

3 自転車利用環境に関する現状分析と課題整理

3.1 自転車利用環境に関する現状分析

3.1.1 位置・地勢

(1) 位置

○京都盆地の西南部に位置し、北は向日市・京都市、東は京都市、南は大山崎町、西は西山連峰を境に大阪府と接している。



図 3-1 長岡京市の位置

出典：長岡京市HP

(2) 地形

- 東西約 6.5 キロメートル、南北約 4.3 キロメートル、総面積 19.17 平方キロメートルで東西に長い長方形をなしている。
- 地形は北西方向に高地、南東方向が低地となり、総面積の約 4 割を占める西部の西山と、中央部の段丘地、そして、桂川・小畑川・小泉川によって形成された沖積平野で構成されている。
- 総面積の約 65 パーセントが可住地の平たん部であり、残りの西山山地は、市街地の背景として本市の景観の主体となっている。

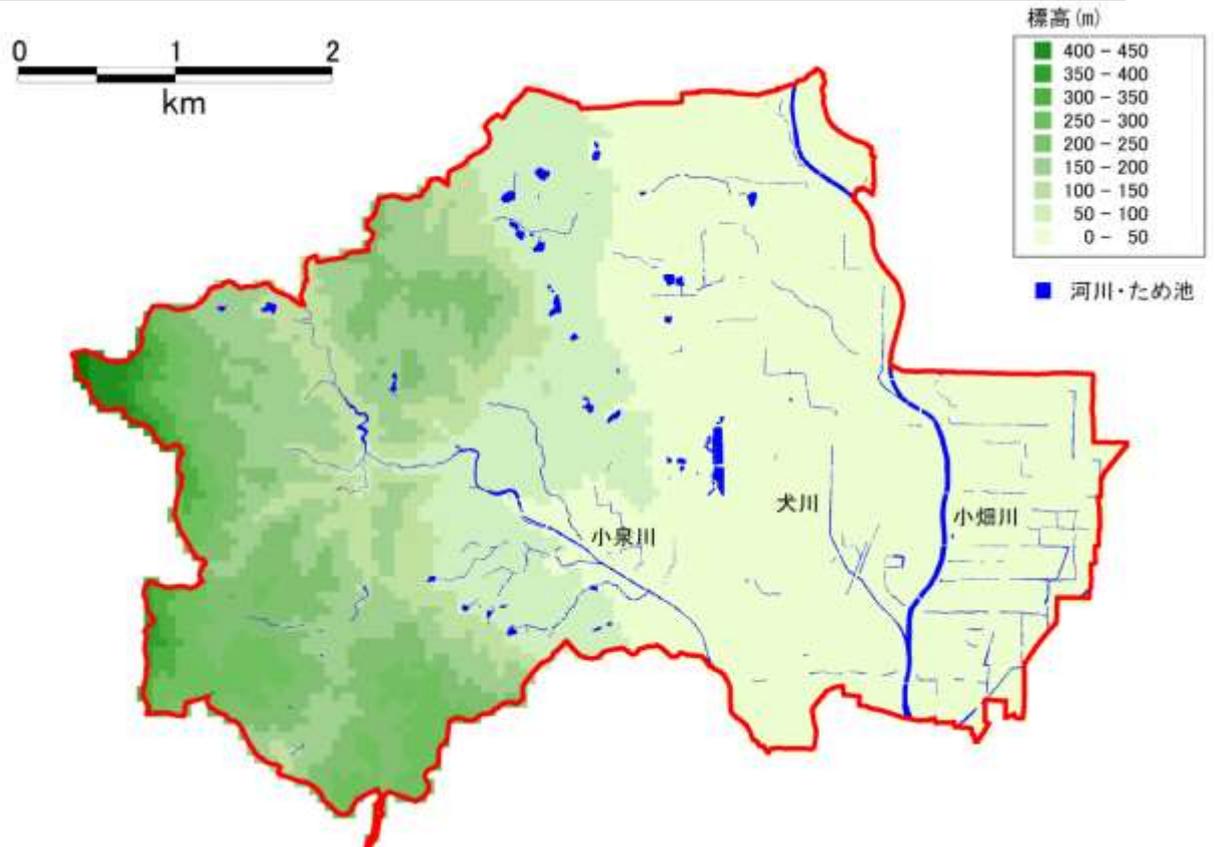


図 3-2 長岡京市の地形

出典:長岡京市みどりの基本計画改訂版素案

(3) 土地利用

- 中央部に市街地が形成され、公共公益施設用地や住宅地など都市的な土地利用がなされている。
- 東部は、名神高速道路・東海道新幹線に沿って工業地となっている。
- 西部は、山林や農地となっている。

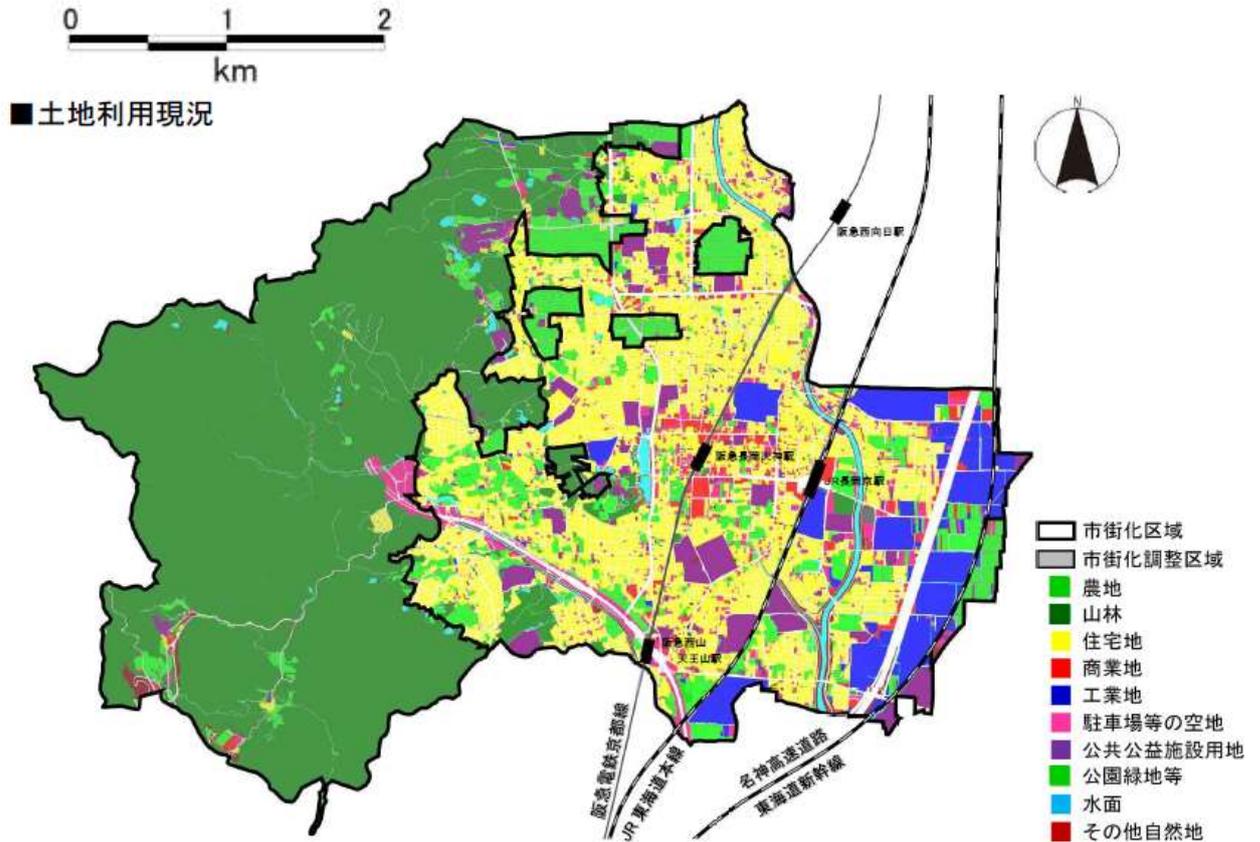


図 3-3 土地利用現況図

出典：長岡京市立地適正化計画(平成 29 年 4 月)

3.1.2 人口・施設分布

(1) 人口の推移

○人口は2015年をピークに減少傾向に入ると見込まれている。
 ○一方で高齢化が進展し、2040年にはおよそ3人に1人が高齢者になると見込まれている。

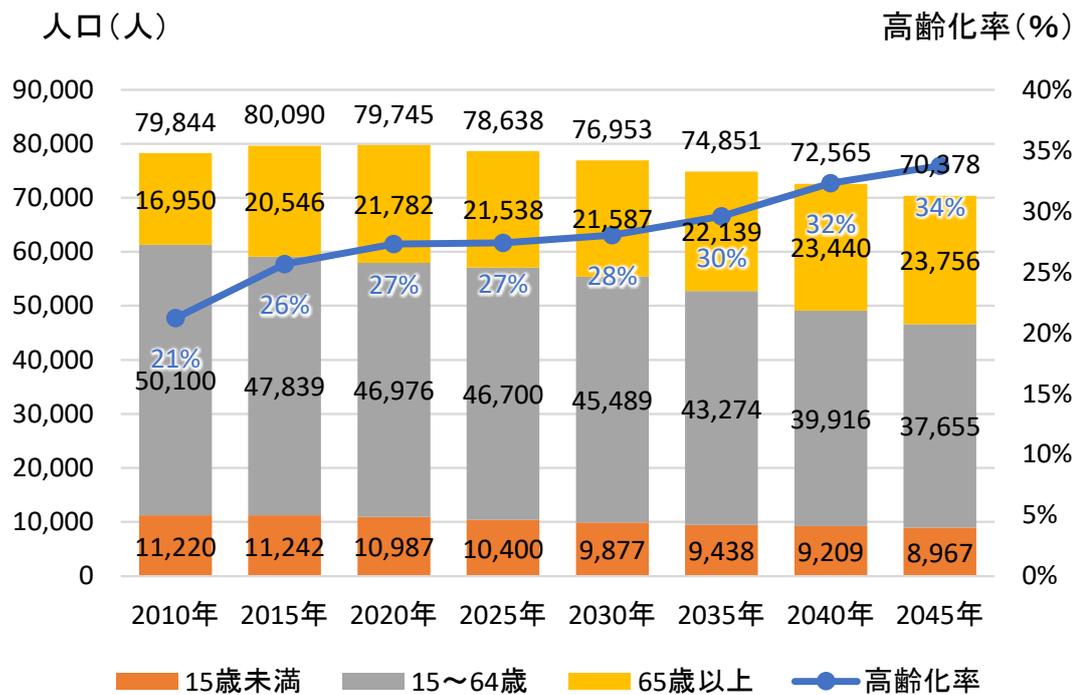


図 3-4 年齢4区分別人口と高齢化率の推移

表 3-1 長岡京市の人口及び年齢3区分別人口と高齢化率の将来推計

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
人口総数	79,844	80,090	79,745	78,638	76,953	74,851	72,565	70,378
15歳未満	11,220	11,242	10,987	10,400	9,877	9,438	9,209	8,967
15～64歳	50,100	47,839	46,976	46,700	45,489	43,274	39,916	37,655
65歳以上	16,950	20,546	21,782	21,538	21,587	22,139	23,440	23,756
高齢化率	21.2%	25.7%	27.3%	27.4%	28.1%	29.6%	32.3%	33.8%

出典：国勢調査、『日本の地域別将来推計人口』（平成30(2018)年推計）

(2) 夜間人口密度

○夜間人口は駅から徒歩圏内に中心に密度が高い地区が分布しているが。一部駅からはなれた地域にも密度が高い地区がある。

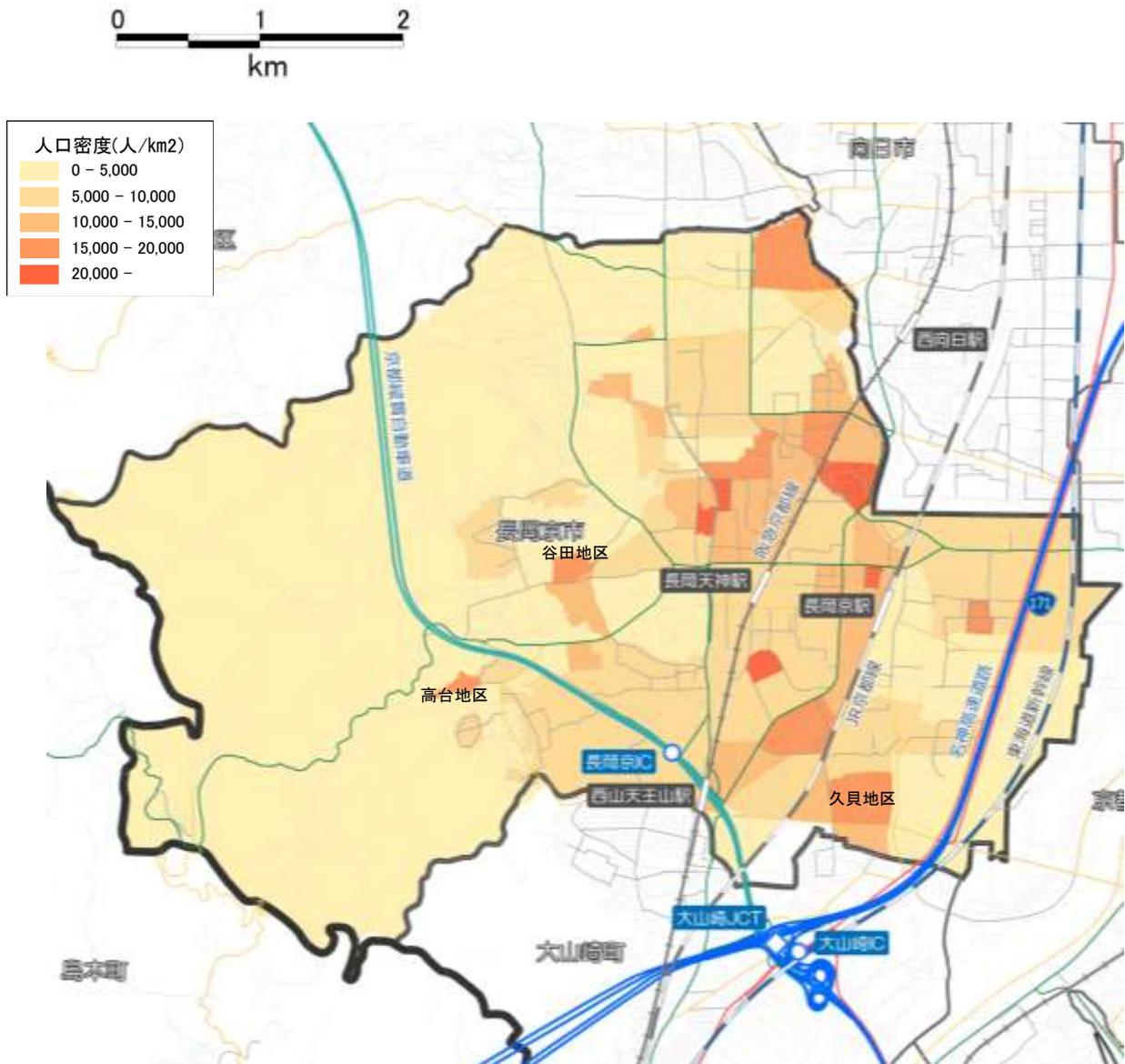


図 3-5 夜間人口密度

出典:平成 27 年 国勢調査

(3) 従業人口密度

○従業人口は、長岡天神駅、長岡京駅周辺のエリアで密度が高くなっている。

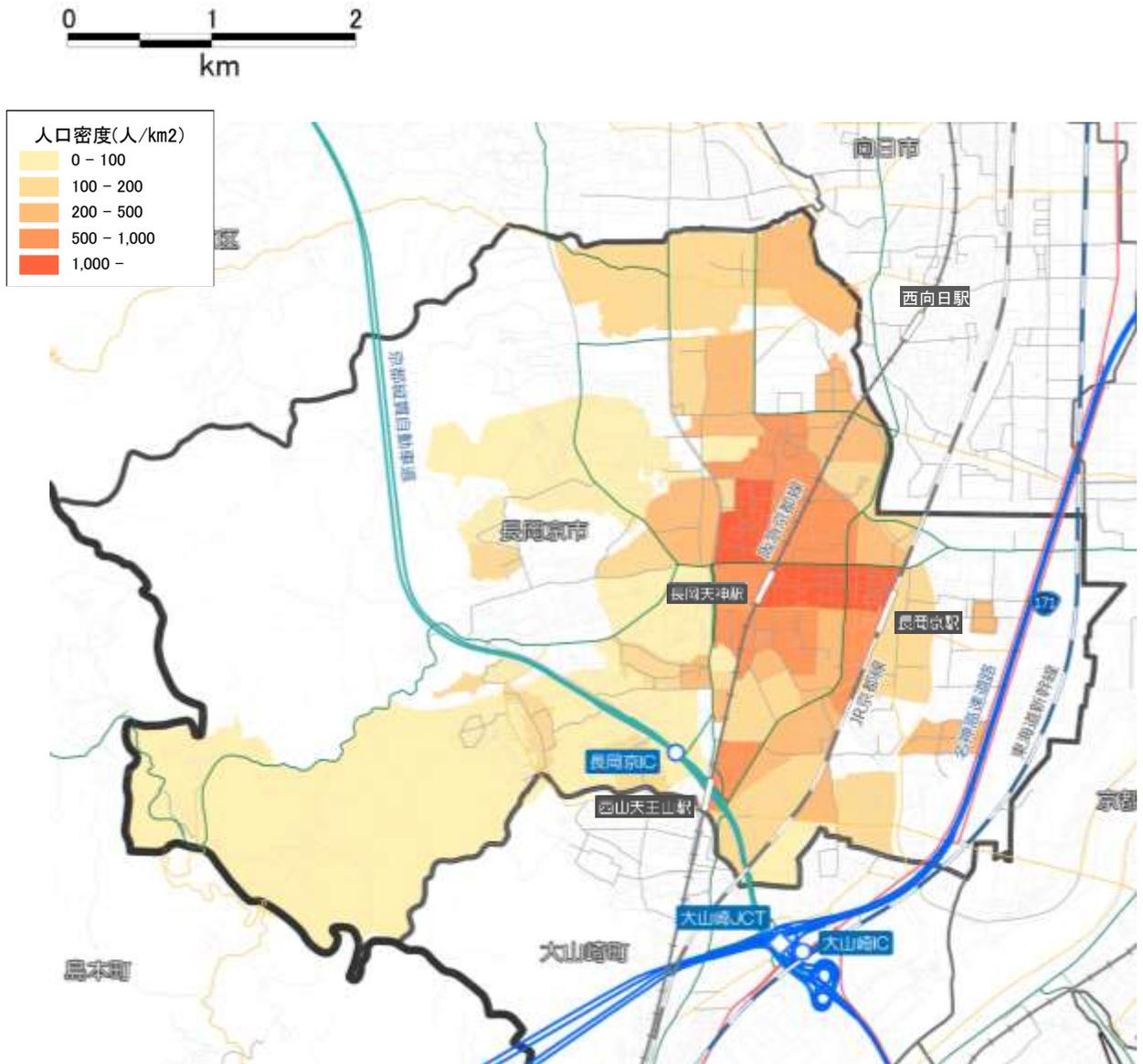


図 3-6 従業人口密度

出典:平成 26 年 経済センサス

(4) 日常施設分布

- 病院や大型小売店などの日常施設は鉄道駅を中心に立地している。
- 一部の病院や商業施設は、駅から離れた地域にも分布している。

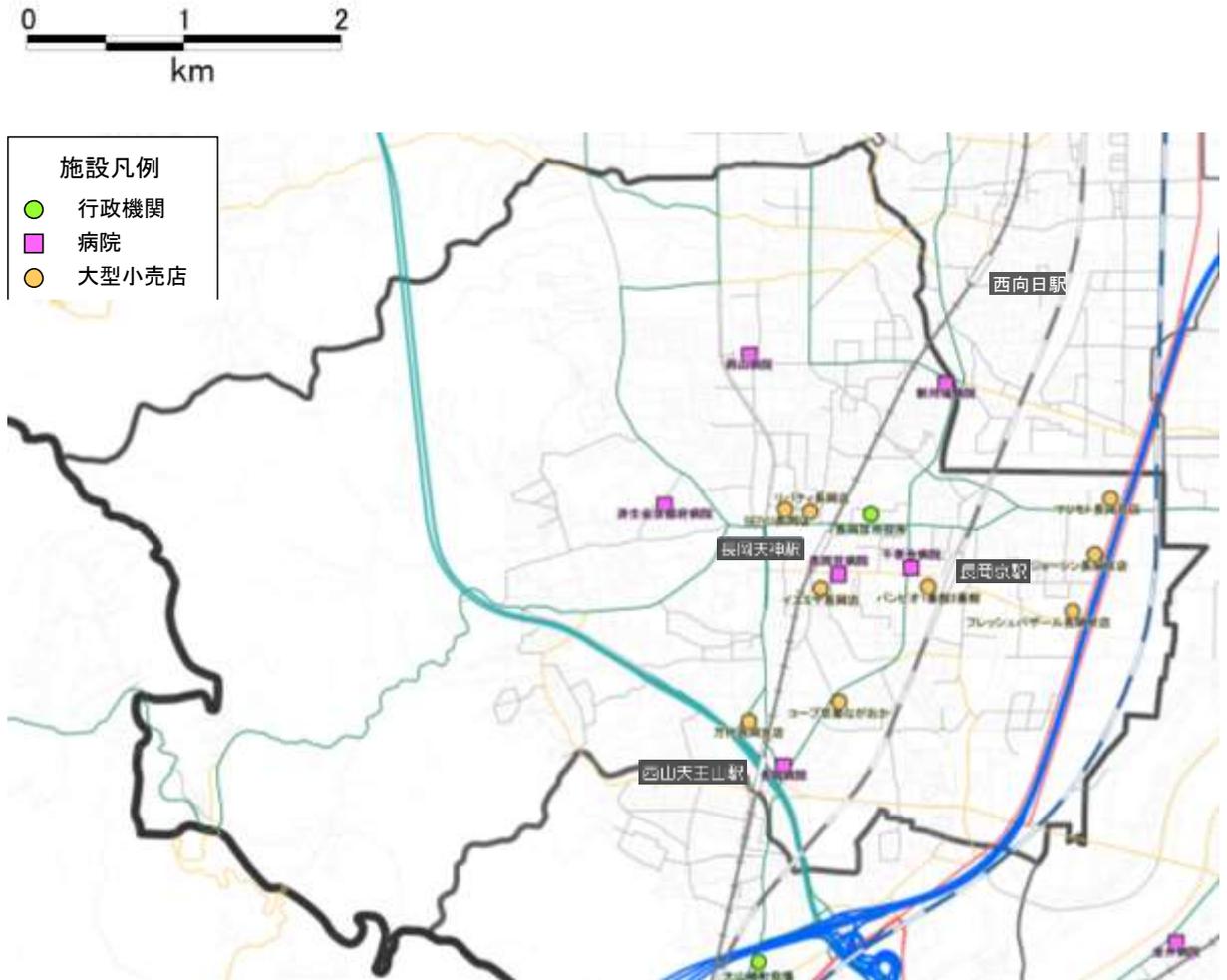


図 3-7 主要日常施設分布

出典：国土数値情報、大型小売店総覧 2017(大型小売店)

(5) 学校(高校以上)分布

○高校や大学は、駅から離れた地域にも立地している。



図 3-8 学校(高校以上)の分布

出典:国土数値情報

3.1.3 交通環境

(1) 広域交通(高速道路・鉄道)

○交通は、JR 東海道本線長岡京駅と阪急電鉄京都線長岡天神駅、西山天王山駅があり、東側には名神高速道路・国道 171 号が縦走している。

○鉄道は、JR・阪急ともに京都都心まで 15 分以内、大阪都心まで 30 分以内となっている。

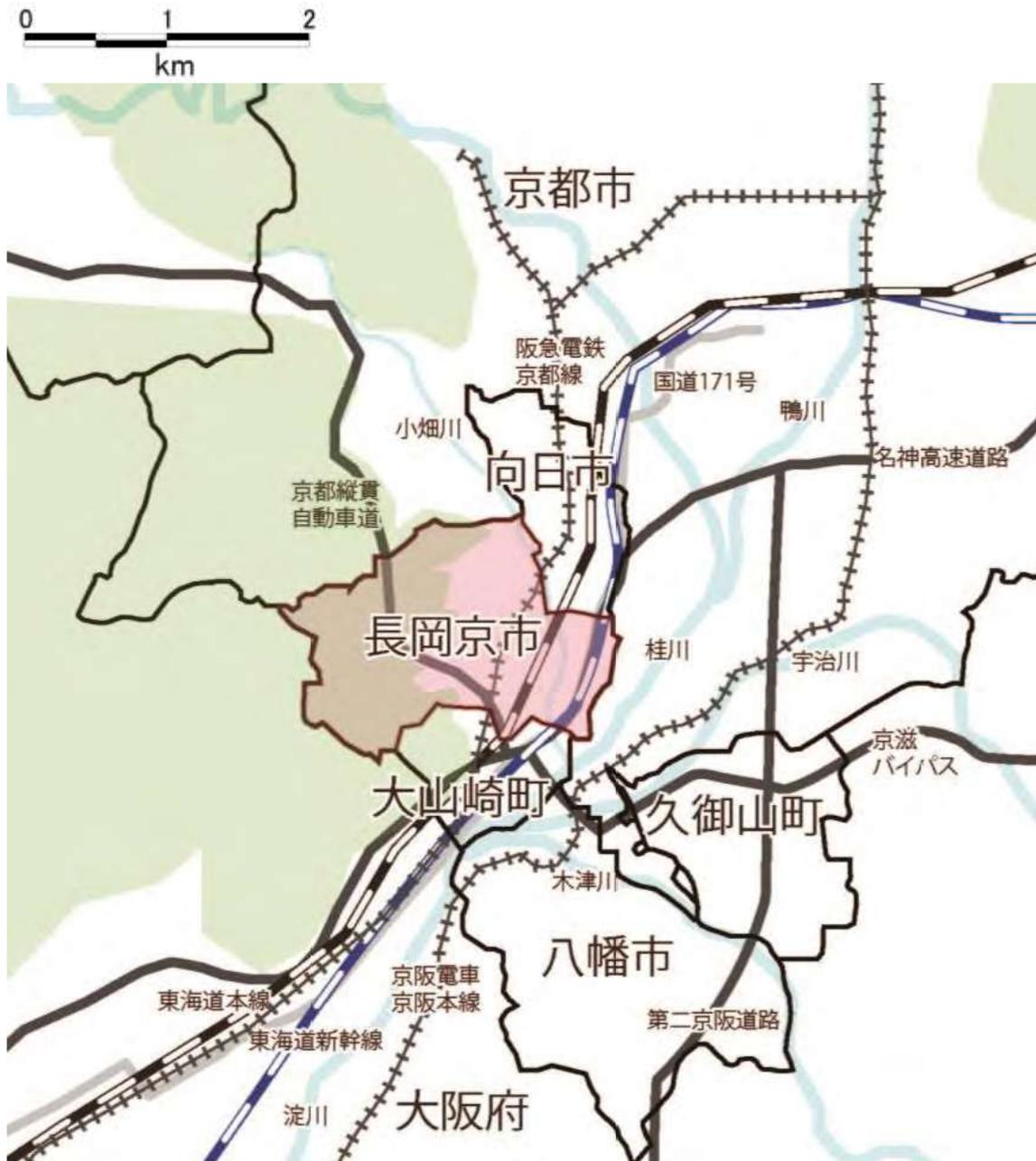


図 3-9 広域交通基盤

出典:長岡京市第二期都市計画マスタープラン(平成 28 年 3 月)

(2) 公共交通

○市街地の大部分が運行本数 30 本/日以上 of バス停の圏域となっており、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は、現状（2015 年）において約 8 割であり、三大都市圏平均（66%）と比較しても高い。
 ○市民ニーズでは、バスの運行本数に対する不満の割合が高くなっている。

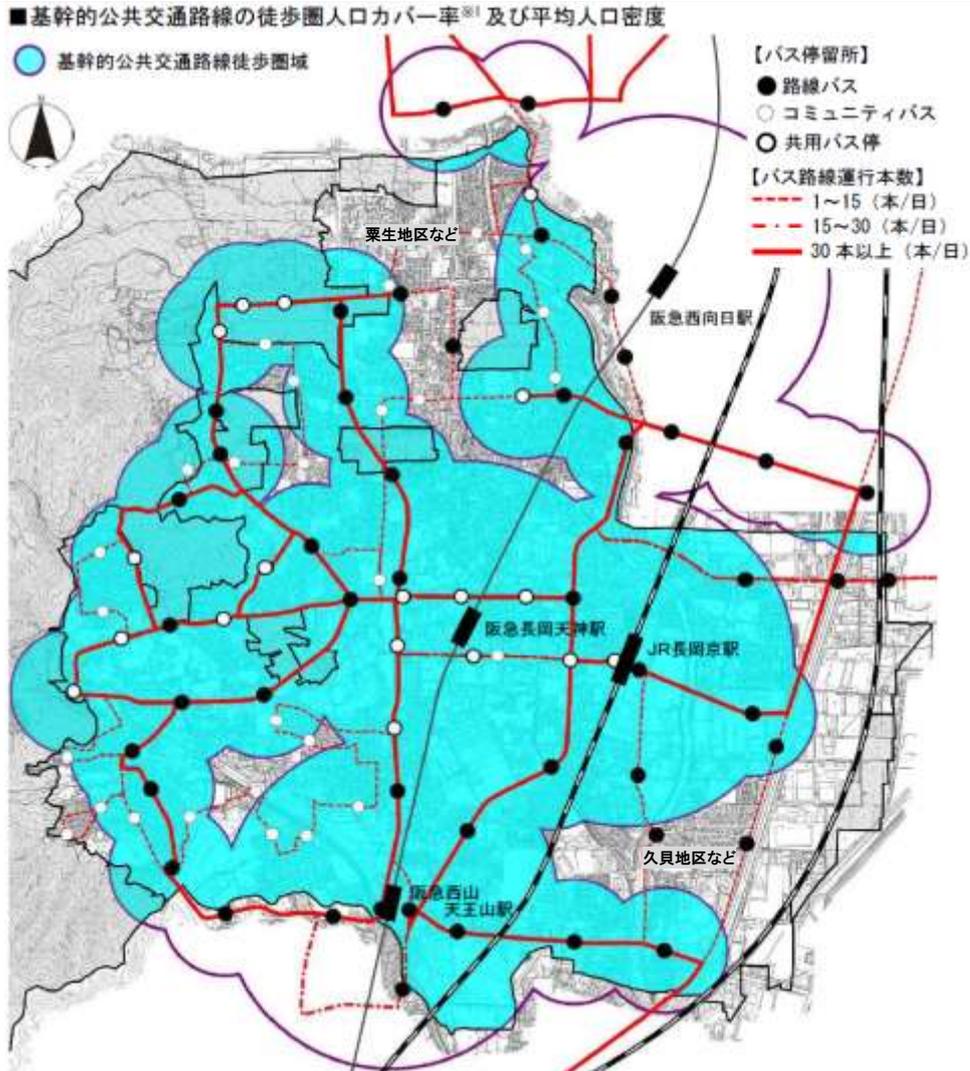


図 3-10 基幹的公共交通のカバー圏域

出典：長岡京市立地適正化計画（平成 29 年 4 月）

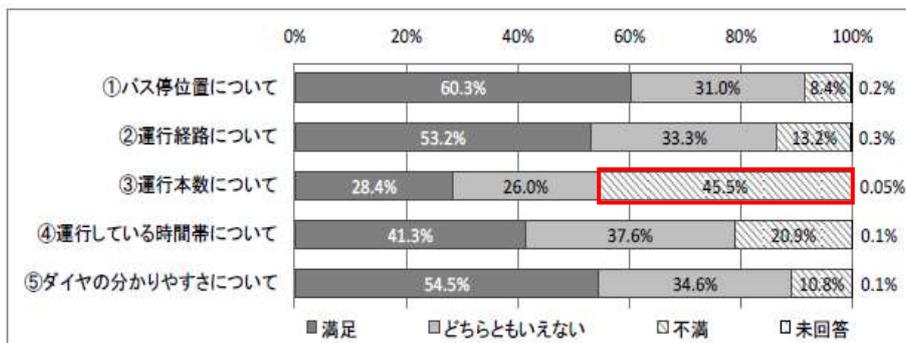


図 路線バスの利用実態（上左：利用目的、上右：利用頻度、下：満足度）（N=2,108）

図 3-11 バスサービスに対する満足度

出典：長岡京市地域公共交通ビジョン(平成 25 年 7 月)

(3) 道路

1) 自動車交通量

○広域的な幹線道路である高速道路、国道 171 号以外では、自動車交通量が 1 万台を超えるような区間は少ない。

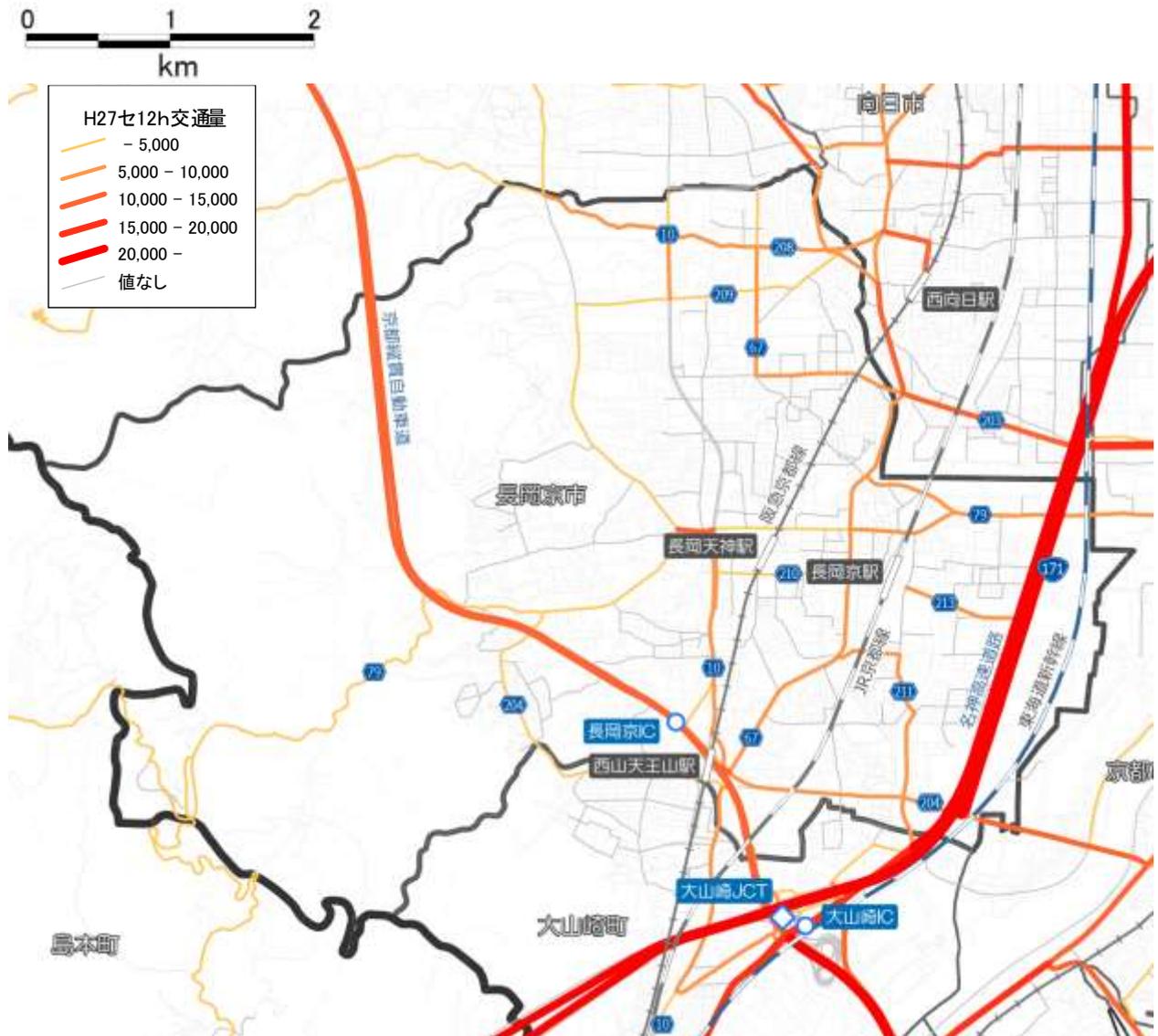


図 3-12 自動車交通量

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

2) 混雑状況

○広域幹線道路である国道 171 号に加え、各駅周辺の一部区間では混雑度が 1 を上回っている。

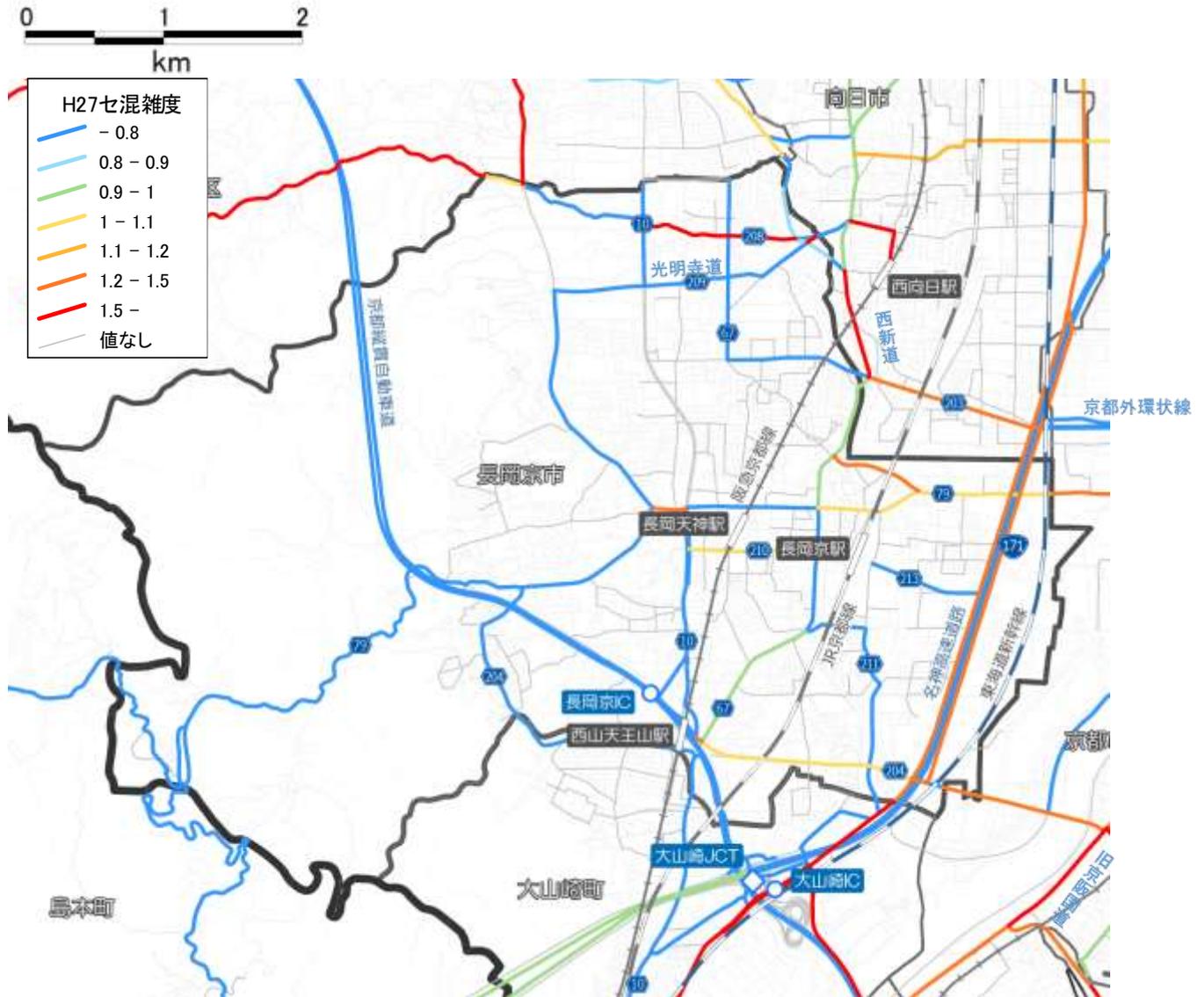


図 3-13 道路混雑度

<p>(26) 混雑度</p> <p>交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。</p> $\text{混雑度} = \frac{\text{交通量 (台/12h)}}{\text{交通容量 (台/12h)}}$	混雑度	推定される交通状況
	1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状況。
	1.0~1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある状況。
	1.25~1.75	ピーク時のみの混雑から日中に連続的混雑が生じる過渡的な状況。
	1.75以上	日中に慢性的に混雑している状況。

図 3-14 混雑度の定義、推定される交通状況

出典:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

3.1.4 移動状況

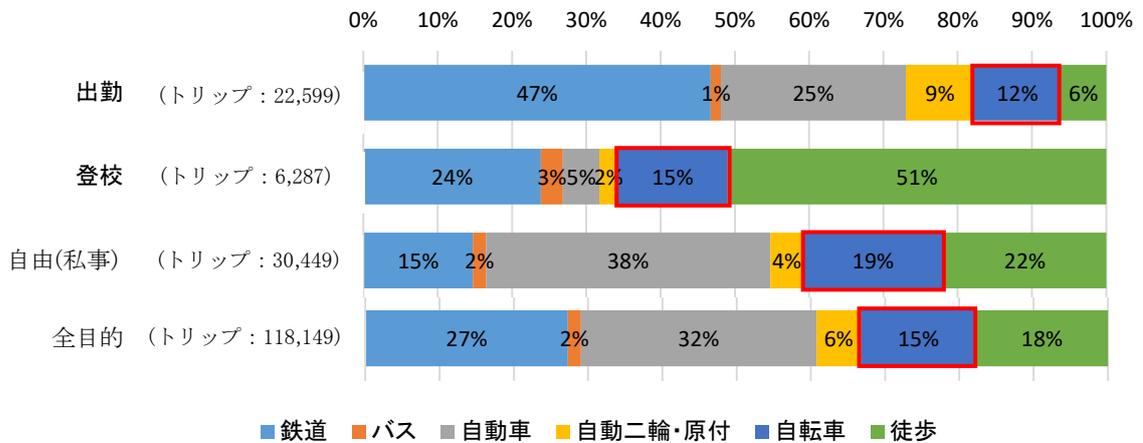
(1) 代表交通手段別分担率

○長岡京市における代表交通手段分担率は、全目的で自転車が平日・休日ともに15%となっている。

○自転車の分担率は、平日は「自由（私事）目的」、次いで「登校」、「出勤」の順、休日は「登校（ただしトリップ数は少ない）」で高くなっている。

○一方、自動車は全目的では平日32%、休日50%であり、特に「自由（私事）」目的で高くなっている。

【平日】



【休日】

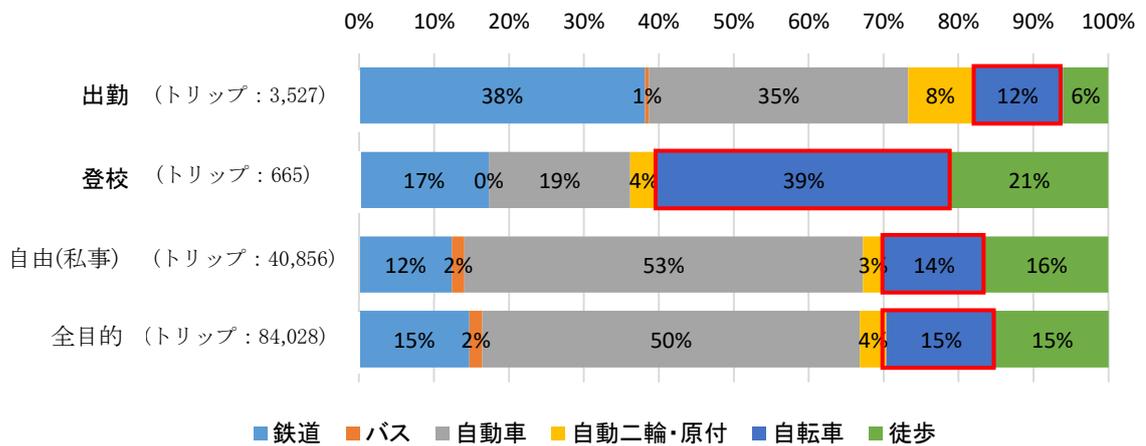


図 3-15 長岡京市の目的別代表交通手段別分担率

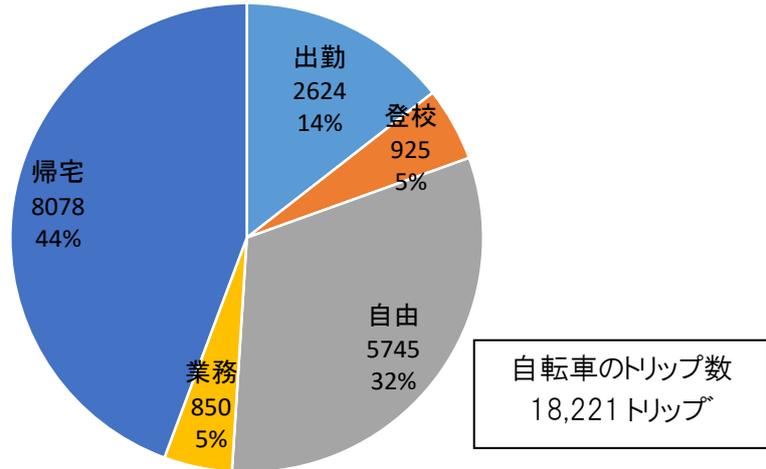
※長岡京市内・市外間のトリップは0.5トリップとしてカウントした

出典:第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

(2) 自転車のトリップ数、目的構成(代表交通手段)

○代表交通手段が自転車である市内のトリップ数は、平日が約 18,000 トリップ、休日が約 12,000 トリップとなっている。
 ○目的構成を見ると、平日は「自由(私事)」が 32%と最も多く、次いで「出勤」「登校」の順、休日は「自由(私事)」が 45%を占める。

【平日】



【休日】

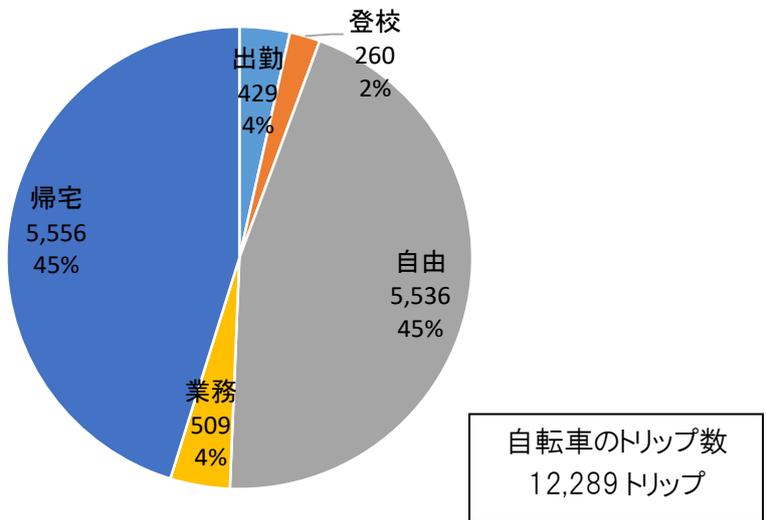


図 3-16 長岡京市における自転車のトリップ数、目的構成

※長岡京市内・市外間のトリップは0.5トリップとしてカウントした
 出典:第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

(3) 他市町との人の動き

1) 通勤・通学における流出人口・流出先

○通勤・通学における流出人口は約 26,000 人、人口に占める割合は約 33%と府内都市においても高く、流出先は京都市・大阪市が多い。

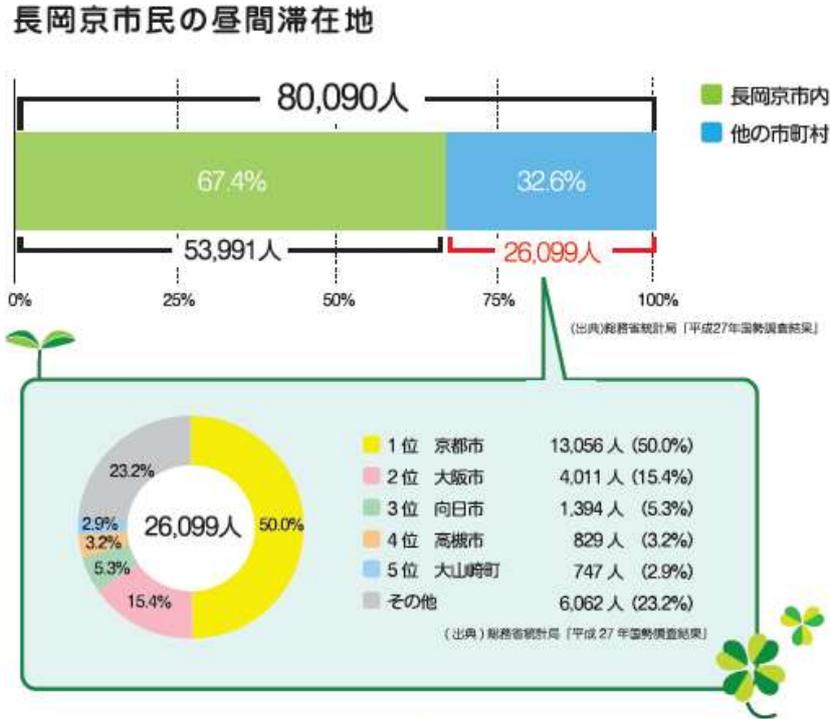


図 3-17 長岡京市民の流出人口と流出先

出典: 統計データで見る長岡京市のすがた

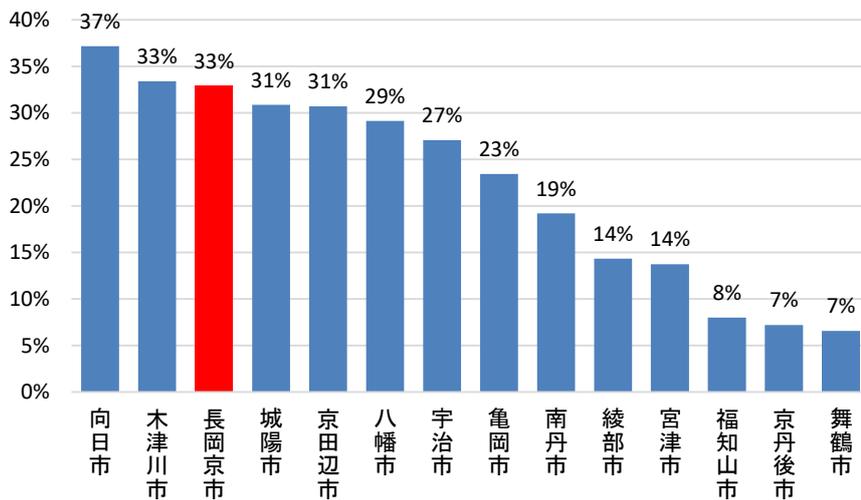


図 3-18 他市町村への流出人口割合の比較(京都市を除く府内の市)

出典: 国勢調査(平成 27 年)

2) 他市町への通勤・通学における利用交通手段

○他市町との通勤・通学における代表交通手段は、鉄道が36%ともっとも高い。
 ○鉄道端末交通手段では、「自転車」が34%と最も高く、トリップ数は約3,200である。

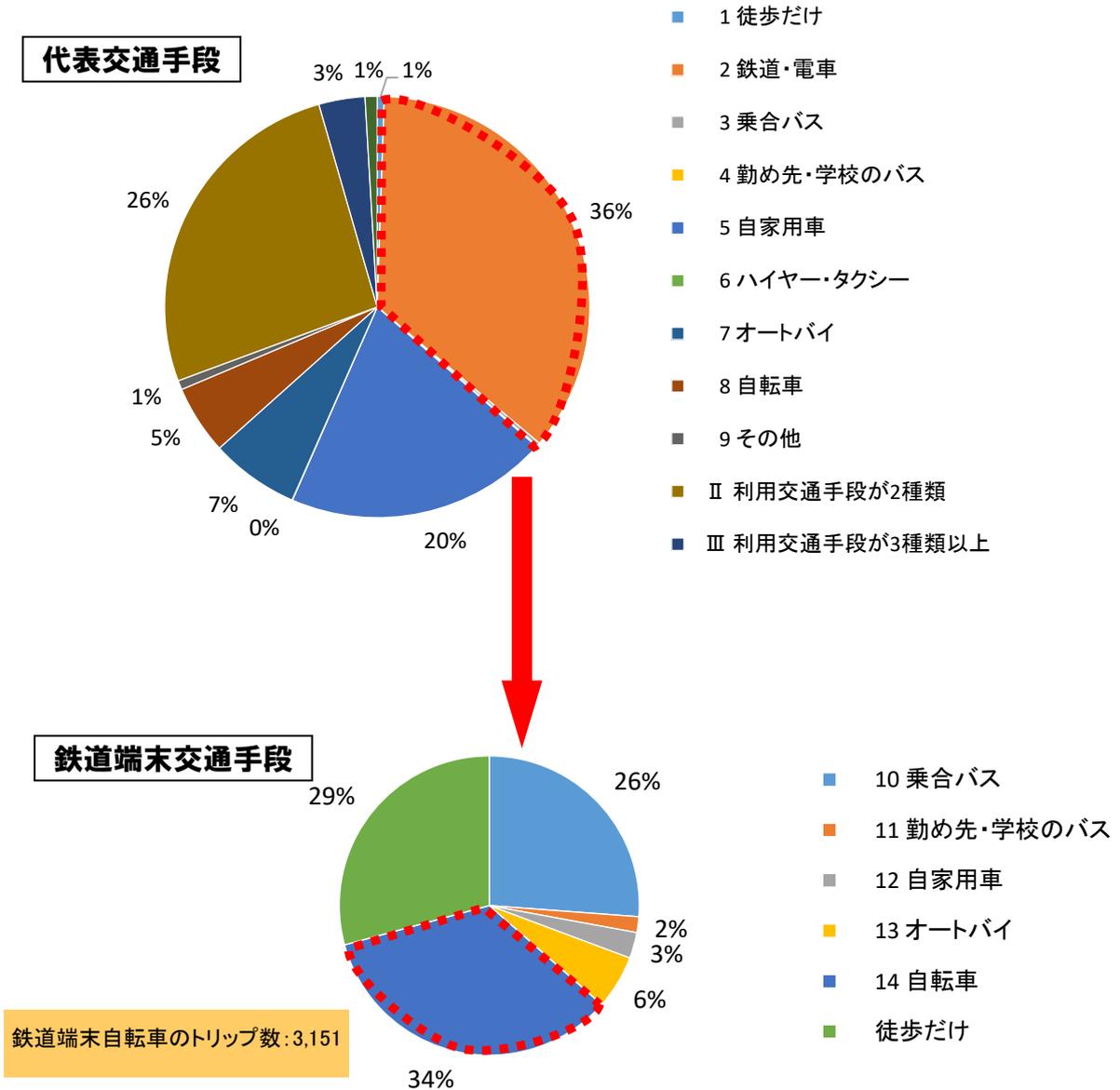


図 3-19 他市町への通勤・通学における交通手段別分担率

出典: 国勢調査(平成 22 年)

(4) 他都市との自転車分担率の比較(通勤・通学)

○府内他都市と自転車分担率(通勤・通学)を比較すると、代表交通手段では京都市に次いで第2位、鉄道端末交通手段では約9%で第1位となっている。

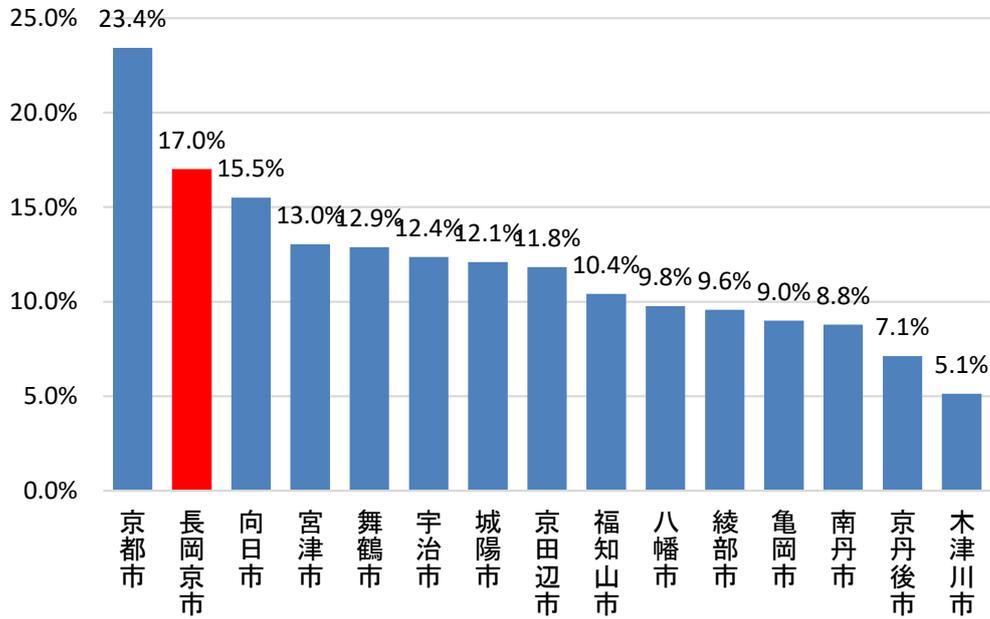


図 3-20 代表交通手段自転車分担率の比較(通勤・通学)

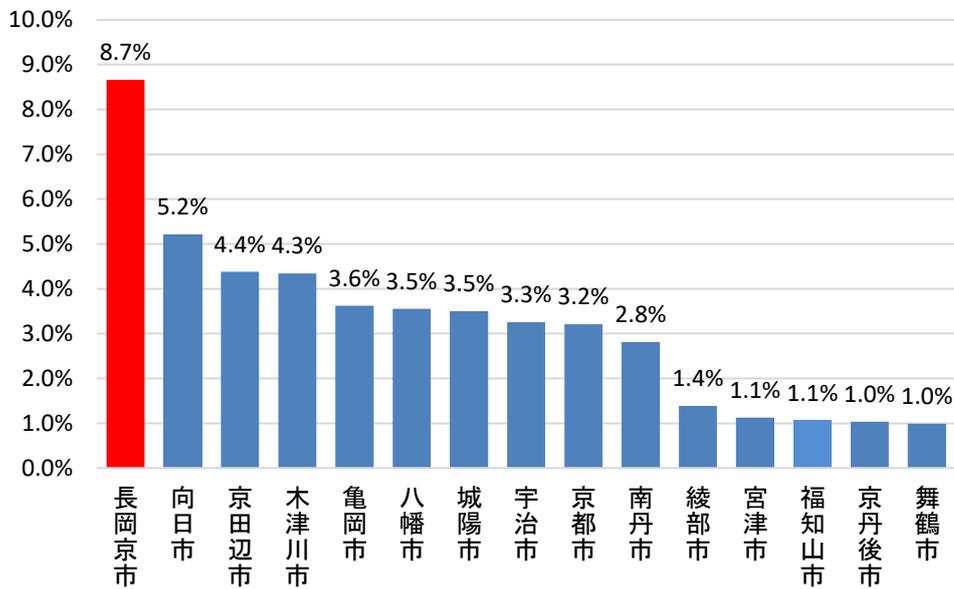


図 3-21 鉄道端末交通手段自転車分担率の比較(通勤・通学)

出典: 国勢調査(平成 22 年)

(5) 地域別の交通手段別分担率

○阪急長岡天神、JR 長岡京駅への地域別交通手段を見ると、「久貝地区」「今里地区」「栗生地区（長岡天神駅のみ）」で自転車が50%以上と高くなっている。

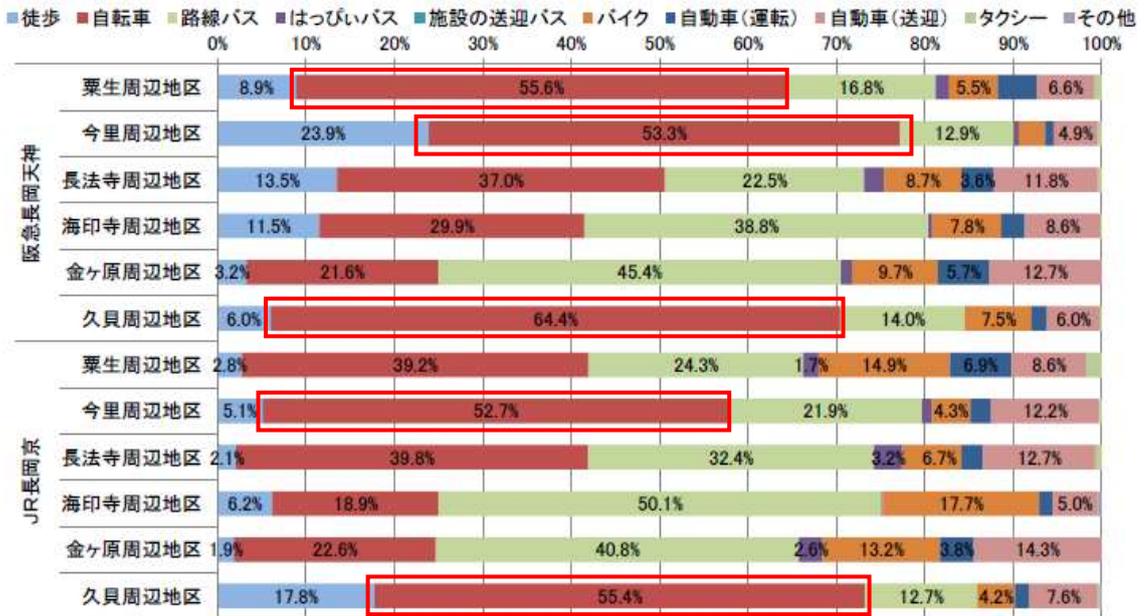


図 3-21 地域別の阪急長岡天神、JR 長岡京への交通手段

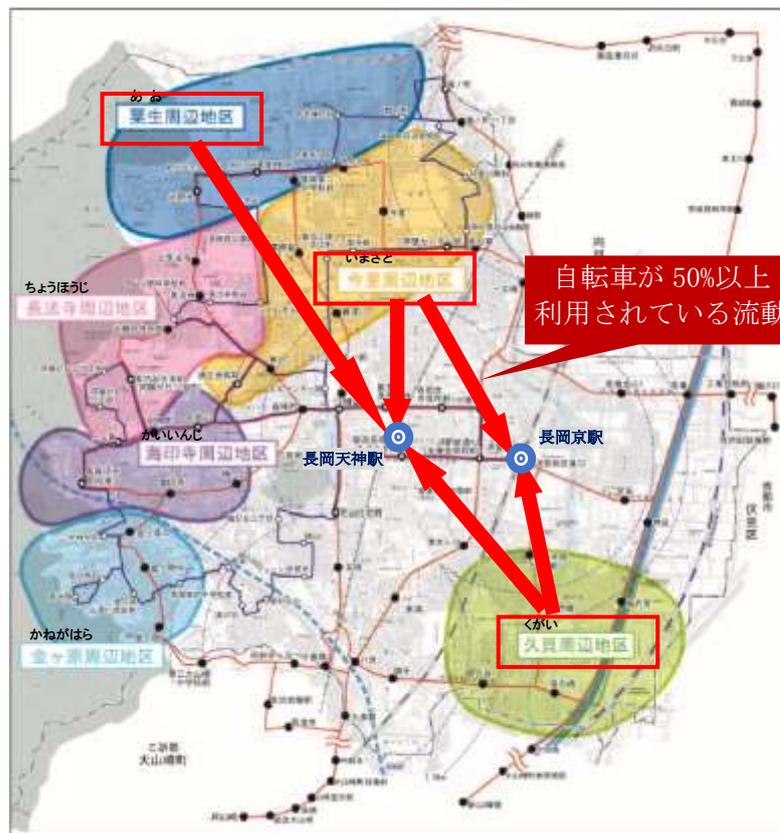


図 3-22 自転車利用が多い流動

出典：長岡市地域公共交通ビジョン（平成 25 年 7 月）

(6) 自転車交通量

○自転車交通量は、鉄道駅周辺の路線において、1日500台以上と多くなっている。

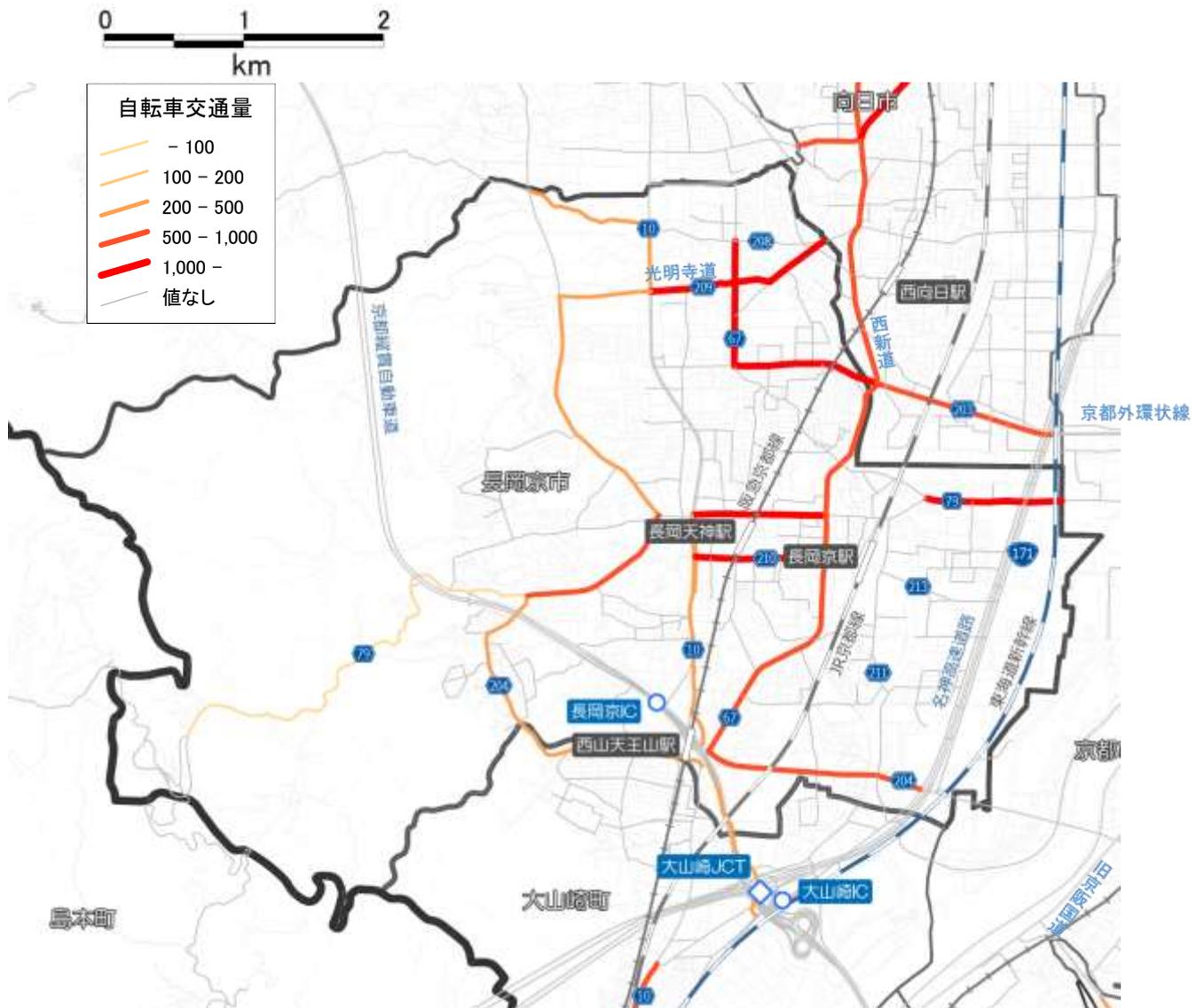


図 3-23 自転車交通量

出典:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

(7) 歩行者交通量

○歩行者交通量は、鉄道駅周辺の路線で、1日500人以上と多くなっている。

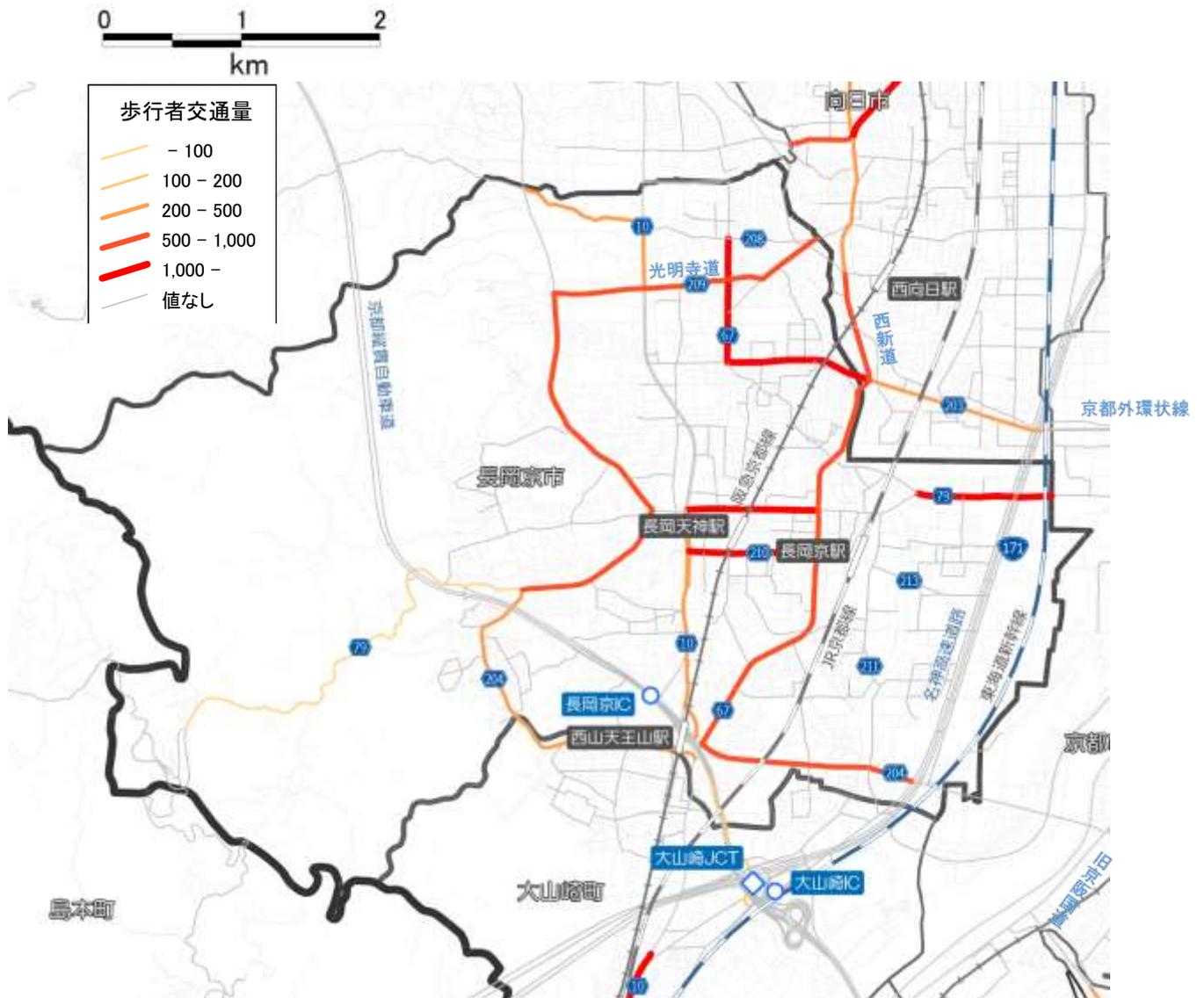


図 3-24 歩行者交通量

出典:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

3.1.1 交通安全

(1) 自転車関連事故

1) 事故件数の推移

○市内の自転車事故は減少傾向にあるものの平成 30 年には 39 件発生し、人口 10 万人当たりの事故件数（H26）は府内都市ワースト 3 位となっている。
 ○これは、自転車分担率が高いことが一因であると考えられる。

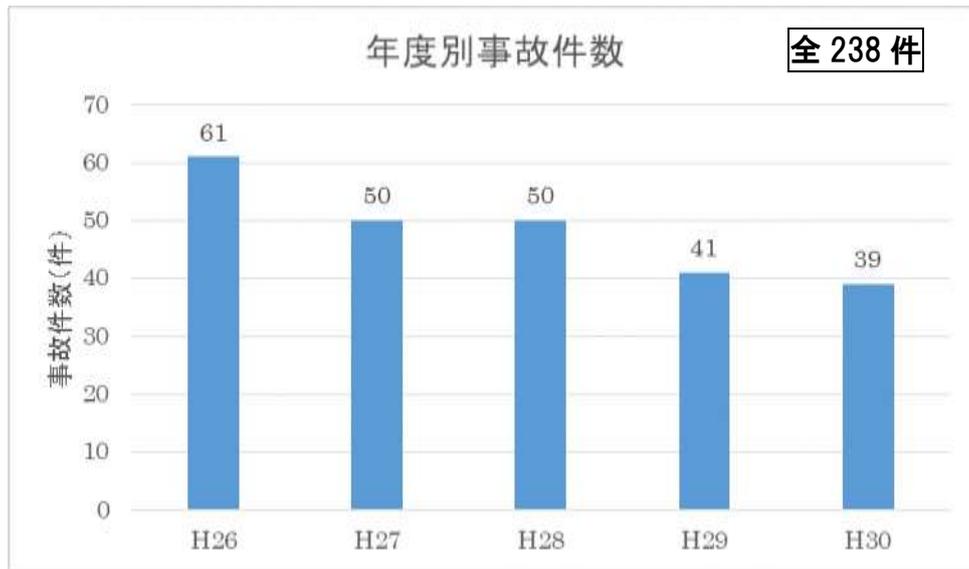


図 3-25 市内の自転車事故件数の推移

出典：長岡京市資料

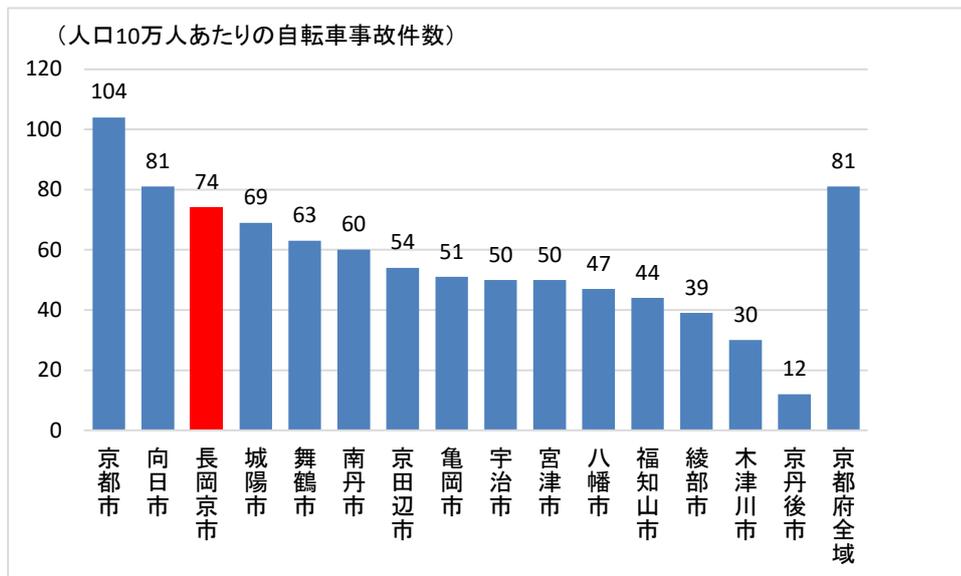


図 3-26 他都市との人口あたり自転車事故件数(平成 26 年)の比較

出典：交通事故総合分析センターホームページ

2) 時間帯別発生件数・年齢別の事故件数

○市内自転車事故の発生時間帯は、朝の通勤通学時間帯（8 時台）及び夕方の帰宅時間帯（17 時台）が特に高くなっている。



図 3-27 自転車事故の時間帯別発生件数(平成 26～30 年)

出典:長岡京市資料

3) 第一・第二当事者別割合

○市内自転車事故のうち、自転車が第二当事者の割合が 75%を占める一方、第一当事者の割合も 20%存在する。

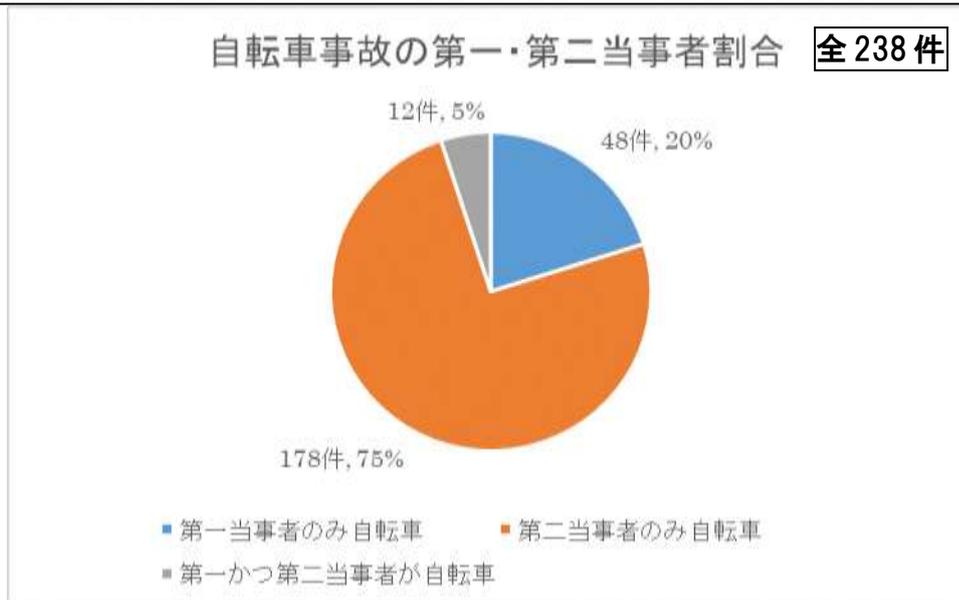


図 3-28 自転車事故の第一・第二当事者別割合(平成 26～30 年)

出典:長岡京市資料

4) 当事者の年齢

○第一当事者、第二当事者ともに 10 代・20 代の若年層の割合が高い。
 ○若年層は特に第一当事者の割合が高く、法令違反を起こしている割合が高いと考えられる。

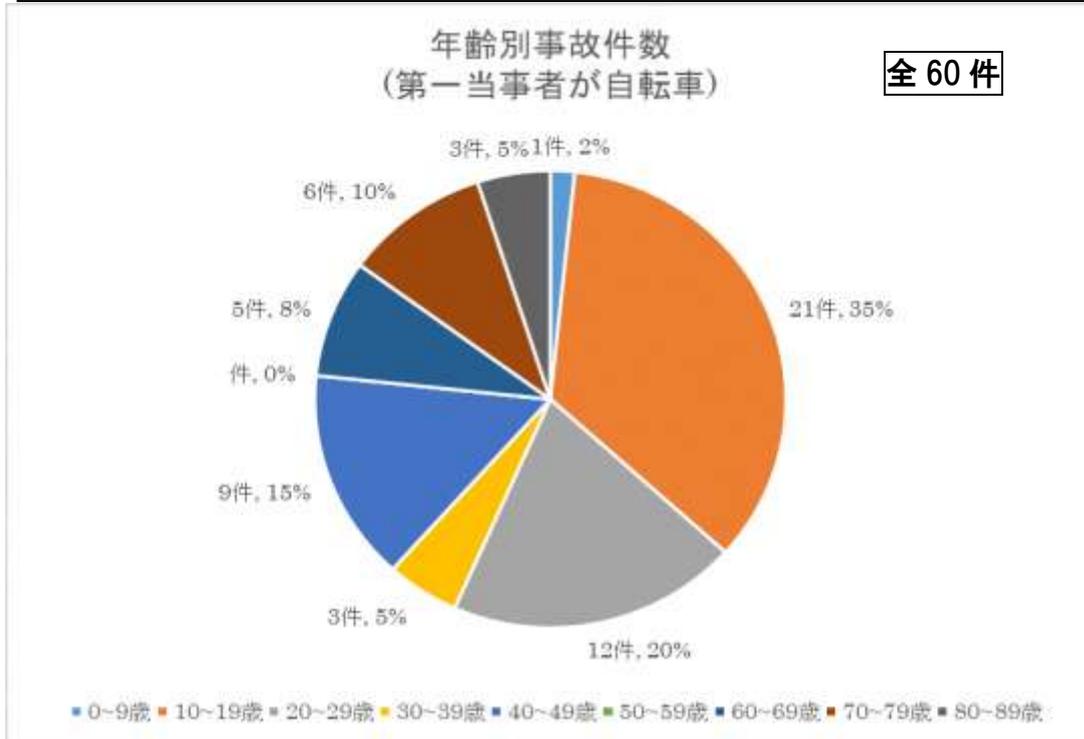


図 3-29 自転車事故(第一当事者が自転車)の年齢別当事者割合(平成 26~30 年)

出典:長岡京市資料

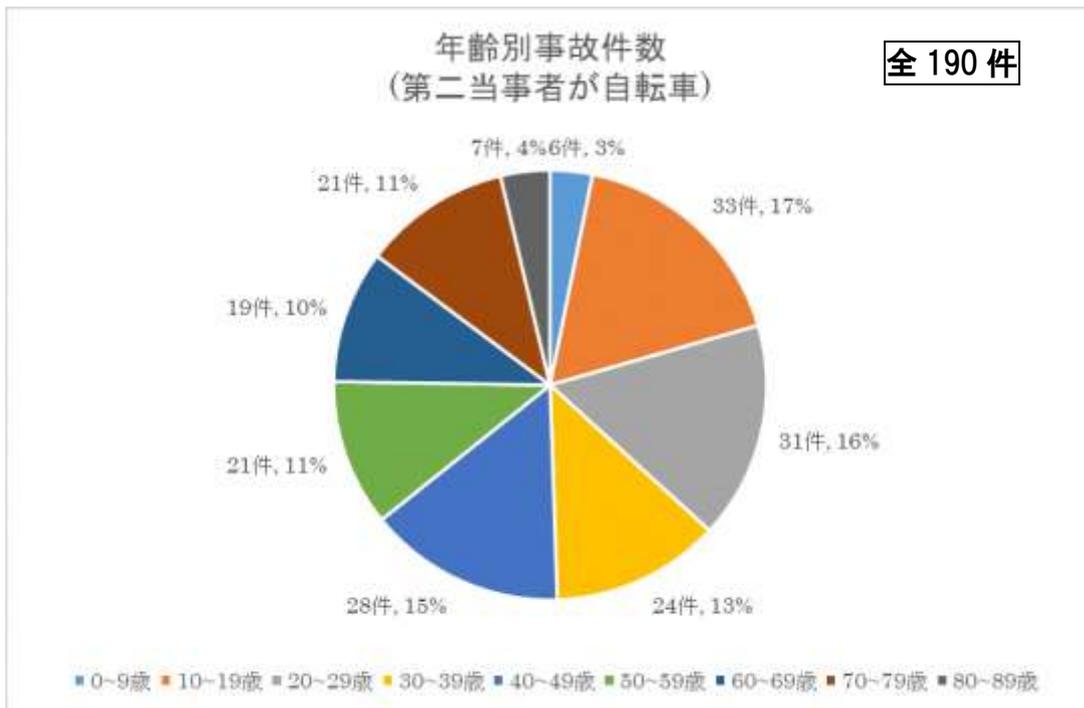


図 3-30 自転車事故(第二当事者が自転車)の年齢別当事者割合(平成 26~30 年)

出典:長岡京市資料

【参考】第一当事者が自転車事故の法令違反

法令違反	事故件数
交差点安全進行義務違反	13
安全不確認	11
指定場所一時不停止等	5
交差点右折方法違反	3
車両等－安全運転義務違反－安全不確認－前方、左右	3
追越し方法違反	2
前方不注意	2
通行妨害(歩行者)	2
信号無視	2
動静不注視	2
通行区分違反	2
車両等－信号無視	2
通行区分・右側通行	1
徐行場所違反	1
歩行者妨害等	1
自転車の通行方法違反	1
ハンドル操作不適	1
安全運転義務違反(その他)	1
指定場所一時不停止	1
車両等－安全運転義務違反－動静不注視	1
車両等－自転車の通行方法違反	1
車両等－指定場所一時不停止等	1
車両等－交差点安全進行義務違反－交差道路通行車両	1
	計60

出典:長岡京市資料

5) 事故の相手

○事故の相手は、自転車が第二当事者の場合は「自動車」が75%と圧倒的に高い。
○自転車が第一当事者の場合は「自動車」が45%で最も高いが、「歩行者」も12%存在する。

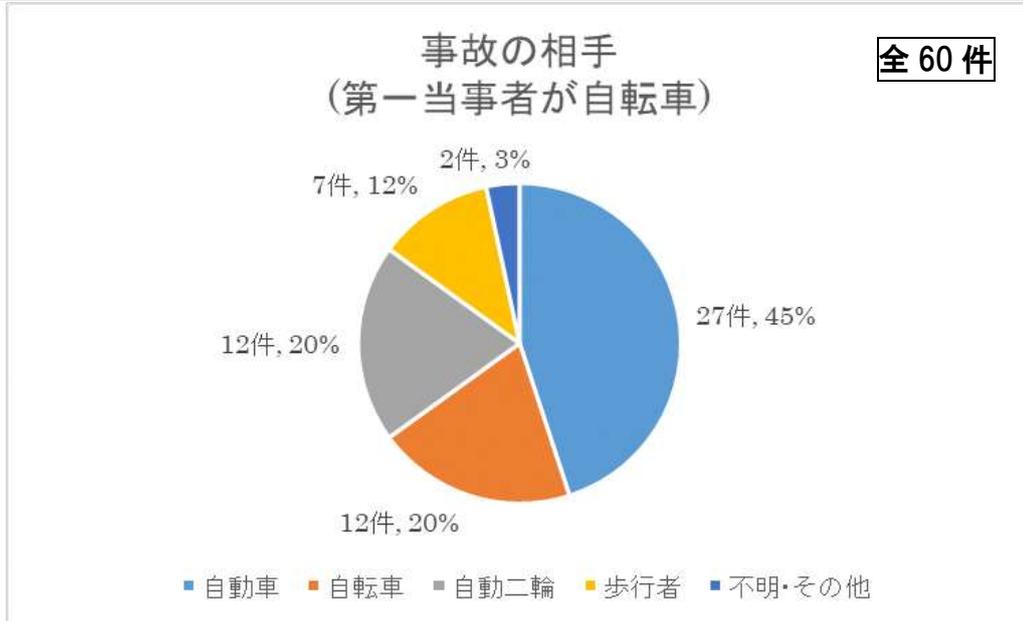


図 3-31 自転車事故(第一当事者が自転車)の相手内訳(平成 26~30 年)

出典:長岡京市資料

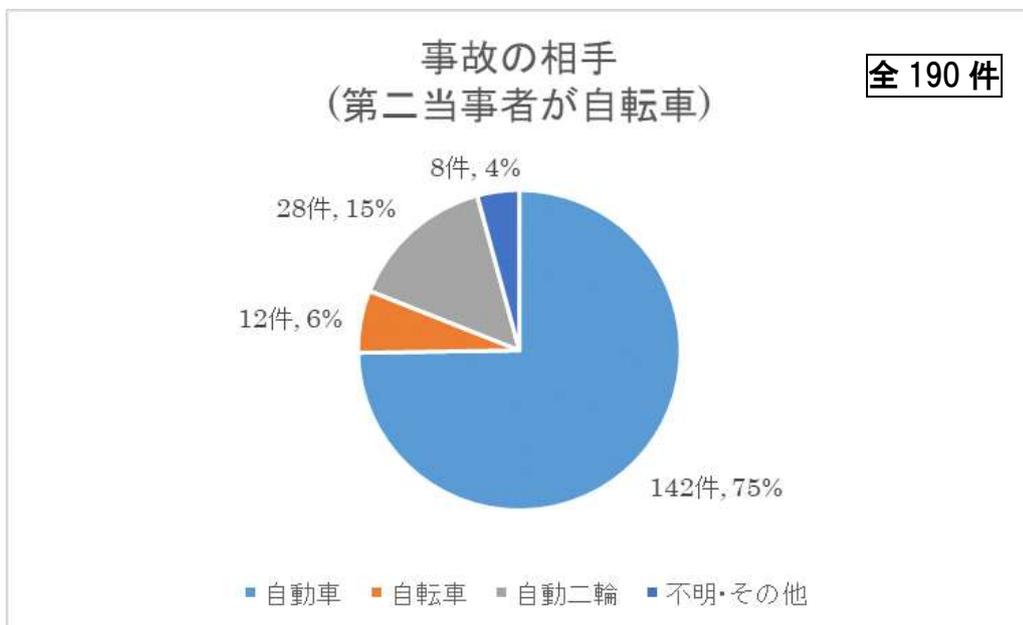


図 3-32 自転車事故(第二当事者が自転車)の相手内訳(平成 26~30 年)

出典:長岡京市資料

6) 自転車事故の類型

○自転車事故の類型は、自転車が第一当事者・第二当事者ともに「出会い頭」が最も多く、それぞれ43%、53%を占める。
 ○次いで、「左折時」が第一当事者・第二当事者ともに約1割を占める。



図 3-33 事故類型別の内訳(平成 26～30 年)

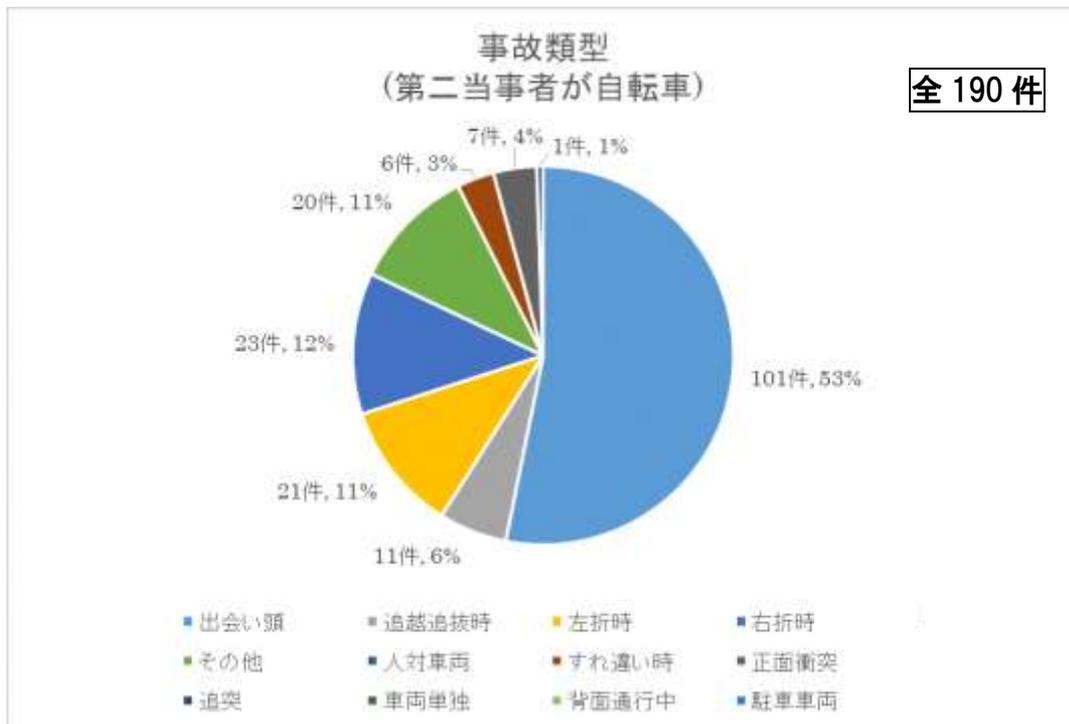


図 3-34 事故類型別の内訳(平成 26～30 年)

出典:長岡京市資料

【参考】自転車の通行位置による出会い頭事故の危険性について

- 国の資料では、車道の逆走及び歩道の民地側通行は、出会い頭事故の危険性が高いことが示されている。
- 自転車の車道上の順走及び、歩道の場合は車道側通行を促進することで、出会い頭事故の抑制が期待される。

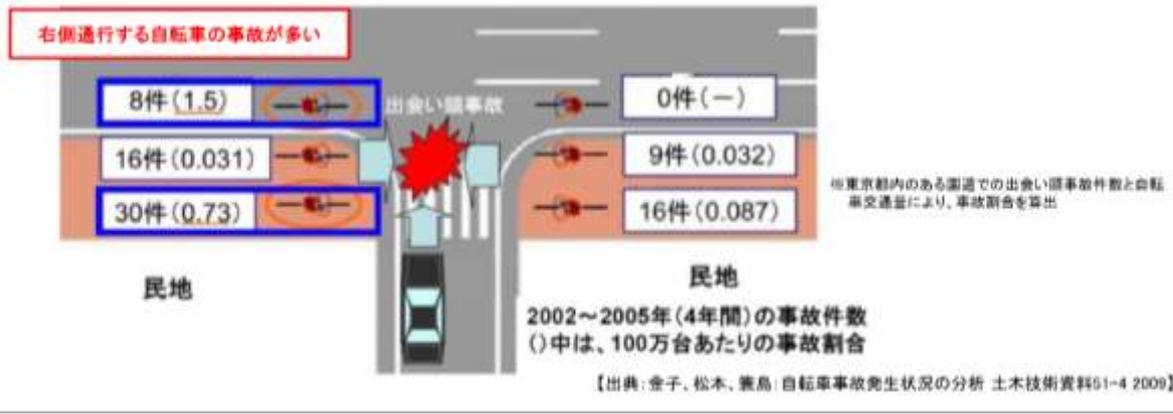


図 3-35 自転車の通行位置による出会い頭事故の危険性

出典：国土交通省 第3回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会資料(平成27年6月)

7) 市内の自転車事故発生箇所

○市内で発生している自転車事故は、長岡天神駅、長岡京駅周辺に集中している。

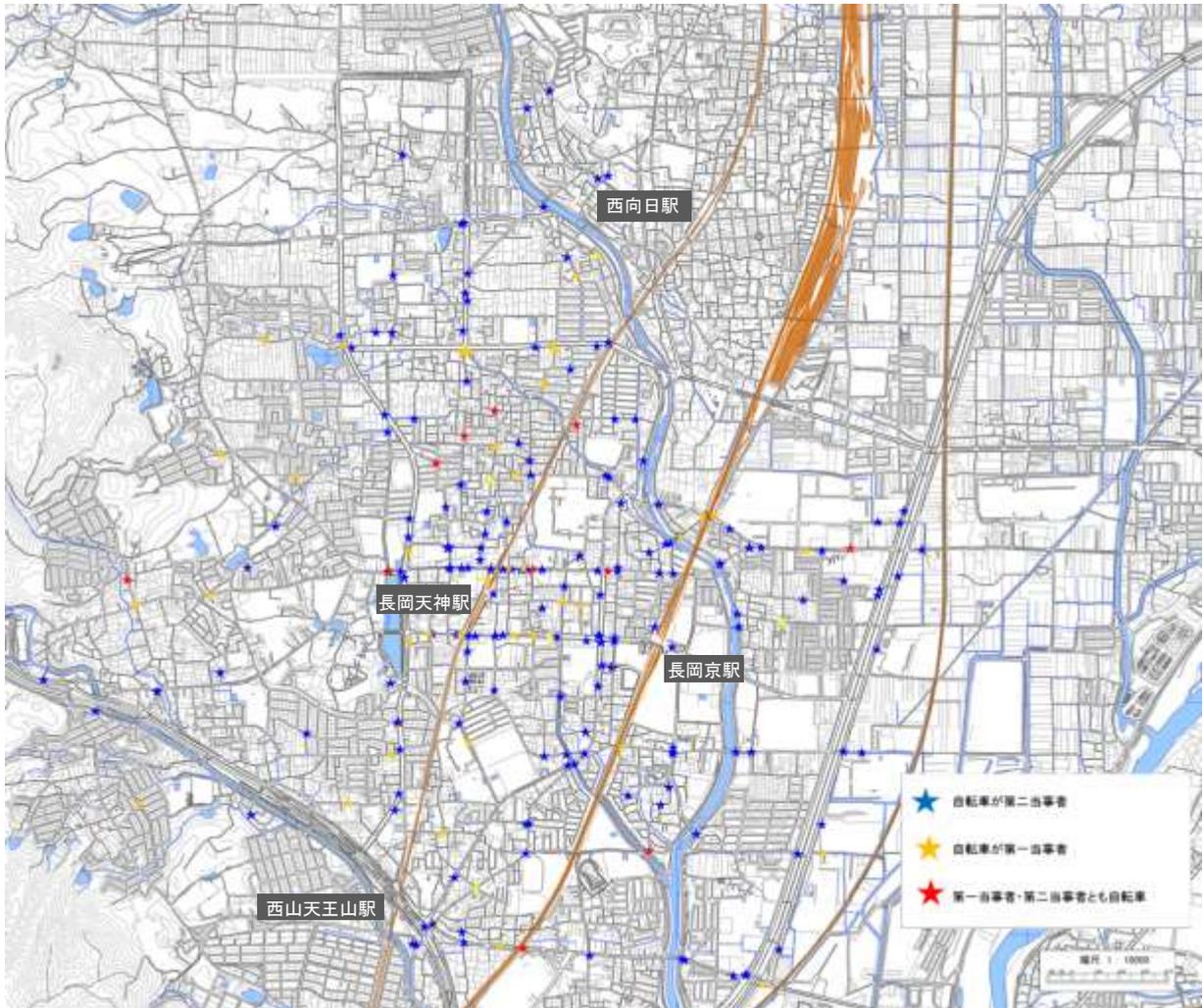


図 3-36 市内の自転車事故発生箇所(平成 26～30 年)

出典:長岡京市資料

8) 通学路における危険箇所

(2) 高齢ドライバーによる交通事故

○京都府内においても、高齢化の進展に伴い高齢ドライバーが第1当事者となる交通事故の割合が増加している。

〈高齢ドライバーが第1当事者の事故件数〉

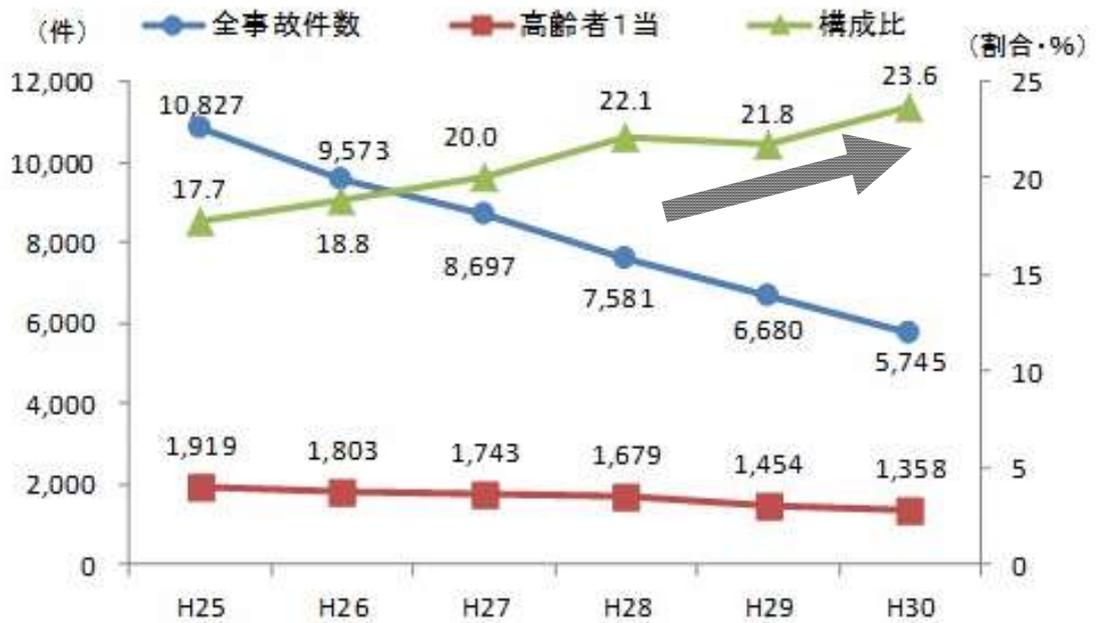


図 3-37 京都府内において高齢ドライバーが第1当事者となる事故件数の推移

出典：京都府警資料

3.1.2 自転車通行環境・駐輪場

(1) 自転車の通行環境整備状況

○国のガイドラインに沿って車道上に自転車通行空間が整備されているのは、市内ではアゼリア通りの約 500m（整備形態は車道混在）のみである。



図 3-38 自転車通行環境が整備されている区間

出典：長岡京市資料

(2) 駐輪場の立地状況

○市内の駐輪場は、長岡天神駅、長岡京駅、西山天王山駅周辺に立地している。

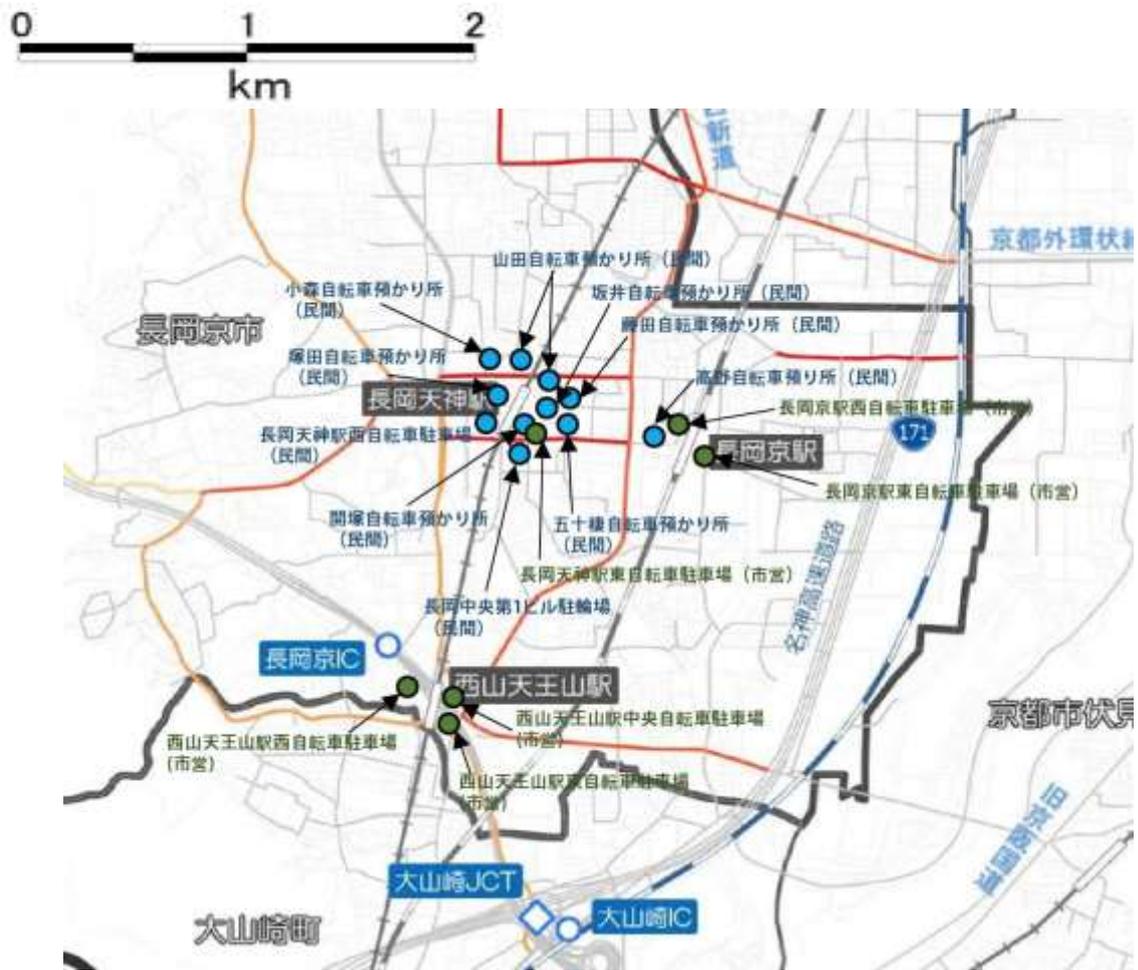


図 3-39 駐輪場の立地状況

出典：長岡京市資料,長岡京市 HP

3.1.3 観光・ツーリズム

(1) 観光施設分布・入込客数

○市内の観光施設は、「長岡天満宮」を始め、「光明寺」「サントリー京都ビール工場」などの主要施設が点在している。

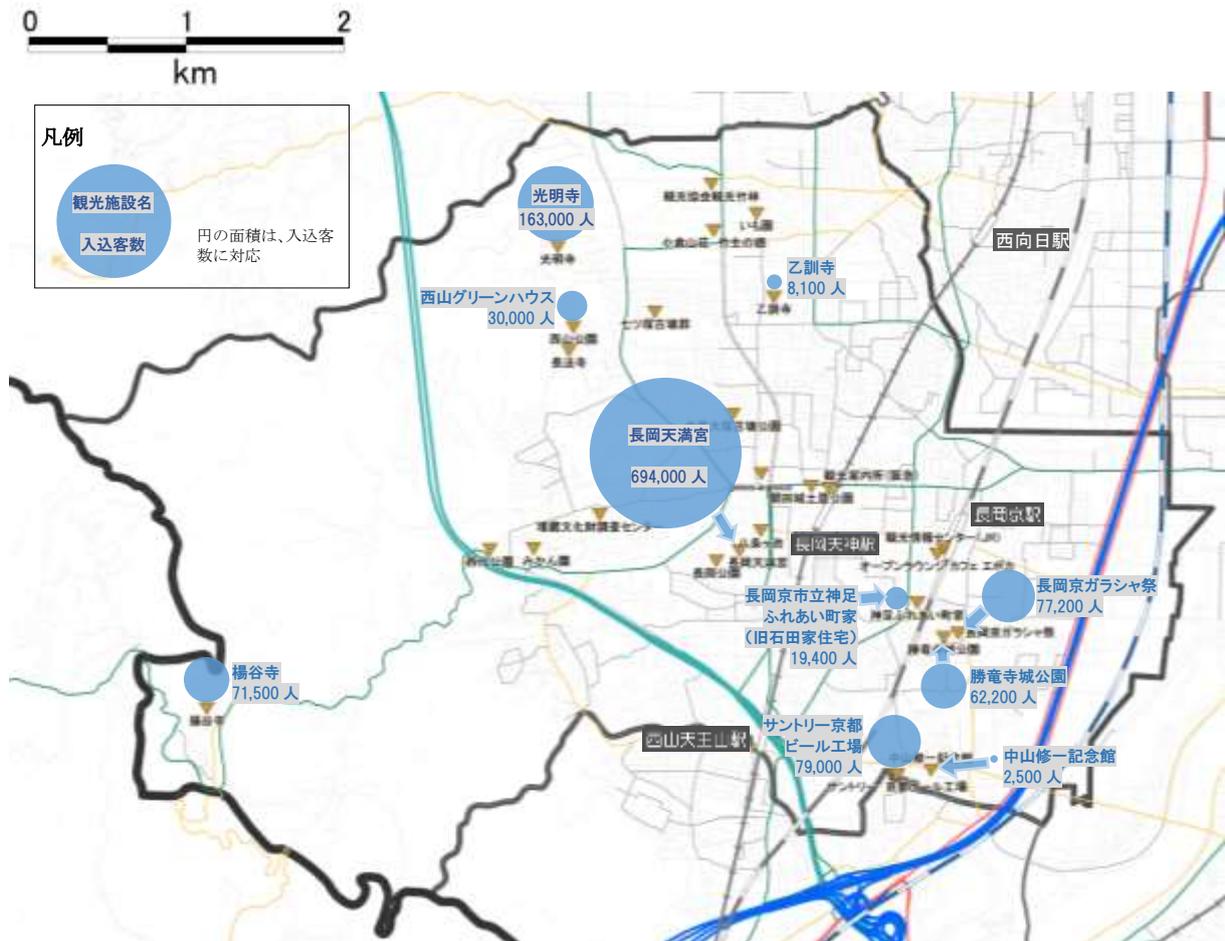


図 3-40 観光交流施設分布

出典：長岡京市オープンデータ、長岡京市資料

(2) レンタサイクル

○阪急長岡天神駅前及び、阪急西山天王山駅観光案内所において、レンタサイクルが実施されている。

レンタサイクルのご案内

美しい自然や多くの歴史的遺産に恵まれた長岡京市をゆっくりとレンタサイクルで巡ってみませんか？



- 受付場所
 - 1) 観光案内所（阪急長岡天神駅前） TEL：075-951-4500
 - 2) 阪急西山天王山駅観光案内所 TEL：075-963-5511
- 利用時間
午前9時～午後4時(午後4時までに返却してください)
- 料 金
1台につき500円
- ご利用の際は身分証をご提示ください。

図 3-41 レンタサイクル

出典：長岡京市観光協会 HP

(3) サイクリングロード

- 淀川河川公園の一部として、大阪市から桂川・宇治川・木津川の分流地点までサイクリングロードが整備されている。
- 分流地点には、「さくらであい館」という交流施設が整備されており、周辺観光促進のためにサイクリング事業等が検討されている。
- 桂川にも、京都市内方面のサイクリングロードが整備されている。



図 3-42 淀川河川公園(サイクリングロード)



図 3-43 周遊観光促進のためのサイクリング事業の検討

出典：国土交通省 近畿地方整備局「淀川河川公園整備・管理運営プログラム」

3.2 自転車利用環境に関する課題整理

以上の「自転車を取りまく動向等の整理」、「上位計画、関連計画の整理及び把握」、「長岡京市の自転車利用に関する現況」を踏まえ、長岡京市の自転車利用環境に関する課題を次ページに整理した。

