

長岡市  
自転車ネットワーク計画  
(案)

平成27年1月  
長岡市



# 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに ～ 計画策定にあたって ～</b>	<b>1</b>
第1節	計画策定の背景	1
第2節	計画策定の目的	1
第3節	自転車を取り巻く状況	2
第4節	計画の位置づけ	4
第5節	計画の構成	4
第6節	計画の区域	5
第7節	計画期間	5
<b>第2章</b>	<b>自転車利用環境に関する取組み状況と課題</b>	<b>6</b>
第1節	自転車走行空間	6
第2節	路上駐輪への対応	7
第3節	自転車利用マナーに関する啓発活動	8
<b>第3章</b>	<b>自転車ネットワーク計画の基本方針</b>	<b>9</b>
第1節	長岡市における自転車利用の位置づけ	9
第2節	基本方針（あるべき姿）	10
<b>第4章</b>	<b>自転車ネットワーク路線の抽出</b>	<b>11</b>
第1節	自転車ネットワーク路線の選択の考え方	11
第2節	自転車ネットワーク構築の考え方	11
第3節	自転車ネットワーク路線の構成	12
<b>第5章</b>	<b>自転車ネットワーク路線における整備手法</b>	<b>13</b>
第1節	整備手法の選定手順	13
第2節	整備手法の設定	15
第3節	整備の進め方	17
<b>第6章</b>	<b>自転車走行空間の基本的な考え方</b>	<b>18</b>
<b>第7章</b>	<b>自転車利用環境形成の施策と取組み・検討項目</b>	<b>20</b>
<b>第8章</b>	<b>計画推進に向けた体制と方法</b>	<b>21</b>
第1節	推進体制（各主体との連携）	21
第2節	計画の進め方	22
第3節	計画の評価	23
<b>資料編</b>		

## 第1章 はじめに ～ 計画策定にあたって ～

### 第1節 計画策定の背景

#### (1) 自転車 対 歩行者事故の増加

近年、交通事故件数は全国的に減少している一方、自転車に関する交通事故は横ばい傾向を示しており、中でも自転車対歩行者の事故件数が大きく増加しています。

これは、自転車利用者の規則やマナーに対する意識が低いことなどから、車道の逆走や、歩道走行などの無秩序な利用が常態化していることが原因とされています。

#### (2) 自転車利用に関する全国的な流れ

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。

#### (3) 長岡市のまちづくり

本市では人口減少と超高齢社会を見据え、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組みを進めています。

長岡駅周辺の市街地では、『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。

そのため、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となります。

### 第2節 計画策定の目的

長岡市自転車ネットワーク計画（以後、本計画）は、全ての方に道路を安全かつ快適に利用していただくため、市民の身近な交通手段である自転車のネットワーク路線を設定し、自転車走行空間の確保（ハード施策）および、自転車走行環境の周知・マナー啓発（ソフト施策）を併用することにより、総合的な自転車利用環境を整備することを目的とします。

## 第3節 自転車を取り巻く状況

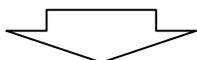
### (1) 自転車に関する交通政策の動向

自転車関連事故の増加を背景に、国土交通省と警察庁では、自転車の利用環境整備や安全利用の啓発等の取組みを推進しています。

#### <自転車に関する交通政策>

##### 急増した自動車による交通事故

- ・昭和30年代に急激な成長を遂げた自動車交通社会

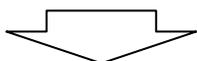


##### 昭和45年8月：道路交通法改正（車両である普通自転車の歩道通行を容認）

- ・モータリゼーションの進展への対応（自動車交通の円滑化）
- ・標識設置区間のみ歩道通行可

##### ⇒自転車歩行者道\*の整備等により自転車と自動車の分離を推進

※自転車歩行者道：自転車の交通を前提とした幅広の歩道



##### 自転車関連の交通事故が増加

- ・歩行者と自転車の事故の増加
- ・車両であるという意識の希薄化により、歩道上等での危険な自転車利用が増加



平成23年10月：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（警察庁）

- ・自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方
- ・自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策の実施

平成24年4月：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—（安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会）

平成24年11月：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン  
（国土交通省・警察庁）

平成25年12月：道路交通法改正（自転車の走行位置は原則車道の左側とする規則の強化）

- ・自転車等の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る 等

⇒『自転車の車道における利用環境整備』が推進されています。

## (2) 自転車の環境への効果

近年、世界的に地球温暖化の原因の一つである二酸化炭素の排出削減に向けた取組みが進められています。

自転車を利用しやすい環境を整備することにより、自家用車からの転換が促進され、**環境負荷軽減への大きな効果が見込まれます。**

### <自転車に関する環境政策>

平成11年：地球温暖化防止のための今後の道路政策について（国土交通省 道路審議会）

#### 【基本的な考え方】

- ・道路管理者との連携による地球温暖化防止に向けた施策の方向性を答申

#### 【施策の展開】

- ・「地球環境への負荷の少ない道路利用への転換」として、快適かつ安全な自転車道ネットワークを重点的に整備し、日常的な都市交通手段として、**自動車から自転車への転換を促進**

平成17年：京都議定書の発効

- ・「**京都議定書目標達成計画**」の中で**自転車利用促進を明記**

平成18年：**Co2削減アクションプログラム**（国土交通省）

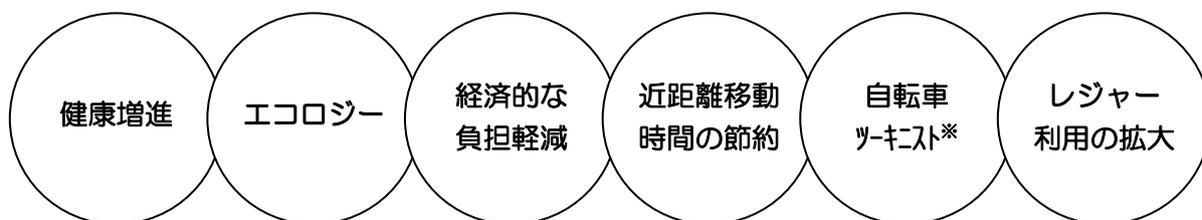
- ・京都議定書による削減目標を着実に達成するために具体的なアクションプログラムが策定され、**具体的な手法として、自転車走行空間等の整備を明記**

⇒『**二酸化炭素を排出しない自転車の利用**』が見直されています。

## (3) 利用者ニーズの多様化

自転車は、健康増進効果や自動車からの転換による経済的な効果などから、その**利用のニーズが多様化**しています。

### <自転車利用者ニーズの多様化>

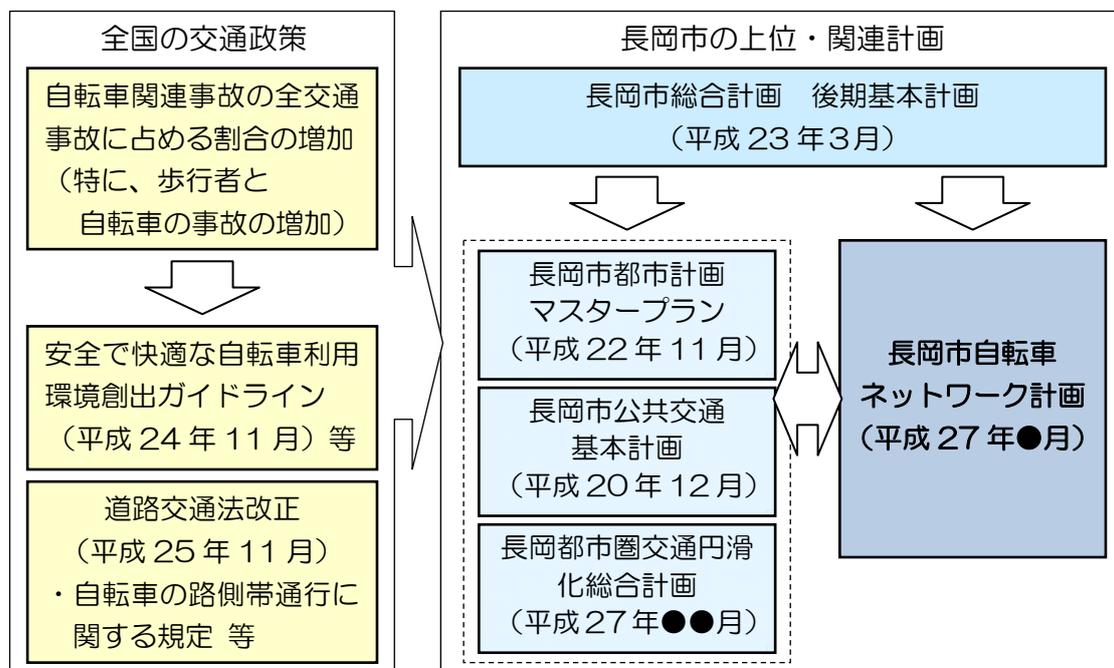


⇒『**自転車に乗ることの価値**』が見直されています。

※自転車ツーキニスト：自転車を利用して通勤する人

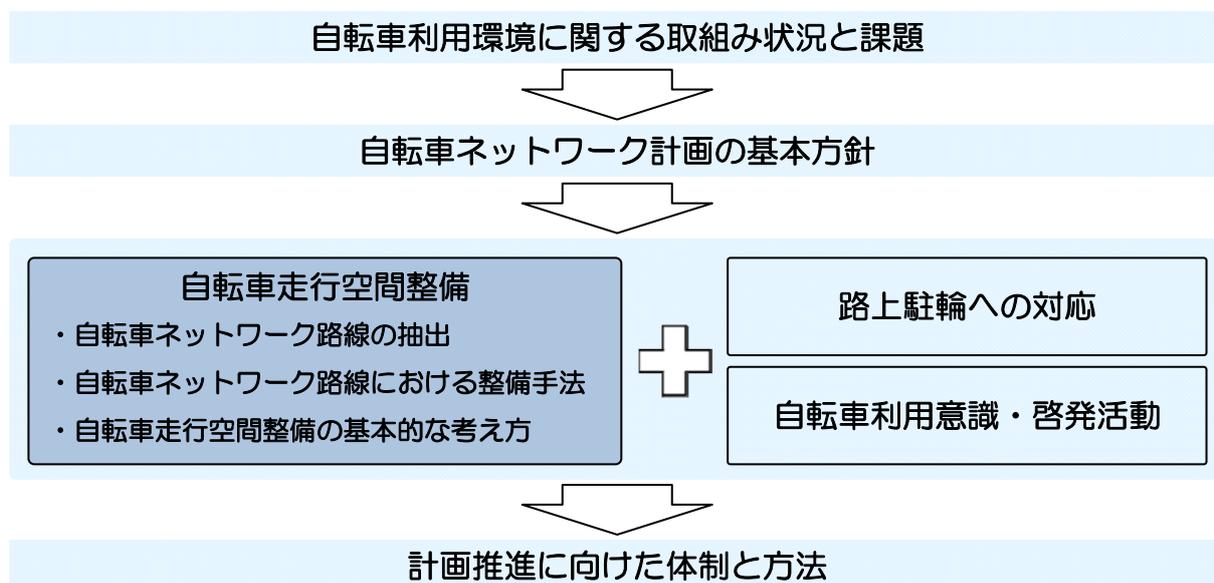
## 第4節 計画の位置づけ

本計画は、全国の自転車に関する交通政策を基本とするとともに、「長岡市総合計画（後期基本計画）」を最上位計画とし、総合計画に基づく「長岡市都市計画マスタープラン」、「長岡市公共交通基本計画」等と連携した『自転車利用環境整備』の基本的な計画として位置づけます。



## 第5節 計画の構成

本計画では、自転車利用環境の取組み状況と課題を整理したうえで、本市が目指す基本方針、自転車走行空間整備とそれに併せた路上駐輪対応・意識啓発活動の施策を掲げ、総合的な自転車利用環境の形成を推進します。



## 第6節 計画の区域

本計画では、自転車利用者が多い中心市街地と主要施設の分布する周辺部を含む、**長岡駅を中心とした半径5km\*の範囲を計画区域**として設定します。

なお、計画区域外における自転車利用環境整備については、本計画を準用するものとします。

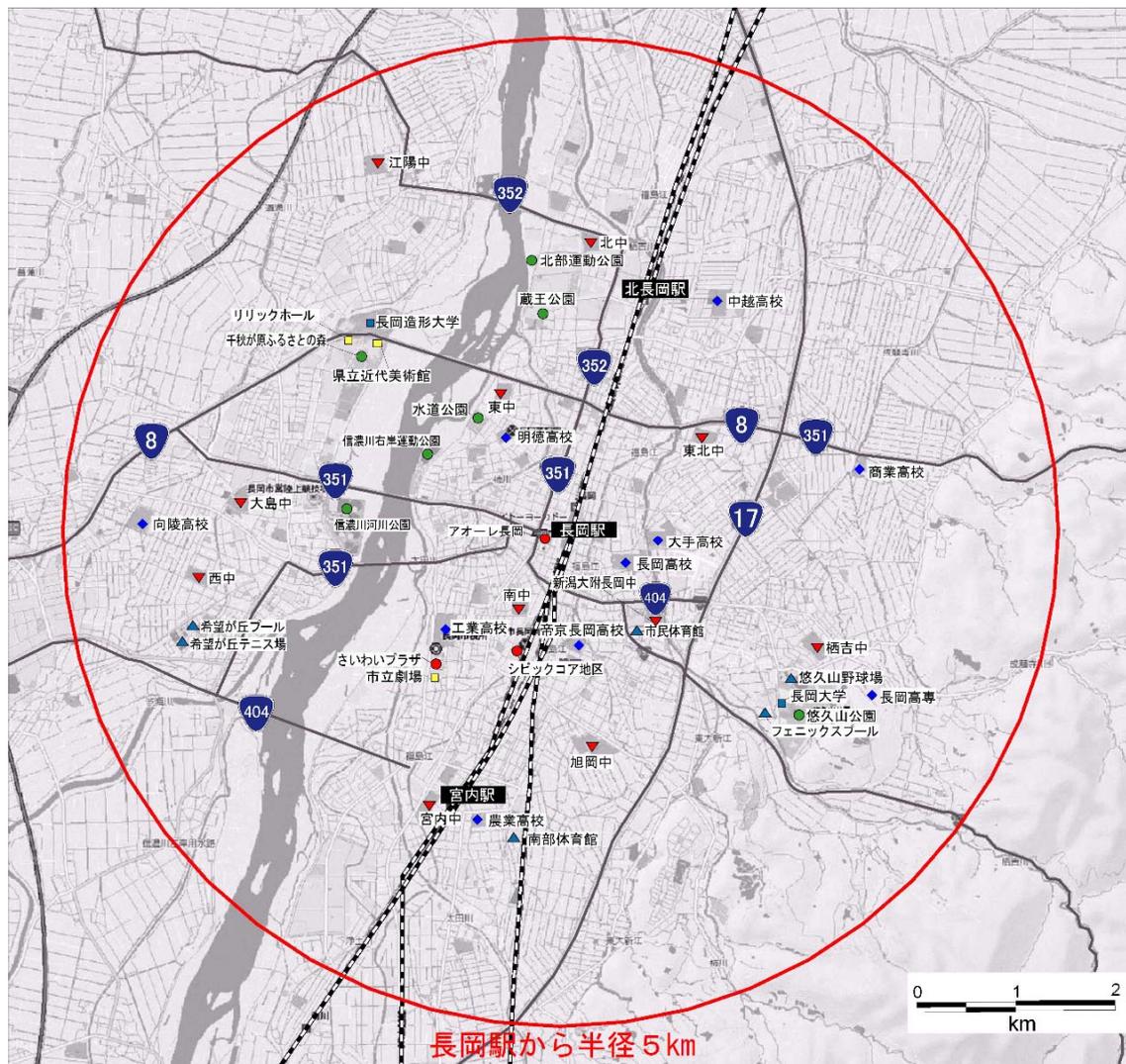


図 計画区域

※自転車は、5 km程度の短距離の移動では、自動車や鉄道、バスよりも所要時間が短く、特に都市内において時間的・経済的に最も有効な交通手段とされています。

## 第7節 計画期間

本計画は平成27年度を初年度として、平成36年度までの10年間を計画期間とします。また、市民意向や社会情勢の変化などに柔軟に対応するため、**進捗状況に応じた計画の検討・見直し**を行います。

## 第2章 自転車利用環境に関する取組み状況と課題

### 第1節 自転車走行空間

現状は多くの自転車利用者が歩道通行を行っていることから、大手通りなど、自転車の交通量が多い区間では、歩道内で自転車と歩行者の通行位置の視覚的な分離に取組みを行っています。

しかし、この通行区分が守られることは少なく、歩行者を縫うように自転車がスピードを出して走行するため、接触事故の危険性が高まっています。

また、大手通り周辺では、アオーレ長岡のオープン以降、歩行者・自転車交通量は年々増加しており、さらなる歩行者および自転車利用者の安全確保が課題とされています。

歩道上の歩行者の安全性を確保するため、道路交通法に基づく自転車の通行位置の原則を遵守し、車道における自転車走行空間の確保が求められています。

#### ◆取組み状況 ～ 歩道内での自転車と歩行者の通行位置を明示 ～



大手通り（アオーレ長岡前）



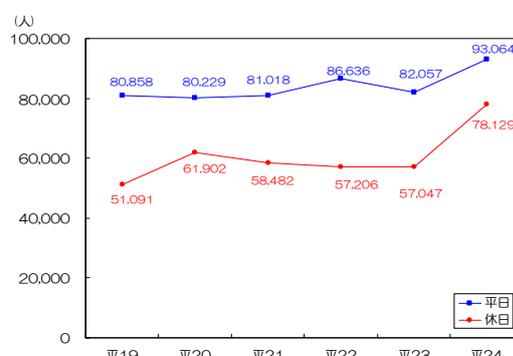
城内通り（東幹線1号線）

#### ◆課題

歩道上での歩行者と自転車の接触事故の危険性が高いことから、自転車が安全で快適に走行できる空間を整備することにより、歩行者および自転車利用者の安全性を確保する必要があります。



大手通り（歩行者を縫うように走る自転車）



中心市街地の歩行者・自転車交通量の推移  
(出展：歩行者交通量調査(H24))

## 第2節 路上駐輪への対応

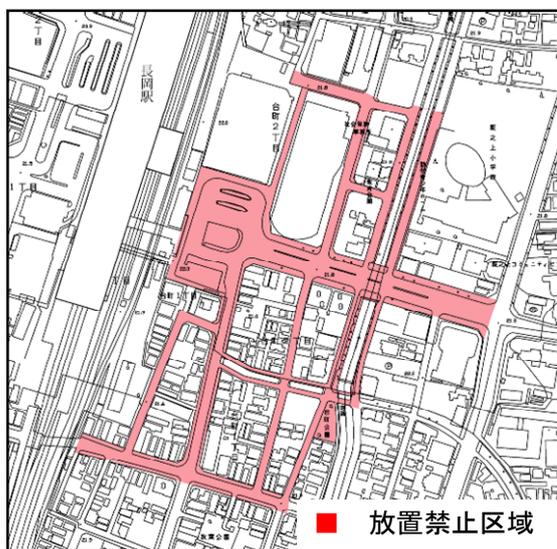
長岡駅（大手口）周辺は、路上駐輪により歩道上の通行スペースが阻害され、歩行者と自転車の接触事故の危険性が高まっています。

また、無造作な路上駐輪が点字ブロックの上に放置され、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るほか、バスやタクシーの乗降場所を塞ぎ、公共交通利用者等の利便性を低下させています。

本市では、これまで放置禁止区域の設定（長岡駅東口周辺）や、路上駐輪防止対策の取り組み等を実施しています。

今後は、既存空間（歩道上・既設駐輪場等）の有効な利用に向けて、路上駐輪への適切な対応の検討が求められています。

### ◆取組み状況 ～ 放置禁止区域の設定・路上駐輪防止対策・通行空間の確保 ～



長岡駅東口周辺の放置禁止区域  
(平成6年7月1日施行)



大手口地下駐輪場入口  
(路上駐輪防止対策状況)



大手通り周辺(自転車整理員による整頓)

### ◆課題

路上駐輪による通行位置の阻害や公共交通利用者等の利便性低下等を防ぐため、既存空間（歩道上・既設駐輪場等）の有効利用の対策を検討する必要があります。



大手口周辺の路上駐輪の状況  
(点字ブロック近くに無造作に駐輪)



大手通りの路上駐輪状況  
(バス停を塞ぐ)



歩行者側を走行する自転車  
(自転車本来の通行スペースを塞ぐ)

### 第3節 自転車利用マナーに関する啓発活動

本市では、長岡警察署や地域住民及び市内の高等学校と連携し、自転車指導や鍵かけ広報、交通安全の呼びかけ等の自転車安全利用啓発活動を実施してきました。

しかし、規則やマナーに対する自転車利用者の意識は低く、車道の逆走や、歩行者等と交錯の危険がある歩道通行などの無秩序な利用が常態化しており、交通事故の危険性が依然として高い状態です。

今後も引き続き、自転車走行空間の確保に併せた啓発活動を実施し、交通安全意識の向上を図る必要があります。

#### ◆取組み状況 ～ 啓発活動の実施 ～

##### ○ 春の全国交通安全運動：長岡駅前自転車指導（H26.4.15）

- ・ 駅周辺の路上などにおいて、学生や買い物客を対象に啓発物品を配布しながら、自転車マナーに関する呼びかけを実施



##### ○ 夏の交通事故防止運動 地域街頭啓発活動（H26.7.22）

- ・ 商業施設等において、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



#### ◆課題

自転車関連事故の発生を防ぐため、交通安全意識向上の取組みの継続・強化を検討する必要があります。



車道を逆走する自転車



通学児童の脇を走り抜ける自転車

## 第3章 自転車ネットワーク計画の基本方針

### 第1節 長岡市における自転車利用の位置づけ

#### (1) 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となっています。

#### (2) 交通円滑化への貢献

高齢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となっています。

市街地内外を結ぶ自転車ネットワークを強化し、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されています。

#### (3) 駅周辺街区活性化への後押し

コンパクトなまちづくり、まちなか回帰の取組みにより、駅周辺街区に活性化の効果が見られ始めている中で、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。

#### (4) 積雪期の利用には適さない

本市は豪雪地域にあり、降雪時には歩道や路肩に積雪があり、自転車の車道走行は交通事故や交通渋滞の原因となるため、非常に危険です。

また、除雪作業により路肩等が堆雪帯として利用され、自転車の走行空間は極端に制限され、積雪期の自転車利用には適さない地域といえます。

よって、本計画に基づく自転車走行空間は、積雪時の利用を対象としないこととし、除雪等による空間確保はしません。

## 第2節 基本方針（あるべき姿）

本計画における基本方針として、以下の3つを示します。

### 1. 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。

### 2. 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。

### 3. 生活の利便性やレクリエーション性の向上

#### ●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。

## 第4章 自転車ネットワーク路線の抽出

### 第1節 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

#### (1) 利用者ニーズに基づくネットワーク形成

- ・道路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選定します。

#### (2) 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・中学校を結ぶ路線を選定します。
- ・川東地区と川西地区を結ぶ路線を選定します。

#### (3) 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路線を選定します。

#### (4) 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路線を選定します。

### 第2節 自転車ネットワーク構築の考え方

本計画区域は、JR線と信濃川により東西方向に3つのゾーンに分断されていることから、自転車ネットワーク構築にあたっては、このコミュニティの分断を最小限に留め、スムーズな自転車交通を実現することが重要です。

本計画では、東西方向のコミュニティを連携させるための「主軸ルート」と、それらを南北方向に連絡する「接続ルート」からなる『基幹ネットワーク』を設定し、『選定の考え方』に基づく路線を抽出・選定することで、自転車ネットワークを構築します。

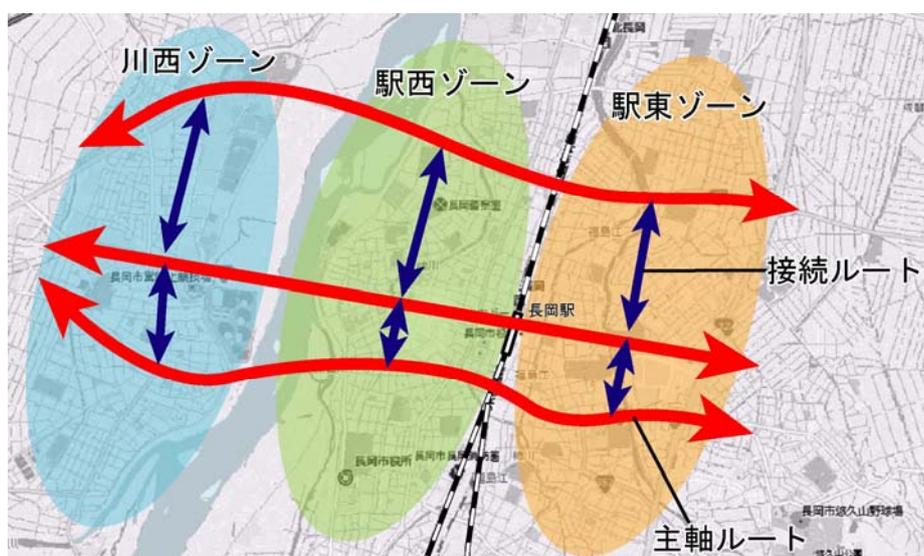


図 基幹ネットワークのイメージ

### 第3節 自転車ネットワーク路線の構成

自転車ネットワーク路線は、以下の3種のネットワークにより構成します。

#### ■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。

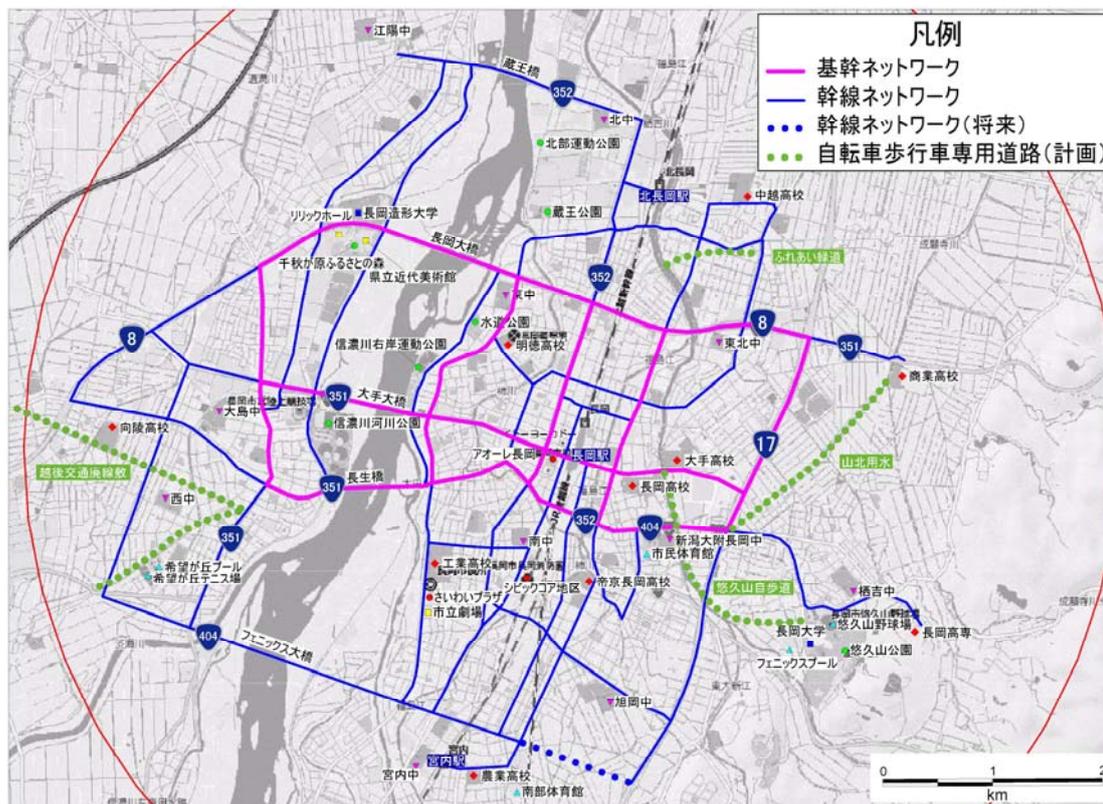


#### ■広域ネットワーク（将来）

将来的に、周辺地域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。

### 第4節 自転車ネットワーク路線の抽出

第1節～第3節により抽出した自転車ネットワーク路線を以下に示します。



## 第5章 自転車ネットワーク路線における整備手法

### 第1節 整備手法の選定手順

#### (1) 考え方

ネットワーク路線における自転車走行空間は、基本的に「車道」に確保します。

しかし、車道内で困難な場合は、「自転車が通行可能な歩道」での確保を検討し、それも困難な場合は、代替路の活用を検討を行います。

#### 【STEP 1】

車道に自転車走行空間を確保します。

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。



#### 【STEP 2】

「自転車が通行可能な歩道」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します。

自転車は車道通行を原則としますが、車道を通行することが困難な場合は、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』の歩道を通行することも可能とします。

その際は、徐行や必要に応じて自転車から降りた通行を促すなどのソフト施策（啓発活動、案内看板、路面標示等）を併用することにより、歩行者の安全性を十分に確保することを前提とします。



#### 【STEP 3】

代替路の活用を検討します。

STEP 1～2で自転車走行空間の確保が困難な場合、代替路の整備・活用を検討します。

## (2) 検討手順

自転車ネットワーク候補路線における整備手法は、「(1)考え方」に基づき、3つのステップで検討するとともに、自動車の規制速度や道路構造、沿道状況などの現状を考慮して選定します。

### 【STEP 1】

車道に自転車走行空間を確保します。

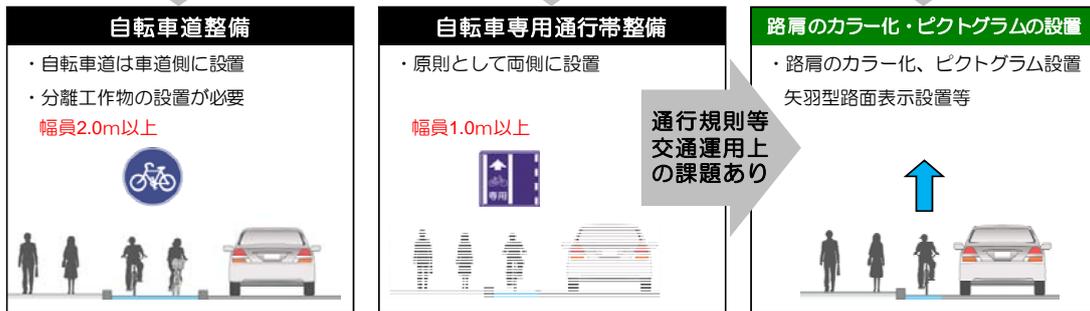
- ・自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、自転車が車道を走行するための道路空間を確保します。この場合、「車道を走行する自転車」の安全性の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車の分離を検討します。

#### 【自転車と自動車の分離の考え方（目安）】

自動車の規制速度：50km/h 超	自動車の規制速度：40km/h 超 又は 自動車交通量：4,000台/日 超	自動車の規制速度：40km/h 以下 かつ 自動車交通量：4,000台/日 以下
-------------------	--	--

構造的分離	視覚的分離	車道混在
-------	-------	------

- ・上記の整備手法について、新設道路では、選定した手法で整備するものとし、既設道路では、道路空間の再配分等の可能性を検討し、選定した整備手法が可能か検討を行う。



車道での走行空間確保が困難

### 【STEP 2】

「自転車が通行可能な歩道」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します。

- ・「普通自転車歩道通行可」の標識が設置されている箇所について、この活用を検討する。
- ・この場合、自転車利用者に歩行者優先・徐行等を徹底するためのソフト施策を併用し、歩行者の安全性を十分に確保します。



「自転車が通行可能な歩道」での走行空間確保が困難

### 【STEP 3】

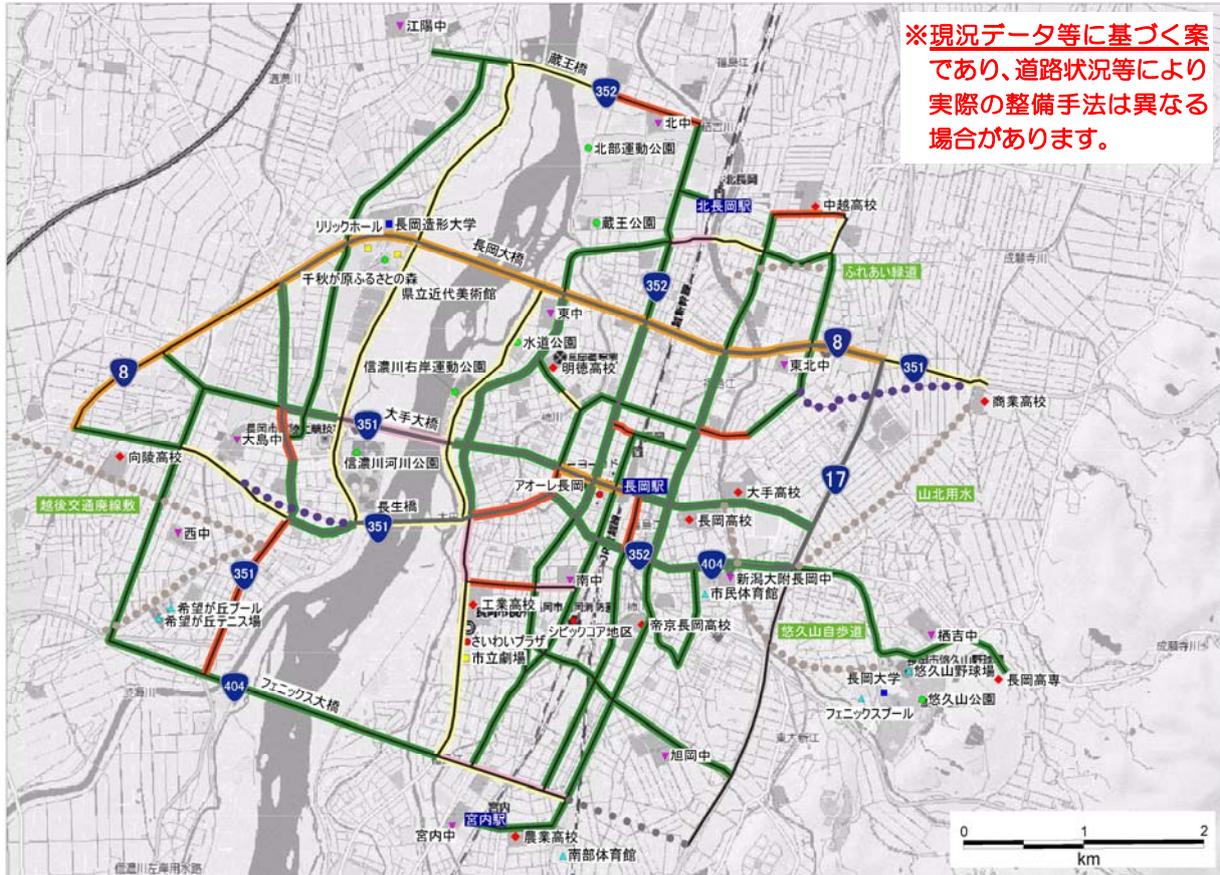
代替路の活用を検討します。

- ・平行する道路を代替路として選定し、整備・活用を検討します。

## 第2節 整備手法の設定

### (1) 路線別の整備手法

第1節に基づき、各ネットワーク路線の整備手法を以下に示します。



※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。

#### 凡例

- |                    |                    |                   |
|--------------------|--------------------|-------------------|
| — 基幹ネットワーク         | — 路肩カラー化、ピクトグラム設置  | — ソフト施策併用         |
| — 幹線ネットワーク         | — 既設道路の空間再配分の検討箇所  | (自転車が行可能な歩道の一方通行) |
| ●●● 幹線ネットワーク(将来)   | — ソフト施策併用          | — ソフト施策併用の現状維持    |
| ●●● 自転車歩行者専用道路(計画) | (自転車が行可能な歩道の双方向通行) | ●●● 代替路の検討        |

### (2) 路線別の整備手法 (イメージ)

#### ◆路肩のカラー化・ピクトグラム設置



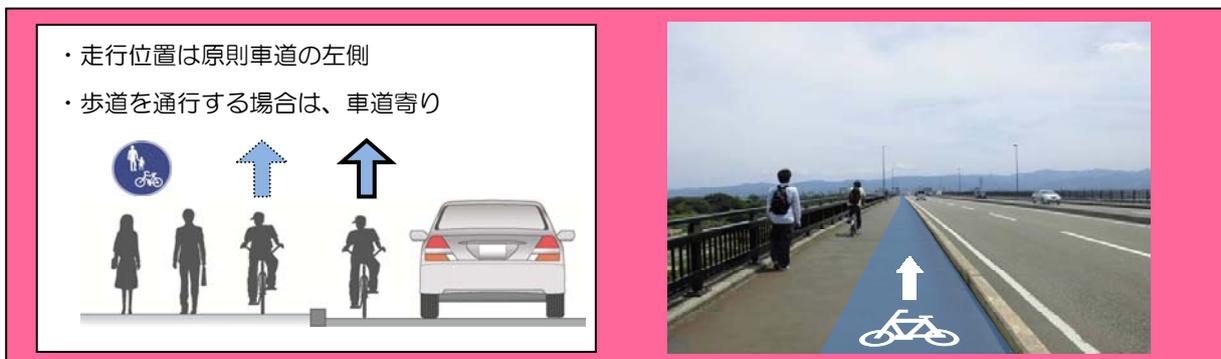
◆既設道路の空間再配分



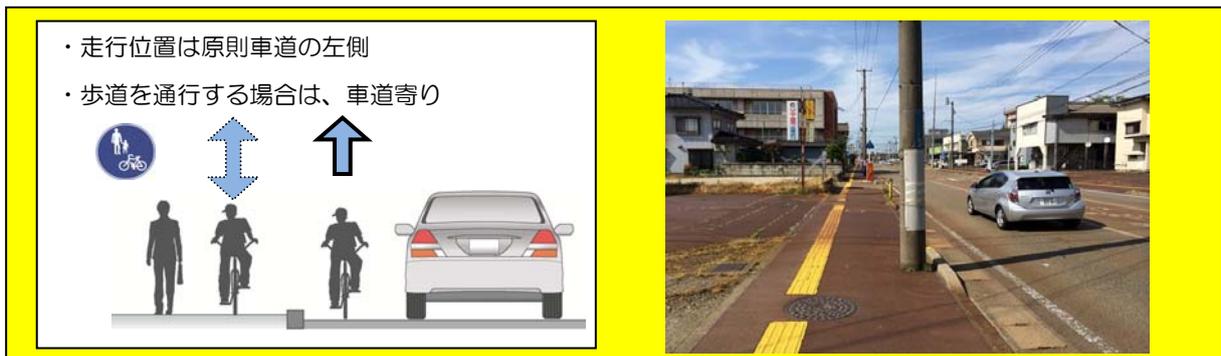
◆「自転車が通行可能な歩道」の活用（ソフト施策併用：双方向通行）



◆「自転車が通行可能な歩道」の活用（ソフト施策併用：一方向通行）



◆「自転車が通行可能な歩道」の活用（ソフト施策併用：現状維持）



### 第3節 整備の進め方

自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、基幹ネットワークを優先するとともに、安全性や快適性の向上の観点から、その緊急度に応じて優先的に整備を推進します。

#### 路線の優先的な整備の視点（例）

- ネットワークの種類
  - ・基幹ネットワークは幹線ネットワークよりも優先する
- 連続性
  - ・前後区間と連続した整備とする
- 安全性
  - ・事故の発生箇所
  - ・自動車の速度が速い、自動車交通量が多い路線
- 快適性
  - ・自転車交通量が多い路線
  - ・歩行者交通量が多い路線および通学路
- 自転車走行空間の整備が容易
  - ・既存の道路空間を活用し整備することが可能な路線
  - ・道路の整備・改修等が予定されている路線
  - ・地域住民等の要望に基づく路線

#### ◆整備目標

目標年次においては、自転車ネットワーク路線のうち、基幹ネットワーク路線の整備延長を目標とします。

ただし、基幹ネットワーク路線以外においても、優先的な整備の必要性が高い路線においては整備を実施することとします。

また、進捗状況に応じた整備目標の検討・見直しを行いながら、計画を推進します。

平成 27 年  
(計画策定時)  
整備の進捗：0%



目標年次(平成 36 年)  
(策定後 10 年)  
整備の進捗：30%

## 第6章 自転車走行空間整備の基本的な考え方

国土交通省と警察庁から示された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24.11)」を受けて、自転車走行空間整備の基本的な考え方を整理します。

なお、本計画に記載のない事項については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じて検討を行うものとします。

### (1) 幅員

- ・自転車専用通行帯の指定の場合は、道路交通法に従い、幅員 1.0m以上とします。
- ・そのほか、車道上で自転車走行空間を確保する区間では、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、路肩のカラー化又は矢羽根型の路面表示と自転車のナビマークを設置します。この場合、歩道から 1.0mの自転車走行空間を確保できるように設置します。(※道路除雪による剥離等も考慮し、今後材質等を含めた検討を行います。)
- ・押して歩くことを推奨する区間においては、自転車乗降時に歩行者等、他の交通との交錯事故を回避するため、その幅員の確保について、配慮するものとします。

### (2) 路面等

- ・自転車走行空間の路面については、自転車利用者の安全性のため、平坦性の確保、走行の妨げとなる段差や溝の解消、排水性の確保に努め、滑りにくい構造とします。

### (3) 道路標識・道路標示、看板・路面表示等

- ・自転車走行空間の整備にあたり、安全性や視認性を確保するため、道路標識や道路標示、看板、路面標示等の設置を検討します。
- ・これらのデザイン等については、市内で統一したものを採用するため、今後検討を進めるものとします。

### (4) バス停付近

- ・バス停付近での走行空間を明示するとともに、バス乗降客の安全確保に努めます。
- ・車道上で自転車走行空間を確保する区間では、路面標示によりバス停車位置を明示することで、自転車利用者への注意喚起を促します。
- ・自歩道活用により、自転車走行空間を確保する区間では、バス乗降客の滞留の確保を優先し歩道幅員が限られている場合には自転車利用者に対し、押して歩くよう注意喚起を行う等、バス乗降客等歩行者の安全を確保します。

## (5) 駐停車・荷捌き車両対策

- ・駐停車や荷捌き車両の多い道路においては、自転車利用者との接触、走行空間の阻害となる恐れがあるため、駐停車のための空間確保等、対策に努めるものとします。

## (6) 交差点

- ・信号交差点において、今後、自転車横断帯の廃止、直線的な走行位置の明示を検討します。
- ・細街路から幹線道路へ進入しようとする自動車に対しては、標識や路面標示等により注意喚起を行います。
- ・自歩道活用により自転車走行空間を確保する区間と細街路との交差部では、車道の左側端を走行する自転車にも配慮し、直線的な横断箇所の明示を図ります。

## (7) 橋梁等の勾配

- ・橋梁乗り入れ部等の勾配が厳しく、自転車利用者のふらつきや加速等の恐れがある箇所においては、看板や路面標示等により注意喚起を行います。また、押して歩くことも推奨します。

## 第7章 自転車利用環境形成の施策と取組み・検討項目

### (1) 自転車走行空間整備

ネットワーク路線の自転車走行空間の整備を行います。

施策	取組項目
自転車走行空間整備	・路線別整備手法を基に整備を実施

### (2) 路上駐輪への対応

歩道上での通行空間を確保するため、既設空間の有効活用を検討します。

また、路上駐輪から既存駐輪場への案内・誘導や、利用しやすい駐輪スペースの確保を検討するなど、自転車利用者等のニーズを踏まえながら、適切な対応を行います。

施策	検討項目
既存空間の有効活用	・路上駐輪禁止位置の設定（バス乗降位置等） ・路上駐輪整理による空間確保の強化 等
既設駐輪場の有効活用	・既設駐輪場への案内・誘導の強化 等
利用しやすい駐輪スペースの確保	・利用者ニーズによる、適正な駐輪スペースの確保 等

### (3) 自転車利用意識・啓発活動

適正な自転車利用を促進するため、これまで実施してきた施策を継続又は見直ししながら、走行空間の確保に併せた周知・啓発活動を実施します

施策	取組項目
自転車利用に関するルールの周知・啓発	・街頭での交通指導・広報 ・交通安全教室の開催 ・学校での教育・学習 ・注意喚起看板等の設置 ・セーフティーリーダーの育成 ・HPやチラシ等での情報発信 等
自転車の利用促進	・レンタサイクルの利用環境整備に向けた検討 ・自転車通勤の推進 ・モビリティーマネジメントの推進 等

## 第8章 計画推進に向けた体制と方法

### 第1節 推進体制（各主体との連携）

「長岡市自転車ネットワーク計画」は、市民、学識者、交通事業者、関係機関等と協力しながら、一定期間ごとに計画の進捗状況や評価指標における効果等を把握し、計画内容の改善や施策の重点化を図りながら、継続的に計画を推進していくものとします。

また、計画内容の具体化にあたっては、各主体と連携・協力し、取組みを実施していく体制とします。

施 策	推進体制		
	計 画	実 施	協 力
取組み・検討事項 自転車走行空間整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通政策課</li> <li>・ 道路管理課</li> <li>・ 土木政策調整課</li> <li>・ 長岡国道事務所</li> <li>・ 長岡地域振興局</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路管理課</li> <li>・ 長岡国道事務所</li> <li>・ 長岡地域振興局</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新潟県警</li> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 商店街・自治会等</li> </ul>
路上駐輪への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路管理課</li> <li>・ 交通政策課</li> <li>・ 土木政策調整課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路管理課</li> <li>・ 交通政策課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新潟県警</li> <li>・ 商店街・自治会等</li> <li>・ 自転車利用者</li> </ul>
自転車利用意識・啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民活動推進課</li> <li>・ 交通政策課</li> <li>・ 道路管理課</li> <li>・ 土木政策調整課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民活動推進課</li> <li>・ 道路管理課</li> <li>・ 交通政策課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長岡国道事務所</li> <li>・ 長岡地域振興局</li> <li>・ 新潟県警</li> <li>・ 交通事業者</li> <li>・ 自治会等</li> <li>・ 中学校・高等学校</li> <li>・ 自転車利用者</li> </ul>

## 第2節 計画の進め方

計画の推進にあたっては、具体的な施策の進捗や効果を的確に把握するため、以下の目標を設定し、計画の評価・見直しを行います。

### (1) アウトプット指標（活動指標）

取組項目		指標	計画策定 (H27)	目標年次 (H36)	備考
自転車走行 空間整備	ネットワーク路線の 自転車走行空間 の確保	整備の進捗	0%	30%	ネットワーク 路線延長： 約83km
路上駐輪への 対応	既設駐輪場への 誘導等	既設駐輪場の 利用率	41.8% (H25)	↑	既設駐輪場 4か所の合計
意識・ 啓発活動	街頭指導・ 広報	取組み回数	3回/年	5回/年	
	セーフリーダーの 育成	認定人数	170人	260人	

### (2) アウトカム指標（成果指標）※

指標	計画策定 (H27)	目標年次 (H36)	備考
歩行者と自転車の事故件数	0件 (H24)	0件	長岡市交通安全実施計画より
路上駐輪台数	一台	一台	適切な目標値を今後設定

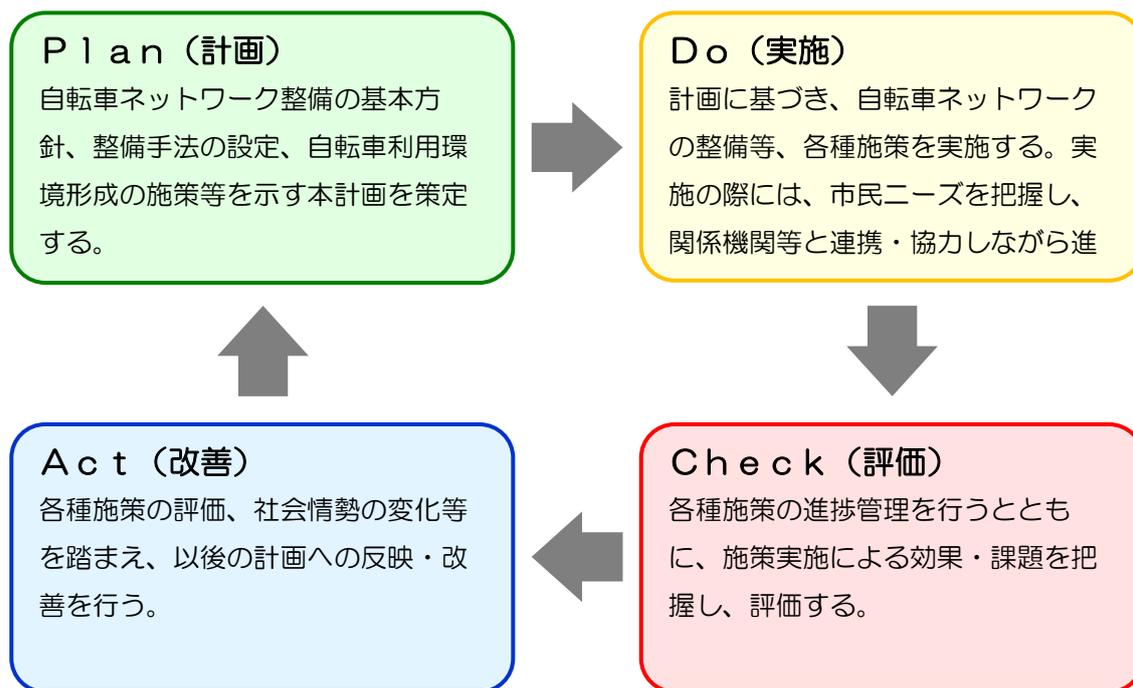
※アウトカム指標（成果指標）について

自転車走行空間整備の進捗路線においては、歩行者・自転車利用者の安全性、自転車利用環境の満足度、自転車利用規則遵守率等の整備効果を検証し、指標の追加設定を検討します。

### 第3節 計画の評価

本計画の推進にあたっては、各種の取組み実施による効果の把握および評価を行い、必要に応じて、その後の計画への反映および改善策を実施します。

特に、取組みの実施にあたっては、各種意見の把握に努め、交通環境の変化をはじめとする本市を取り巻く状況を的確に捉えながら、市民や各種企業・団体等と協働し、さらに、国・県等関係機関との連携を図ることにより、自転車利用の環境形成を推進します。



## 資料編

- 第1節 策定の経緯
- 第2節 市民ワークショップの開催
- 第3節 パブリックコメントの実施
- 第4節 長岡市および全国の自転車利用の現状
- 第5節 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
- 第6節 道路交通法での自転車の取り扱い

## 第1節 策定の経緯

### (1) 検討委員会の設置概要

- 名 称： 長岡市自転車ネットワーク計画検討委員会
- 任 務： 次に掲げる事項について検討する。
- ・ ネットワークの計画の策定に関する事項
  - ・ その他、ネットワーク計画の策定に必要な事項
- 組 織： 次のうち、市長が依頼する 20 人以内の委員によって組織する。
- ・ 学識経験を有する者
  - ・ 各種関係団体を代表する者
  - ・ 関係行政機関の職員
  - ・ 以上の他、市長が特に認める者
- 任 期： 委員の任期は、以来の日からネットワーク計画を策定する日までとする。

### (2) 開催スケジュールと議題

委員会は、平成 25 年度および 26 年度の 2 ケ年度にわたり、計 5 回開催しています。  
開催スケジュールおよび議題は下表のとおりです。

表 委員会開催スケジュールと議題

年度	回数	開催時期	議題
25	1	H25.10.28	・ 自転車ネットワーク計画策定について ・ 計画検討エリアの設定 ・ 計画目標等検討に向けた意見聴取 ・ 委員会スケジュールの確認
	2	H26.3.10	・ 長岡市の現状把握 （各種データより、自転車利用実態・主要施設配置等） ・ 計画目標、方針の設定 ・ ネットワーク候補路線等の事務局（案）提示 ・ ネットワーク候補路線等に対する意見等聴取
26	3	H26.10.2	・ 基本方針の確認 ・ 自転車走行空間の事務局（案）提示 （整備方針、整備形態の選定、整備区間の設定） ・ 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 ・ 路上駐輪に関する課題への対応
	4		
	5		

### (3) 委員構成

表 委員名簿

	役職	氏名	所属等
1	委員長	佐野 可寸志	長岡技術科学大学 環境・建設系 准教授
2	副委員長	荒木 信夫	長岡工業高等専門学校 環境都市工学科 教授
3	委員	大橋 操	長岡市消費者協会 会長
4	〃	高木 陽一	長岡市商店街連合会 理事
5	〃	瀧澤 学	長岡商工会議所 総務企画部総務企画課 総務経理係長
6	〃	池嶋 聖也	県立長岡明德高校 校長
7	〃	関谷 祐二	市立西中学校 校長
8	〃	吉原 康幸 (H25年度)	越後交通株式会社 乗合バス営業部 乗合バス課長補佐
		中山 謙一 (H26年度)	越後交通株式会社 乗合バス営業部 乗合バス課長
9	〃	土屋 博司	長岡市ハイヤー協会 事務局長
10	〃	大桃 正明	新潟県警察本部 交通規制課長
11	〃	上原 光太郎	国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 交通対策課長
12	〃	水野 隆	新潟県長岡地域振興局 長岡地域整備部 計画調整課長
13	〃	小池 隆宏	長岡市 市民部 市民活動推進課長
14	〃	志賀 耕一	長岡市 土木部 土木政策調整課長
15	〃	大塚 克弘	長岡市 土木部 道路管理課長

## 第2節 市民ワークショップの開催

### (1) 目的

近年、全交通事故件数が減少している中で、自転車に関わる事故は全国的に増加傾向にあります。H25年に道路交通法が改正され、自転車は「車道の左側端」を通行すること等が定められましたが、規則やルールに対する意識が低いことなどから、車道逆走や歩道通行などの無秩序な利用が常態化しています。そのような現状認識を踏まえ、原則として車道での自転車利用のために検討を進めている「自転車ネットワーク計画（素案）」に関して、日ごろ自転車を利用している市民と計画（素案）の考え方を共有するとともに、市民の意見を反映するため、自転車利用に関するワークショップを開催しました。

### (2) 参加者

学校関係者（中学生、高校生、教員）、大学生、交通事業者、商店街、サイクリング協会、地域住民、行政関係の39名

### (3) 日時

平成26年11月1日（土）13：30～16：30  
アオーレ長岡

### (4) グループワークの内容

#### グループワーク①：自転車ネットワーク候補路線について

- ・ 自転車利用の危険箇所
- ・ 自転車が多く利用している道路

#### グループワーク②：歩行者および自転車利用者の安全な通行のための課題について

- ・ 車道での自転車利用の課題
- ・ 歩道での安全な通行の課題
- ・ 安全を確保するために自らできること

#### グループワーク③：路上駐輪への対策および既設駐輪場の活用について

- ・ 路上駐輪する理由
- ・ 歩道上の放置自転車対策
- ・ 駐輪場の利用を促すアイデア

#### 【ワークショップ意見の計画への反映】

- ・ 通学路における優先的な整備 …… 第5章 第3節 整備の進め方
- ・ 橋梁部等の急勾配箇所への対応 …… 第6章 (7) 橋梁部等の勾配

※そのほかの意見については、今後詳細な検討を進める際の参考にさせていただきます。

【グループワークでの意見】

＜グループワーク①＞

自転車ネットワーク候補路線について
<p><b>1) 自転車利用の危険箇所</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 橋梁の取付部など、急勾配（下り）箇所では、自転車のスピードが出るため危険。</li><li>・ 長生橋や大手大橋は歩道が狭いため、歩行者と自転車が行き来すると危険。</li><li>・ 大手通りなどは、通学時間帯が混雑し、スピードを出して学生が走るため危険。</li><li>・ 学生は広がって走るため、歩行者が危険。</li><li>・ 大手通りは、歩行者・自転車ともに通行区分を守っていない。</li><li>・ 集団で走る自転車よりも、1人で歩道上をスピードを出して歩道を走る自転車が危険。</li><li>・ 左岸バイパスには、信号が少なく、旧道が交差している箇所があり危険。</li><li>・ 駅東口から長岡大手高校の校門前まで、歩道に信号等が無い場合、判断が曖昧になる。</li></ul>
<p><b>2) 自転車が多く利用している道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 大手通りは通勤、通学の自転車が非常に多い。</li><li>・ 学生の利用が多いため、高校の自転車通学路を定める等、優先的に整備をすべき。</li><li>・ ネットワークは大きな通りを選んでいるが、裏道を抜ける自転車も多い。</li></ul>

## <グループワーク②>

### 歩行者及び自転車利用者の安全な通行のための課題について

#### 1) 車道での自転車利用の課題

- ・路面を着色することで、交差点を直進するように促せる。
- ・路肩に自動車が停車している場合、危険を感じる。
- ・イヤホンや並走、突然曲がる高齢者、一時不停止等、自動車からも自転車が怖い。
- ・段差解消やスリップ対策（水溜り・春先の砂利等）を実施すると、快適な空間となる。
- ・歩道と車道を完全に平らにするのは危険（視覚障がい者等の対応）
- ・ダンブトラックのような運転席の高い車両からは路肩の自転車を認知しにくい。
- ・橋梁は路側帯が狭いため、歩道を通行するようにしてほしい。
- ・自動車の交通量が多く、歩道が広い路線は、歩道通行としてほしい。
- ・左側通行を守るため、路面表示と、わかりやすい標識の設置が非常に重要となる。
- ・路面表示などは、コストも考え、有効なものを考える必要がある。
- ・カラー化は自動車へのアピールにもなるため、非常に良い。
- ・自転車用の信号機の設置も考える必要がある。

#### 2) 歩道での安全な通行の課題

- ・長岡駅前の路上駐輪が無くなると、すごく良くなるのではないか。
- ・歩行者、自転車両者のためにカラー化は必要。
- ・高齢者は間違っただルールで覚えている方もいるため、教育が必要ではないか。
- ・歩行者も広がって歩いているため、自転車はそれを避けて走らなければならない。
- ・子供や高齢者を守るため、地域全体で意識啓発をしていく必要がある。

#### 3) 安全を確保するために自らできること・して欲しいこと

- ・通行位置を分かりやすくし、歩道上は歩行者が最優先であることを自覚してもらう。
- ・ルールやマナーを学習してもらう機会を設ける。
- ・自宅で子供に親が乗り方を指導すべき。（正しく出来るかが問題）
- ・部活動の顧問からの乗り方指導が効果的と思う。
- ・環境を整備するだけでなく、個々の意識を変える必要がある。
- ・環境が整備され、快適になることで、スピードの出し過ぎに注意が必要。
- ・道路交通法改定や、計画策定の趣旨を説明し、車道走行の利点をPRすることが大事。
- ・保険の加入を促進する必要がある。

## <グループワーク③>

### 路上駐輪への対策および既設駐輪場の活用について

#### 1) 路上駐輪をする理由

- ・公共交通の時間に間に合わせるため。
- ・規制もなく、周りも路上駐輪しているため、悪いこととは思っていない。
- ・駐輪場は時間制限があるので、利用しづらく感じる。
- ・長岡駅周辺の駐輪場の存在を良く知らない。
- ・地下駐輪場は利用しづらく、手間がかかる。
- ・そもそも駅周辺の施設に駐輪場が無い。

#### 2) 歩道上の放置自転車対策

- ・駐輪対策の方向性を明確にする必要がある。
- ・東口と同様に規制をかけ、プランターなどを設置し、景観を良くする。
- ・規制が不可能であれば、きれいに駐輪出来るようなラインや施設を設置する。
- ・既存駐車場の周知を図ることが重要。
- ・止め方のルールを決め、部分的に許容してはどうか。(罰則規定も検討)
- ・空き店舗等を活用するなど、高齢者用のスペース等の配慮が必要ではないか。
- ・4時間以上の駐輪は回収する。
- ・自転車通行位置をしっかりと明示する必要がある。
- ・駐輪場が地上にあれば、確実に利用は増えたはず。

#### 3) 駐輪場の利用を促すアイデア

- ・駐輪場の空き状況を確認できると良い。
- ・多少の費用がかかっても、自分専用の駐輪場があると良い。
- ・利用者のインセンティブ(商店割引券や記念品)を付与する。
- ・やはり周知不足が原因の一つなので、特に駐輪の多い箇所に案内看板を設置する。
- ・全て駐輪場に誘導するのではなく、地上の小さなスペースを活用するなど検討を。



### 第3節 パブリックコメントの実施

## 第4節 長岡市および全国の自転車利用の現状

### (1) 交通事故の発生状況

【本編 第2章 第1節 関連】

本市における交通事故の発生件数は年々減少しています。また、自転車事故についても、発生件数、死者数、負傷者数が減少し、特に人対自転車の事故は平成15年以降0件を達成しています。しかし、毎年自転車の死亡事故が発生し、負傷者数も100人前後で推移している状況です。

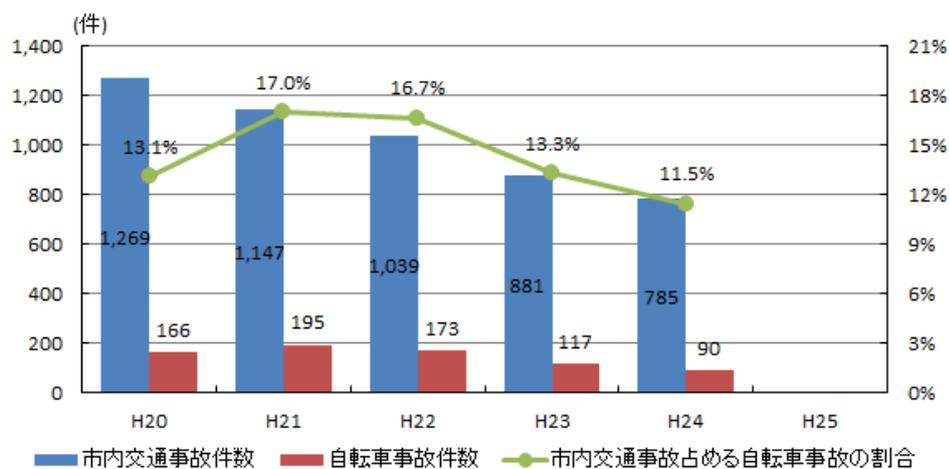


図 市内交通事故件数及び自転車事故件数の推移  
(出典：平成25年度 長岡市交通安全実施計画)

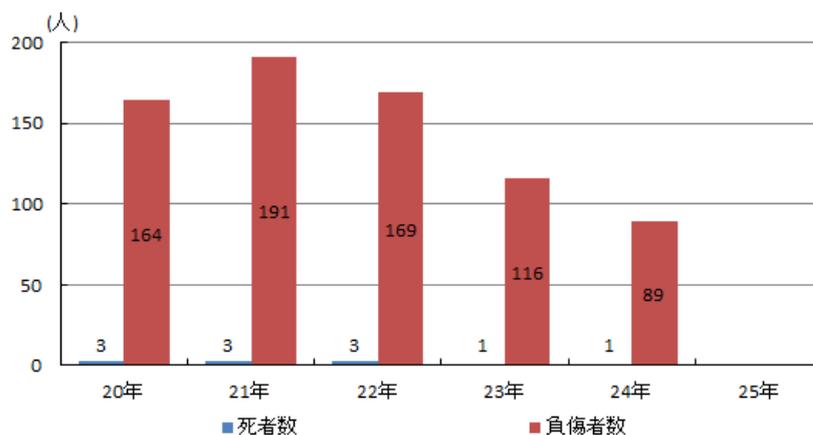


図 市内の自転車事故発生状況  
(出典：平成25年度 長岡市交通安全実施計画)

## (2) 交通状況

【本編 第4章 第1節 関連】

交通量調査を基にした路線別交通量を下記に示します。

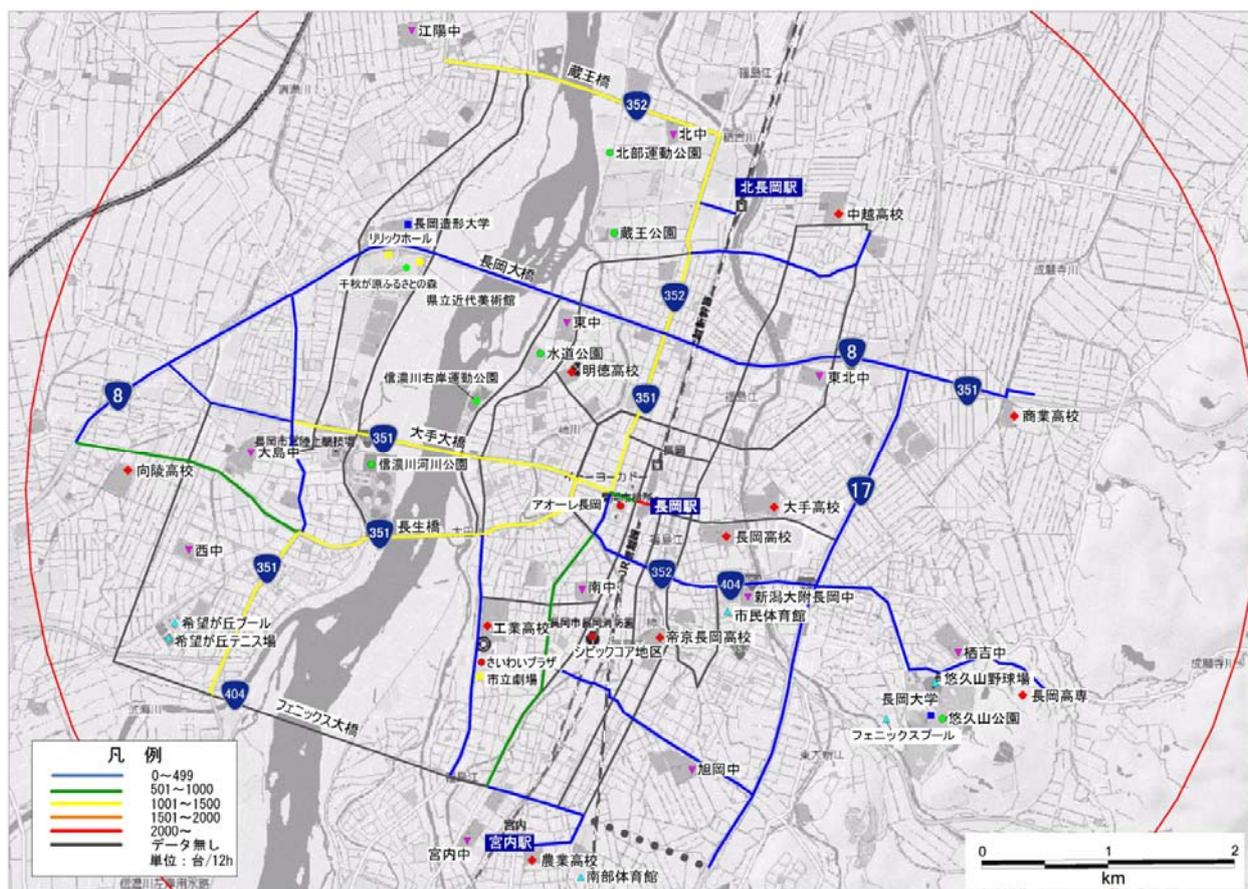


図 市内の自転車交通量（出典：平成17年度道路交通センサス 国土交通省道路局）

### (3) 高校への通学

【本編 第4章 第1節 関連】

市内の高校生を対象とした自転車利用に関する調査において、自転車利用者の多くは、自宅～学校間を通学していることがわかります。

利用路線について、長岡駅周辺や各高校周辺、走行性の良い道路での利用が多い傾向が見られます。ただし、利用者は各道路に広く分散しており、これは、自宅から各高校へのルートの関係で分散していたためと考えられます。

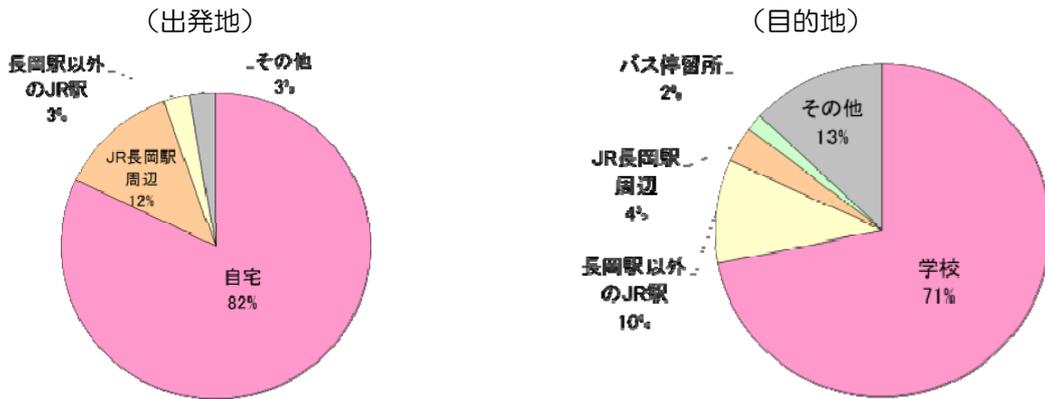


図 高校生自転車利用者の主な出発地と目的地  
(出典：平成24年度高校生を対象とした自転車利用に関するアンケート調査(交通政策課))

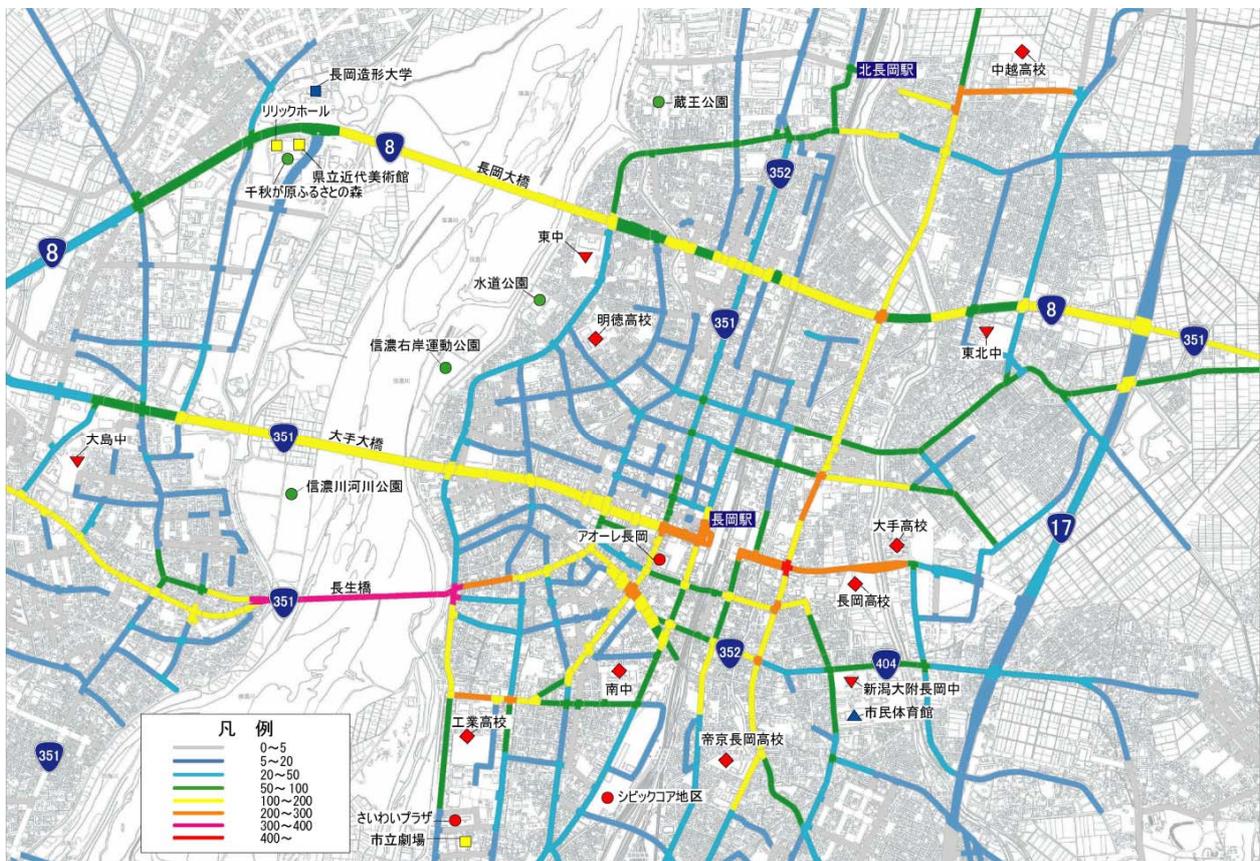


図 市内の高校生を対象とした自転車利用アンケートによる路線別走行数  
(出典：平成24年度高校生を対象とした自転車利用に関するアンケート調査(交通政策課))

#### (4) 冬期の自転車利用

【第3章 第1節 関連】

市内中心部に通勤・通学している市民を対象とした調査において、自転車を通勤・通学手段として利用している人は、無雪期に11.5%ですが、積雪期には1.1%へと大きく減少します。これは、積雪期に徒歩、路線バス、自家用車（相乗り）などの他の交通手段に転換しているためと考えられます。

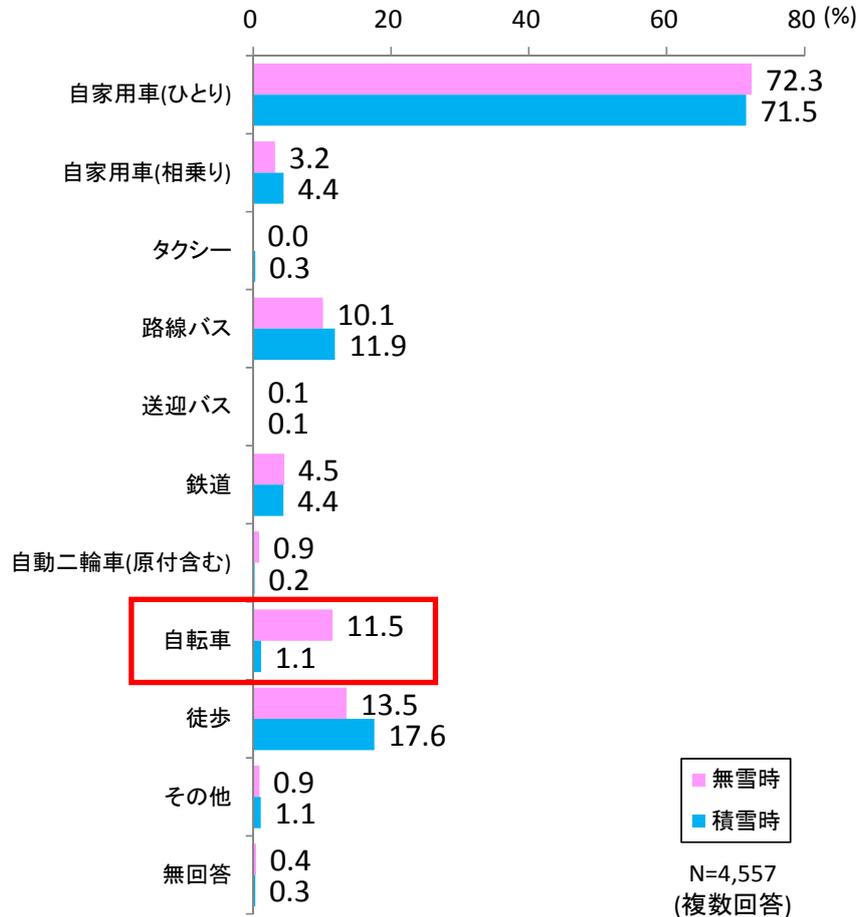


図 無雪期と積雪期における通勤・通学手段  
 (出典：平成24年度通勤通学実態調査(政策調整課))

積雪期の道路状況として、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あるものの、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、自転車の走行は極めて困難な状況となります。



大手通り



国道351号



国道8号

## (5) ノーマイカーデー時の自転車利用

【第3章 第1節 関連】

2014 ながおかノーマイカーデー実施者のうち、2,600 人（39.9%）が自転車を利用しており、公共交通機関の利用者 959 人（14.7%）の3倍近い数でした。

このことから、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と考えられます。

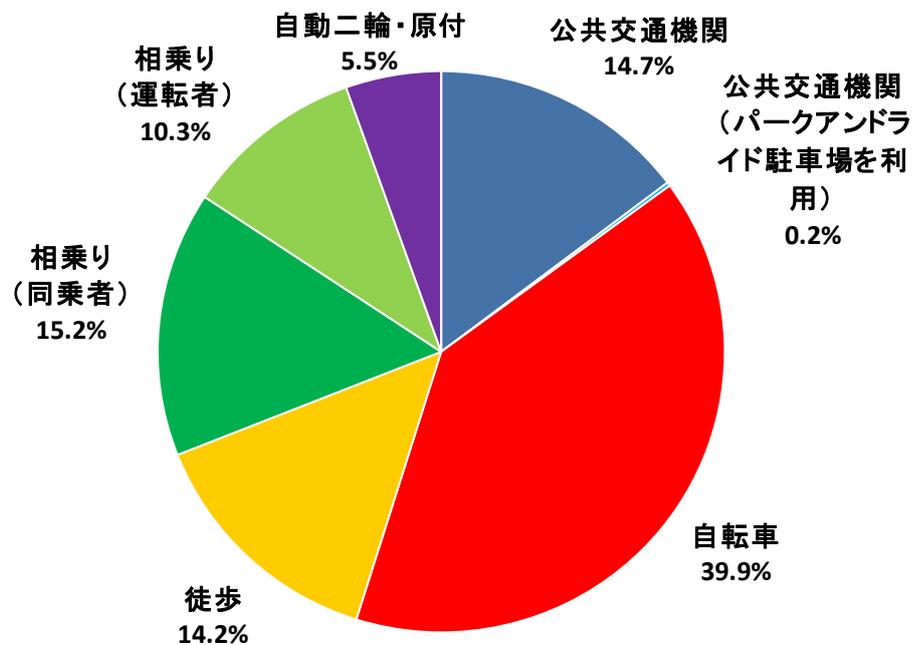


図 2014 ながおかノーマイカーデー実施結果

## ⑥ 路上駐輪の状況および駐輪場利用状況

【第2章 第2節 関連】

市内の高校生を対象とした自転車利用に関する調査において、「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。

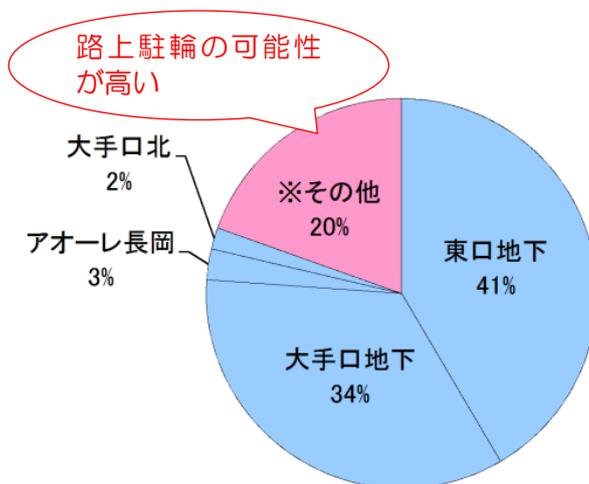


図 問「よく駐輪する場所」への回答結果

(出典：平成24年度高校生を対象とした自転車利用に関するアンケート調査(交通政策課))

本市の調査において、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。

これらの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、本市が負担している状況となっています。（撤去自転車の返還率は13.5%と低い状況です。）

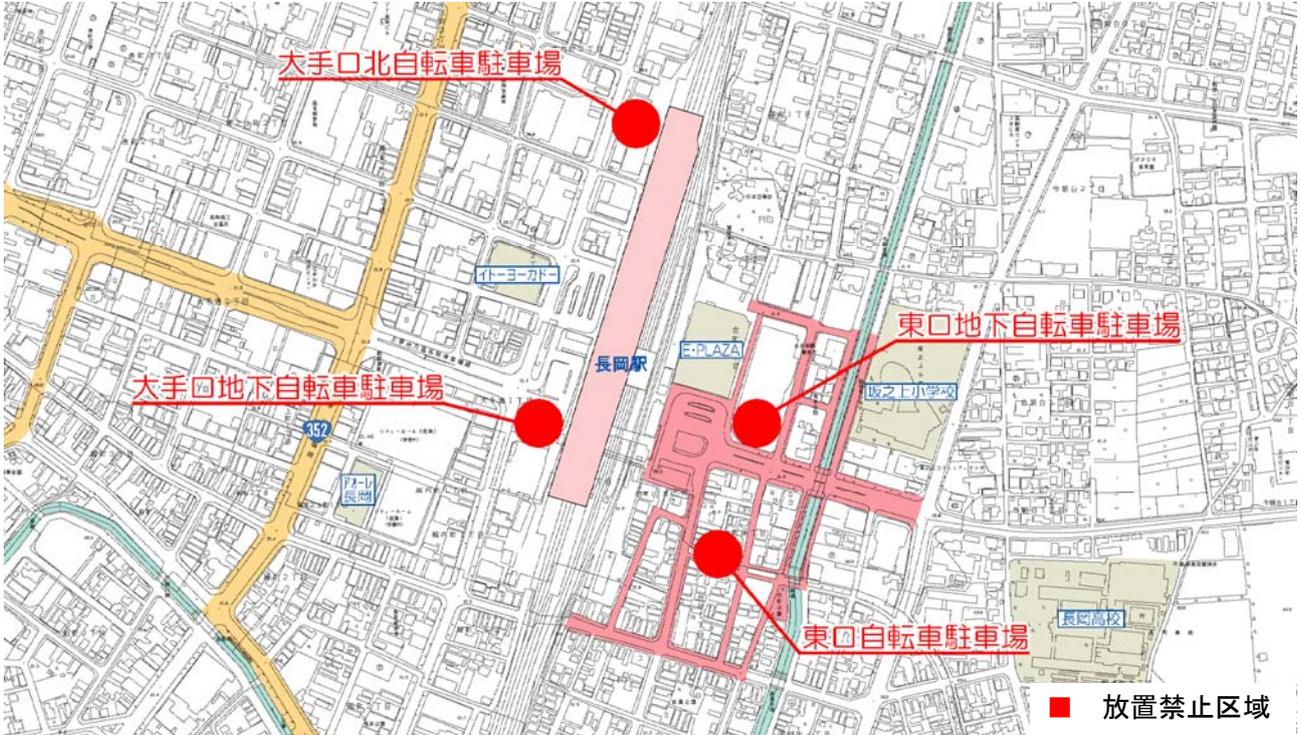
表 長岡駅大手口周辺の放置自転車台数（出典：平成25年度道路管理課調査）

	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

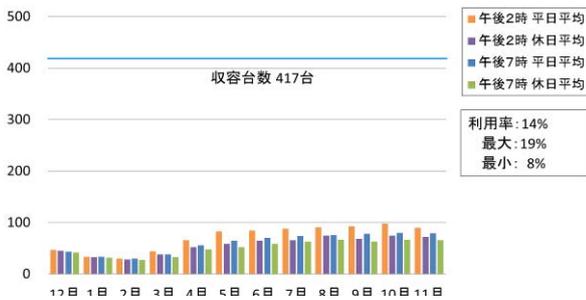
表 路上駐輪の撤去状況（出典：平成25年度道路管理課調査）

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

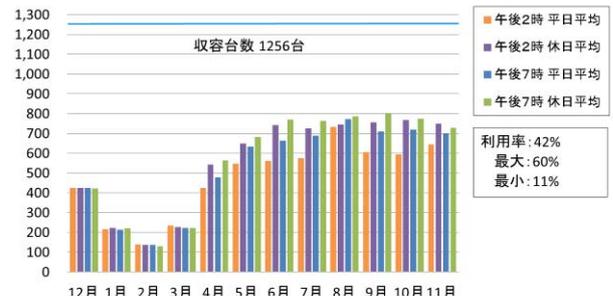
長岡駅周辺の市営駐輪場（4か所）の利用状況について、全体的に収容台数に余裕がある状況となっており、利用率が最も高い東口自転車駐車場においては、平均で約 64%、最大で約 81%となります。その一方で、大手口北自転車駐車場の利用率は最も低く、平均で約 14%、最大で約 19%にとどまっています。



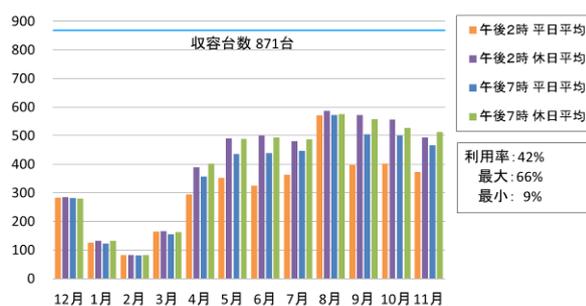
大手口北自転車駐車場  
(収容台数 417台)



東口地下自転車駐車場  
(収容台数 1256台)



大手口地下自転車駐車場  
(収容台数 871台)



東口自転車駐車場  
(収容台数 462台)

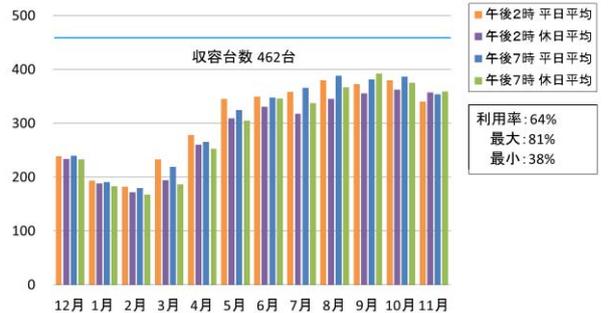


図 長岡駅周辺駐輪場の利用状況

## (7) 全国の交通事故発生状況（参考）

【本編 第1章 第1節 関連】

全国における平成13年から平成23年までの交通事故件数の推移をみると、交通事故全体の件数が減少傾向にある中、自転車関連事故はほぼ横ばい傾向であるため、自転車事故の全交通事故に占める割合は約18%から約21%と増加傾向となっています。

また、自転車と歩行者の事故件数は、平成13年から平成23年の間に、約1,800件から約2,800件に増加し、10年間で約1.6倍に上昇しています。

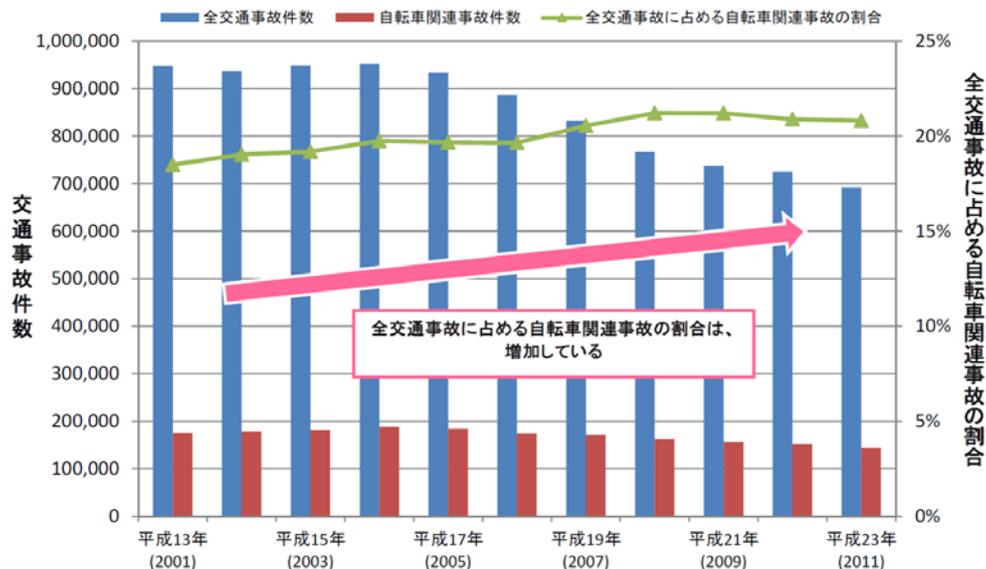
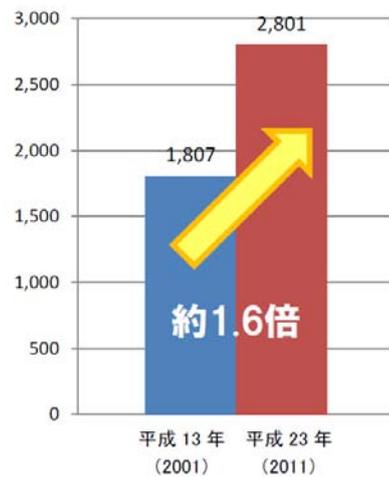


図 全国の全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移  
(出典：平成23年中の交通事故の発生状況(警察庁))



全交通事故件数



自転車対歩行者事故件数

図 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23年中の交通事故の発生状況(警察庁))

## 第5節 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

【本編 第1章 第3節 関連】

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以後、ガイドライン）は、平成24年4月に「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」から提出された提言を踏まえ、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、平成24年11月に策定されました。

### (1) ガイドラインのポイント

#### I. 自転車通行空間の計画

- ・ 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など、計画策定手順を提示
- ・ 自動車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の間が方、目安を提示
- ・ 整備に当り道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示

#### II. 自転車通行空間の設計

- ・ 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方を提示
- ・ 直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離または混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示 等

#### III. 利用ルールの徹底

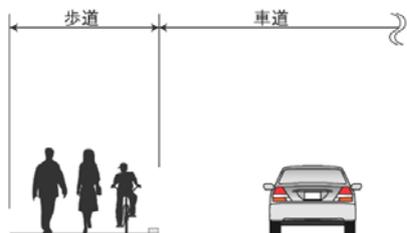
- ・ 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時等）徹底等の取組みを提示

#### IV. 自転車利用の総合的な取組み

- ・ 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組みを提示
- ・ 自転車利用促進に係る取組みを提示

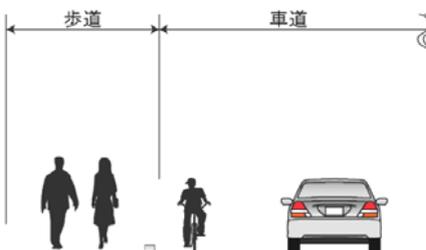
#### 【現状のイメージ】

自転車と歩行者が歩道内に混在



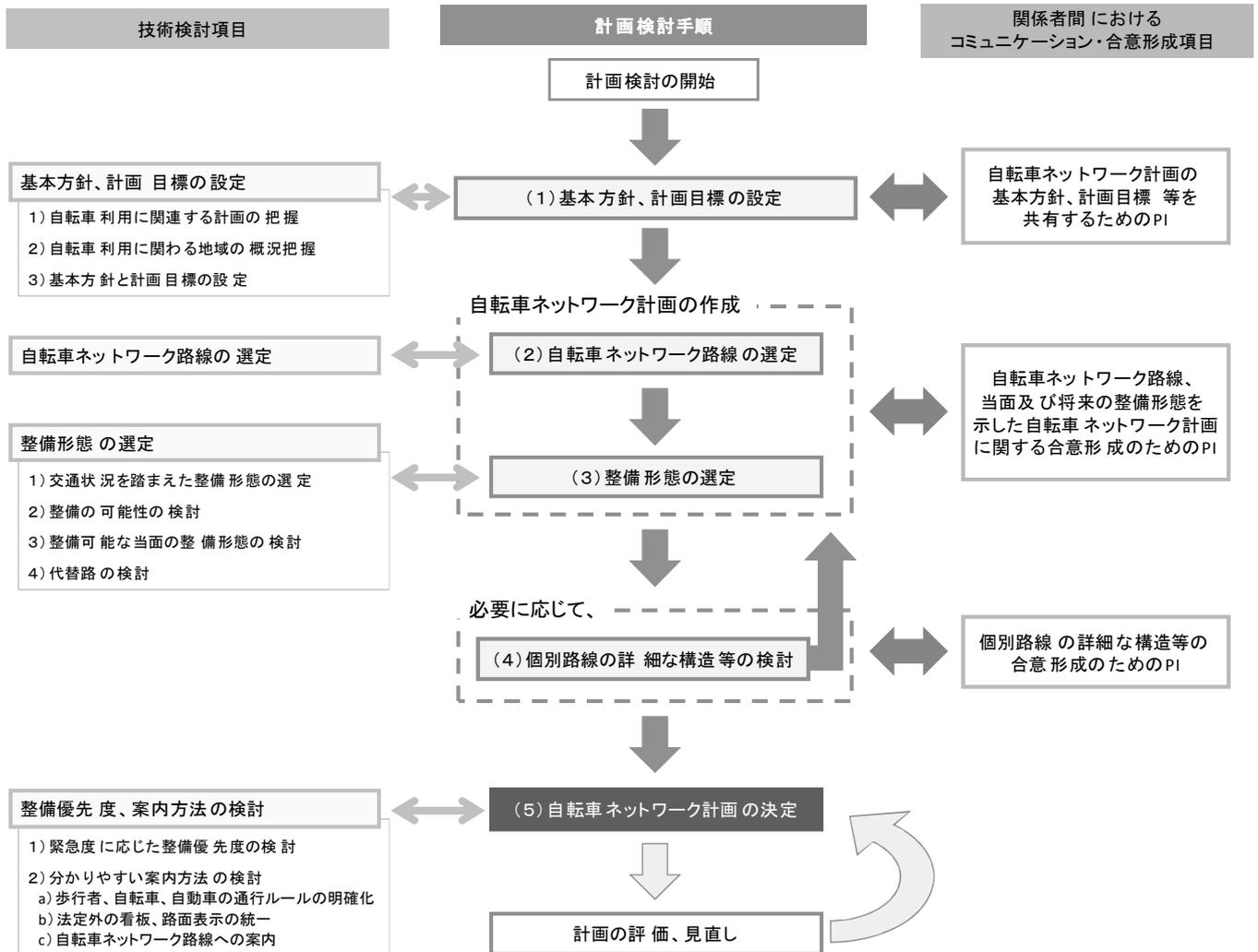
#### 【ガイドラインのイメージ】

自転車は車道の左側を走行



## (2) 計画策定の流れ

ガイドラインに基づく基本的な計画策定の流れは以下のとおりです。



### 計画検討体制の構築と維持活用

- 1) 行政機関や地元住民、道路利用者等の幅広い関係者が計画策定に参画できる体制を構築
- 2) 計画策定段階に構築した検討体制を継続し、計画策定後に発生する課題への対応や計画の達成状況の評価と見直し等を実施

### (3) 自転車ネットワーク路線の選定

ガイドラインには、自転車ネットワークの選定方法として、以下のように示されています。

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。その際、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせ選定するものとする。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

### (4) 基本的な整備形態

自転車走行空間について、ガイドラインに示される基本的な整備形態は次のとおりです。

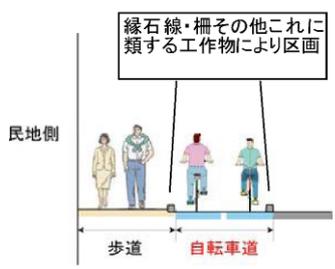
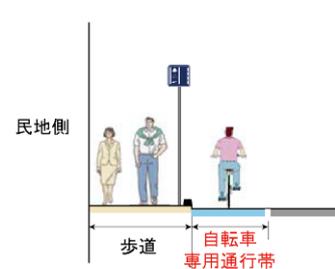
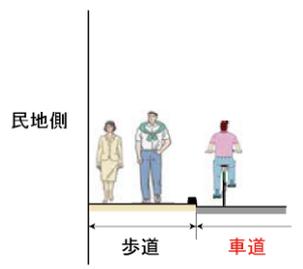
整備手法	構造的分離	視覚的分離	車道混在
整備イメージ	 <p>※1 w=2 m 以上確保</p>	 <p>※2 w=1 m 以上確保</p>	
構造	自転車道の整備	自転車専用通行帯の整備	路肩のカラー化、ピクトグラムを設置 等
選定の目安	自動車の速度が高い道路。 (自動車の速度が 50km/h を超える道路。)	“自動車の速度が高い道路”でも、“自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路”でもない道路。	自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路。(自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路。)

図 基本的な整備形態（イメージ）

## 第6節 道路交通法での自転車の取り扱い

【本編 第1章 第3節 関連】

### (1) 道路交通法の改定

道路交通をめぐる最新の情勢に対応し、道路交通法が改正され、平成25年6月14日に公布されました。

1. 自転車の制動装置に係る検査及び応急措置命令等に関する規定の整備  
(平成25年12月1日施行)
2. 自転車含む軽車両の路側帯通行に関する規定の整備  
(平成25年12月1日施行)
  - ・ 自転車等軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部に設けられた路側帯に限る
3. 自転車の危険な運転を防止するための講習に関する規定の整備  
(公布後2年以内に施行)

## (2) 自転車安全利用五則（参考）

### 1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。  
歩道と車道の区別があるところでは、車道通行が原則です。

### 2. 車道は左側を通行

自転車は道路の左端によって通行しなければなりません。

### 3. 歩道は歩行者優先で左端を徐行

歩道では、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

### 4. 安全ルールを守る

- ・ 夜間は、前照灯及び尾灯（又は反射器材）をつけなければなりません。
- ・ 飲酒運転及び酒気帯び運転は禁止されています。
- ・ 自転車の二人乗りは、禁止されています。  
    <<例外>>6歳未満の子どもを幼児用座席に乗せる場合
- ・ 「並進可」の標識があるところ以外では、並んで走ってはなりません。
- ・ 信号のある交差点では、信号に従わなければなりません。
- ・ 「歩行者・自転車専用」信号機がある場合は、それに従わなければなりません
- ・ 「止まれ」の標識がある場所では、一時停止しなければなりません。

### 5. 子供はヘルメットを着用

保護者は、13歳未満の子どもを自転車に乗せるときは、確実に乗車用ヘルメットを着用させましょう。

### ★「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る。>

- ・ 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