

第1回 長岡京市自転車ネットワーク計画策定委員会議事録

日時：令和2年1月21日（火）10時00分～

場所：長岡京市役所大会議室B

1. 開会

2. 挨拶

3. 委員の紹介

竹沢委員と藤本委員は欠席

4. 委員長及び副委員長の選出

小川委員を委員長に、澤田委員を副委員長に選出

5. 議事

1) 自転車を取り巻く動向等の整理

質疑なし

2) 上位計画、関連計画の整備及び把握

【委員長】

・13の関連計画が掲載されており、それぞれ5年や10年といった計画期間があると思うのですが、そのあたりがどんな感じなのかが1点。それと、今回の自転車ネットワーク計画はどのぐらいの期間にするとか、上位計画に合わせるとか、何かお考えでしょうか。

【事務局】

・まず1点目の関連計画の期間について、他部署のものもありすべて詳細に把握しているわけではないのですが、公共交通ビジョンは概ね10年間、総合計画は平成28年度から15年都市計画マスタープランも15年となっております。大体短くて5年から15年というような期間になっております。

・次に自転車ネットワーク計画については整備の進捗が非常に重要になってくると考えております。長岡京市の場合、主要な道路は府道が多いので、京都府さんとも協力・連携する必要があります。計画期間については、すべて完成するのは難しいと思いますが、優先順位を定め、優先度の高い路線については10年を目途に整備を行いたいと考えております。

【委員長】

・ある程度長い期間で自転車ネットワークを考えるのと、その中で直近の5年や10年間でまずどこを整備するかという組み立てになるというイメージでよろしいですか。

【事務局】

・はい。

【委員】

・この先話が出てくるのかもしれませんが、今後、路線選定をしていくのに合わせて、スポット的な休憩所とといいますか、道の駅のような、ネットワークの中に拠点のようなものを検討されていくのでしょうか。

【事務局】

・ネットワーク計画を作って、その後に拠点をやるというよりは、現状を把握した上で、路線の選定なり優先順位を決めていくというところで現時点では考えております。

【委員】

・自転車で観光したり仕事をする、途中で休憩できたほうがいい、トイレがあったほうがいい、何かお土産が買えたほうがいい。電動自転車だったら充電できたほうがいいとか、そういう要請が出てきたりすると思うので、そういうものも何かしら盛り込めたらいいと思います。

・また、整備形態については、自転車は結構段差に弱いので、路面をどのようにすべきかなども盛り込めると良いのではないかと思います。

【委員長】

・どういう目的で自転車を使うことを想定するかによって結構変わるとは思います、道の駅みたいなイメージですか。

【委員】

・そうです。

【委員長】

・通勤通学が多いとか、観光利用とか、こういった利用者を想定してネットワークを整備するかと関係すると思います。通勤通学がメインだと途中で休憩という話はないと思いますし、観光利用ではサイクリングロードがあって、その途中で休憩するというイメージだと思います。路線を選ぶ段階でどのような利用を想定するかによって、変わってくる話になるかと思っています。

・関連してですが、駐輪場については、既にあるものを前提に計画するのか、路線を選んで整備するのに応じて駐輪場の位置なども考えるのか、そのあたりはどんな感じなのでしょう。

【事務局】

・駐輪場については、市営の駐輪場と民間の駐輪場が数多くございまして、市営と民間の収容台数で十分足りている状況でございます。

【委員長】

・そうすると新しく作るというよりは、既にある駐輪場にスムーズに誘導するとか、そんな発想で整備路線を選んでいくという形ですね。

【事務局】

・はい。

3) 自転車利用環境に関する現状分析と課題整理

【委員長】

・市役所の前で自転車通行環境が整備されていますが、整備によって事故が増えたとか減ったとか、あるいは利用者が歩道から車道に転換したとか、整備効果のようなものは何か把握されていますでしょうか。

【事務局】

・市役所前のアゼリア通りについては平成 25 年に京都府さんのほうで地域主導型公共事業という形で施工していただいたものです。施工前と 1 年後の比較ですが、車道の左側を通行する自転車が約 50%から 76%に約 25 ポイント増加しました。歩道は自転車通行可ではないにも関わらず通行する自転車が多かったですのですが、整備によって約 18 ポイント減少しました。また、歩行者数についても 24%増加したという状況が出ております。

【委員長】

・交通事故の状況は誰かわかりますでしょうか。警察さんにお聞きしたらわかりますか。整備されてから事故がこんなに増えたとか、減ったとか、どんな事故が、何かご存じでしょうか。

【委員】

・個別路線の状況までは把握しておりません。

【委員長】

・利用状況は以前よりは逆走が減ってよくなったという理解でよろしいですね。
・ほかにいかがでしょうか。

【委員】

・事例紹介的な意味合いでございますが、京都市西京区から広域連携ができないかというお話をいただいております。洛西地域は公共交通が少ないところでもありますので、自転車による誘客を目指しており、空気入れの貸し出し、給水、トイレ、カフェなどを備えたサイクルオアシスのような取組をしていることをお聞きしています。

・長岡京市における観光の課題は、資源が点在しており、バスのアクセスも必ずしもよくないところがありますので、周遊プランという形で自転車の利用促進を図りたいと考えております。また、長岡京市だけではコンパクトである一方、観光資源が不足する面がありますので、近隣の向日市や大山崎町、京都市の洛西地域を含めて広域のネットワーク化を進めているところでもあります。洛西支所ではこの春にサイクルツアーを計画しており、4月には向日市と長岡京市のスポットも加えて広域で回るという計画もいただいております、その準備を進めている状況です。

・洛西地域でこうした取り組みが進む1つの大きな要因として、民間事業者とのタイアップがあります。洛西口の駅前に自転車販売の事業所があり、レンタサイクルやシェアサイクルを展開しています。長岡京市にもレンタサイクルがあるのですが、広域周遊の視点からは借りたところにまた返さなければいけないことが課題になります。シェアサイクルであれば乗り捨てもできるということで、こうしたネットワーク計画や整備が進むことによって民間の参入も進み、観光振興にも繋がっていけば一番良いと考えております。

【委員長】

・私は滋賀県に住んでいるのですが、滋賀県ではビワイチという琵琶湖一周のサイクリングを売りにしていて、官民が連携した協議会で自転車の立ち寄りスポットなどを認定し、それを休憩施設などに付けて誘客に活かしていたりします。ネットワーク計画の観点で言えば、そうした施設を想定した路線の選定もあるのではないかと思います。現状、自転車で観光地を回れる方はどのぐらいいらっしゃるのですか。

【委員】

・観光協会のレンタサイクルの事業では、約半分が観光、残り半分がビジネスということで、東部地域に事業所が多くあるということもあり、ビジネスで使われる割合も高いと聞いています。また、長岡京市の観光では花の資源が多いため、季節による変動も大きいということです。

【委員】

・私も自転車に乗るので個人的な意見ですが、今は電動のマウンテンバイクもあり、結構な山間部にも対応できるそうです。長岡京市は坂が結構多いので、自転車利用を促進するために電動自転車を活用することを考えても良いのではないのでしょうか。また、例えばバスや電

車、タクシーなどに自転車が積み、もっと気楽に公共機関も利用できるようなになればさらによいと思います。

【委員長】

・このあたりでバスや鉄道などに自転車を乗せるというのはあるのですか。

【事務局】

・特にございません。

【委員長】

・ほかにいかがでしょうか。警察さんから何かございませんでしょうか。

【委員】

・自転車利用を促進するのであれば自転車事故の増加が懸念されますので、自転車と歩行者、できれば自動車もですが、できるだけ物理的に分離していくことが望ましいと思います。
・あとは教育です。自転車の事故では、右側通行や、止まるべきところで止まらない、交差点で確認しないなどが多いです。警察で取り締まりもしていますが自転車までは十分対応できていない状況ですので、教育と環境整備が両輪で進むような計画ができれば良いと思います。

【委員長】

・教育という部分で、市のほうでは市民向けとか、中学生、高校生向け、高齢者向けに何かされているものはありますか。

【事務局】

・交通政策課の中に交通教育指導員というのがおまして、小学生に対しては各小学校に向いて2年生を対象に自転車の乗り方とか安全面について講義をしています。高齢者や中学生以上では特に行っておらず、小学生も2年生で1回きりでは、なかなか身に付かないという現状もありますので、どのように継続的に関わっていくかは今後の課題とっております。

【委員長】

・通学の状況についても教えてください。小学生は多分徒歩だと思うのですが、中学校、高校の自転車通学の割合や許可制度、ヘルメットの着用などはどのような状況なのでしょうか。

【事務局】

・中学生につきましては自転車通学というのは認められておりませんので、徒歩での通学です。高校生については、自転車通学の割合やヘルメットの着用について各学校でどのように指導されているかというところまで把握しておりません。

【委員長】

・高校生では自転車通学している学生さんはいる状態ということですね。

【委員】

・私の知識不足ですが、第一当事者と第二当事者というのはどういうことなのでしょうか。

【事務局】

・第一当事者というのは過失割合が高いもの、過失が重いものが第一当事者です。

【委員】

・自動車と自転車でも、自転車の過失が重ければ第一当事者になることもあります。同じ過失割合でしたら、基本的には自動車が第一当事者になります。

【委員長】

・ほかにいかがでしょうか。市の道路・河川課さん、何かありますでしょうか。

【委員】

・先ほどから課題の1つに挙がっておりますように、歩行者と自転車の通行空間を分離するのが一番良いですが、分離する空間が取れない道路も多くあり、そのような道路でも事故が起こっています。そういったところにどう対応していくかについても今後考えていかなければいけないのではないかと考えております。

【委員長】

・確かに理想的な空間の道路は少ないと思いますが、狭い道路で結構事故があったり、逆走があったりしますので、そういう場所からどのように誘導していくか、またはあえて誘導しない方法もあると思いますし、その辺をネットワーク全体でうまく考えていければ良いと思います。

【委員】

・事故の発生箇所をプロットしているのを見ると主要幹線だけでなく、細街路でも起きていると思います。これを交通量とクロスしたときに、移動量が多いと事故の件数も比例して多

いと見るべきなのかが1点。もう1点は観光の目線から、わりと主要な商店街や通りでも事故が発生していますので、これらも踏まえながら観光の推奨ルートを設定していくことが必要かと思います。この辺りは今後議論していければと思っています。

【事務局】

・詳しいデータは持ち合わせていないのですが、全体的に自転車の交通量が多ければ、その分事故の件数も多くなると思います。細街路でも自転車事故が発生していますが、警察さんからもあったように、逆走であったり、一時不停止、そういったことも原因として多いと思っております。

4) 計画策定のスケジュールについて

質疑なし

6. その他

特になし

7. 閉会