

第2回 長岡京市自転車活用推進計画（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8月19日（火）10時00分～

場所：長岡京市役所 会議室7

1. 開会

2. 挨拶

3. 報告案件

計画名の変更について

質疑なし

4. 議事

1) 自転車利用環境整備に向けた基本方針の立案

2) 自転車ネットワーク路線の選定

3) 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定

【委員】

・今回選定されているネットワーク路線は、今後何らかの整備をしていくということですか。

【事務局】

・そのとおりです。

【委員】

・府道の場合、整備形態として自転車専用通行帯が整備できる箇所は限られており、車道混在で矢羽根を引くのが大部分になると思うのですが、自動車交通量1万台を超えるような路線もあり、例えば乙訓高校の前の西京高槻線などかなり危険な気がします。

【事務局】

・道路交通法上、自転車はあくまで車両であり車道通行が原則になります。乙訓高校の前は生徒が多数通学をされており、自転車が歩道を走ると歩行者に危険になります。ネットワーク計画は歩行者と自転車を分離していくのが基本的な目的、考え方でございますので、その点をご理解をお願いします。

・国のガイドラインでは、自動車交通量が4000台/日を超えれば自転車専用通行帯の整備が望ましいですが、幅員確保が困難な場合には暫定形として車道混在で当面整備することも示されています。実現性等を踏まえて専用通行帯で整備するのか、当面は車道混在で整備をしていくのか、計画策定する中でご議論いただければと思っています。

【委員】

・考え方はわかるのですが、自転車は車両なので歩道を走らせない。車道に下ろしてしまうと、現実的に道路環境が追いついていない部分が多いのでかえって危険にならないか危惧しています。道路拡幅については順次やっていますが、何十年という期間を要することもあり、その辺が悩ましいところです。

・もう1点、例えば山間部の府道79号という楊谷寺に行く道路があるのですが、こういうところも何かしら整備するということですか。

【事務局】

・こちらは基本方針3の観光の視点から挙げている路線ですが、上田委員から補足で説明していただいてよろしいでしょうか。

【委員】

・ご指摘のとおり狭い道ですので、ネットワーク路線に組み込むかどうかですが、一義的にはバスやマイカーのアクセス道路としての整備もまだ不十分で要望も上げさせていただいてますので、まずはそちらが優先と思っております。

・一方で、楊谷寺に限らず、自転車観光ということで言えば軽い運動を兼ねたアクティビティとしての楽しみ方もありますし、スポーツとして坂道や距離のトライアルというような視点もありますので、中長期的になると思いますが、ネットワーク路線として位置付けておいてもよいかなと考えております。

【委員長】

・暫定形態については、現実的にどこまで整備するかケースバイケース的なところがあります。乙訓高校の前は片側1車線の道路で、歩道があるのでしょうか。

【委員】

・高校のところは2車線で、片側のみ1.5mぐらいの歩道があります。歩道が狭く、車道も広くなくて、そこに1万台の車が走っているので、整備するとしたら矢羽根しかない。長期的には道路改良もあるでしょうけど、順番にやっていってます。安全性の観点から本来どうすべきかというところが悩ましいです。

【委員長】

・その道路を実際に高校生たちが通っているわけで、自転車は歩道通行不可で車道を通らないといけないとすると、今の幅員でどう安全性を高めるか、暫定形態として考えなければいけないですね。

【委員】

・現在、生徒の半数は自転車通学です。通学は時間帯が非常に限定される特徴があります。朝は 8 時半始業なので、8 時前ぐらいからそれまでの間に多くの生徒が通学しています。放課後は 4 時頃から 5 時にかけて多いです。そこに通勤ラッシュの車が多いという現状なので、その時間帯は非常に危険な状況になっています。いかに安心・安全を確保していくか学校現場としても悩ましいところです。

・現在、どの学校でも向日町警察署さんのご協力を得ながら交通安全教室やオリエンテーションをやっています。そこでは歩道を走らないようにと、左側通行を守るように指導を徹底しています。幅員が狭い道路が多いので、どうしても車の迷惑というか、接触の危険性が高いような状況になっています。

【委員】

・基本方針 1、「自転車・歩行者が安全・安心に移動できる環境の構築」とあります。これに基づいて指標を作って、路線を選定したのはよくわかるのですが、それ以前に、長岡京市の基幹となる道路はネットワーク路線に入れなければならないのではないのでしょうか。具体的に言うと、例えば国道 171 号は外していますが、これは逆に全部入れなければいけないと思います。沿線に商業施設やスポーツセンターもありますし、淀川の自転車道に繋がり観光でも重要です。恐らく市民より広域的に長距離を走る自転車が結構いると私は見えています。自転車も車両という位置づけであれば、何らかのネットワークとして位置づけ、何らかの整備をすべきだという思いです。そういう視点から見直せば、国道 171 号以外にもそういう路線が出てくるのではないかと思います。

【事務局】

・事務局としては、広域的な道路だからこそ一部の整備ではあまり意味がないと考えておりますが、国道については国の自転車活用推進本部のもと、地方整備局ごとに重要路線、幹線道路について順次計画を立てて進めているようですので、国道 171 号についても、今日は国道管理者がご欠席ですのでご意見を伺ってみたいと考えています。

【委員】

・京都縦貫道沿いの歩道などもネットワーク路線に入れた方が良いでしょう。

【委員】

・京都縦貫道の側道は、一部は府道なのですが、かなりの部分は市が管理されています。楊谷寺にアクセスする上でもこの側道は結構いいルートで何らかの整備もできそうですし、自転車が走るのにはよいと思います。西代公園から西山天王山の駅に向けては入れたほう

が良いのではないのでしょうか。

・また、国のガイドラインにも示されていますが、河川管理用通路は自転車で走りやすいのではないのでしょうか。

・もう 1 点、旧西国街道は観光面ではいいかなと思いますがいかがでしょうか。

【委員長】

・国道 171 号については、市内だけでなく広域的な移動も視野に入れてという話だと思います。国道事務所さんともご相談いただければと思います。

・ネットワーク路線を考える上で、こうありたい・こうあるべきみたいな都市計画的な視点と、現状で自転車が多い、歩行者が多いような現状対応型・需要対応型のような違いがあると思います。今回の選定方法は現状で事故が多いとか、自転車が多い、歩行者が多いという現状対応型に近い感じなので、それとはちょっと違う視点で、観光は近いかもしれませんが、将来的にネットワークとしてこうありたいみたいな話を入れていくのはありかなと思います。

・今後整備される道路についても、将来的に自転車を誘導したいという視点で入れてもいいかなと思います。将来がいつ頃かもありますが、道路の整備状況を想定した計画を作ることもありかなと思います。

【委員】

・旧西国街道周辺には 4 つ商店街があり、駅前と中央はネットワーク路線に入っていますが、セブン商店街の 7 の数字に見える縦の線は入っていますが、横の線が入っていません。そこは幅員が非常に狭く、一部区間は車 1 台通るのがやっとなのですが、幅員を考慮されているのでしょうか。

【事務局】

・幅員を直接考慮しているのではなく、歩道・路側帯のない道路は対象にしないというのを基本的な考え方としております。

【委員】

・商店街も歩行者や自転車の視点から、ネットワーク路線に位置付けるか検討いただければと思います。

【委員】

・セブン商店街を含め、旧西国街道はかなり危険です。特に朝の通勤時は車も自転車も速度を出しており、いつ事故が起きてもおかしくないぐらいです。ここは車の速度を下げるような視点も含めて、議論すべきだと思います。

【委 員】

・旧西国街道は石畳風の舗装をしていますので、ネットワーク路線とは別の方法で歩行者を含めた安全確保が必要かもしれません。

【委員長】

・路面標示をいろいろ書くと景観的に悪くなってしまいます。商店街で自転車がたくさん通行して危ないという話はよくありますが、2通りの対応方法があります。1つ目は対策によって安全性を高めるためネットワーク路線に入れる方法、2つ目は危険個所を避け、他路線に誘導するために入れない方法です。

・最終的に市民に公表されることも視野に入れ、ネットワーク路線の中でも、自転車をより誘導したい幹線的な路線と、商店街など気をつけてゆっくり走ってもらう路線と2段階に分けるようなことがあっても良いと思います。

【委 員】

・河川管理用通路については、あくまでも管理用通路として使われており、歩行者、自転車が通行するための道ではないという認識です。活用できればよい箇所もあると思いますが、そうした課題をクリアするためには時間がかかると思います。

【委 員】

・河川沿いで市道認定されている道路もネットワーク路線にあまり入っていない気がします。自転車では堤防沿いが一番走りやすかったりしますので、ご検討いただければと思います。

・もう1点、ネットワーク路線の中でも優先的に整備する重点地区なのか整備順位なのか、そういったものが必要になるのかなと思います。

【事務局】

・次回の委員会で整備形態と併せて優先整備路線を選定していきたいと考えております。

【委員長】

・優先整備路線を決めるうえで、分量的なものもありますよね。全体もそうですが、計画期間のうち5年でこのぐらいとか、10年でこのぐらいみたいなことにもよりますが、その辺りはいかがでしょうか。

【事務局】

・優先整備路線の期間を5年にするのか、10年にするのか、また、どのエリア、延長にす

るのかなどは、実際に整備される各道路管理者と調整のうえ、次回の委員会でお示ししたいと考えております。

【委員】

・山間部の府道 79 号線などについては、例えば標識だけ立てるなどの整備方法もあるのでしょうか。ネットワーク路線に入れることに異議はないのですが、全部矢羽根を引くのはおかしいという話も出てくると思います。

【事務局】

・サイクリングロードについては、案内・誘導のような役割もありますし、例えば看板等でそういった効果が発揮できるのか、また、矢羽根の設置間隔をどの程度にすべきかなど、さらに検討していきたいと思っております。

【委員長】

・ガイドラインは、絶対その通りにしなければならないというものではないと思いますので、路線に応じて、ネットワーク路線だということがわかって、かつ効果があればそれでいいと思います。矢羽根の設置方法についても、ガイドラインは市街地を想定していると思いますが、一本道であれば入口やところどころにあるぐらいでも良いと思います。

・それと、矢羽根は自転車利用者だけでなく、ドライバーに自転車を通ることを知らせる役割もあると思うので、そうした意識を持ってもらえれば路面標示でも看板でもよいと思います。

4) 自転車に関する既存の取組について

【委員長】

今回の資料は昨年度の取組状況ですが、計画書にはどのような形で盛り込むのでしょうか。

【事務局】

・計画書では交通安全教育について、実施する項目や頻度などについて盛り込んでいきたいと思っています。

【委員長】

・この部分に関してはこういう形で進めるということにさせていただければと思います。

5. その他

6. 閉会

