

第2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基本方針と候補路線について

平成26年3月10日

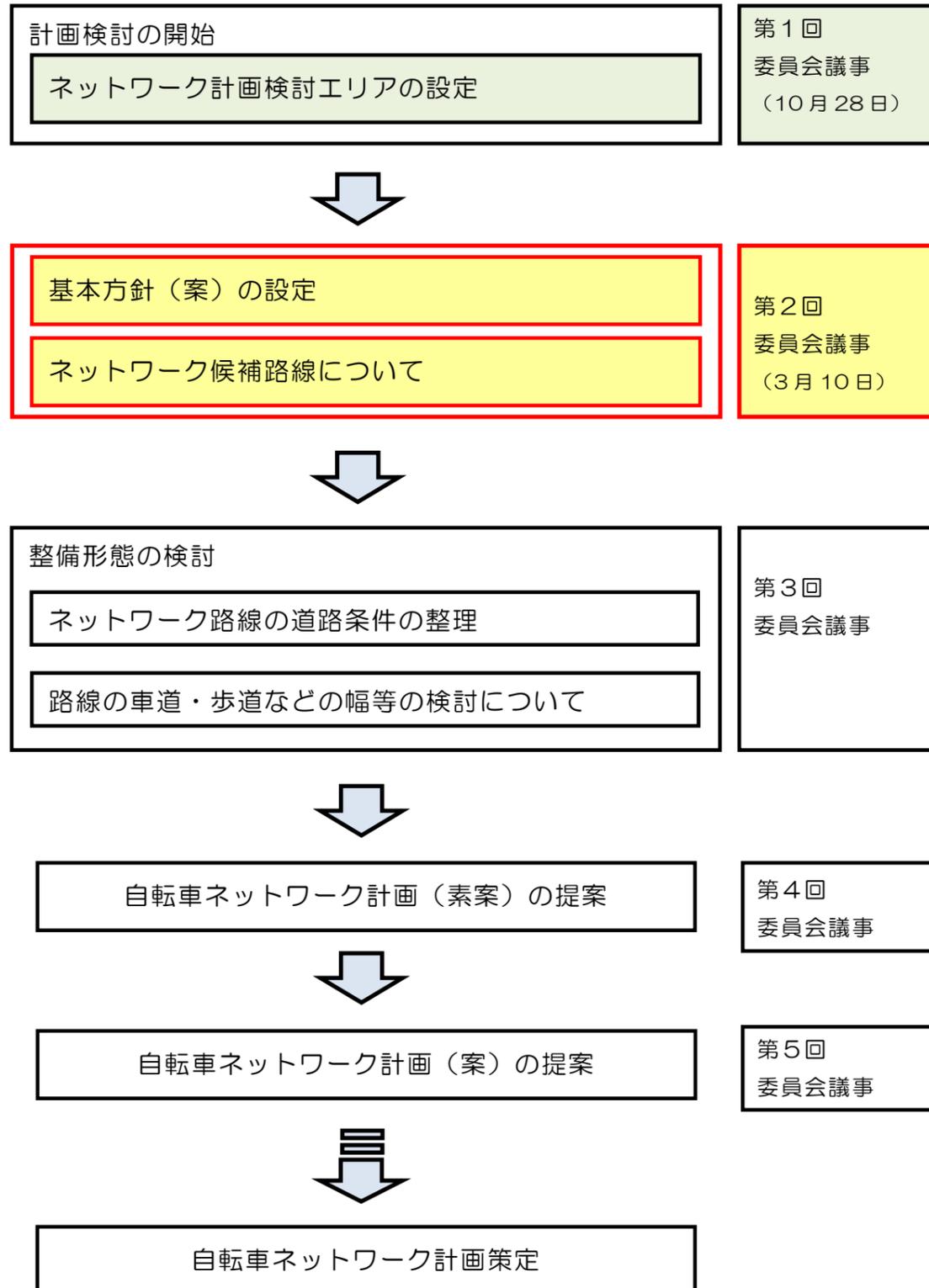
長岡市 都市整備部 交通政策課

## 〈資料目次〉

1. 第2回委員会での検討事項について .....	1
2. 基本方針（案） .....	2
3. 自転車ネットワークの候補路線の提案.....	3
3-1 ネットワーク候補路線の構成 .....	3
3-2 ネットワーク候補路線 .....	4
3-2 ネットワーク候補路線（管理者別） .....	5
4. 自転車ネットワーク計画検討エリアの設定（修正案） .....	6
5. 地域の現況整理 .....	7
5-1 利用実態 .....	7
（1）通学利用 .....	7
（2）長岡駅周辺道路及び主要交差点の利用状況 .....	8
5-2 主要施設の配置 .....	9
5-3 冬期利用について .....	10
（1）冬期の道路状況 .....	10
6. 長岡駅周辺駐輪場の利用状況.....	11
〈参考資料〉雪国の他の地域における自転車ネットワーク計画 .....	12

# 1. 第2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2回委員会での検討事項

### 1) 基本方針(案)の設定

計画範囲内の状況等を基に、基本方針(あるべき姿)(案)を設定します。

### 2) ネットワーク候補路線について

自転車通行が多く見込まれる区間や、主要施設等を連結する路線を、自転車ネットワーク路線候補として選定します。

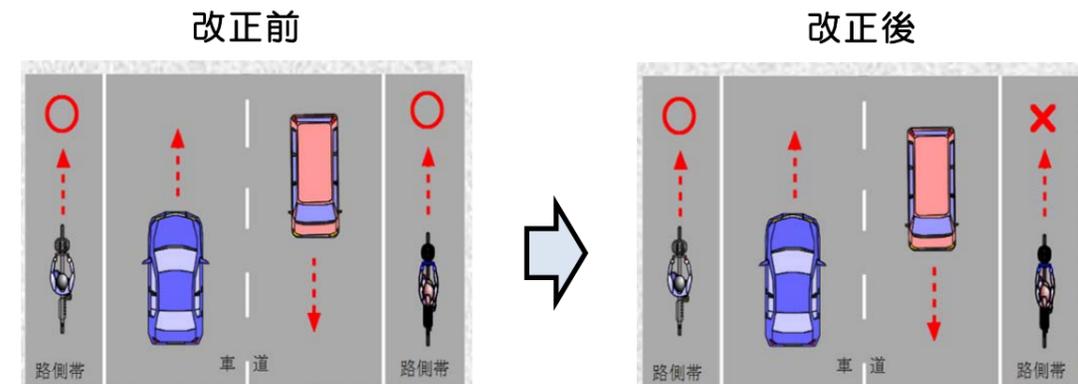
## <トピック>

### 【道路交通法の一部改正について】(抜粋)

平成25年12月1日から、自転車利用に関して次のとおり道路交通法が改正されました。

### 『自転車を含む軽車両の路側帯通行に関する規定の整備』

自転車等軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限ります。



※路側帯とは…  
歩道のない道路などで、車道と白い線で区切られた部分

(画像出典：新潟県警察ホームページ)

## 2. 基本方針（案）

### 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。

#### ◆長岡に住む人、来る人への移動支援

##### ・住む人の視点から

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。

##### ・来る人の視点から

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. 自転車ネットワークの候補路線の提案

#### 3-1 ネットワーク候補路線の構成

対象エリア内は、JR線および信濃川によって東西方向に3つのゾーン（長岡駅東ゾーン、長岡駅西ゾーン、川西ゾーン）に分断されています。

自転車ネットワークの構築にあたっては、東西方向のコミュニティの分断を最小限にとどめ、スムーズな自転車交通を実現することが重要です。

このため、信濃川を渡る3橋（長岡大橋、大手大橋、長生橋）を通る東西方向の**主軸ルート**を設定し、東西方向のコミュニティと自転車交通を強く結びつける軸線とします。

さらに、これらの主軸ルートを各ゾーン内で南北方向につなぐ**接続ルート**を設定することで、自転車ネットワーク全体の核となる**基幹ネットワーク**を形成します。

#### ■基幹ネットワーク

信濃川を渡る3橋を通る**東西方向の主軸ルート**を設定し、東西方向のコミュニティと自転車交通を強く結びつける軸線とします。

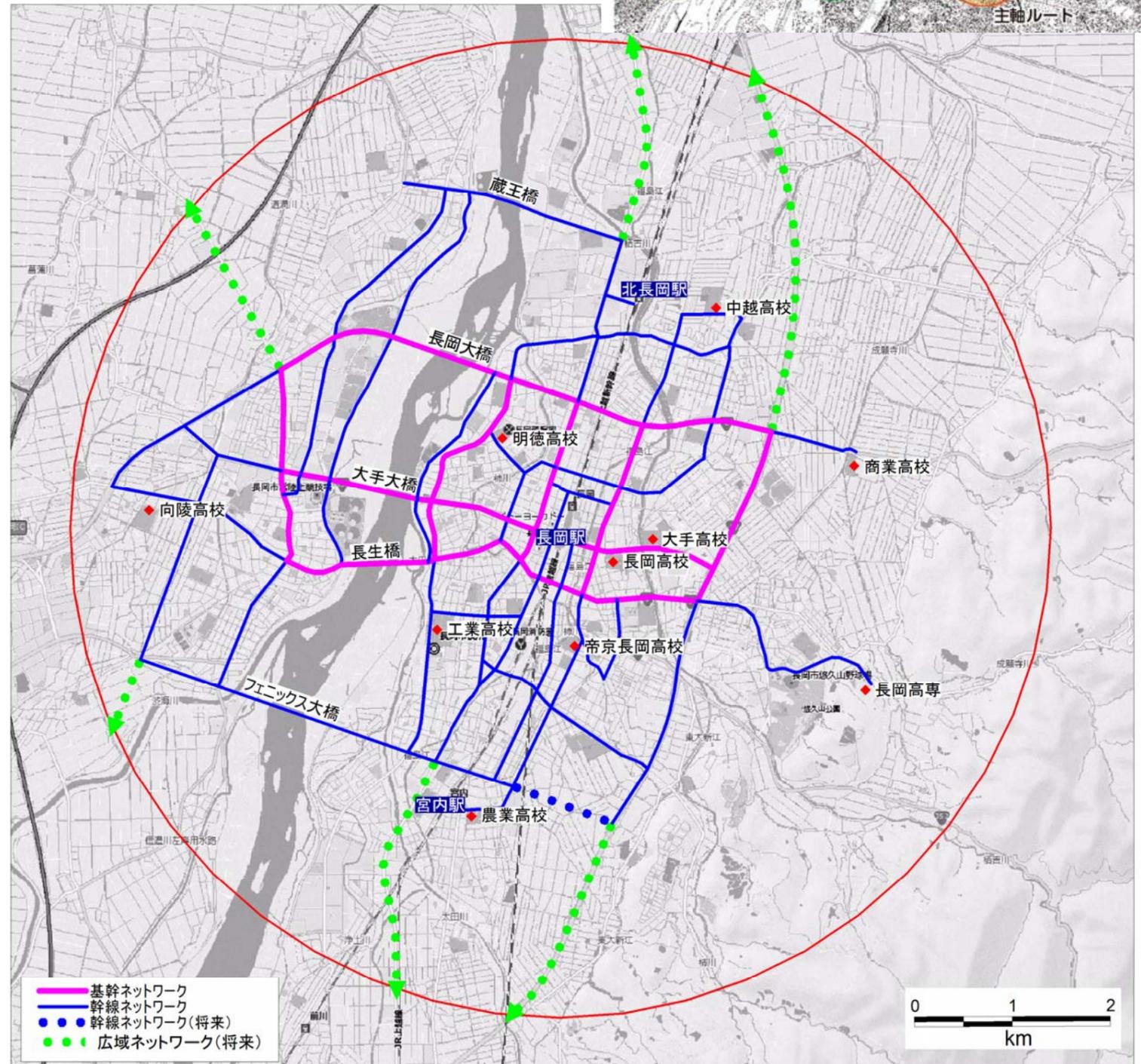
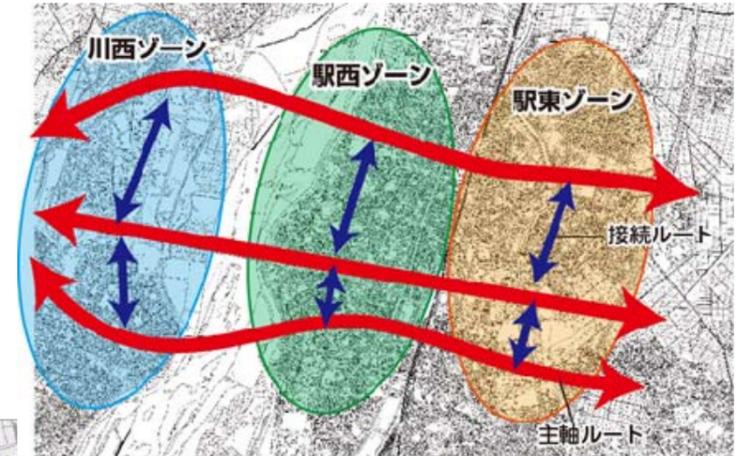
さらに、これらの主軸ルートを南北方向につなぐ複数の**接続ルート**を設定することにより、ネットワーク全体の核となる**ダブルラダー（梯子）構造の基幹ネットワーク**を形成します。

#### ■幹線ネットワーク

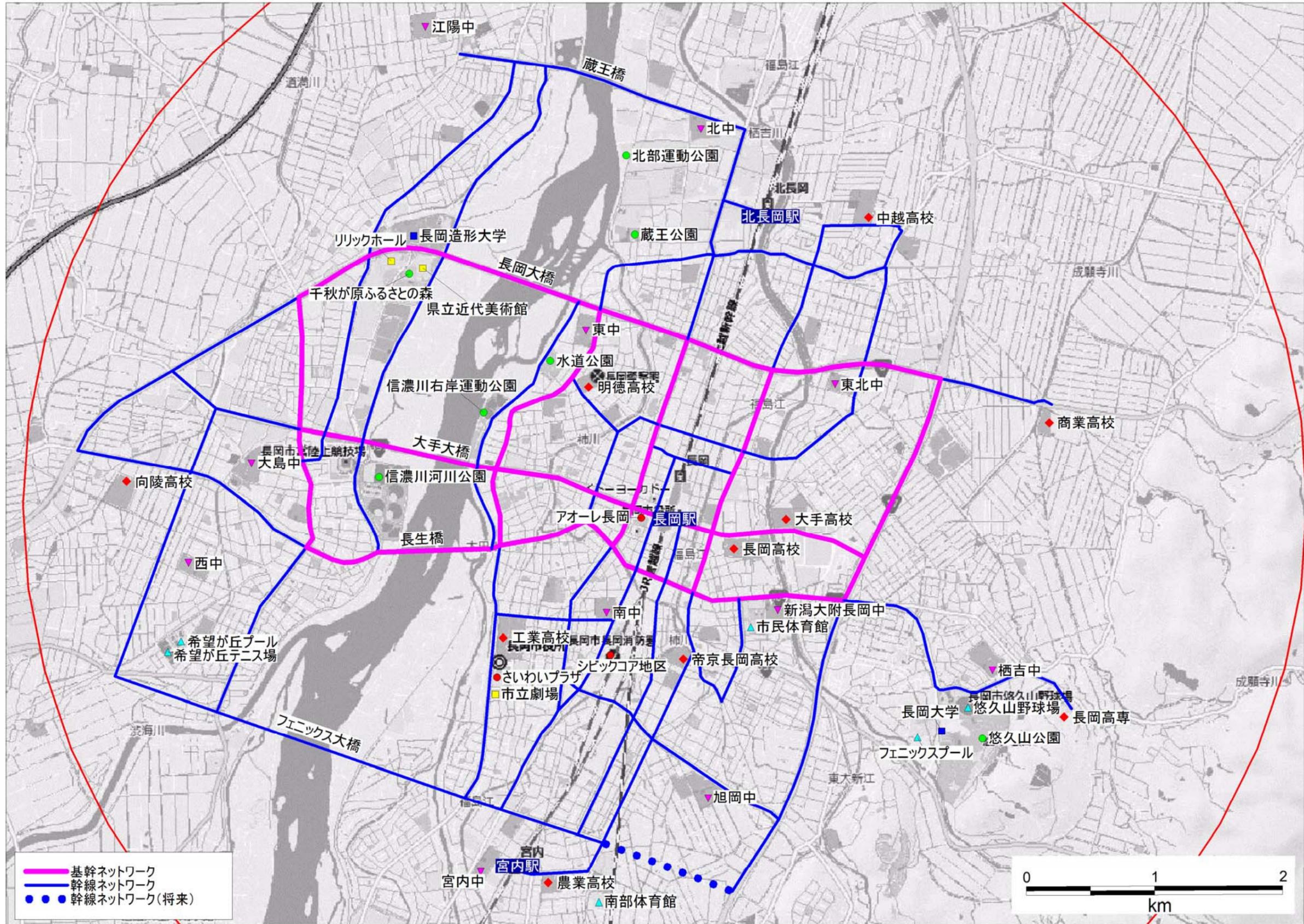
基幹ネットワークを核として、対象地域内において、通勤・通学及び多くの市民が利用する公園や運動施設、文化施設、公共施設等を結ぶルートにより、**幹線ネットワーク**を形成します。

#### ■広域ネットワーク（将来）

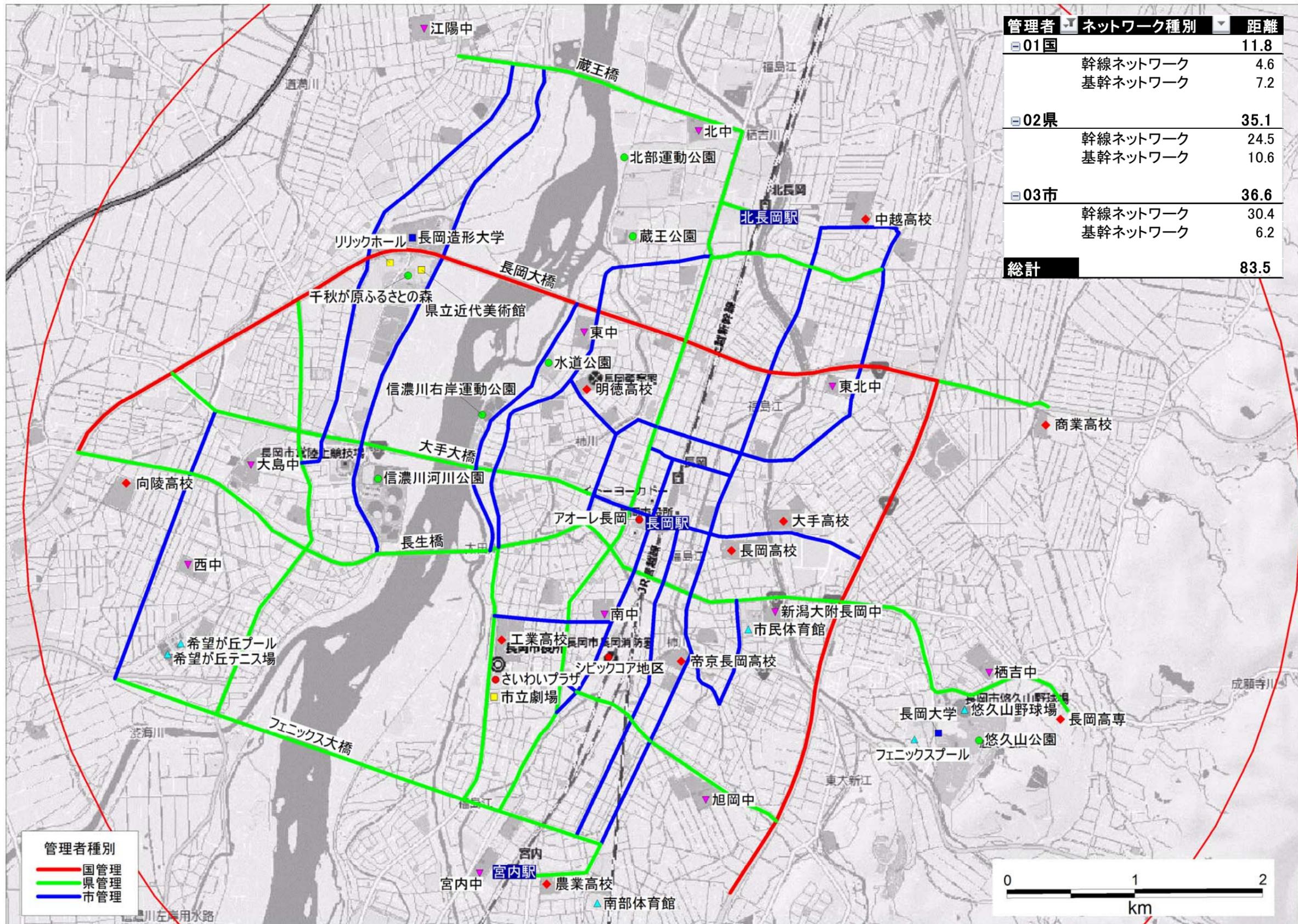
将来的に、他市町村との結びつきを考えた広域的な自転車ネットワークとして、幹線ネットワークの外側に、放射状の**広域ネットワーク**を形成します。



### 3-2 ネットワーク候補路線



### 3-3 ネットワーク候補路線（管理者別）



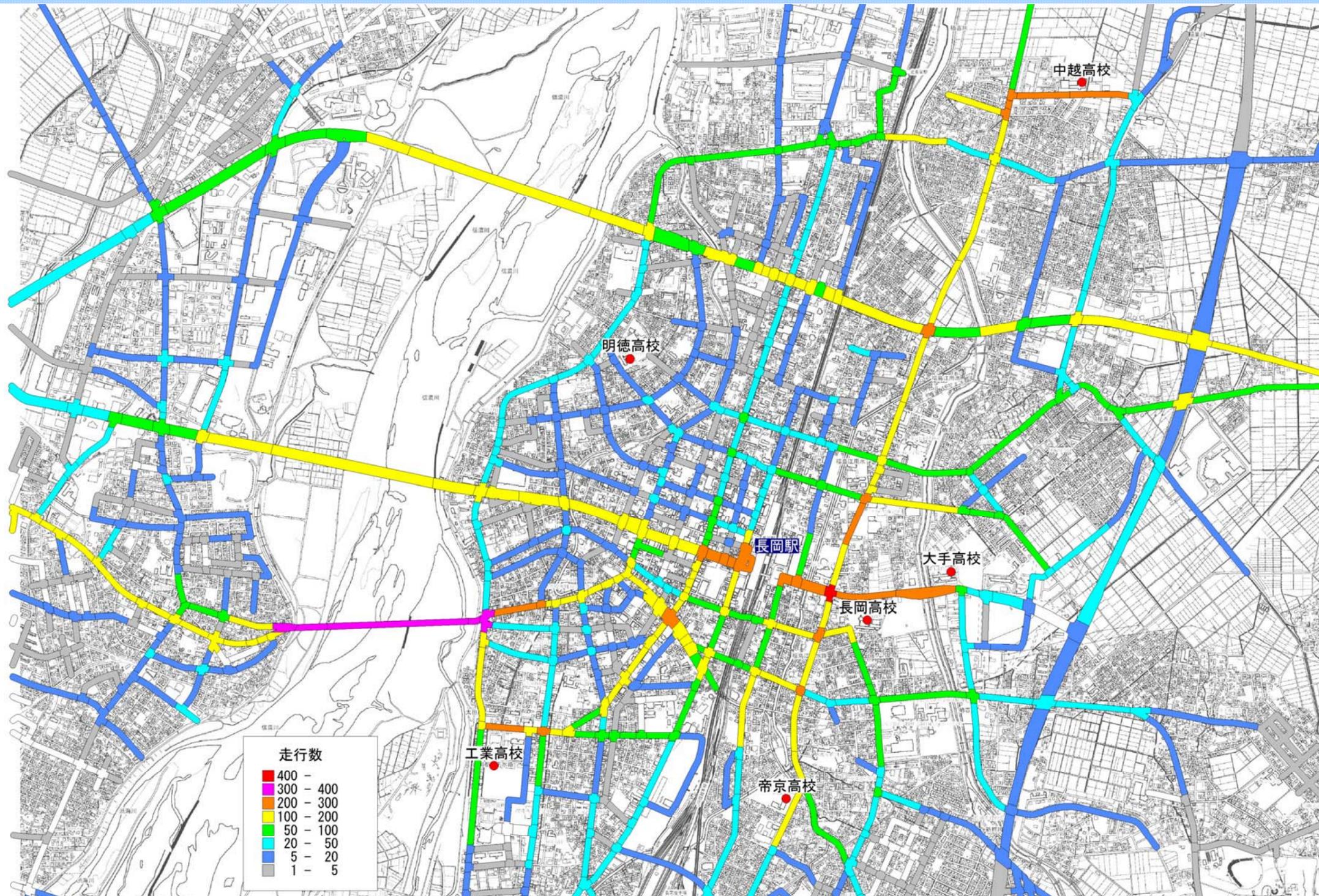


## 5. 地域の現況整理

### 5-1 利用実態

#### (1) 通学利用

市内の高校生の多くが自転車通学をしているため、自転車での通学経路として多くの道路が利用されています。長岡駅周辺や各高校周辺での利用者が多い傾向が見られるものの、利用者は各道路に広く分散している傾向があります。これは、自宅から各高校へのルートで分散していたためと考えられますが、**主たる経路については、通勤利用経路と同じ走行性の良い道路に集中しています。**

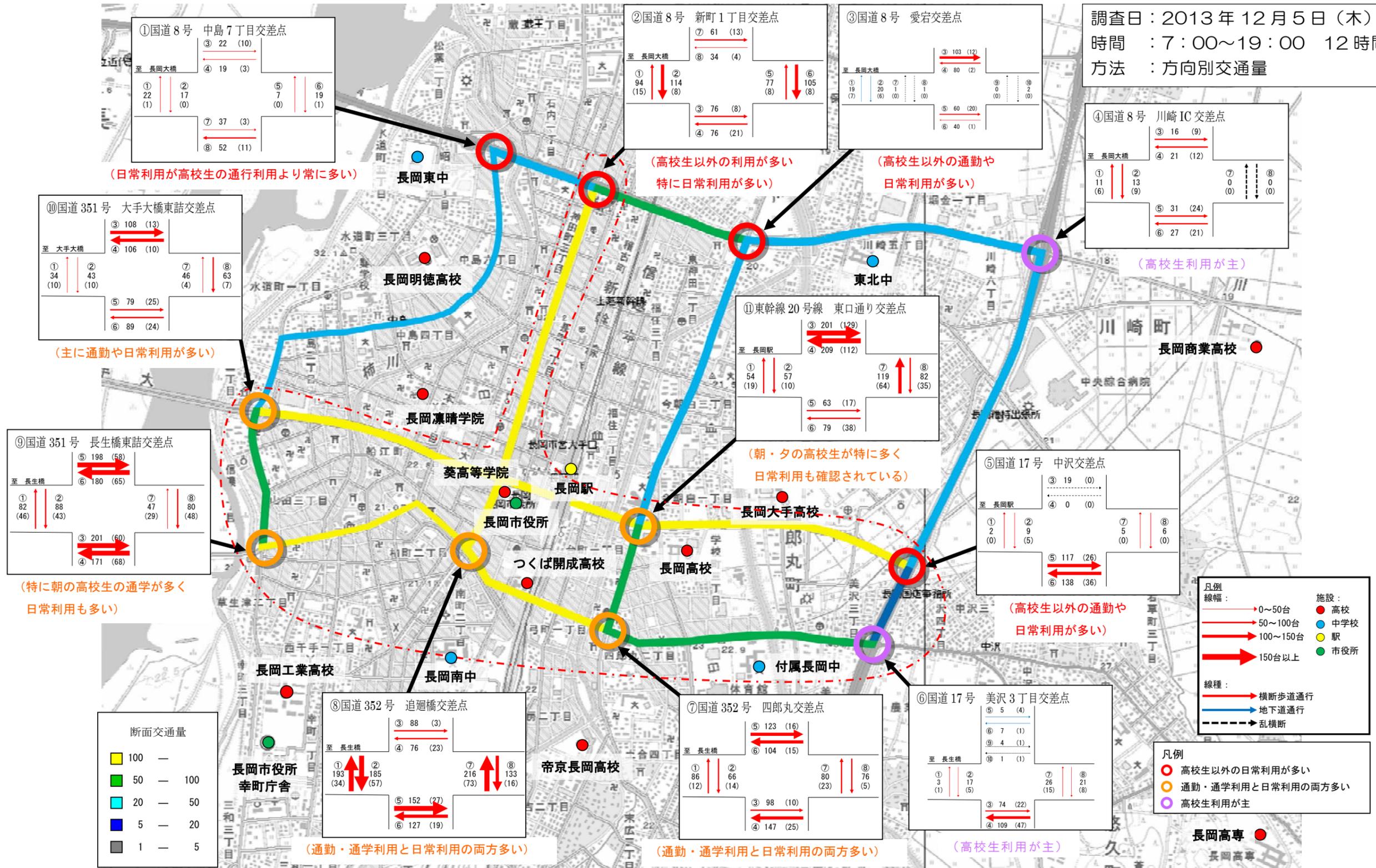


(2) 長岡駅周辺道路及び主要交差点の利用状況

重要検討エリア内の主要交差点での自転車移動方向は、南北方向に比べて東西方向の移動者が多い傾向が見られます。

これは日常利用も含め、信濃川橋梁部からの直進路線を主経路として、各目的地（事業所・学校・商業エリア）へ移動していると考えられます。

調査日：2013年12月5日（木）  
 時間：7:00~19:00 12時間  
 方法：方向別交通量

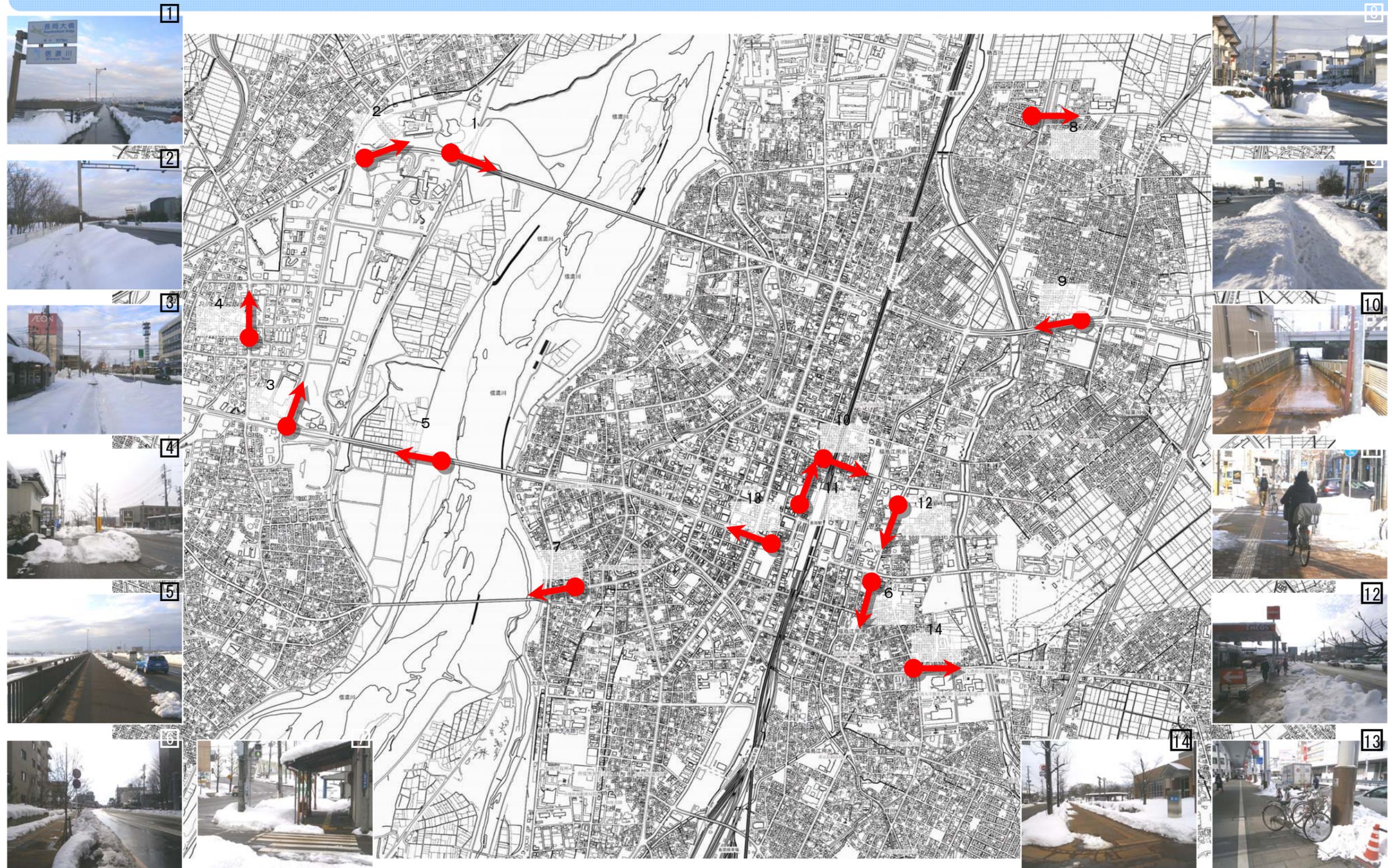




### 5-3 冬期利用について

#### (1) 冬期の道路状況

一部、アーケードが設けられた歩道や消融雪設備が設けられた歩道などでは、自転車の通行が可能な区間も見られます。しかし、多くの区間の歩道や路肩（車道除雪の堆雪帯）には積雪があり、**冬期間の自転車の走行は極めて困難な状況**にあります。

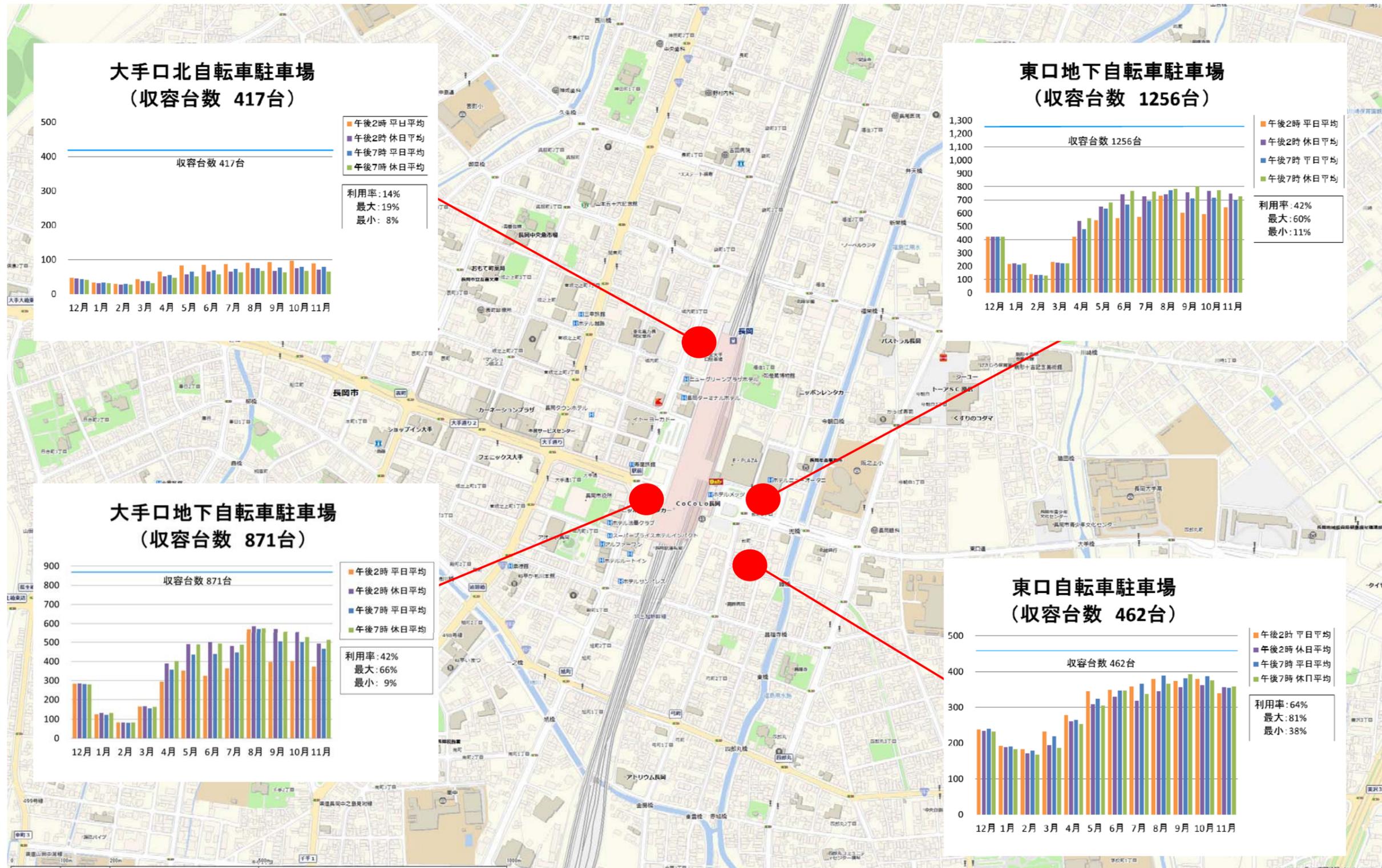


2014年1月15日、17日撮影

## 6. 長岡駅周辺駐輪場の利用状況

長岡駅周辺の市営駐車場の利用率は8～66%であり、全体的に収容台数に余裕があります。

長岡駅東口は自転車放置禁止区域のため、駐輪場の利用率は比較的高い傾向にあるが、大手口周辺については、アーケード下の歩道上への路上駐輪が非常に多く見られます。ネットワークを構築するに当たり、既存スペースを有効に活用した自転車走行環境を確保するため、駐輪場の利用促進を図ることも重要となります。



提供：長岡市 道路管理課

〈参考資料〉 雪国の他の地域における自転車ネットワーク計画

自転車ネットワーク計画アンケート調査結果（ヒアリング調査結果を含む）

自治体		計画策定	人口(人)	積雪深(cm) <sup>※1</sup>	平均気温(°C) <sup>※1</sup>	法規制・交通規制等		荷捌き等	路面着色	備考
						無雪期	積雪期			
岩手県	盛岡市		約 30 万	35	-1.9	・ビラ配り等で PR をしている	特に定めていない	特に考慮していない	水色	・道路の拡張整備を行った ・冬期の自転車利用に関しては、計画に取り入れるよう検討中
福島県	福島市	済	約 28 万	17	1.6	・警察等で注意喚起をしている	〃	〃	緑色	
	いわき市	済	約 34 万	—	3.8	特に定めていない	〃	〃		・堤防沿いにサイクリングロードを整備
	郡山市		約 34 万	—	0.8	・	〃	〃	青色	
新潟県	新潟市	済	約 80 万	28	2.8	・路上での声掛け ・年 1、2 回ほど、警察と啓発活動をしている	〃	・電柱に看板を設置し、注意喚起をしたことがある ・一時的には効果があったが、慣れてくると効果がなくなる	青色	・冬期の自転車利用に関しては、計画に取り入れるよう検討中  計画策定距離：154 km
富山県	富山市	済	約 42 万	50	2.7	・市の広報や街頭活動をしている	〃	特に考慮していない	青色	
石川県	金沢市	済	約 46 万	30	3.8	・月 1 回街頭指導をしている ・年 2 回、交通安全週間に合わせて、街頭で活動をしている ・小学生には、安全講習、中高生には、ルール・マナー検定を行っている	〃	・追い越し禁止のような矢印の路面表示をしているところもある ・路面表示以外には、特に考慮していない	灰桜色	計画策定範囲：約 860ha
福井県	福井市		約 27 万	30	3.0	特に定めていない	〃	特に考慮していない	緑系 グレー	
新潟県	長岡市		約 28 万	85	1.3					

※1：気象庁データより、積雪地域－2月の積雪の深さの累年平均、寒冷地域－1月の平均気温の累年平均