

2 自転車ネットワーク路線の選定

2.1 路線の選定方法

2.1.1 対象とする道路

自転車と歩行者の通行空間の分離が、自転車通行環境整備の主な目的であることから、できる限り、歩道や路側帯がある幅員が広い道路を対象に選定を行う。



○対象
(歩道がある道路)

図 2-1 対象とする道路のイメージ(歩道がある道路)



○対象
(路側帯がある道路)

図 2-2 対象とする道路のイメージ(路側帯がある道路)



×対象外
(歩道・路側帯がない道路)

図 2-3 対象としない道路のイメージ(歩道・路側帯がない道路)

2.1.2 路線選定に用いる指標

自転車ネットワーク路線は、基本方針に基づいた以下の指標により選定する。

表 2-1 自転車ネットワーク路線の選定に用いる指標

路線選定の視点			路線設定に用いる指標
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	① 自転車事故の発生が多い区間 ② 自転車交通量が多い区間 ③ 歩行者交通量が多い区間
	2	自動車からの転換や外出を支援する移動の利便性確保	① 日常主要施設（行政・商業施設、病院、高校・大学）、駐輪場へのアクセス区間 ② 公共交通を補完する区間
	3	自転車を活用した観光振興や健康増進への貢献	① 観光施設・サイクリングロードへのアクセス区間

2.1.3 路線の選定フロー

上表の基本方針1、2、3の順に従って、路線選定に用いる指標に従って、対象区間を選定していく。

最後に連続性を確保するための区間を補完し、自転車ネットワーク路線とする。

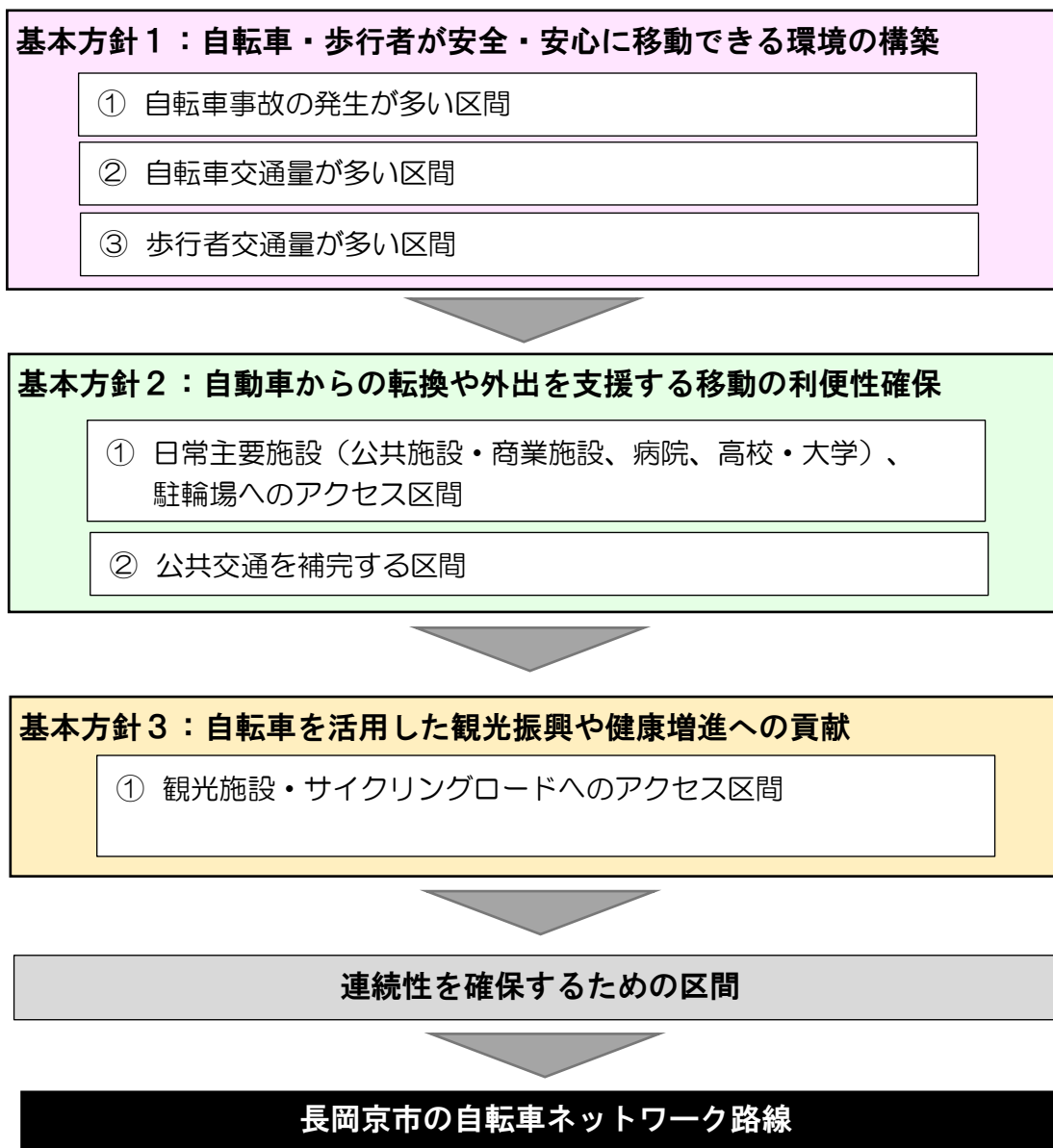


図 2-4 自転車ネットワーク路線の選定フロー

2.2 路線の設定

2.2.1 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」

自転車事故が多い区間は、同じ路線で3件以上の事故が連続している区間とした。

(1) 自転車事故の発生が多い区間

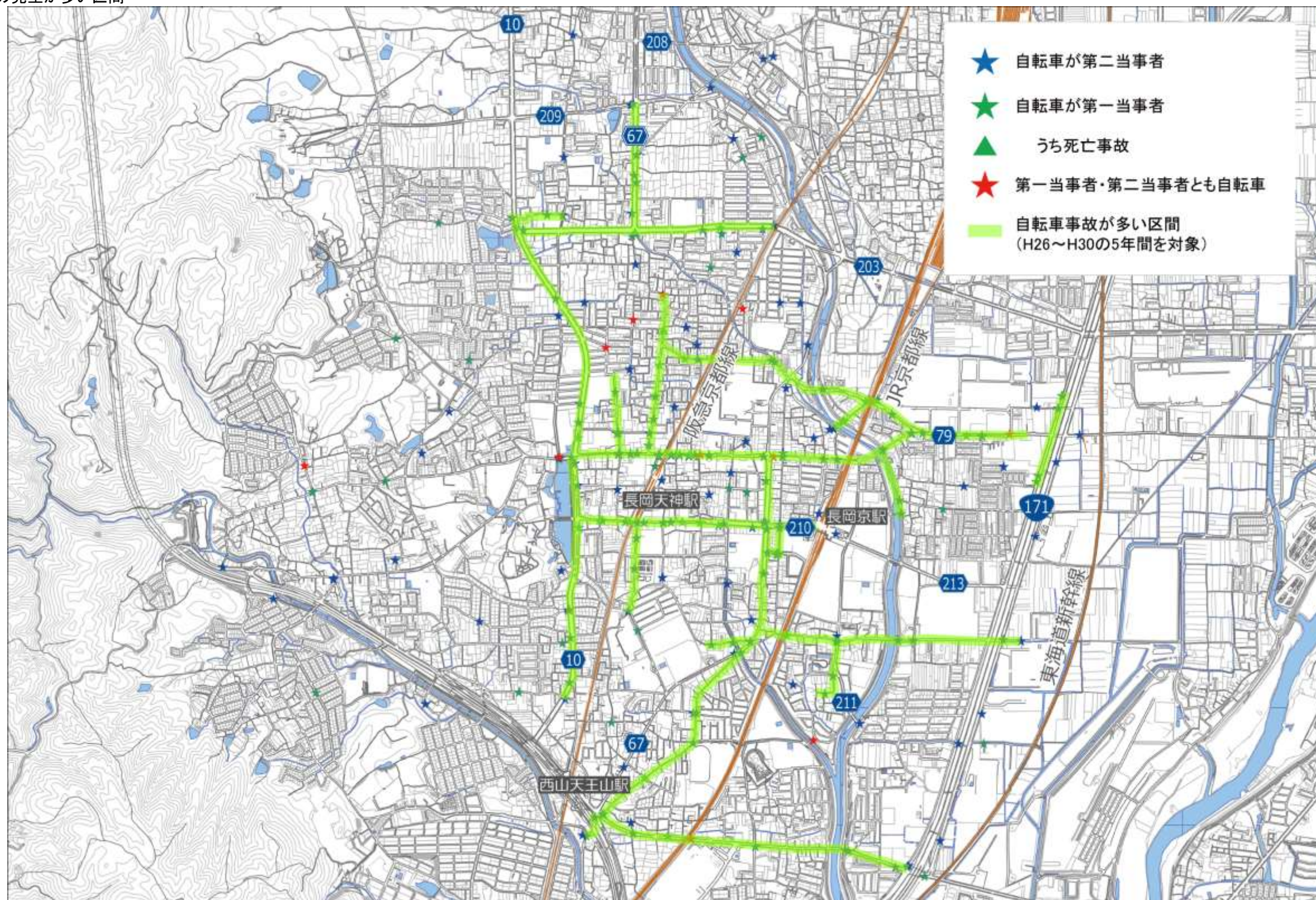


図 2-5 市内の自転車事故発生箇所(平成 26～30 年)

出典: 長岡市資料

(2) 自転車交通量が多い区間

自転車交通量が多い区間は、500 台/12 時間以上の区間とした。

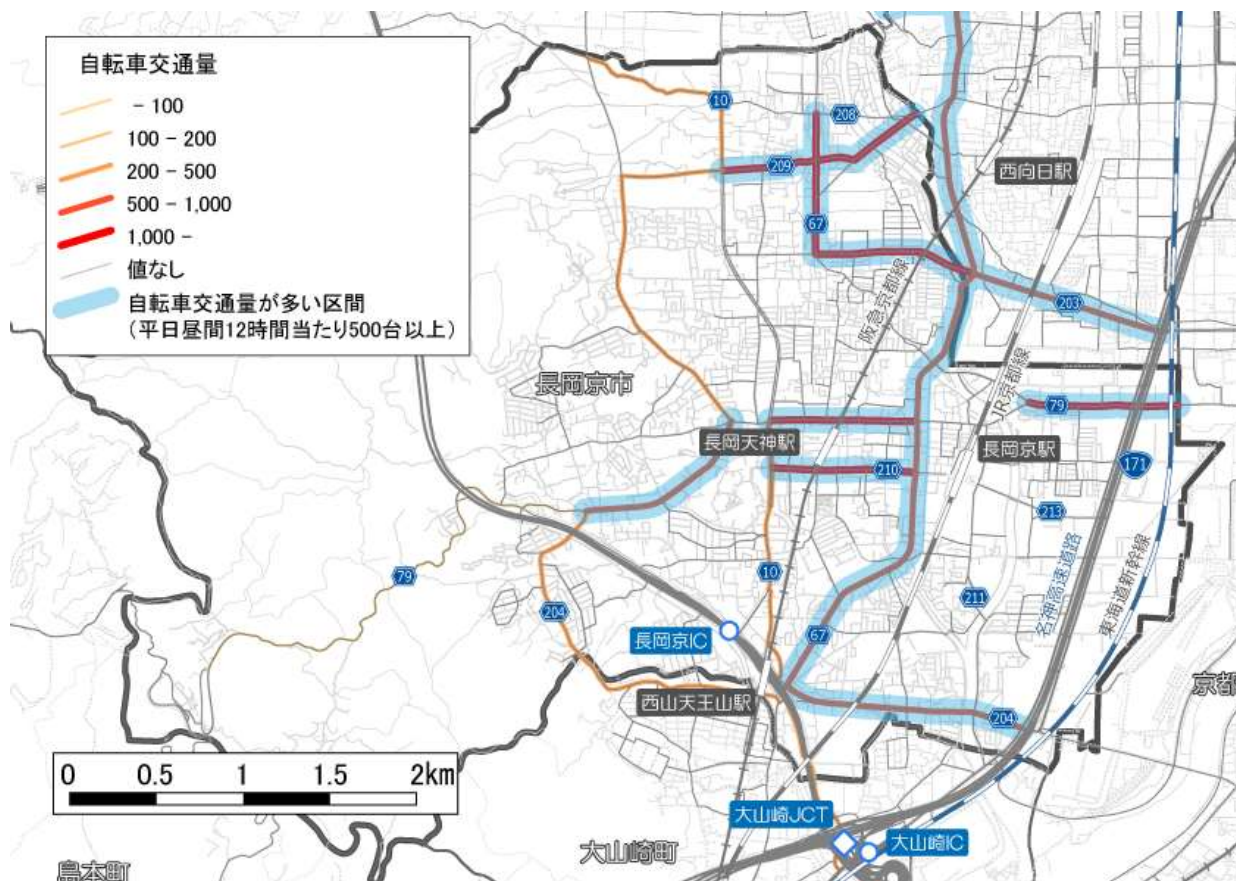


図 2-6 自転車交通量が多い区間

出典:平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

(3) 歩行者交通が多い区間

歩行者交通が多い区間は、500 人/12 時間以上の区間とした。

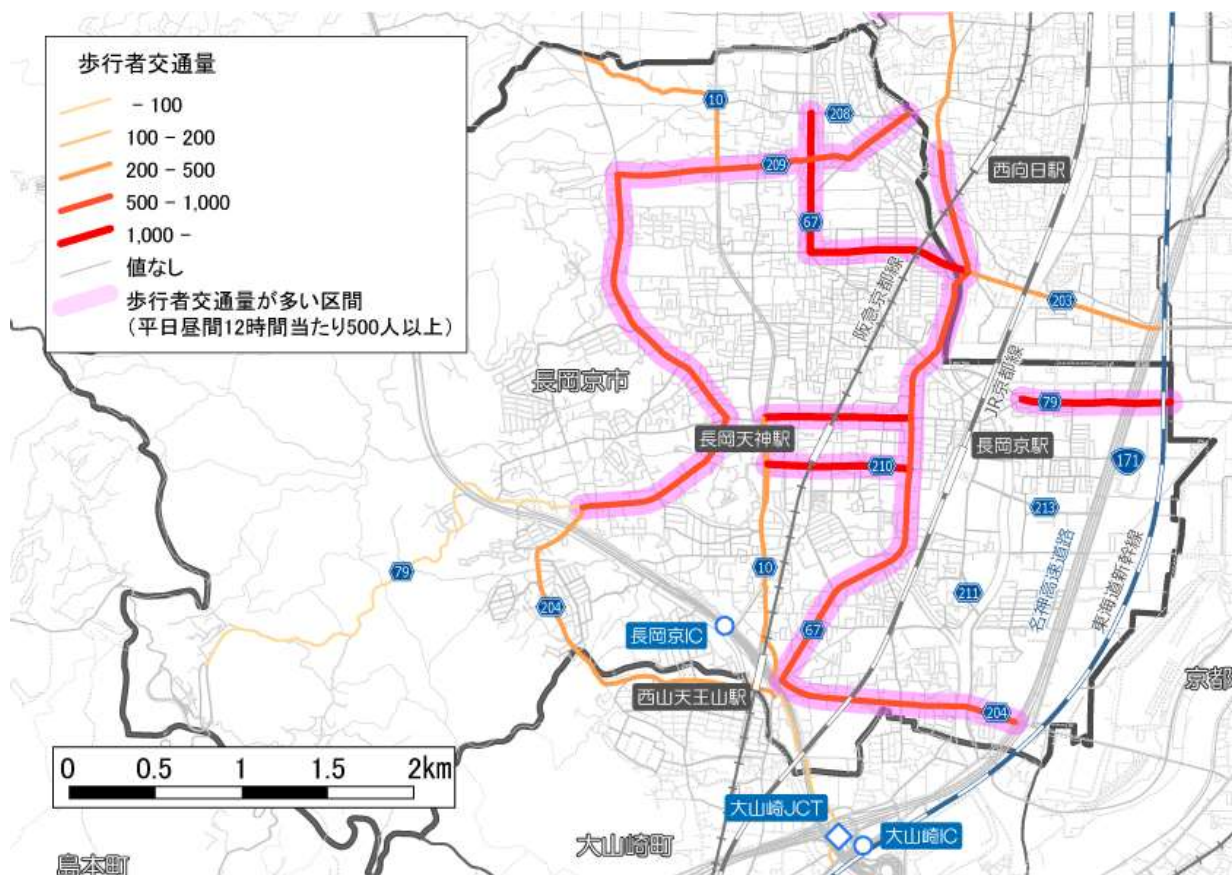


図 2-7 歩行者交通量が多い区間

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

(4) 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」の区間まとめ

以上をまとめた、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」に対応する区間を以下に示す。

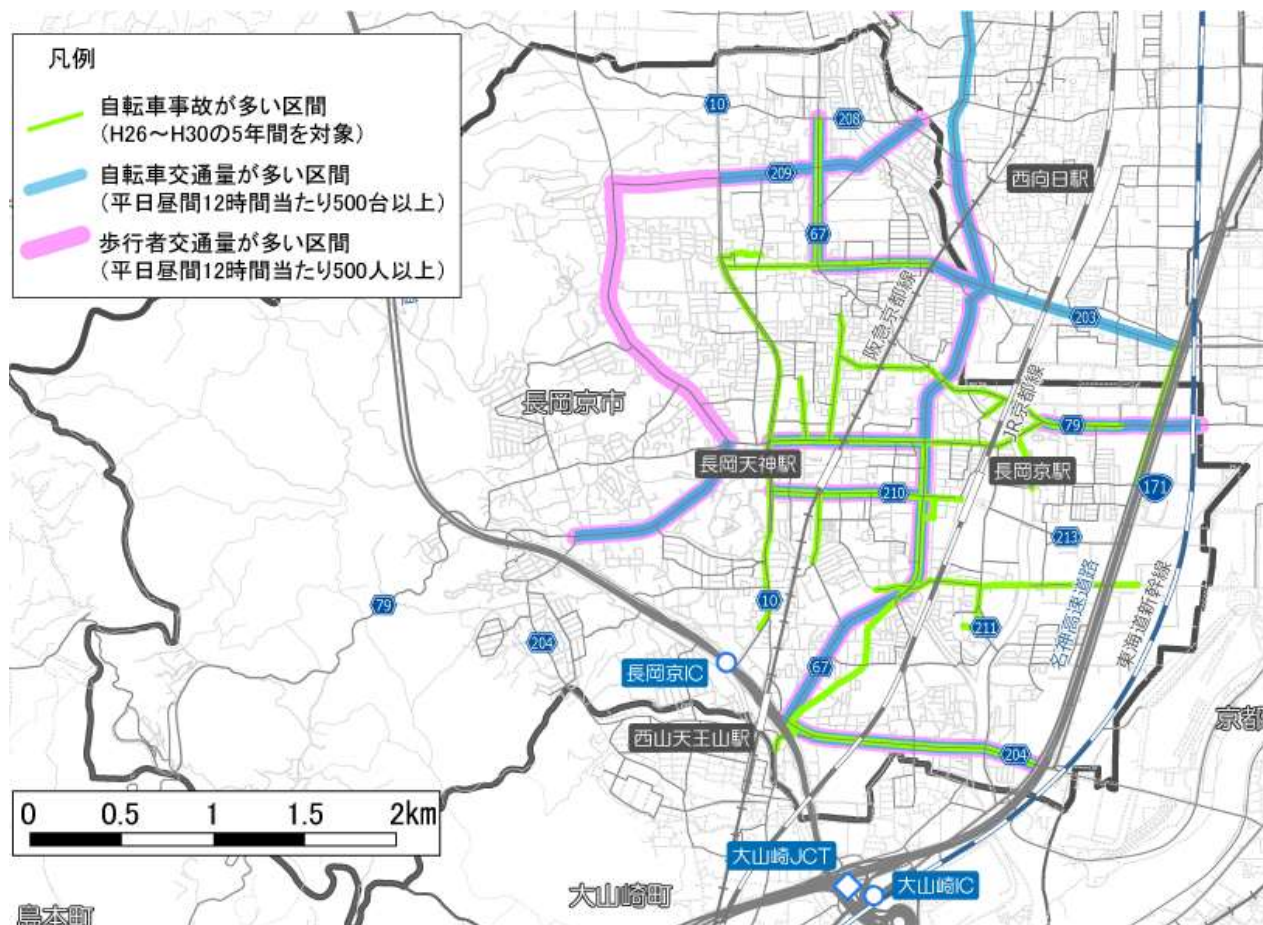


図 2-8 基本方針1「自転車・歩行者が安全・安心に移動できる環境の構築」の区間まとめ

2.2.2 基本方針2「自動車からの転換や外出を支援する移動の利便性確保」

(1) 日常主要施設(公共施設、商業施設、病院、高校・大学)、駐輪場へのアクセス区間

基本方針1に対応する区間をベースに、日常主要施設へのアクセス区間を以下の通り設定した。

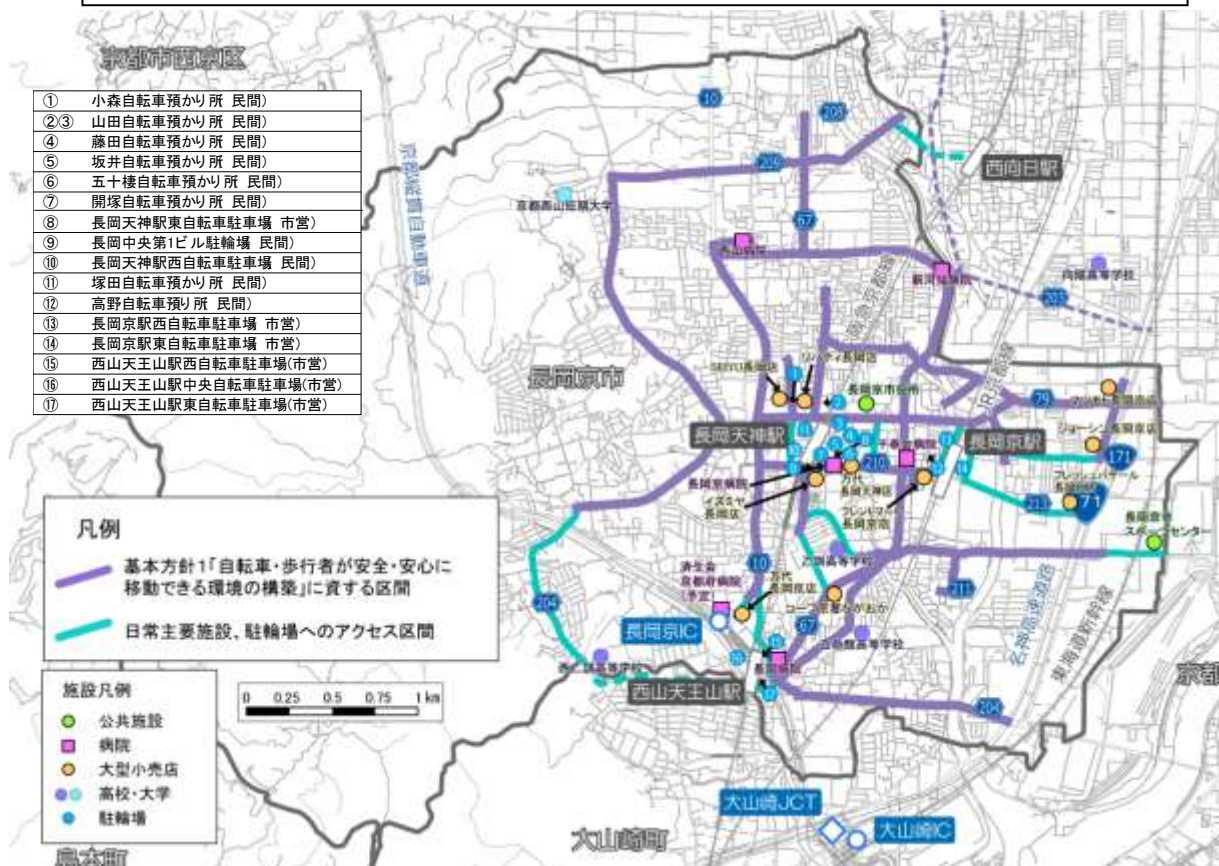


図 2-9 日常主要施設(公共施設・商業施設、病院、高校・大学)、駐輪場へのアクセス区間

(2) 公共交通を補完する区間

「公共交通を補完する区間」は、基幹的公共交通路線空白地域を基に、以下の通り設定した。

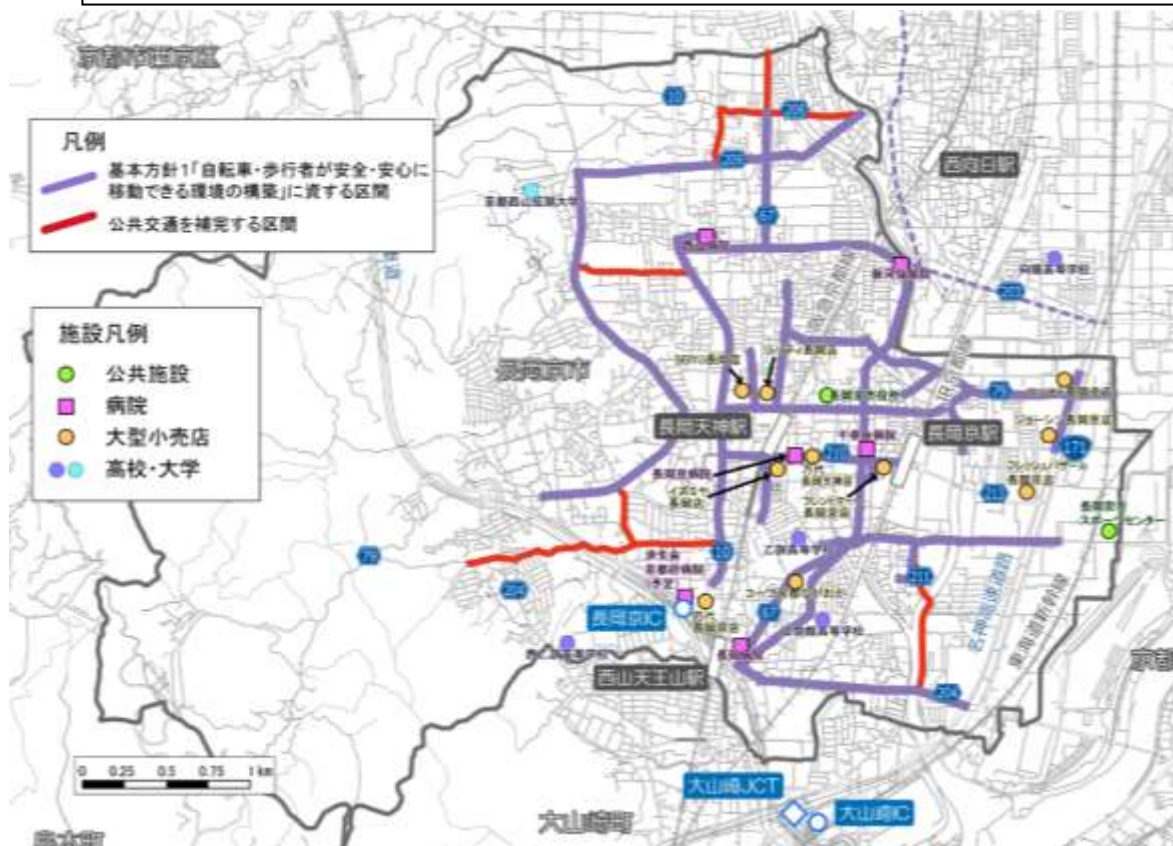


図 2-10 公共交通を補完する区間

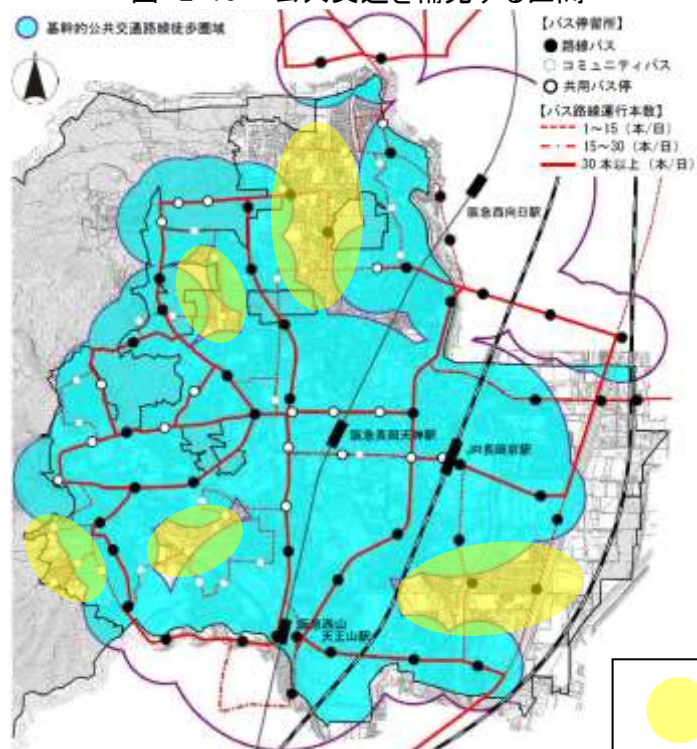


図 2-11 基幹的公共交通路線空白地域

出典: 長岡京市立地適正化計画(平成 29 年 4 月)

(3) 基本方針2「自動車からの転換や外出を支援する移動の利便性確保」の区間まとめ

以上をまとめた、基本方針2「自動車からの転換や外出を支援する移動の利便性確保」に対応する区間を以下に示す。

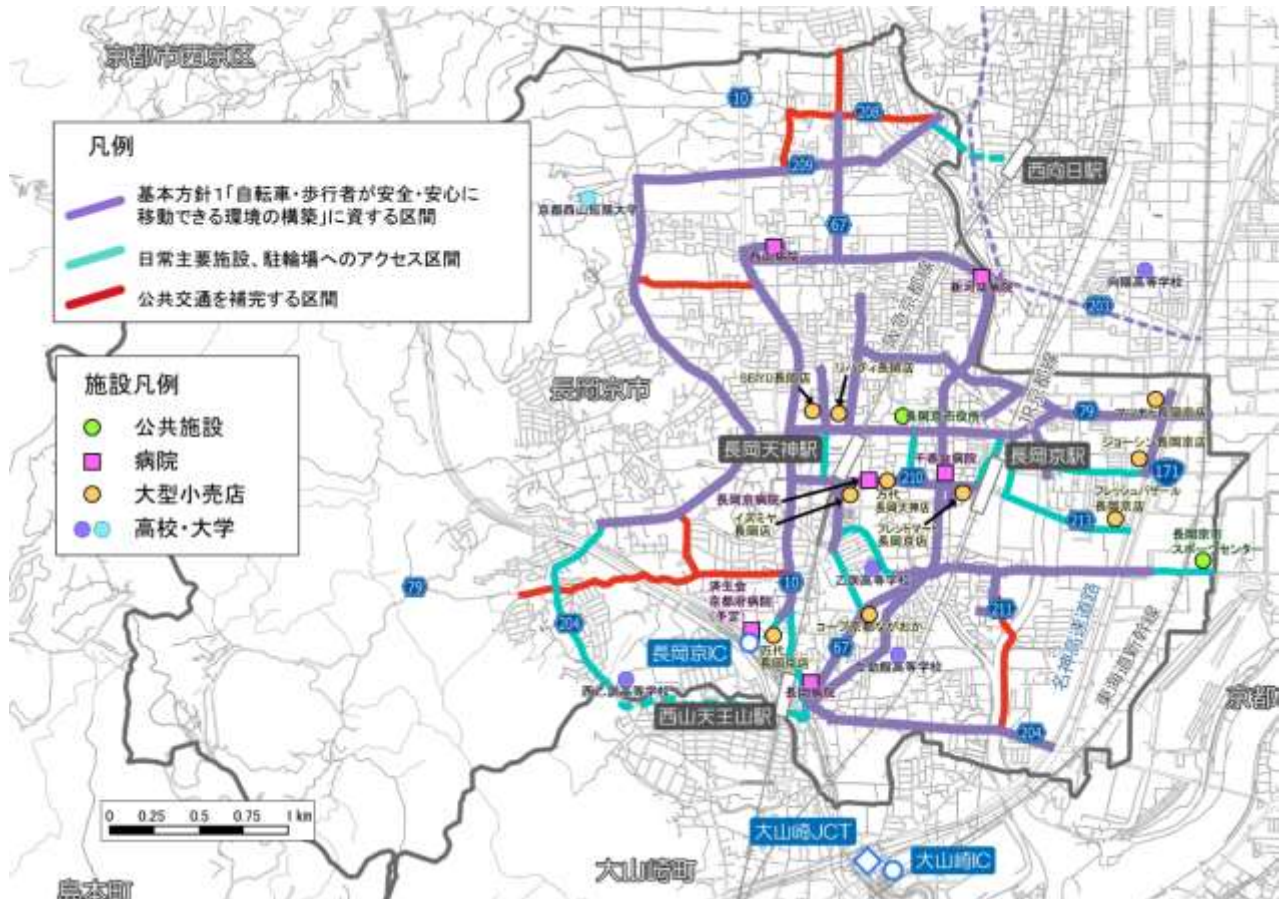


図 2-12 基本方針2「自動車からの転換や外出を支援する移動の利便性確保」の区間まとめ

2.2.3 基本方針 3「自転車を活用した観光振興や健康増進への貢献」

(1) 観光施設・サイクリングロードへのアクセス区間

「観光施設・サイクリングロードへのアクセス区間」は、基本方針１・２に対応する区間を基に、以下の通り設定した。

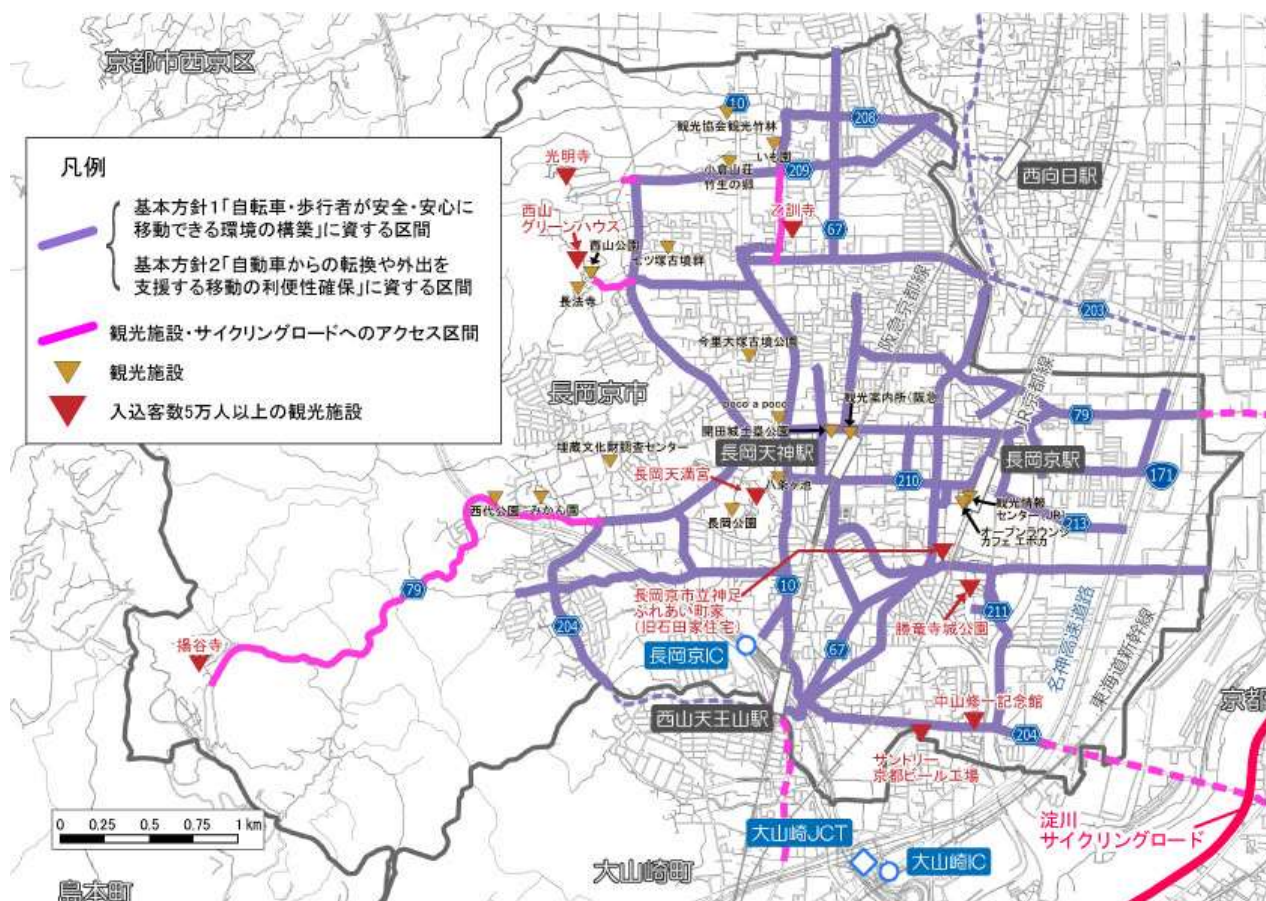


図 2-13 観光施設・サイクリングロードへのアクセス区間
(基本方針 3「自転車を活用した観光振興や健康増進への貢献」の区間)

出典：長岡京市オープンデータ、長岡京市資料

2.2.4 連続性を確保するための区間

「連続性を確保するための区間」は、基本方針 1・2・3 に対応する区間を基に、以下の通り設定した。

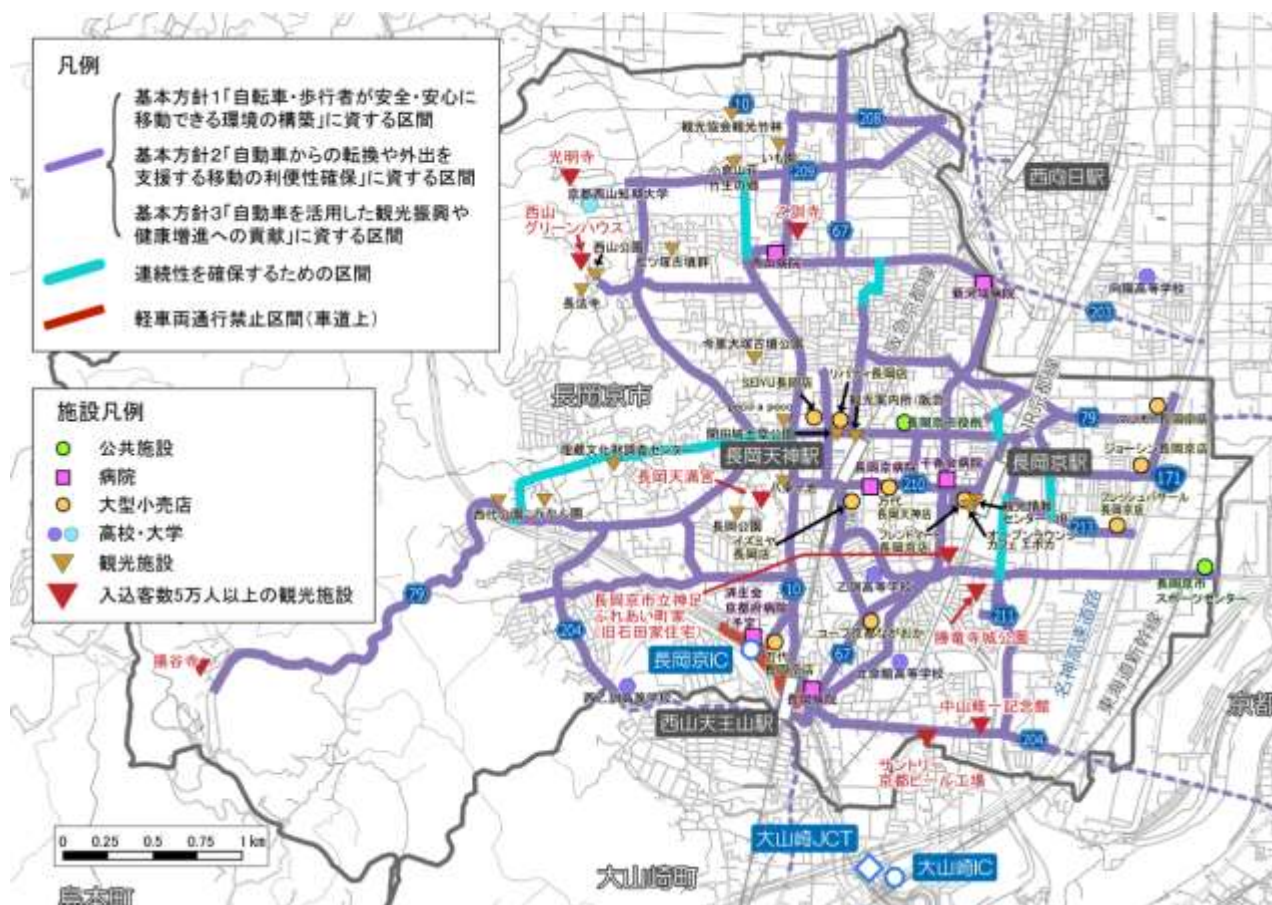


図 2-14 連続性を確保するための区間

2.2.5 自転車ネットワーク路線の選定結果

以上をまとめた、自転車ネットワーク路線の選定結果を以下に示す（市内延長約 41.7 km）

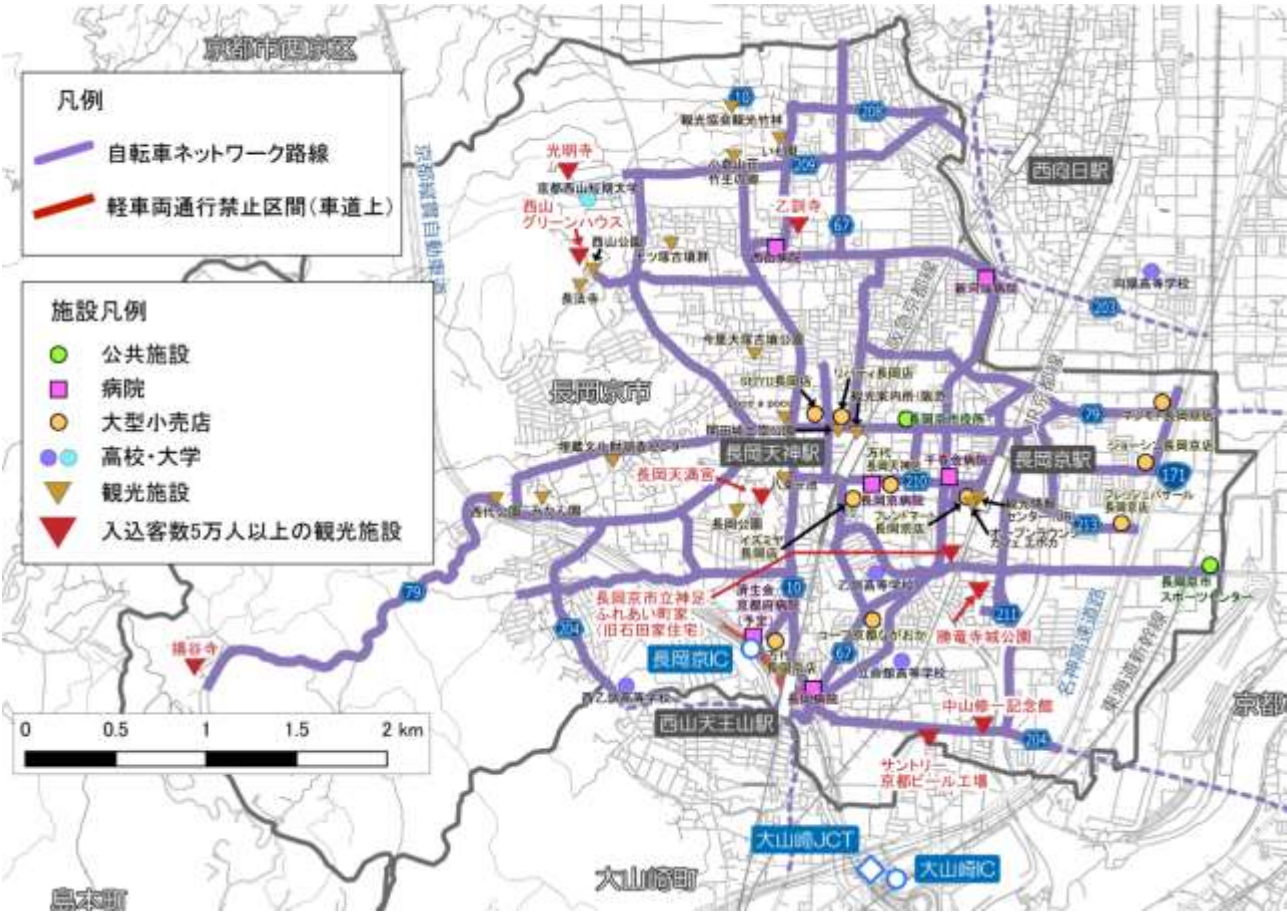


図 2-15 自転車ネットワーク路線の選定結果

表 2-2 自転車ネットワーク路線の延長(市内、道路管理者別)

種別	延長(km)
国道	約 0.5
府道	約 23.0
市道	約 18.2
合計	約 41.7

【参考】自転車ネットワーク路線（道路管理者別）

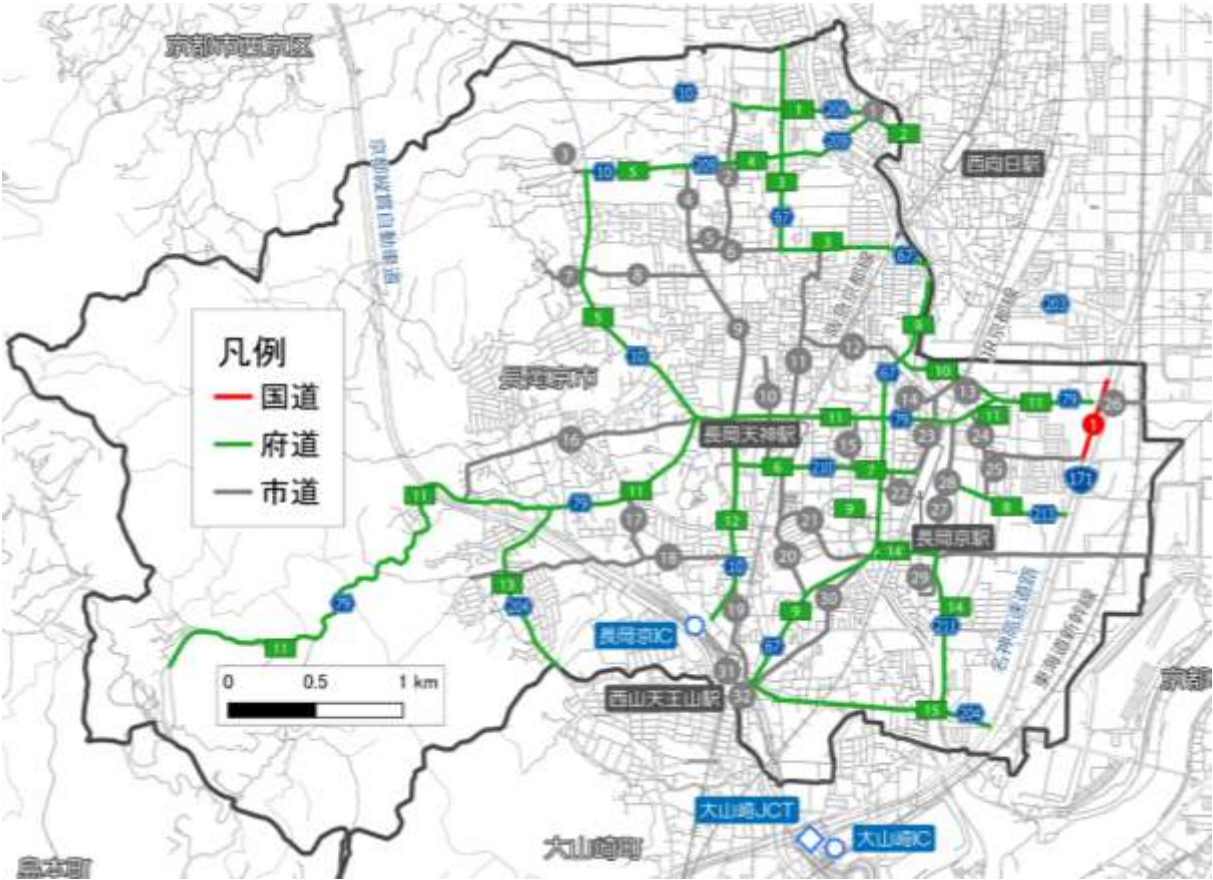


図 2-16 自転車ネットワーク路線（道路管理者別）

表 2-3 自転車ネットワーク路線の延長（道路管理者別）

国道			市道			
番号	線路名	延長	番号	延長	番号	延長
1	国道171号	0.5	1	0.1	17	0.4
合計		0.5 km	2	0.8	18	1.6
			3	0.1	19	0.6
			4	0.4	20	0.8
			5	0.2	21	0.7
			6	0.5	22	0.2
			7	0.2	23	0.3
			8	0.7	24	0.5
			9	1.1	25	0.6
			10	0.6	26	0.2
			11	1.1	27	0.8
			12	0.6	28	1.2
			13	0.2	29	0.2
			14	0.1	30	1.0
			15	0.3	31	0.1
			16	1.6	32	0.3
合計		23.0 km	合計		18.2 km	

府道		
番号	線路名	延長
1	府道208号(向日善峰線)	0.7
2	府道205号(中山向日線)	0.2
3	府道67号(西京高槻線)	2.0
4	府道209号(長法寺向日線)	1.2
5	府道10号(大山崎大枝線)	2.3
6	府道210号(開田長岡京停車場線)	0.7
7	府道213号(長岡京停車場線)	0.4
8	府道213号(長岡京停車場線)	0.7
9	府道67号(西京高槻線)	2.7
10	府道79号(伏見柳谷高槻線)	0.6
11	府道79号(伏見柳谷高槻線)	6.5
12	府道10号(大山崎大枝線)	1.2
13	府道204号(奥海印寺納所線)	1.1
14	府道211号(下植野長岡京線)	1.3
15	府道204号(奥海印寺納所線)	1.4
合計		23.0 km

自転車ネットワーク路線の選定結果（拡大図）

