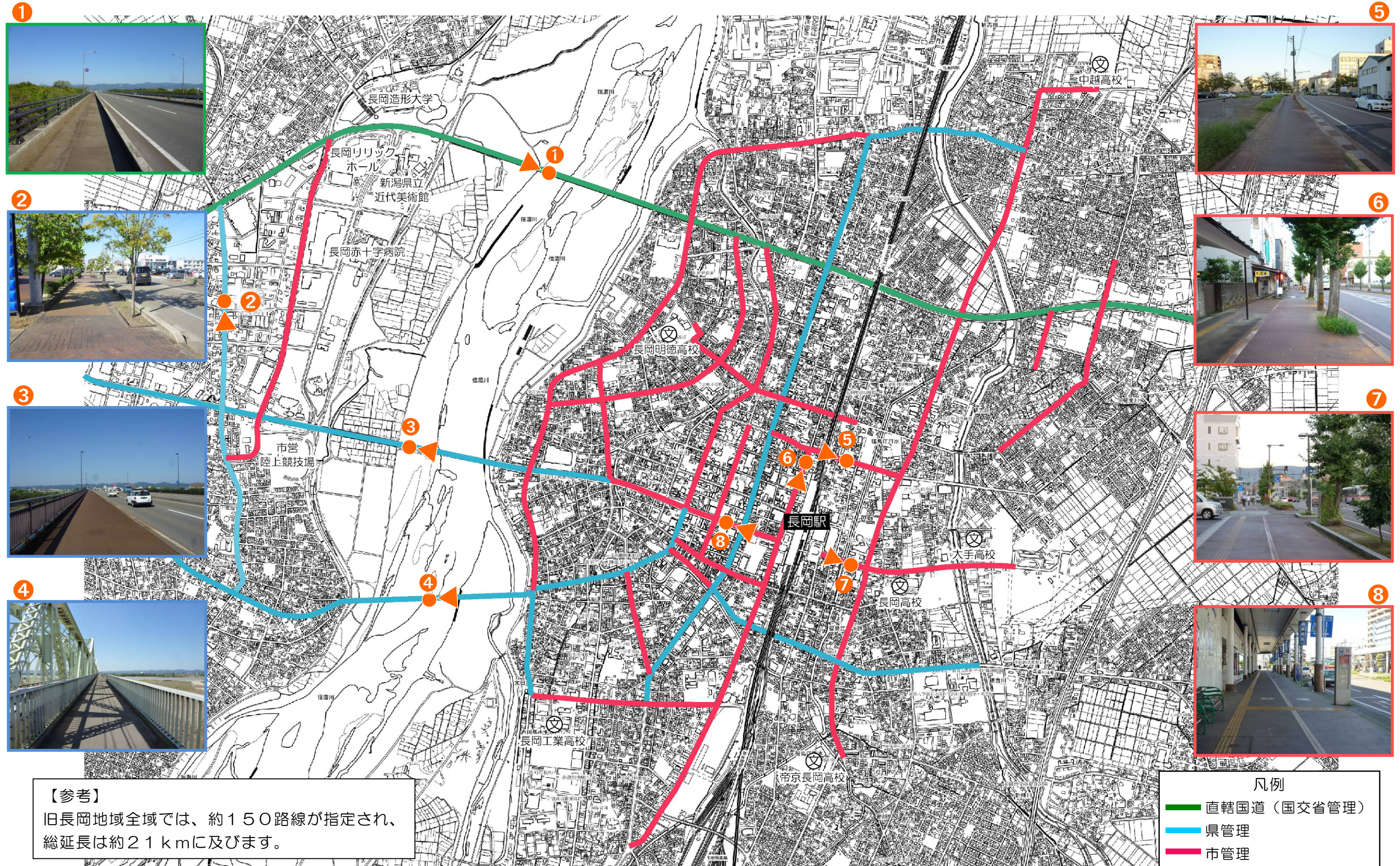


ご意見をいただきながら、『自転車ネットワーク計画（案）』を作成してまいります。



# 5 自転車ネットワーク計画策定区域内の自転車利用環境の現状

## 5-1 自転車が走行可能な歩道の指定状況



【参考】  
 旧長岡地域全域では、約150路線が指定され、  
 総延長は約21kmに及びます。

凡例  
 直轄国道（国交省管理）  
 県管理  
 市管理

## 5-2 路上駐輪の現状

### ● 長岡駅大手口周辺の路上駐輪状況

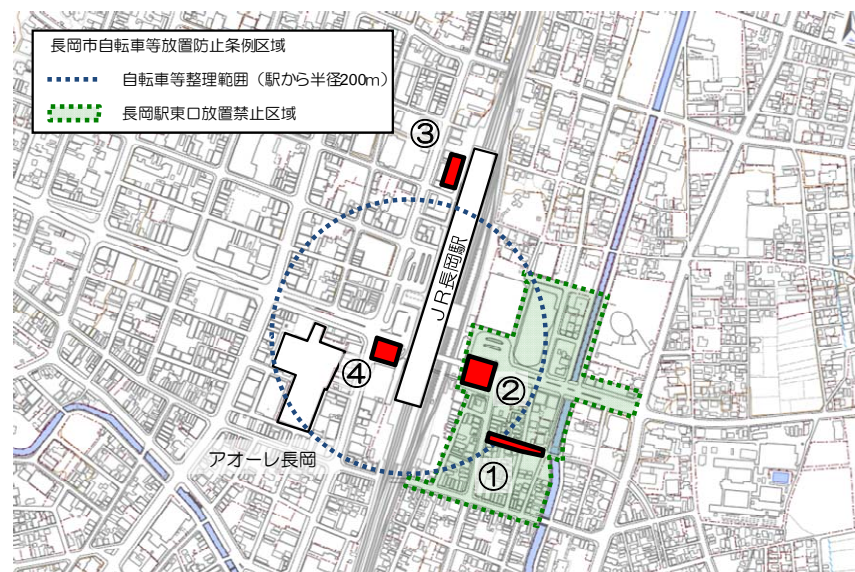
単位:台

平成24年度	6:00	9:00	13:00	15:00
	446	1,035	1,467	1,287

平成24年度調査

- ・ 通勤・通学時間帯後、急激に駐輪台数が増加します。
- ・ はみ出した自転車が、歩行者や自転車通行の支障になっている状況が見られます。

### ● 市営駐輪場の現状



各駐輪場の利用状況 (収容台数:平成25年4月1日現在)

単位:%

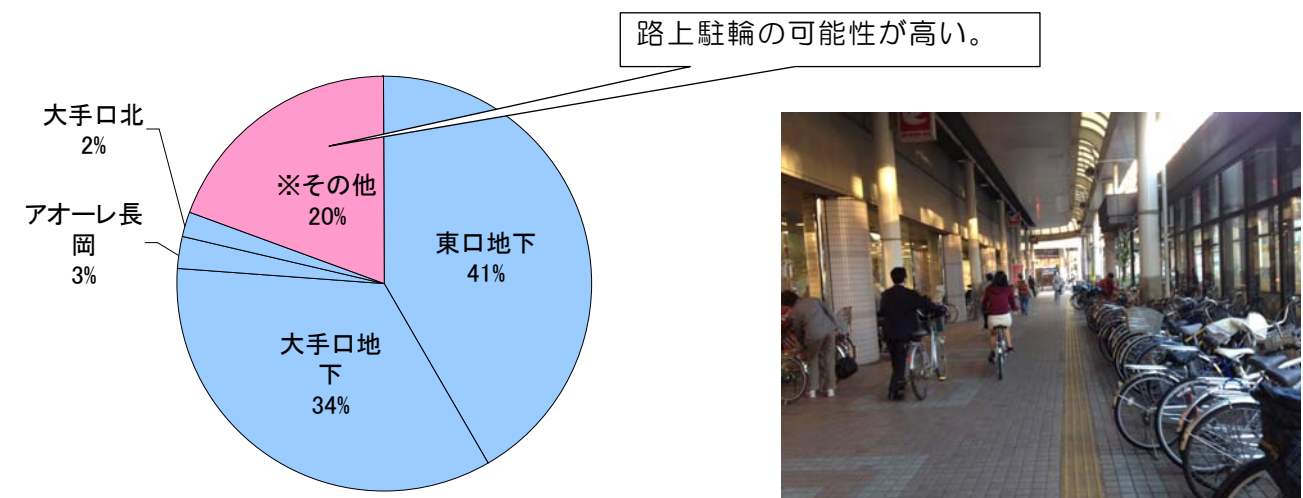
番号	名称	所在地	収容台数	駐輪場利用状況(H24実績)			
				14:00		19:00	
				平均利用台数	利用率	平均利用台数	利用率
1	東口自転車駐車場	台町2丁目	N=483台 (自転車 454台)(原付自転車29台)	297	61.5	285	59.0
2	東口地下自転車駐車場	台町2丁目	N=1,330台 (自転車1,256台)(原付自転車74台)	471	35.4	506	38.0
3	大手口北自転車駐車場	城内町3丁目	N=450台 (自転車 439台)(原付自転車11台)	59	13.1	47	10.4
4	大手口地下自転車駐車場	大手通1丁目	N=920台 (自転車 871台)(原付自転車49台)	317	34.5	342	37.2
合計			N=3,183台 (自転車3,020台)(原付自転車163台)	1,144	35.9	1,180	37.1

- ・ 市営駐輪場は、駐輪台数に十分余裕があります。

長岡駅周辺には路上駐輪が多く、場合によって、歩行者・自転車の通行を阻害している状況です。

長岡市が実施した高校生へのアンケート調査(H24実施)では、「よく駐輪する場所」についての問いに対し、『商業施設の駐輪場(その他)に駐輪している』との回答が多くありました。

しかし、実際には、長岡駅周辺の商業施設に大きな駐輪スペースはないことから、路上駐輪をしている可能性が高い結果となりました。



平成24年度実施の高校生アンケート結果より

【大手口周辺の路上駐輪状況】

- ・ JR長岡駅周辺では恒常的に路上駐輪されている状況です。
- ・ アーケードなどの歩道上を駐輪場と勘違いしている可能性があります

今後、長岡駅周辺においては、『駐輪マナーの啓発』・『正しい駐輪スペース位置の検討』等による、歩行スペース・自転車走行スペース確保についての対策が必要と考えられます。

### 5-3 その他の課題（冬期の自転車利用）

長岡市内は積雪地ですが、駅周辺では、冬期間も自転車での移動が確認されます。



写真：大手口駅前のアーケード下の駐輪状況



写真：アーケード内を通行する自転車



写真：東口通りを通行する自転車



写真：郊外部の除雪状況

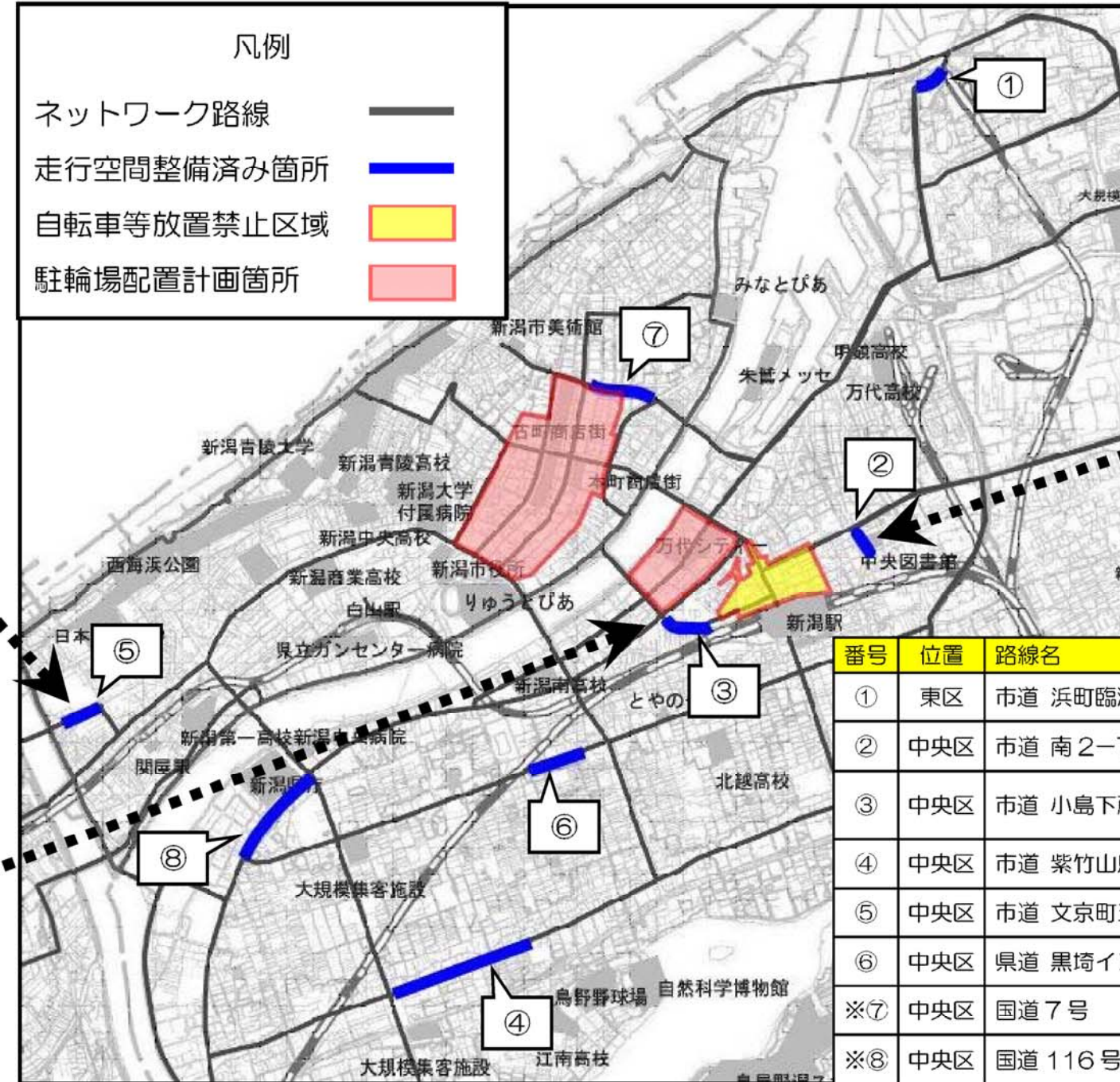
- ・長岡駅周辺では、冬期であっても、アーケード下や消雪パイプ路線を通行する自転車が確認されています。
- ・アーケード下等には、多数の路上駐輪があります。

- ・冬期における自転車の取り扱いについても検討する必要があります。

## 6 他市の整備事例

### 6-1 新潟市（ネットワーク路線を位置づけ、整備を推進）

- ・「新潟市自転車利用環境計画（H21 策定）」に基づき、自転車利用が多い路線・自転車での利用頻度が高い施設を結ぶ「ネットワーク路線」を位置づけ。
- ・路線ごとに幅員や交通量、交通規制の状況などを総合的に判断し、有効と考えられる整備手法で自転車走行空間の整備を推進。



番号	位置	路線名	整備手法
①	東区	市道 浜町臨港町線	自転車レーン
②	中央区	市道 南2-74号線	自転車道
③	中央区	市道 小島下所島線	自転車レーン (自転車専用通行帯)
④	中央区	市道 紫竹山鳥屋野線	自転車レーン
⑤	中央区	市道 文京町五十嵐2ノ町線1号	自転車レーン
⑥	中央区	県道 黒崎インター笹口線	自転車レーン
※⑦	中央区	国道7号	自転車道
※⑧	中央区	国道116号	走行空間整備

※⑦、⑧は、国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所が整備

## 6-2 金沢市（空間再配分により自転車専用レーンを整備）

自転車通行環境整備について、地元主体の議論を展開した結果、「車線幅と中央分離帯の縮小により自転車レーンを設置する案」に決定。（図-9）

また、交通量の比較的少ない路線では、4車線の車道を2車線とし、片側1車線分を自転車レーンに転換。（図-8）

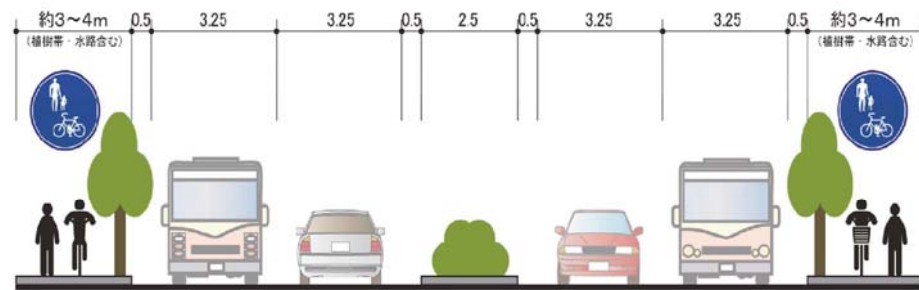


図-7 整備前の断面図（一般部）

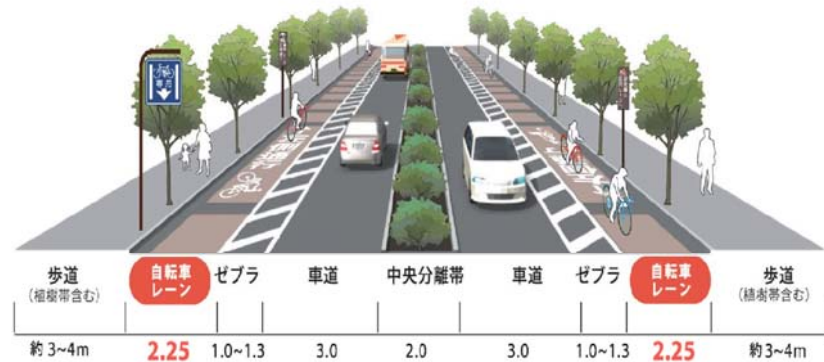


図-8 整備後の断面図（東金沢駅～東金沢駅口交差点）

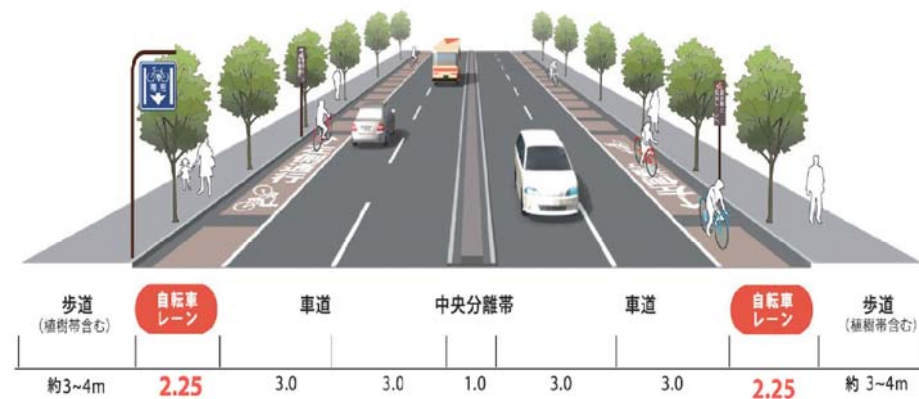


図-9 整備後の断面図（東金沢駅口～小坂町交差点）



図-10 破線状の自転車レーンの着色（灰桜色系）と車道との境界部に白線の設置



図-11 移設・着色した自転車横断帯と自転車の進行方向に合わせた路面標示



図-12 交差点における自転車専用信号の設置



図-13 路地との交差部において注意喚起の路面標示



図-14 バス停部での路面標示



図-15 並行する城北中央公園前市道の車道左側を通行する自転車（自転車走行指導帯設置後）



図-16 立て看板とチラシ



図-17 街頭指導の様子

出典：土木学会資料

### 6-3 見附市（路肩のカラー化による自転車通行位置の明示）

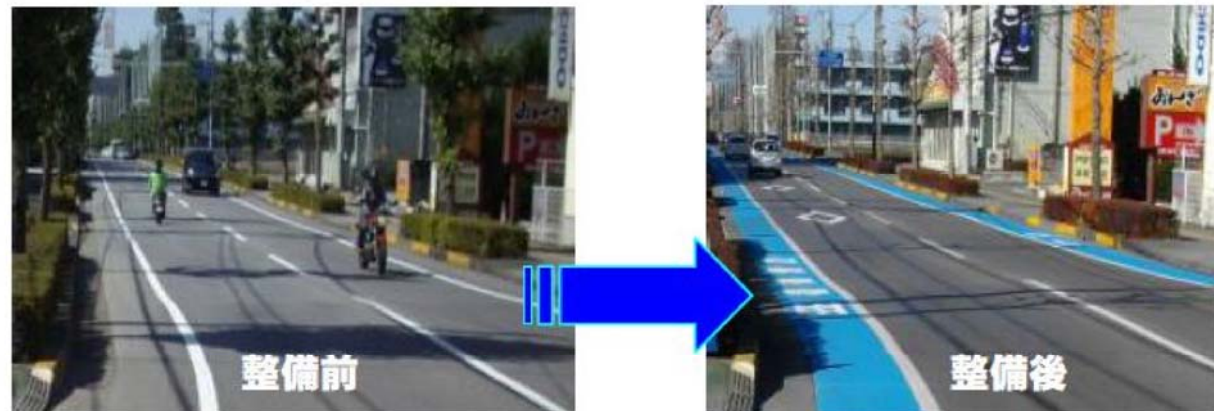
主要施設を結ぶ車道の両端に青色の自転車レーンを設置。  
 自転車が車道を走行しやすいよう、外側線の脇に幅 30cm のレーンを設置。



【設置状況（市立図書館～イングリッシュガーデン）】

### 6-4 宇都宮市（路肩を自転車専用通行帯として活用）

『自転車利用活用基本計画』での優先整備路線を対象に、計画的な自転車通行空間の整備を推進。



市道920号線（白楊高通り）

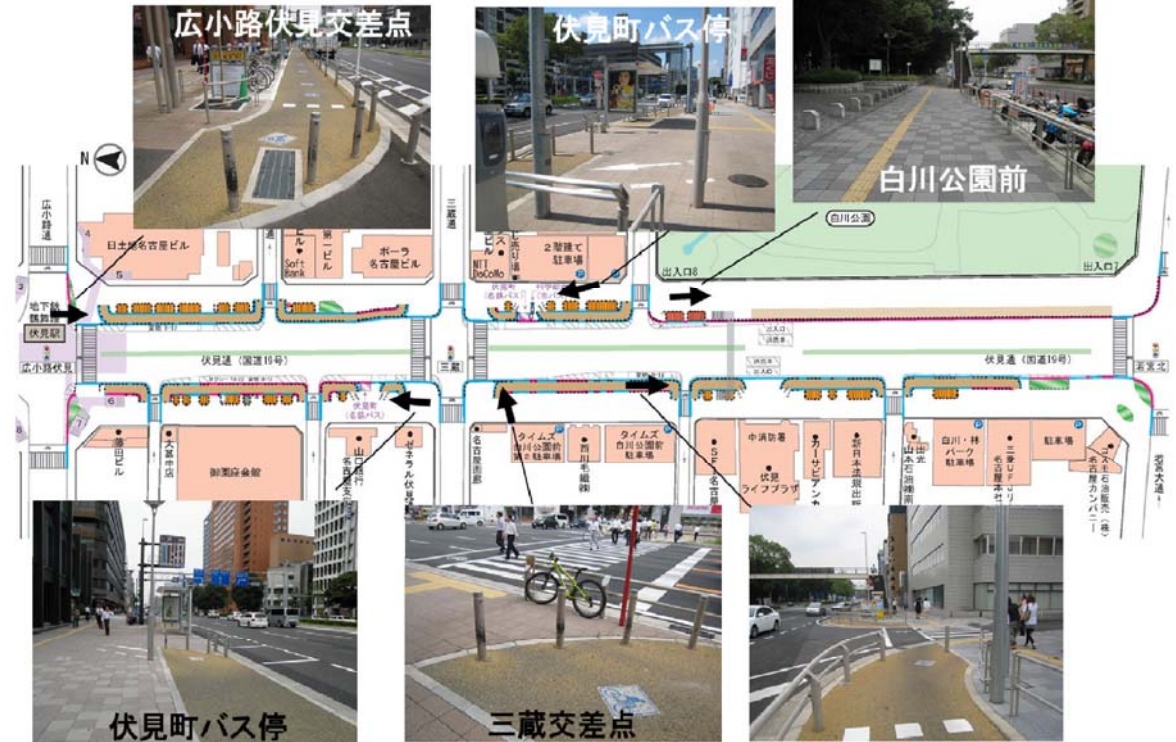
図-1 自転車専用通行帯（白楊高通り：1000m）の整備前後

出典：土木学会資料

### 6-5 名古屋市（車道を縮小して自転車通行空間を設置）

中央帯の幅員を縮小するとともに、車道部の幅員を 1 車線分縮小することによって、両側に 2.5m の自転車走行空間を整備。

#### < 広小路伏見交差点～若宮北交差点 >



#### < 日銀前交差点～広小路伏見交差点 >

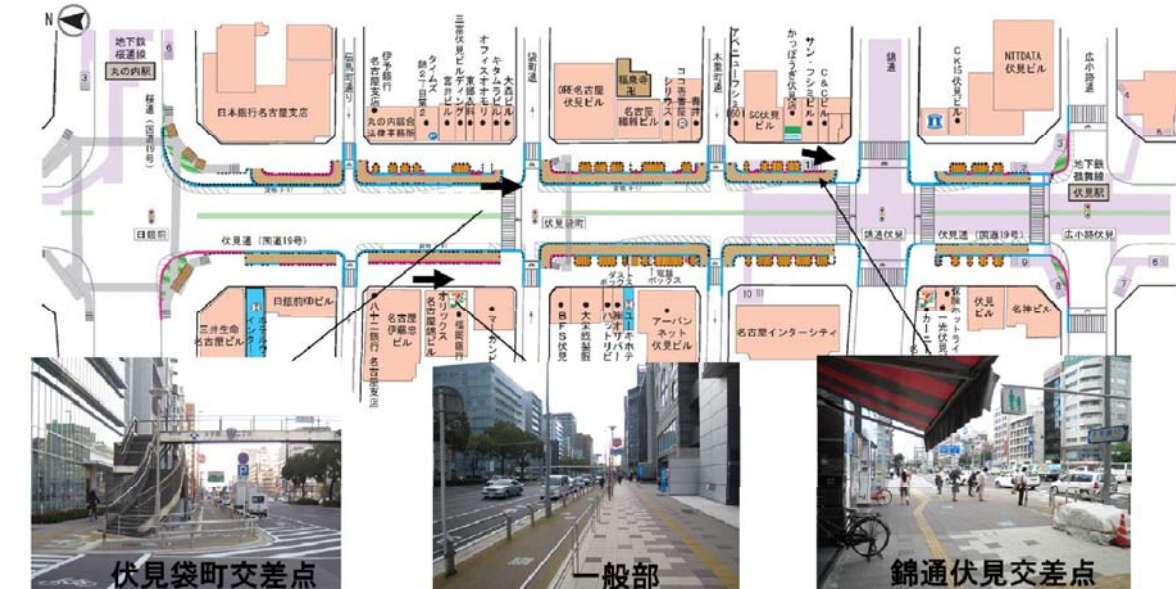


図-3 整備区間と整備の状況（名古屋国道事務所資料より）

出典：土木学会資料