

第3回 長岡市自転車ネットワーク計画検討委員会

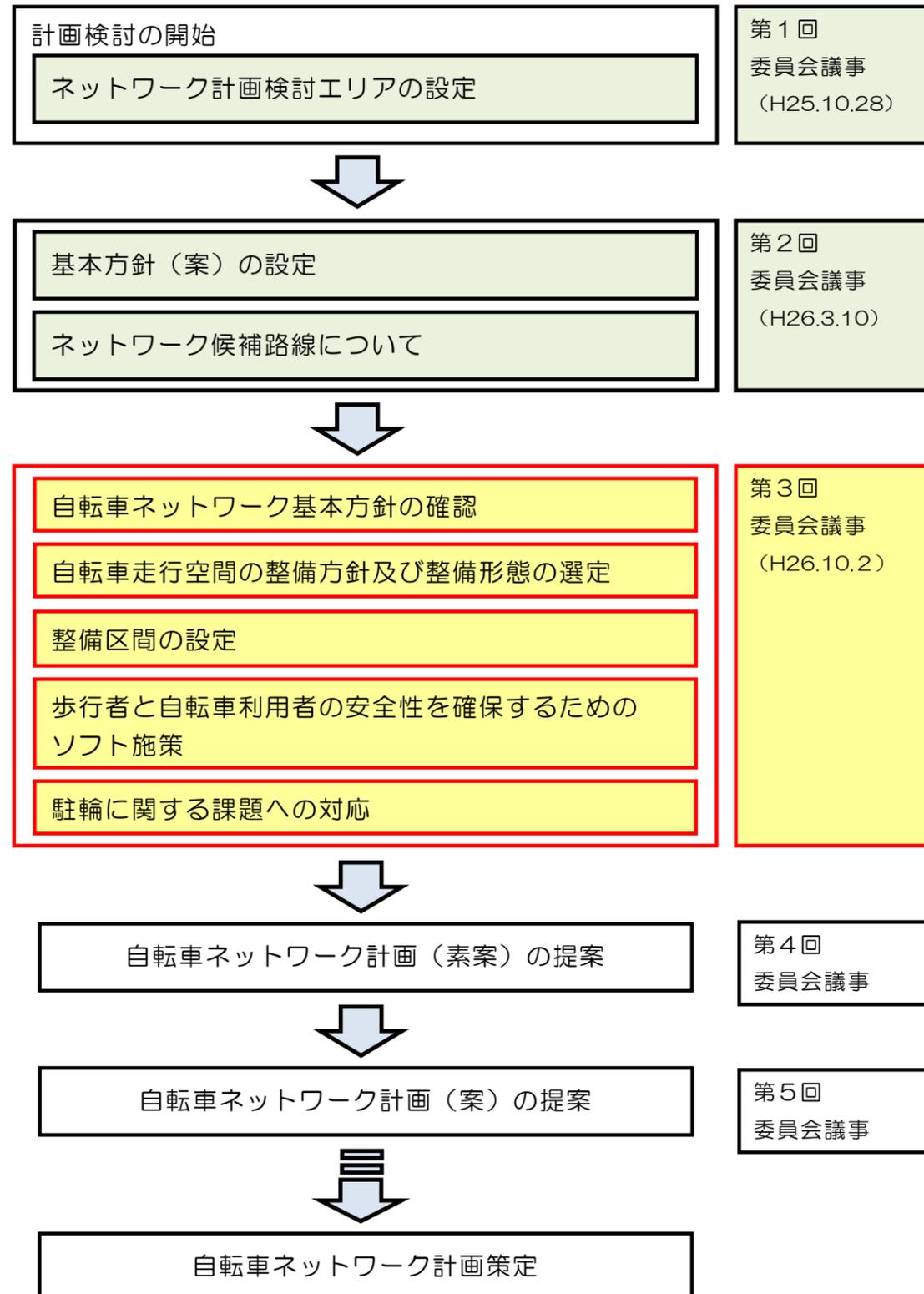
平成26年10月2日
長岡市 都市整備部 交通政策課

〈資料目次〉

1. 第3回委員会での検討事項について	1
2. 自転車ネットワーク基本方針	2
3. 整備形態の選定手順について	3
4. 整備区間の設定	5
4-1 整備区間	5
4-2 代表整備断面	6
5. 歩行者と自転車利用者の安全性を確保するためのソフト施策について	9
6. 駐輪に関する課題への対応について	10

1. 第3回委員会での検討事項について

長岡市自転車ネットワーク計画策定と委員会の関わり



第3回委員会での検討事項

1) 自転車ネットワーク基本方針の確認

第2回委員会で提示した「自転車ネットワーク基本方針」について、検討結果を反映した内容の確認を行います。

2) 自転車走行空間の整備方針及び整備形態の選定について

道路交通法の原則を遵守し、自転車走行空間の整備方針を示します。

整備形態については、基本的に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に即したものとしますが、沿道状況、道路構造、自転車・歩行者の利用実態、自動車交通量や走行速度を考慮しながら選定を行います。

3) 整備区間の設定について

選定された整備形態(案)をネットワーク路線に当てはめ、全体の整備イメージの確認を行います。

また、ネットワーク路線において、自動車・自転車の通行実態等を勘案し、自転車が通行できる空間確保が難しい区間について、代替路線の確認を行います。

4) 歩行者と自転車利用者の安全性を確保するためのソフト施策について

歩行者と自転車利用者が安全に通行できるためのソフト施策について、他都市の事例等を参考にしながら、長岡市の現況に基づくソフト施策を検討します。

5) 路上駐輪に関する課題への対応について

長岡駅周辺や大手通りの路上駐輪への対応等、駐輪の課題に対する方向性の提案を行います。

2. 自転車ネットワーク基本方針（第2回委員会での検討内容）

1) 長岡市の現状や計画

◆長岡市の現状

- 長岡駅周辺の高等学校への通学には自転車が約75%利用されているなど、市内の高校生の自転車利用率は高い状況です。
- 「2013 ながおかノーマイカーデー」では実施者の37.3%が自転車を利用しており、公共交通機関（13.9%）の3倍近い数であったことから、自家用車の代替交通として自転車が高いポテンシャルを有していることが分ります。

◆上位計画における自転車利用環境整備の位置づけ

→長岡市総合計画

- ・生活道路の機能が常に確保される道路の維持管理に努めながら、魅力ある歩行者自転車空間の創出

→都市計画マスタープラン

- ・コンパクトなまちづくり（都市機能の集積：歩行とともに自転車利用は手軽な交通手段）
- ・交通結節点における公共交通機関と連携したパークアンドライドの推進を図るため、既存駐車場の活用や新たな駐車場・自転車駐車場の整備

2) 長岡市における自転車利用の位置づけ

◆通勤・通学等に欠かせない交通手段

長岡駅周辺地域には多くの企業、学校、商業施設等が集中し、会社員や高校生の通勤・通学、近隣住民の買い物等において、自転車は欠かせない交通手段の一つです。

◆交通円滑化への貢献

高齢化社会の進展や環境問題の深刻化から、自家用車依存から公共交通への転換が望まれています。経路が限定されてしまう等、自家用車を利用する割合が依然多い状況です。

市街地内外を結ぶ自転車経路網を強化し、自転車の走行性・安全性が向上することにより、自転車利用への転換が見込まれることから、交通円滑化への貢献が期待できます。

◆駅周辺街区活性化への後押し

コンパクトなまちづくり、まちなか回帰の取り組みにより、駅周辺街区に活性化の効果が現れ始めている中で、近距離をゆっくり移動する手軽な交通手段として自転車を活用することが、さらなる活性化への後押しとなります。

◆冬季利用には適さない

冬季には路肩の大部分が堆雪帯として利用されており、走行可能な空間は制限されます。また、降雪時の車道走行は、接触事故の発生や、交通渋滞の原因となり、大変危険です。

無雪期に自転車を利用する人の大半が冬季には代替交通を多く利用している状況からも、長岡市では冬季の自転車利用を計画には取り入れません。

3) 基本方針（あるべき姿）（案）

◆自転車利用者の安全・安心

・通学や通勤の安全性向上

川東地区や川西地区と学校等を結ぶネットワークを形成することにより、安全・安心に通勤・通学できる環境を整備します。

・歩行者の安全性向上

自転車と歩行者が混在する歩道において、歩行者・自転車の分離を進めることにより、歩行者の安全・安心を図ります。

◆自転車利用の促進

・自動車から自転車への交通転換の促進

過度な自動車利用から公共交通や自転車への移動手段の転換を目指して、自転車を利用しやすい環境づくりを目指します。

・公共交通との乗り換え利便性向上

交通結節点である長岡駅、北長岡駅、宮内駅を結ぶネットワークの形成を図り、鉄道やバスなどの公共交通から自転車への乗り換え利便性の向上を図ります。

◆生活の利便性やレクリエーション性の向上

（修正箇所）

・生活の利便性

中心市街地と千秋が原地区及び病院や公共施設を結ぶネットワークを形成し、市民が気軽に自転車で買い物などの移動ができる環境を整備します。

・レクリエーション性

来訪者が観光施設や信濃川などの自然を気軽に回遊できる環境を整備します。

4) 自転車ネットワーク路線の選定

◆利用者ニーズのネットワーク形成

・交通センサスやアンケート結果を基に、自転車利用の多い路線を抽出し、ネットワークを形成します。

◆通勤・通学・買い物のネットワーク形成

・公共交通の結節点である長岡駅を中心に、エリア内の大学・高校・中学校を結ぶネットワークを形成します。

・川東地区と川西地区を結ぶネットワークを形成します。

◆病院や公共施設を結ぶネットワーク形成

・病院や公共施設を結ぶネットワークの形成を図ります。

◆観光資源を活用したネットワーク形成

・エリア内に点在する観光施設や信濃川を結ぶネットワークを形成します。

3. 自転車走行空間の整備方針 及び 整備形態について

1) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

◆ガイドラインの策定

平成 24 年 4 月の自転車利用環境整備に関する提言「みんなにやさしい自転車環境、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」を受けて、平成 24 年 11 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が国土交通省道路局と警察庁交通局により策定されています。このガイドラインには、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。

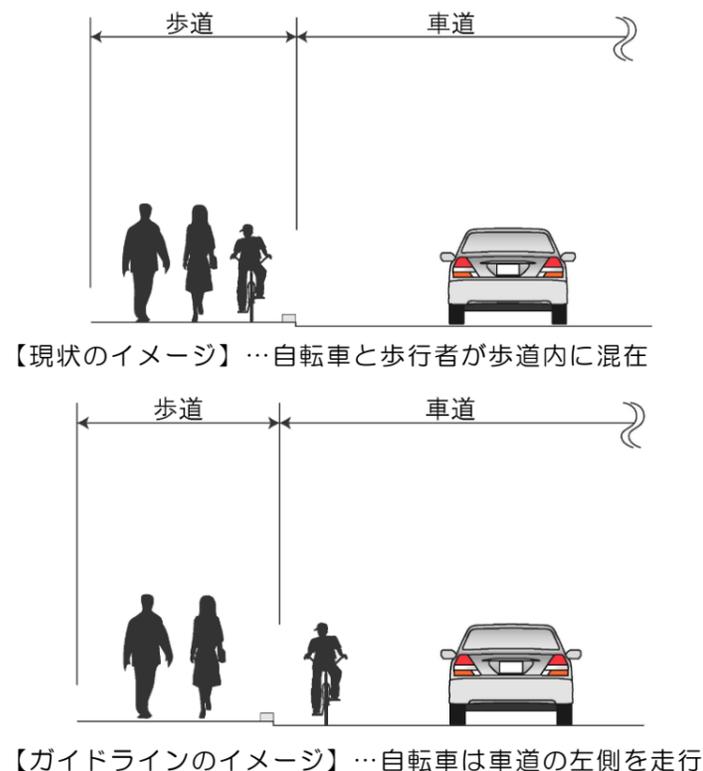
なお、このガイドラインは、道路交通法に基づき、歩行者と自転車双方の安全を確保するために策定されたものです。

【道路交通法での自転車の取り扱い】

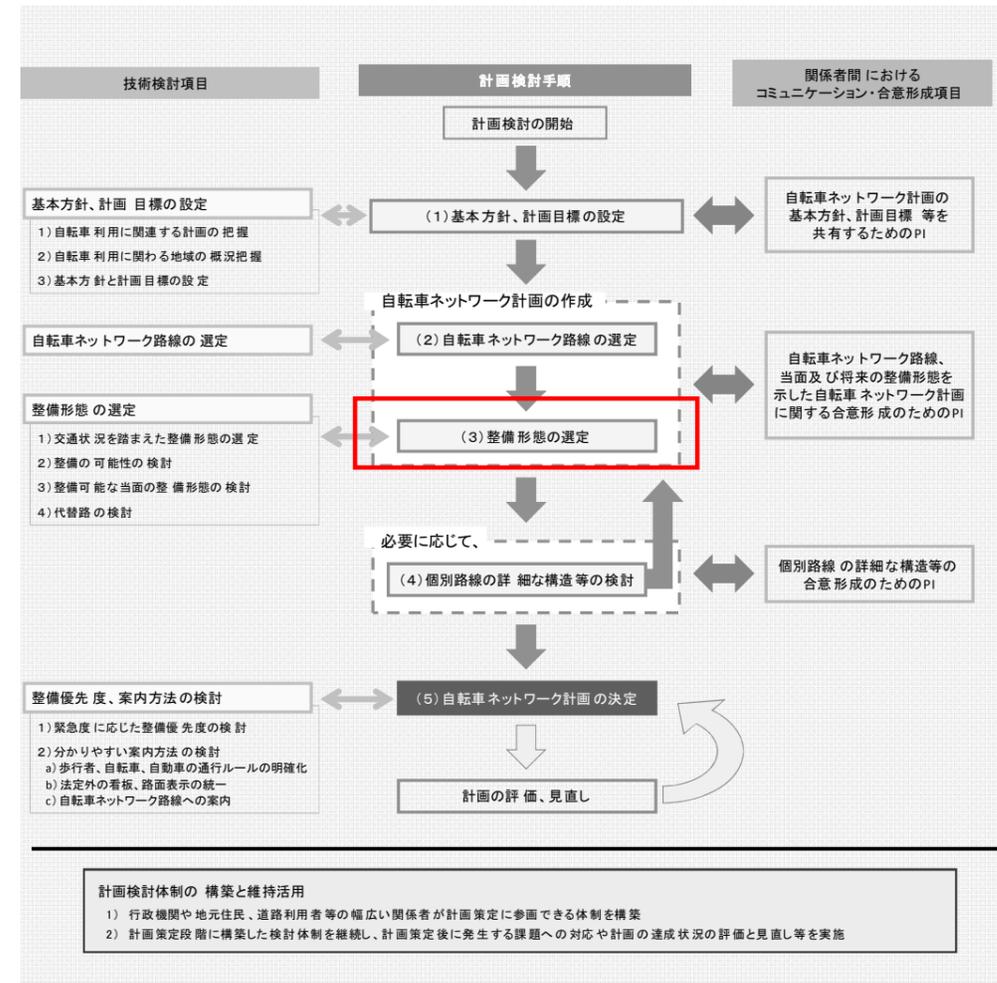
★「自転車は車道の左側を通行する」ことが原則。

<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



◆計画策定の流れ（参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）



◆ガイドラインによる整備形態の選定目安

整備形態	構造的分離	視覚的分離	車道混在
整備イメージ	<p>緑石線・柵その他これに類する工作物により区画</p> <p>※1 w=2 m 以上確保</p>	<p>※2 w=1 m 以上確保</p>	
構造	自転車道の整備	自転車専用通行帯の整備	路肩のカラー化、ピクトグラムの設置等
選定の目安	自動車の速度が高い道路。 (自動車の速度が 50km/h を超える道路。)	“自動車の速度が高い道路”でも、“自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路”でもない道路。	自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路。 (自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路。)

2) 自転車走行空間の整備方針（長岡市自転車ネットワーク計画）

自転車ネットワーク計画における自転車走行空間の整備方針を設定します。
 設定は、検討した自転車ネットワークの候補路線を対象とし、自動車の走行速度や沿道の状況、歩道の構造、自転車・歩行者の利用実態等を考慮するものとします。

方針1) 車道に自転車走行空間を確保する

歩道における歩行者の安全性を確保するため、道路交通法を遵守し、原則として自転車の通行は“車道の左側”とします。

方針2) 現況自転車歩行者道において、歩行者と自転車利用者が安全に通行できる空間を確保する

自転車は車道通行を原則としますが、道路標識や表示が設置されている『普通自転車歩道通行可』の歩道では、歩道を通行することもできます。その際は、歩行者に対し十分な配慮を行うことを前提とし、徐行や必要に応じて自転車から降りての通行を促すためのソフト施策等を併用することにより、歩行者の安全性を十分に確保します。

方針3) 代替路の活用を検討する

方針1～2で自転車走行空間の確保が困難な場合、代替路での整備を検討します。

3) 整備形態（案）検討手順（長岡市自転車ネットワーク計画）

STEP1 車道に自転車走行空間を確保する方針で検討する。

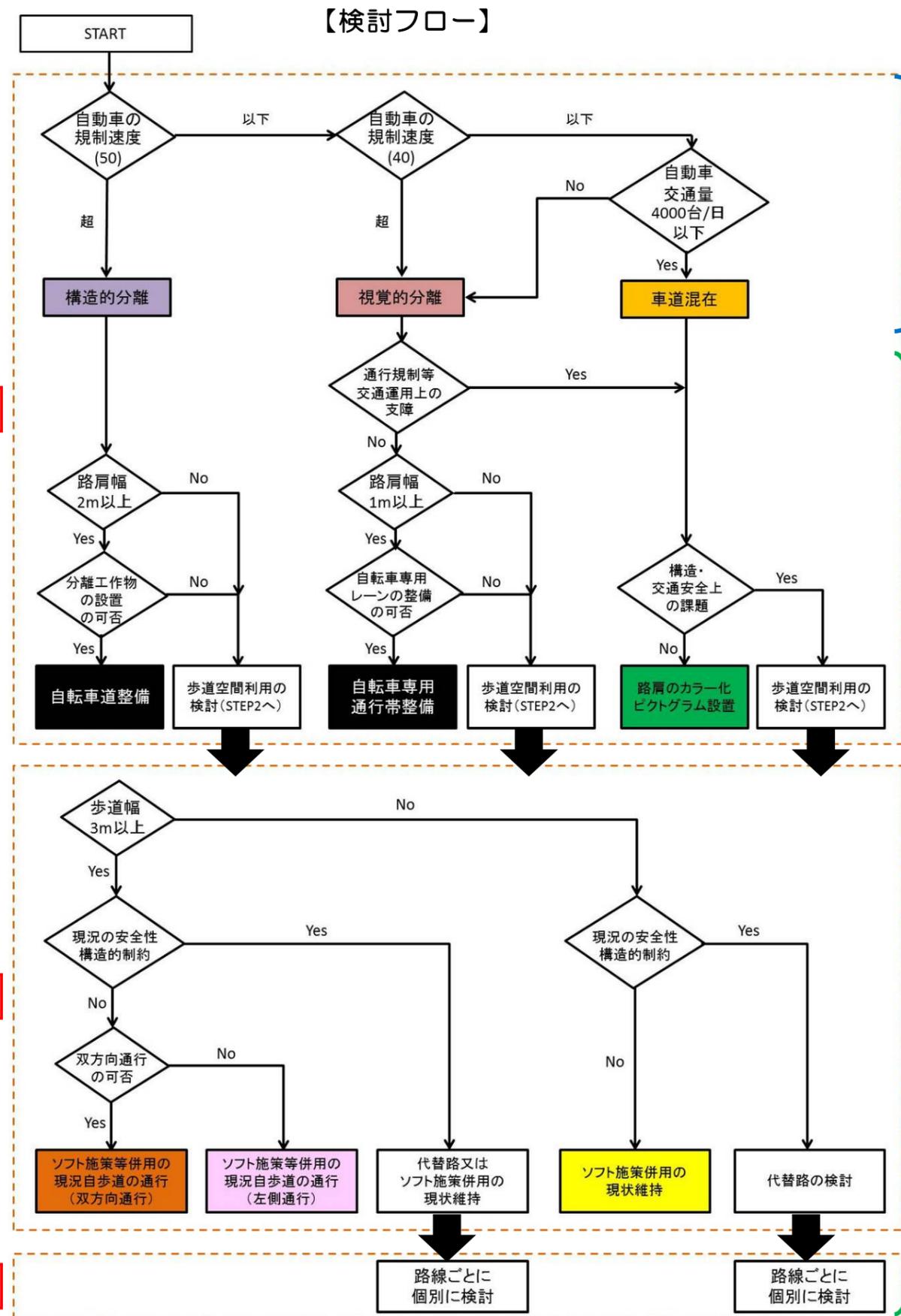
- ・自転車の通行位置は原則として“車道の左側”とします。

STEP2 現況自転車歩行者道において、歩行者と自転車利用者が安全に通行できる空間を確保する方針で検討する。

- ・自転車は車道通行を原則としますが、道路標識や表示が設置されている『普通自転車歩道通行可』の歩道では、歩道を通行することもできます。
- ・歩行者への配慮を十分に行い、徐行や必要に応じて自転車から降りての通行を促します。
- ・ソフト施策として、安全な自転車利用に関する意識啓発の他、案内誘導看板や路面表示等を併用することにより、歩行者の安全性を十分に確保します。

STEP3 代替路の活用を検討する。

- ・STEP1～2で自転車走行空間の確保が困難な場合、代替路での整備を検討します。



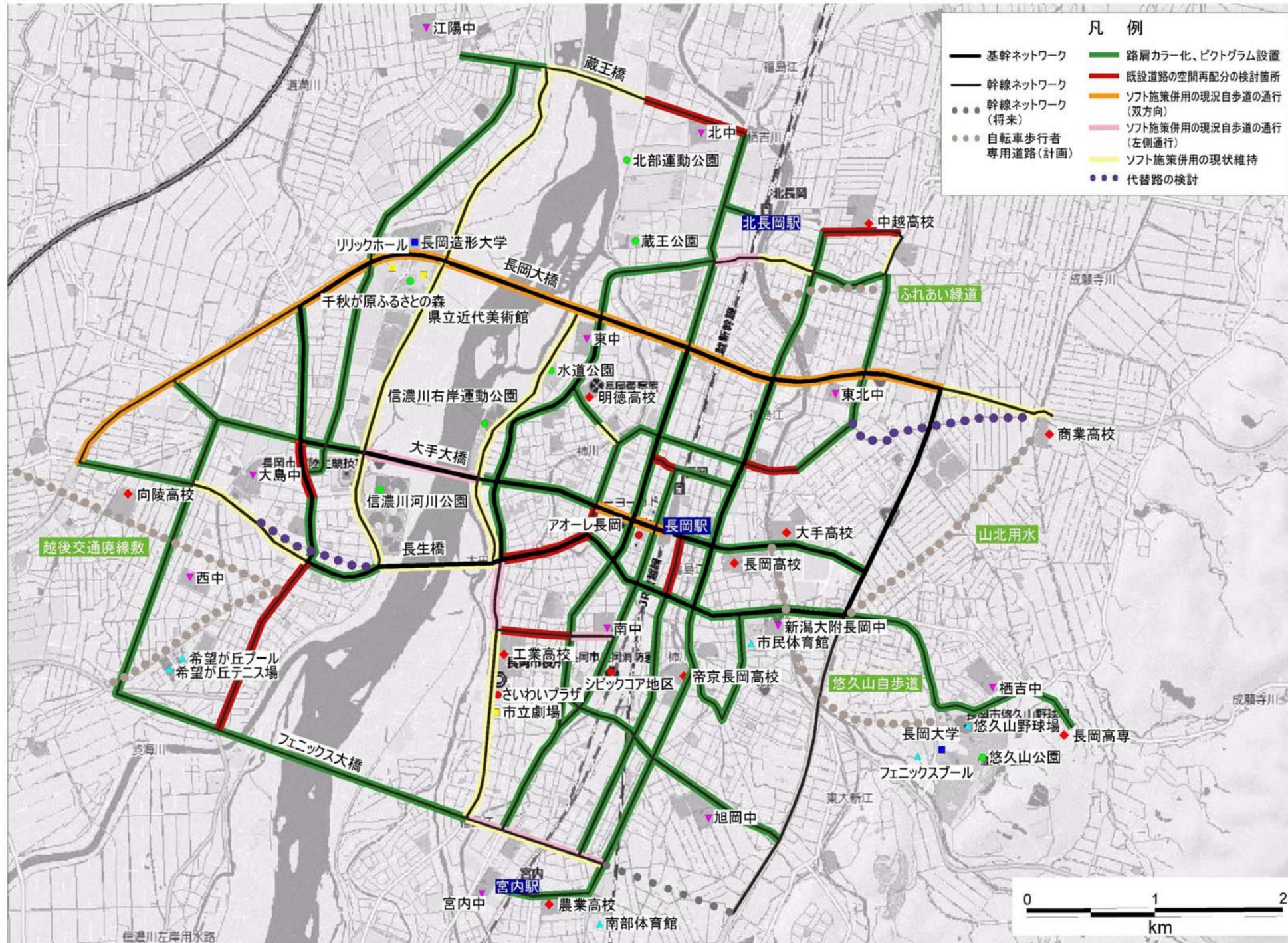
ガイドラインに即した検討フロー

長岡市における検討フロー

4. 整備区間の設定

4-1 整備区間

- ・ 検討フローを基本とし、自転車走行空間の整備構造の連続性の観点から、全体の整備イメージ案を設定しています。
- ・ 車道（路側帯）での自転車走行空間確保を優先し、困難な箇所においては、現況自歩道の利用または代替路の検討を行っています。
- ・ 大手通りおよび国道8号においては、沿道アクセスの確保および整備構造の連続性の観点から、現況自歩道の通行（双方向）を提案します。



例) 路肩のカラー化、ピクトグラム設置



例) 道路空間の再分配による自転車走行空間の確保



例) 自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示

(写真の出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、同ガイドラインの地方説明会資料

※現況データ等に基づく案であり、道路状況等により実際の整備手法は異なる場合があります。

4-2 代表整備断面

1) 大手通り (既設道路空間の利活用)



① 大手通り



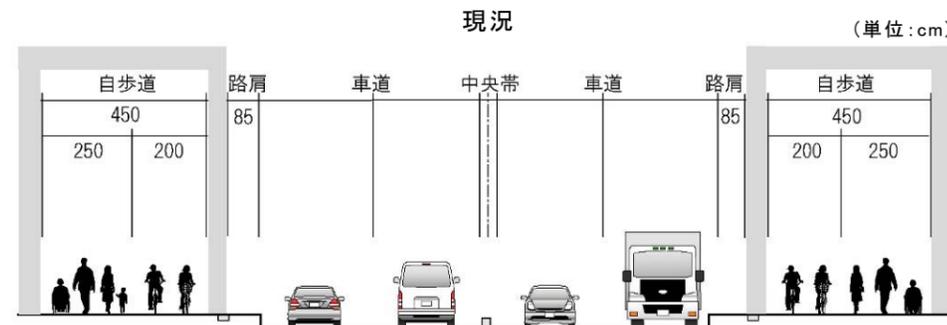
② 日赤通り



③ 大手大橋

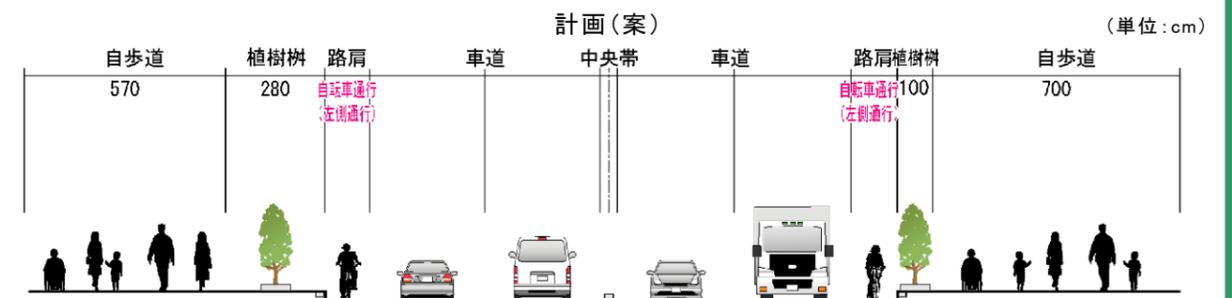
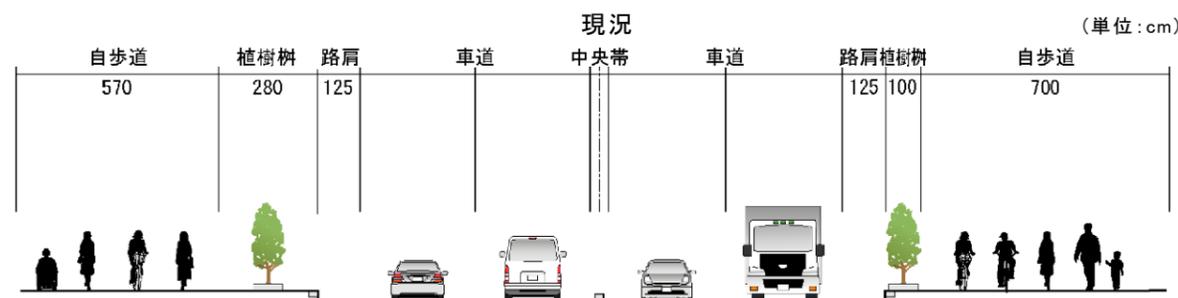
① 大手通り (現況自歩道の活用)

※ソフト施策等を併用し、自転車は『現状自歩道内の車道寄りを通行 (双方向)』するよう促します。



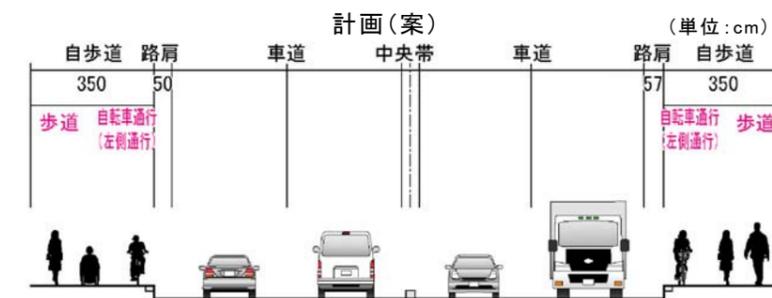
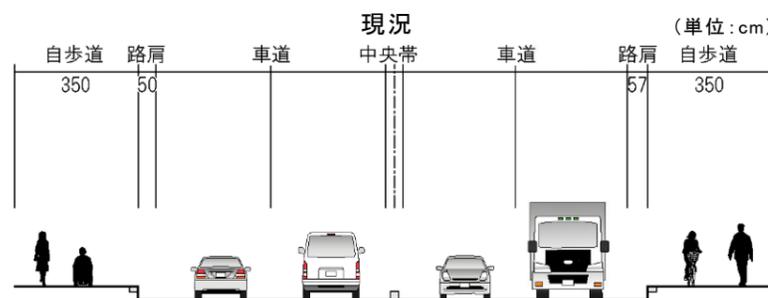
② 日赤通り (車道混在)

※路肩幅員等を活用し、自転車は『車道通行 (左側通行)』とします。



③ 大手大橋 (現況自歩道の活用)

※前後の取付道路の導線を考慮し、自転車は『現状自歩道内の車道寄りを通行 (左側通行)』とします。



3) 生活道路（長岡高専周辺）（既設道路空間の利活用）



① 中沢町付近

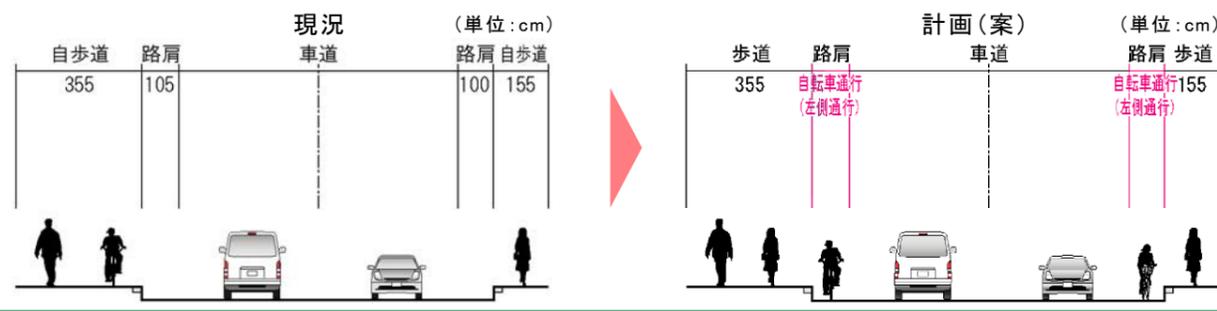


② 西片貝町付近（矢羽はイメージ）



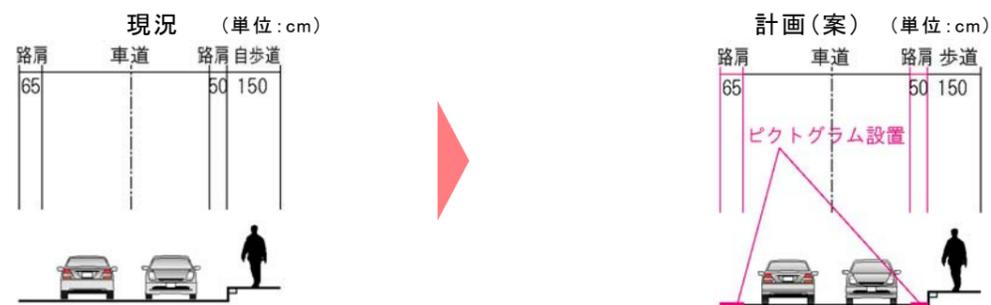
① 中沢町付近（車道混在）

※路肩幅員等を活用し、自転車は『車道通行（左側通行）』とします。



② 西片貝町付近（車道混在）

※路肩幅員等を活用し、自転車は『車道通行（左側通行）』とします。



4) 国道 351 号信濃川左岸部（既設道路の空間再配分）



① 下山5丁目付近

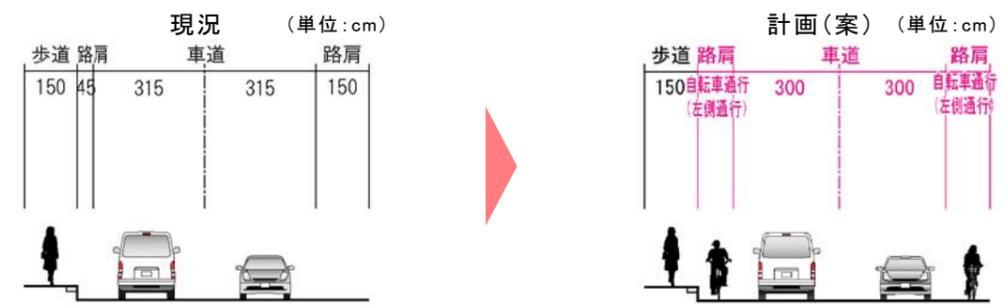


① 下山5丁目付近



① 下山5丁目付近（車道混在）

※幅員を再構成（区画線処理等）、自転車は『車道通行（左側通行）』とします。



5. 歩行者と自転車利用者の安全性を確保するためのソフト施策について

- ・自転車走行空間の整備と併せて、すべての道路利用者が「自転車は車両である」という意識を持つとともに、自転車の走行や駐輪等のルールを徹底を図る必要があります。
- ・これまで市内にて自転車安全利用啓発活動が実施されています。また、自転車利用に関する広報・教育等の利用ルールの周知（案内看板や路面表示を含む）、ルールの遵守に関するインセンティブの付与、交通規則・ルールの徹底のための取組みの観点から、ソフト施策の例を紹介します。

◆長岡市における自転車安全利用啓発活動

1. 春の全国交通安全運動 長岡駅前自転車指導（H26.4.15）

- ・駅周辺の自転車駐輪場などにおいて、学生や買い物客を対象に啓発物品を配布しながら、自転車マナーを守るよう呼びかけを実施
- ・自転車マナーアップモデル校（長岡大手、長岡農業、帝京長岡）の高校生も参加



2. ロックの日 鍵かけ広報（H26.6.9）



3. 夏の交通事故防止運動 喜多町地内街頭啓発活動（H26.7.22）

- ・喜多町地内の商業施設において、買い物客を対象に啓発物品を配布しながら交通安全の呼びかけを実施



◆歩行者と自転車利用者の安全性を確保するためのソフト施策例の紹介

1. 利用ルールの周知

- ・自転車の通行方向や通行位置等を分かりやすく伝えるため通行ルールを示す看板を設置している事例
- ・一般市民を対象とした自転車安全教育を実施している事例 [三鷹市]



- ・自転車安全教室を実施している事例（スタントマンによる交通事故再現等）[豊島区]

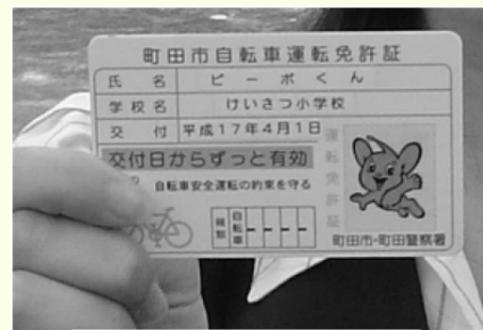


- ・自転車安全教育指導員を認定するための講習会を実施している事例 [(財)東京交通安全協会]



2. ルールの遵守に関するインセンティブの付与

- ・小学生を対象として自転車運転免許証を交付している事例 [町田市]



3. 交通規則・ルールの徹底のための取組み

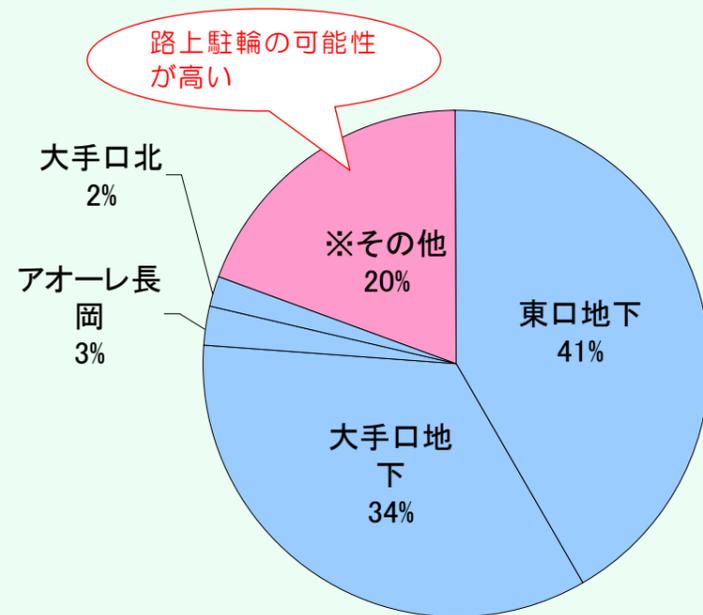
- ・自転車に対する街頭指導を実施している事例 [福岡県警察]



6. 駐輪に関する課題への対応について

- ・市内の高校生を対象とした自転車利用に関するアンケート結果（H24 年度実施）によると、「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が、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っています。
- ・長岡市の調査（H25）によると、長岡駅大手口（西口）付近では、多い時には 900 台を超える路上駐輪が見られます。
- ・路上駐輪及び放置された自転車の整理や保管・処分には約 7,000 千円／年の費用（人件費等）がかかり、長岡市が負担している状況です（撤去自転車の返還率は 13.5%）。
- ・長岡駅周辺の市営駐輪場の利用状況をみると、利用率は 8～66% であり、全体的に収容台数に余裕がある状況となっています。

◆高校生を対象とした自転車利用に関するアンケート結果



（出典）高校生を対象とした自転車利用に関するアンケート結果

◆長岡駅周辺の路上駐輪の状況

- ・長岡市の調査（H25）によると、長岡駅大手口（西口）付近では、多い時には 900 台を超える路上駐輪が見られます。

表 長岡駅大手口周辺の路上駐輪台数

	H25	3/15(金)	4/15(月)	5/15(水)	6/14(金)	7/16(火)	8/15(金)	9/17(火)	10/15(火)	11/15(金)
AM	南	265	385	383	302	307	436	335	387	165
	北	390	552	551	453	493	374	538	553	297
PM	南	203	303	286	303	307	423	219	335	194
	北	383	448	290	544	526	473	518	466	363
平均	南	234	344	335	303	307	430	277	361	180
	北	387	500	421	499	510	424	528	510	330

（出典）長岡市 道路管理課

- ・現在、放置自転車の撤去を年 3 回（4 月、7 月、11 月）、4 か所（大手口周辺、宮内駅駐輪場、北長岡駅駐輪場、北バス停駐輪場）で実施しています。

表 放置自転車の撤去状況（H25）

警告書取付数	撤去台数	撤去率	返還台数	返還率	処分台数
347 台	260 台	74.9%	35 台	13.5%	225 台

（出典）長岡市 道路管理課

<路上駐輪に関する課題>

- ・長岡駅周辺では、自転車無造作に点字ブロック近くに駐輪され、歩行者や身体障がい者の通行の妨げになる状況が見受けられます。
- ・路上駐輪により、通行スペースが侵され、歩行者と自転車の接触事故の危険性が高まります。
- ・バスやタクシーの乗降場所を自転車が塞ぎ、公共交通等の利用者の利便性を低下させています。



大手口周辺の路上駐輪の状況
（無造作に点字ブロック近くに放置）

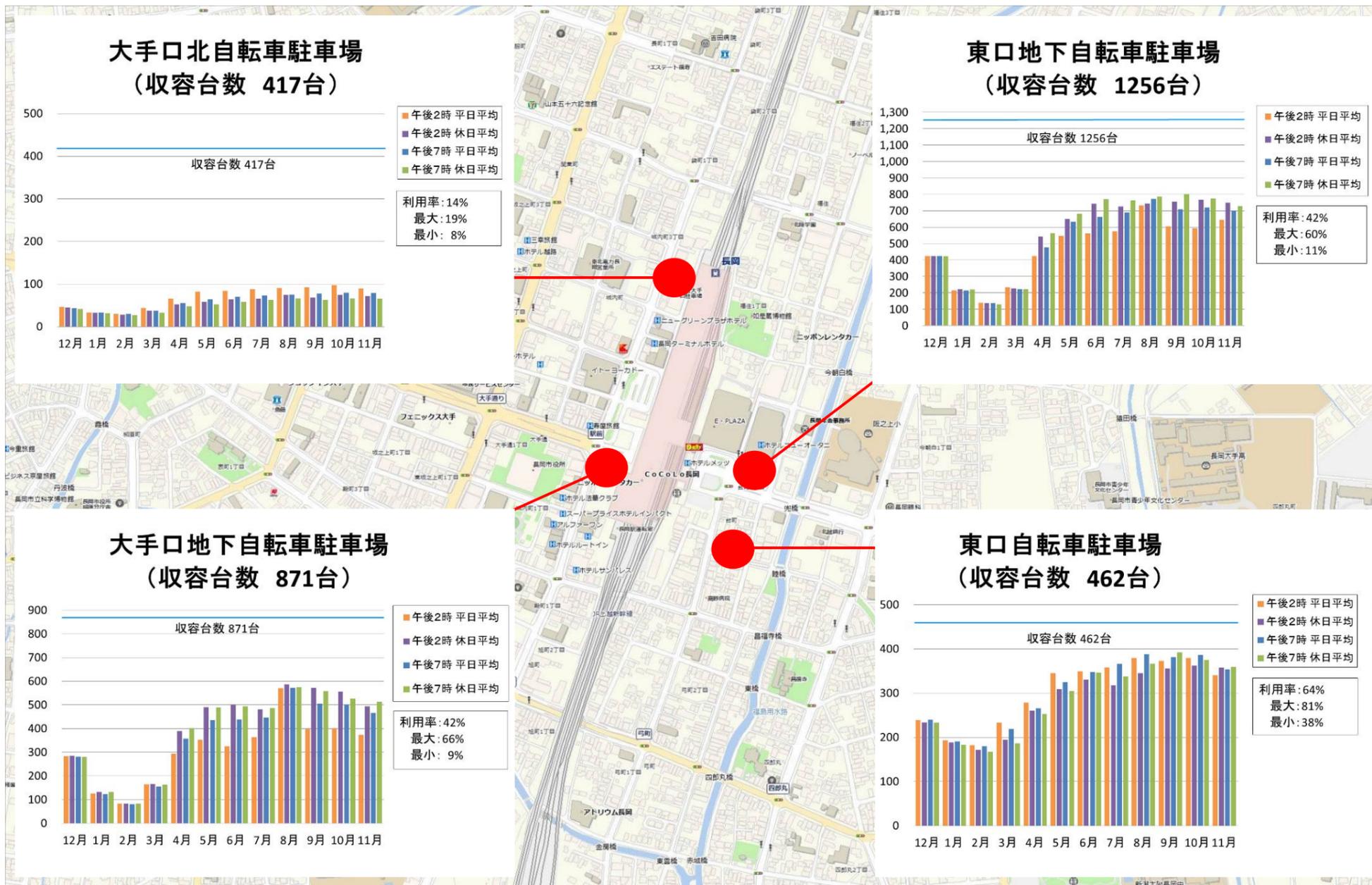


表町交差点周辺の路上駐輪の状況
（通行スペースを阻害する）



大手通りの路上駐輪の状況
（バス停を塞ぐ）

◆長岡駅周辺駐輪場の利用状況（全体的に収容台数に余裕あり）



◆大手口地下駐輪場入口（地上部）の駐輪制限の取組み

- ・大手口地下駐輪場の利用を呼び掛けるため、黄色のチェーンと標識により、物理的に駐輪できない対策を行っています。
- ・設置当初は駐輪がみられましたが、現在はほとんど駐輪がありません。
- ・ただし、対向地（西側）における駐輪が以前より増加しています。



【大手口地下自転車駐輪場前】



【対向地の路上駐輪状況】

（出典）長岡市 道路管理課

◆自転車駐車場の利用率向上に係る取組み

- ・自転車駐車場の利用率を向上するため、右の取組みを行っています。
- ・また、新入生を対象とした駐輪場利用に関する啓発活動を実施しています。



【駐輪場への案内】



【駐輪場への案内】

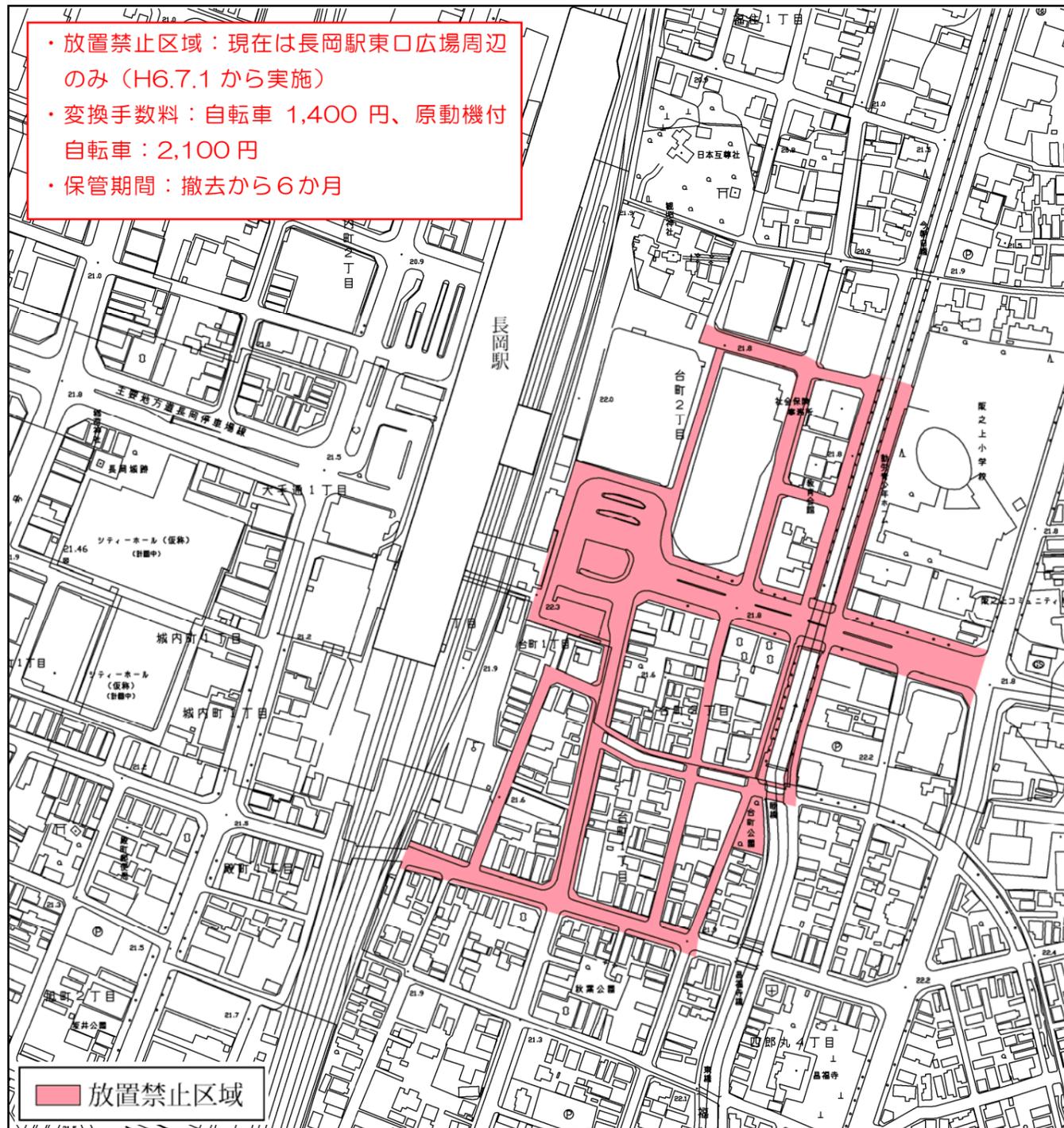


【空気入れの無料貸し出し】



【傘やタオルの無料貸し出し】

◆条例に基づく放置禁止区域の設定状況（現在は長岡駅東口広場周辺のみ）



◆自転車整理員の活動

- ・自転車整理員として、計6名（臨時職員3名、パートタイマー臨時職員3名）が採用しています（9/1現在）。
- ・大手口周辺の自転車整理及び東口周辺の路上駐輪の確認を行っています。
- ・また、放置禁止区域に駐輪されている場合、警告書の取付、撤去、保管、返却を行っています。
- ・大手口周辺の放置自転車の撤去の際には、撤去日の2週間前に警告書の取付を行っています。



【自転車の整理状況】



【整理された路上駐輪状況】

◆路上における駐輪スペース確保の事例



（出典）安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



【パリ市内の事例】

- ・長岡駅周辺の路上駐輪台数が多い一方で、市営駐輪場の収容台数に余裕がある状況です。放置禁止区域の設定や駐輪場の利用率向上の取組みが実施されていますが、今後もさらなる自転車駐輪に関するルールの徹底、市営駐輪場の利用を促進するための広報・指導等に取り組む必要があります。
- ・また、路上駐輪の中には、買い物客が目的とする施設の直近に駐輪する場合も多いと考えられるため、商業施設等の多い大手通りなどでは、路上での駐輪方法を工夫するなどの対応を考える必要があります。