# 長岡京市自転車活用推進計画
# （案）

令和３年●月

長岡京市

かしこ暮らしっく
長岡京

# 目 次

1 はじめに.....1

2 自転車を取りまく動向.....2

2.1 【都市環境】 の視点.....2
2.2 【健康】の視点.....3
2.3 【観光・ツーリズム】の視点.....3
2.4 【安全・安心】の視点.....3

3 上位計画、関連計画の整理.....4

3.1 長岡京市の上位・関連計画.....4
3.2 国・京都府の関連法・計画.....9

4 長岡京市の自転車利用に関する現況.....11

4.1 人口・施設分布.....11
4.2 交通環境.....15
4.3 移動状況.....18
4.4 交通安全.....25
4.5 自転車通行環境の整備状況.....33
4.6 駐輪場.....34
4.7 観光・ツーリズム.....35

5 長岡京市の自転車利用環境に関する課題.....38

6 自転車利用環境整備に向けた基本方針.....40

7 自転車ネットワーク計画.....41

7.1 自転車ネットワーク路線の選定.....41
7.2 整備形態の選定.....56
7.3 優先整備路線の選定.....59

8 自転車通行環境整備以外の取組.....61

8.1 ルール・マナー関係.....62
8.2 駐輪関係.....80
8.3 観光関係.....81

9 計画の推進.....82

9.1 関係者の連携・協働.....82
9.2 PDCAサイクルによる展開.....82
9.3 進捗管理指標.....83

# 1 はじめに

## (1) 背景と目的

長岡京市では、平成 30 年 12 月議会において、「長岡京市安全で快適な自転車の利用の促進に関する条例」が議員提出議案により可決・成立し、平成 31 年４月１日から施行されました。この条例では、「市は、自転車の安全な利用及び歩行者等の安全を確保するために、自転車に係る利用環境の整備に努めなければならない。」と規定されています。

また、国では、自転車の活用による環境負荷の低減、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成 29 年に施行されました。

以上のような背景を踏まえ、本計画は、長岡京市における自転車通行環境整備を始めとする、自転車の利活用を総合的・計画的に推進するために定めるものです。

## (2) 対象区域

計画区域は、長岡京市全域とします。

## (3) 計画期間

計画期間は令和３年度から令和 12 年度の 10 年間とします。

## (4) 計画の位置づけ

計画の位置づけを下図に示します。

本計画は、「長岡京市第４次総合計画」を上位計画とし、「長岡京市立地適正化計画」、「長岡京市地域公共交通ビジョン」、「新・長岡京市観光戦略プラン」等の関連計画と整合を図っております。

また、国や京都府の「自転車活用推進計画」とも整合を図りながら策定しています。

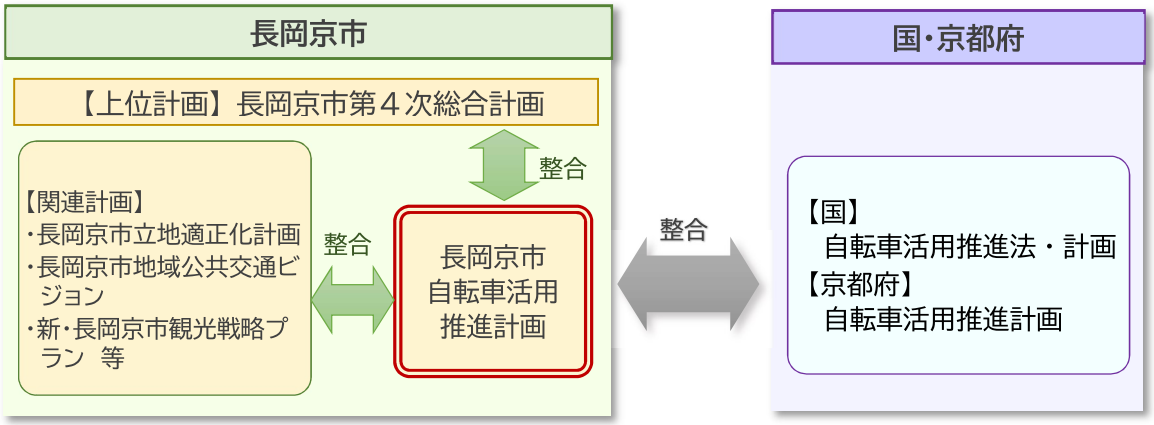



図 1.1 計画の位置づけ

# 2 自転車を取りまく動向

自転車を取りまく社会環境の変化・課題について、国の自転車活用推進計画（H30.6）の目標に基づき、「都市環境」、「健康」、「観光・ツーリズム」、「安全・安心」の観点から整理します。

## 2.1【都市環境】の視点
## （目標 1:自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成）

### 2.1.1 集約型都市構造（コンパクトシティ）の推進

○国では、人口減少下においても都市の持続可能性を確保するために、集約型都市構造（コンパクトシティ）を推進している。
○集約型都市構造を形成するにあたり、自転車は主に拠点エリアにおける移動手段の役割を担うことが示されている。

### 2.1.2 自動車依存低減への要請

#### (1) 環境負荷の低減

○温室効果ガス削減の国際目標として、我が国は2030年度に2013年度比26％減、2050年に80％減と今後大幅な削減が求められている。

#### (2) 高齢ドライバーへの対応

○我が国では、高齢化の進展に伴い、高齢ドライバーによる交通事故の割合が増加傾向にある。

### 2.1.3 公共交通補完への要請

○バス等の公共交通事業者は、都市部においてもドライバーの確保や、収支採算性の向上が課題となっており、効率性の向上が求められている。

## 2.2【健康】の視点
## （目標 2:サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現）

### 2.2.1 健康寿命延伸への要請

○今後高齢化の進展により年齢構成が変化し、社会保障費削減や地域の活力維持等の観点から健康寿命の延伸が求められている。

### 2.2.2 サイクルスポーツの裾野拡大

○自転車の利用目的や嗜好が多様化することにより、スポーツ車が普及している。

## 2.3【観光・ツーリズム】の視点
## （目標 3:サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現）

○近年訪日外国人観光客が急増しており、東京オリンピック・パラリンピック、大阪・関西万博等を契機にしたさらなる拡大や地域活性化への貢献が目標とされている。

## 2.4【安全・安心】の視点
## （目標 4:自転車事故のない安全で安心な社会の実現）

### 2.4.1 交通事故のさらなる抑制への要請

○我が国では、全交通事故死者数の減少割合に対して、自転車乗用中の死者数の減少割合の方が小さくなっている。
○また、自転車乗車中による死亡事故の割合は他国よりも高くなっており、自転車事故のさらなる抑制が求められている。

### 2.4.2 災害の頻発

○近年、大規模な地震や水害が頻発しており、今後も南海トラフ等の大規模な地震の発生が予想されている。

# 3 上位計画、関連計画の整理

自転車に関する長岡京市の上位関連計画及び、国及び京都府の関連計画等を整理します。

## 3.1 長岡京市の上位・関連計画

### 3.1.1 長岡京市第4次総合計画（平成 28 年 3 月）

○本市の最上位計画であり、将来都市像に加え、15 年後に目指すひととまちの姿として「うるおい・環境」、「にぎわい・交流」、「あんしん・安全」が掲げられている。
○交通に関しては、「にぎわい・交流」において、「交通至便というまちの強みを最大限に活かすために、市内移動の円滑化を図っていくこと」が示されている。

【将来都市像（キャッチフレーズ）】
住みたい　住みつづけたい　悠久の都　長岡京

**うるおい・環境** ～緑と水と歴史を継いで～

| 15年後にめざす姿 | この地に暮らした先人の心が確かに引き継がれ、うるおいに満ちた暮らしがあり、他に秀でる良質の住み心地が醸されている。 |
|---|---|

西山の緑・水、歴史・文化、良好なまち並みなどの“うるおい資源”があり、人々のあたたかい心、多様な学びが、私たちの生活に豊かさをもたらしています。これらを継承し、また、持続可能な循環型社会への転換を進め、さらに住み心地の良いまちを目指します。

**にぎわい・交流** ～まちの魅力を最大に～

| 15年後にめざす姿 | まちなかがにぎわい、巡りたい・歩きたいまち長岡京を舞台に、人・もの・文化の交流、産業の活力が導かれている。 |
|---|---|

交通至便というまちの強みを最大に活かし、地域の農商工業などの活性化に結びつけるとともに、市内移動の円滑化を図っています。これをさらに進めるとともに市街地の整備を図り、まちの活力を軸に、多世代がふれあい、多様な文化が交わることで、にぎわいと交流がうまれるまちを目指します。

**あんしん・安全** ～支えあう市民生活へ～

| 15年後にめざす姿 | いのち・尊厳・健康・財産が守られ、コミュニティの働きのもとで強まる自治の機能と市民間の支えあいが、暮らしの安心をつくっている。 |
|---|---|

安心は、確かな安全の上に成り立つ市民生活の基本です。まちと暮らしの安心は、私たち一人ひとりの不断の努力と地域の力がつくり守っていくものです。自助、互助・共助、公助の精神で互いに支えあい、心豊かに生活できるまちを目指します。

図 3.1 15 年後に目指すひととまちの姿

出典：長岡京市第 4 次総合計画（平成 28 年 3 月）

### 3.1.2 都市計画

#### (1) 長岡京市立地適正化計画(平成 29 年 4 月)

○長岡京市都市計画マスタープランの一部であり、人口減少下においても都市の活力を維持・向上するため、「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」が設定されている。
○「中心拠点型都市機能誘導区域」は、長岡天神駅、長岡京駅、西山天王山駅、西向日駅周辺のエリア、「生活拠点型都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」は、市域東側の市街化区域を基本とするエリアに設定されている。

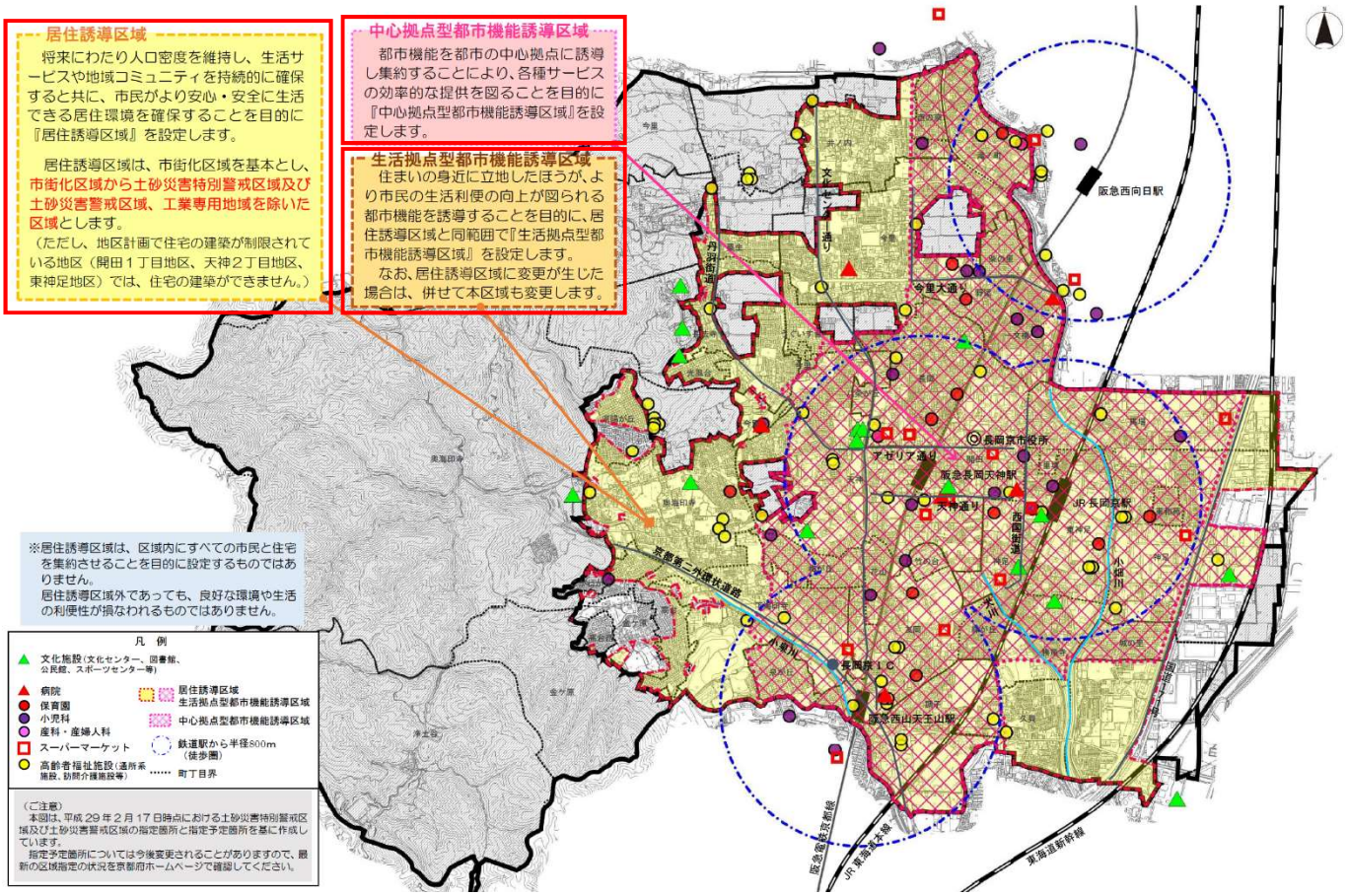



図 3.2 都市機能誘導区域、居住誘導区域図

出典:長岡京市立地適正化計画(平成 29 年 4 月)

### (2) 阪急長岡天神駅周辺整備基本計画（平成 31 年 3 月）

○阪急長岡天神駅周辺のまちづくりの指針となる計画であり、コンセプトとして「ひと中心の賑わいのあるまち」が掲げられている。
○交通・道路計画として、幹線道路・補助幹線道路では「歩行者・自転車等の安全性・快適性の確保を図ること」、歩行者主要ネットワークでは「歩行者主体の交通ネットワーク形成を図ること」が示されている。

【まちづくりのコンセプト】 ひと中心の賑わいのあるまち
【交通・道路計画】

幹線道路

**阪急線路の高架化の推進**

- 東西市街地の分断と交通混雑を解消するため、鉄道高架事業を推進し、鉄道の高架化を図りつつ、道路ネットワーク整備を推進します。

**快適性・安全性の向上**

- 地区内外を結び、歩行者、自転車、自動車の快適で安全な交通を担う主要経路として機能強化を図ります。

補助幹線道路

**駅前広場へのアクセスを含む駅周辺の補助幹線道路整備**

- 駅へのアクセス性を高めるとともに、住宅地区内への通過交通を抑制するため、補助幹線道路を整備し、市街地の南北動線を誘導します。
- 歩行者・自転車等の安全性の確保を図ります。

駅前広場

**駅前広場の整備**

- 交通結節機能の強化を図るため、阪急長岡天神駅の東西両側に交通特性に応じた駅前広場を整備します。
- 駅前広場を中心とした公共空間を様々な世代の人々が、憩い・交流・活動の場として利用できる「にぎわいの拠点」として整備します。

歩行者主要ネットワーク

**歩いて回遊できる安全・快適な歩行者ネットワークの形成**

- 地区を訪れた人々が歩いて楽しい、快適さを感じるまちとなるよう、歩行者が主体の交通ネットワークの形成を目指します。
- 地域に根差した商店街を活かしていくため、駅周辺の道路網強化に合わせた歩行空間（歩道）を整備し、ひとときまちがつながる回遊軸を確保します。
- ひと中心のまちづくりを進めるため、できる限り駅前への車両を抑制した駐車場整備を推進します。

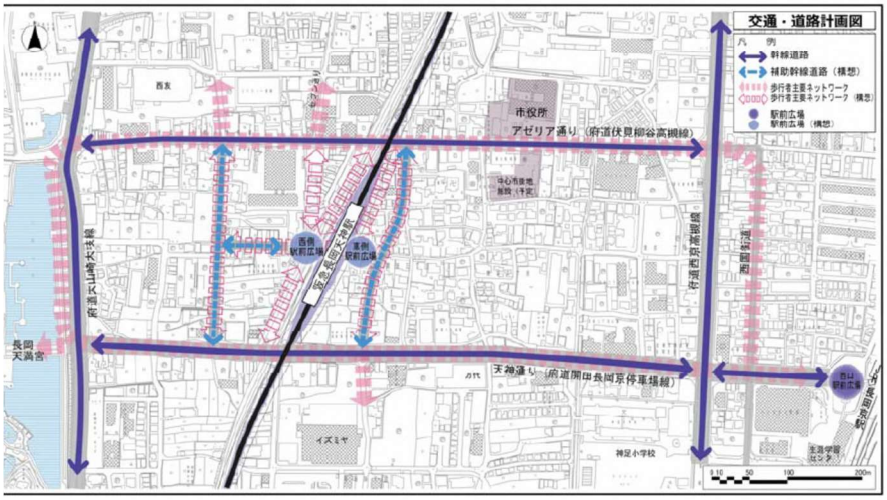



図 3.3 交通・道路計画
出典：阪急長岡天神駅周辺整備基本計画（平成 31 年 3 月）

### 3.1.3 公共交通

(1) 長岡京市地域公共交通ビジョン（平成 25 年 7 月）

○本市の公共交通の基本計画であり、「定住促進」「環境・健康・安全」「持続可能」の３つの観点から基本理念が掲げられている。
○基本理念を実現するための基本方針として、「徒歩・自転車と公共交通中心のまちづくり」が示されている。

### 3.1.4 環境

(1) 長岡京市第二期環境基本計画（平成 25 年 3 月）

○幅広い視点から環境をとらえた総合的な環境まちづくりのガイドラインであり、将来都市像を「環境の都」と掲げている。
○クリーンな移動手段である自転車の利用を促進。

### 3.1.5 健康・スポーツ

(1) 長岡京市健康増進計画（平成 26 年 3 月）

○本市の健康増進を図るための計画であり、目標として「健康寿命の延伸」などが掲げられている。
○評価指標として、「健康に対する意識の向上」や「運動習慣」に関する指標が設定されている。

(2) 長岡京市スポーツ推進計画　中間改定（令和 2 年 3 月）

○本市のスポーツ推進を図るための計画であり、基本理念として「一市民一スポーツ」が掲げられている。
○スポーツを推進（ひろげる）ため、「する」「ふれる」「支える」「つなげる」の観点から、基本方針が示されている。

### 3.1.6 観光

(1) 新・長岡京市観光戦略プラン（平成 29 年 3 月）

○本市の観光振興を図るための計画であり、観光振興方針やアクションプログラム等が示されている。
○施策として「観光スポット間の交通アクセシビリティの強化」が挙げられており、「レンタサイクルのより一層の普及推進等」が示されている。

### 3.1.7 交通安全

(1) 長岡京市第4次総合計画（平成 28 年 3 月）

○交通事故の減少を図るため、自転車の安全指導や啓蒙を強化し、自転車通行空間の確保を調整する。
○歩行者の安全や通行機能の円滑化を保全するため、放置自転車防止の啓蒙・指導を行う。

**事業名称　交通安全普及事業**

交通事故の減少を図るため、交通ルールの遵守、マナーを普及するための指導者育成や、啓発活動を行います。
特に、自転車事故が多いことから、自転車の安全指導や啓発を強化し、合わせて自転車通行空間の確保について調整を行います。
また、新たな「ゾーン30」の検討や幹線道路における交通安全対策のための「事故ゼロプラン」の推進に努めます。

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 指標① | 市内交通事故発生件数 | | | |
| | 現状値 | 199件 | 目標値 | 169件 |
| 指標② | 市内交通事故負傷者数 | | | |
| | 現状値 | 239人 | 目標値 | 203人 |

**事業名称　放置自転車防止事業**

歩行者の安全や道路の通行機能の円滑化を保全するために、放置自転車を無くすための自転車等利用者への啓発・指導及び駐輪場への誘導と合わせて、自転車等放置禁止区域での放置自転車の撤去を行います。

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 指標 | 放置自転車台数 | | | |
| | 現状値 | 12.0台／日 | 目標値 | 10.0台／日 |

出典：長岡京市第4次総合計画（平成 28 年 3 月）

(2) 長岡京市通学路交通安全プログラム（平成 26 年 12 月）

○通学路の安全を確保するため、関係機関と合同点検を継続するとともに、ＰＤＣＡサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性向上を図っていくことが示されている。

### 3.1.8 防災

(1) 長岡京市地域防災計画（平成 25 年 3 月）

○市の総合的な災害対策計画であり、震災発生時への備えや帰宅困難者対策等が示されている。
○震災発生時の避難や帰宅手段は、徒歩が基本として示されている。

## 3.2 国・京都府の関連法・計画

### 3.2.1 自転車活用推進法（平成 29 年 5 月）

○自転車の活用を総合的・計画的に推進するための計画であり、地方公共団体の責務として「実情に応じた施策を実施すること」が示されている。
○14 の基本方針により、幅広い観点から自転車の活用を推進することが示されている。

【基本理念・責務】

**基本理念**

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

**自転車の活用を総合的・計画的に推進**

**国等の責務**

- 国　：自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 地方公共団体　：国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- 公共交通事業者：自転車と公共交通機関との連携等に努める
- 国民　：国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

【基本方針】

**基本方針**

以下の施策を重点的に検討・実施

| | |
|---|---|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

出典：自転車活用推進法（平成 29 年 5 月）

### 3.2.2 京都府自転車活用推進計画（令和元年 12 月）

○京都府における地方版自転車活用推進計画であり、「つかう」「つくる」「まもる」の３つの視点から基本方針や施策が示されている。

【計画の基本方針】

**誰もが自転車の楽しさや便利さを実感できる環境の実現**

**つかう**

・自転車は誰もが身近に利用できる乗り物で、利便性、機動性に優れており、健康によく、環境に優しいというメリットがあります。
・京都府の魅力発信、暮らしの向上、賑わい創出、地域活性、健康増進、災害対応など、様々な場面において、自転車を活用し、多くの人が自転車の楽しさや快適さを実感できる取組を進めます。

**誰もが安全で快適に利用できる自転車環境の実現**

**つくる**

・自転車活用の可能性が高まる中、歩行者の安全を確保し、自転車を利用する誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境整備を進めます。
・また、自転車は将来の都市交通を担う重要な手段の一つとして捉え、公共交通と自転車の連携強化を図ります。

**みんながルールを守り、お互いが安心して利用できる自転車環境の実現**

**まもる**

・自転車を利用する人は子どもから高齢者まで幅広く、その運動能力や利用実態は様々です。また、最近は外国人の利用者も増えてきました。
・一人ひとりがルールを守り、お互いが安全に安心して自転車を利用できるよう、広報啓発や指導・取締りの徹底、利用者の実態に応じた安全教育を進めます。

出典：京都府自転車活用推進計画（令和元年 12 月）

# 4 長岡京市の自転車利用に関する現況

## 4.1 人口・施設分布

### 4.1.1 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。

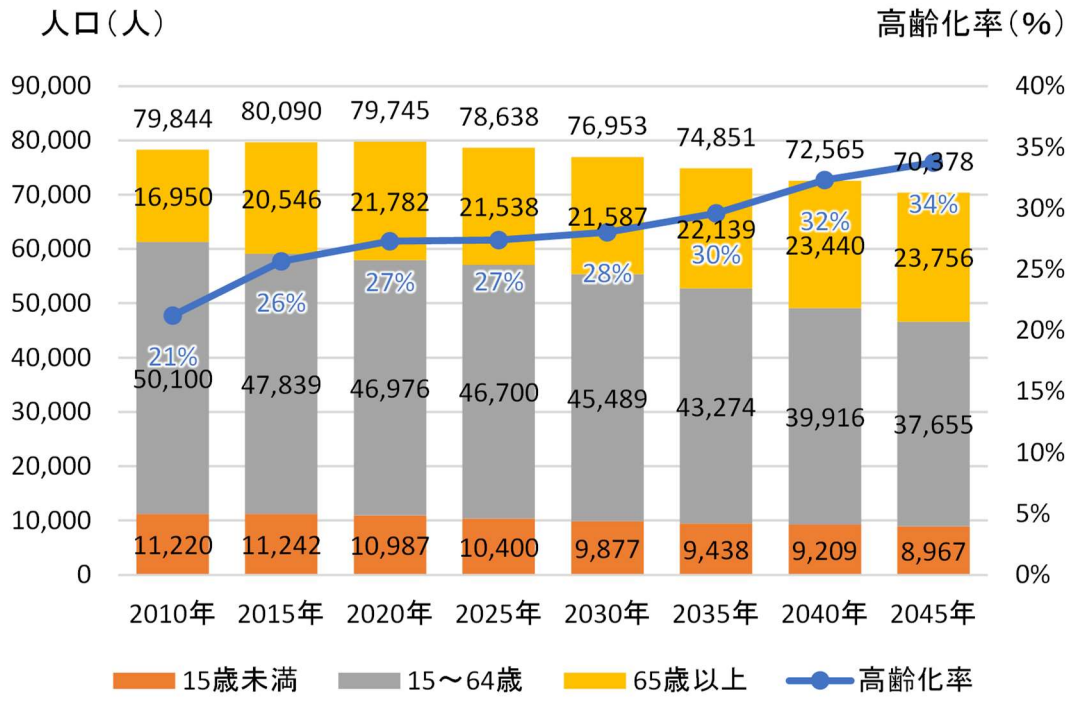



図 4.1 年齢 4 区分別人口と高齢化率の推移

表 4.1 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）

### 4.1.2 夜間人口密度

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

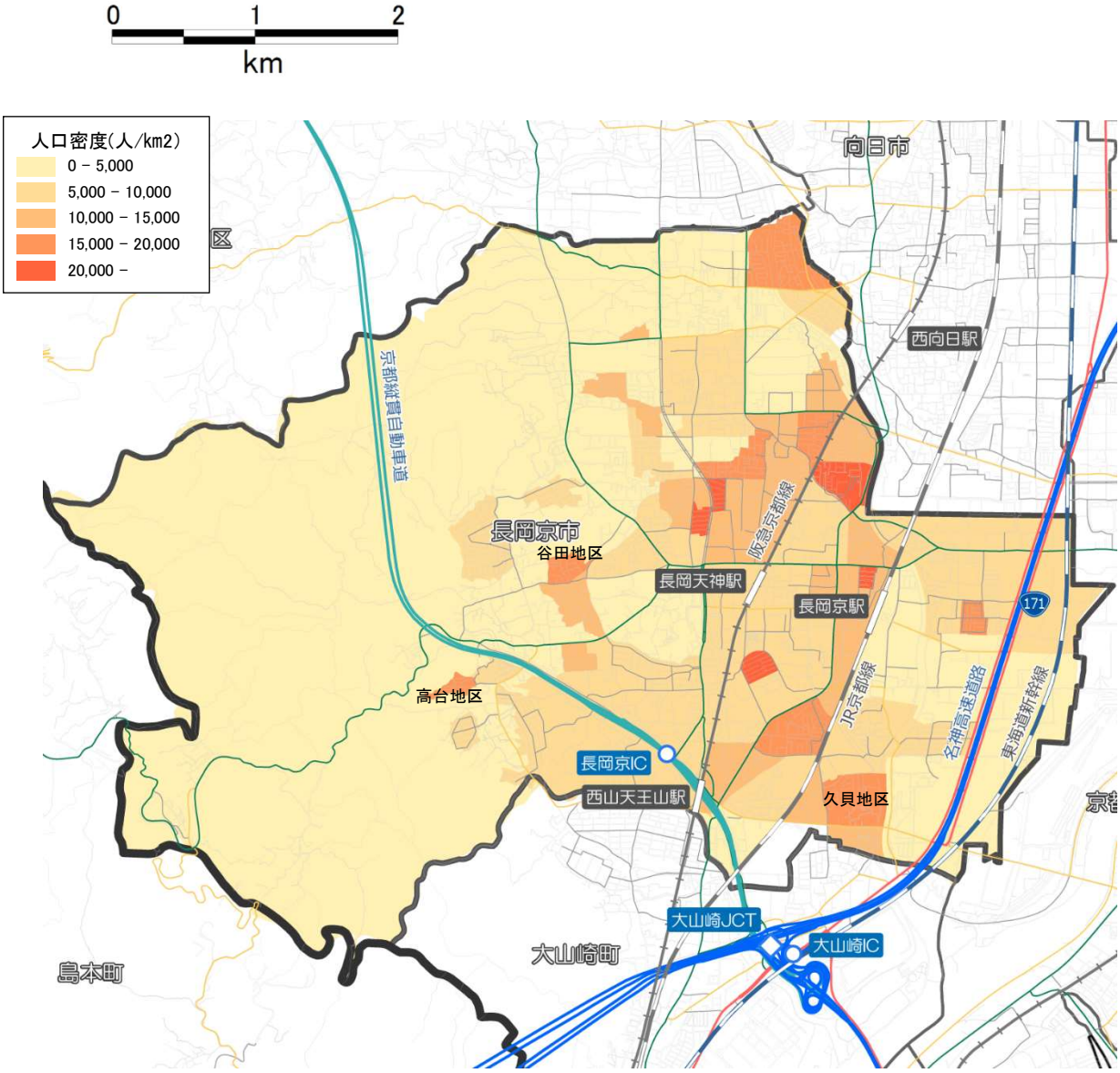



図 4.2 夜間人口密度

出典:平成 27 年 国勢調査

### 4.1.3 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。

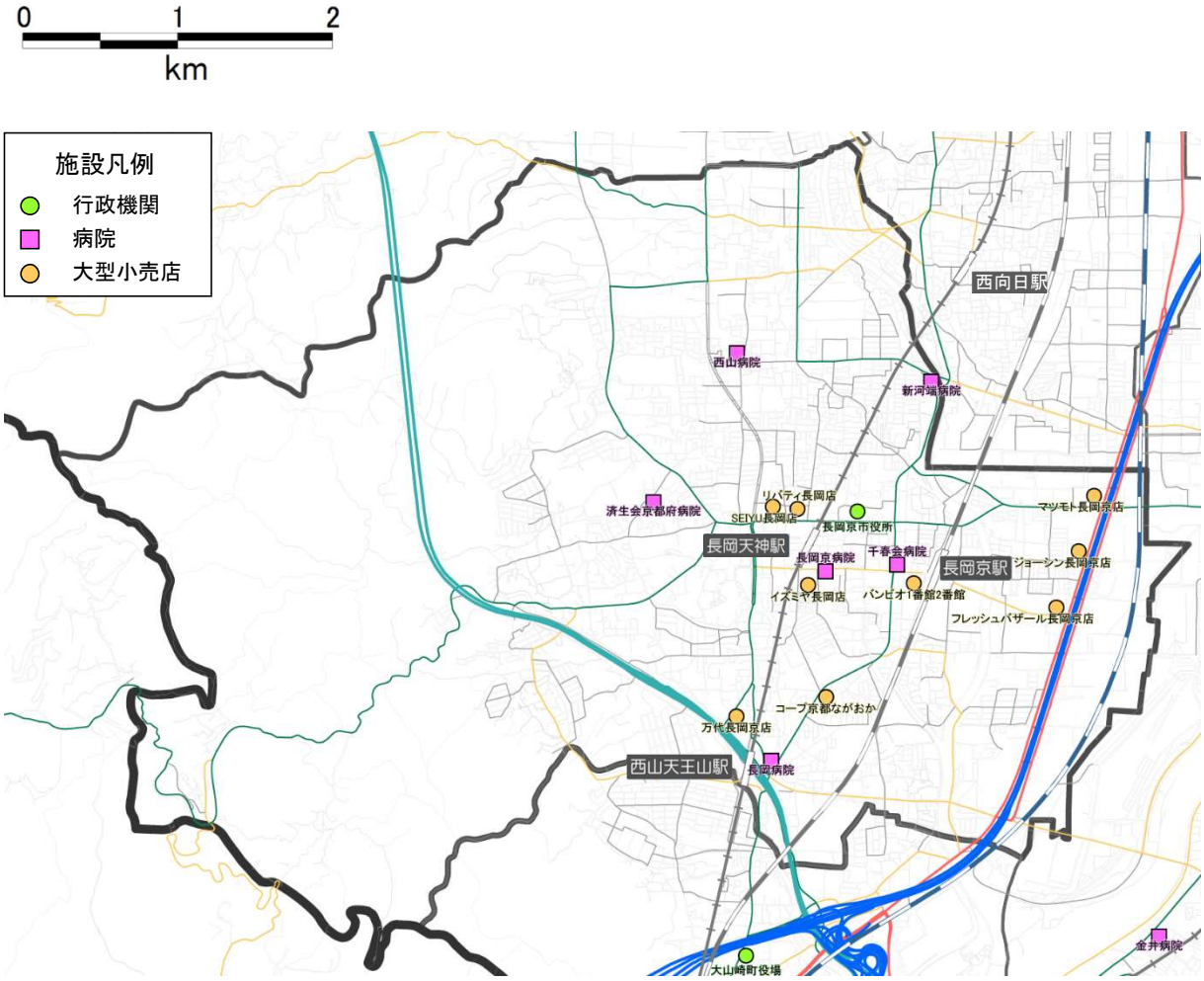



図 4.3 主要日常施設分布

出典:国土数値情報、大型小売店総覧 2017(大型小売店)

### 4.1.4 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。

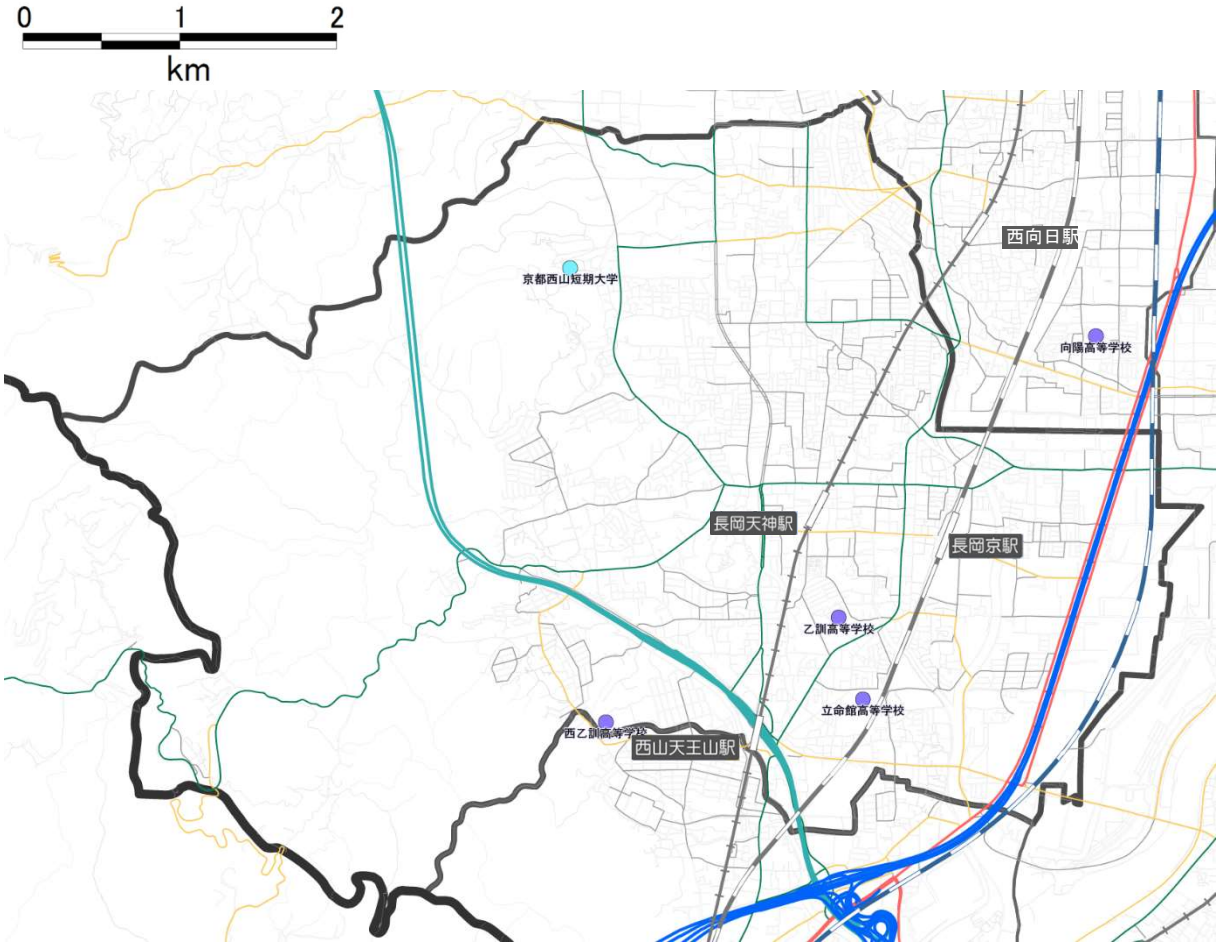



図 4.4 学校（高校以上）の分布

出典：国土数値情報

## 4.2 交通環境

### 4.2.1 公共交通

○市街地の大部分が運行本数 30 本／日以上の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。

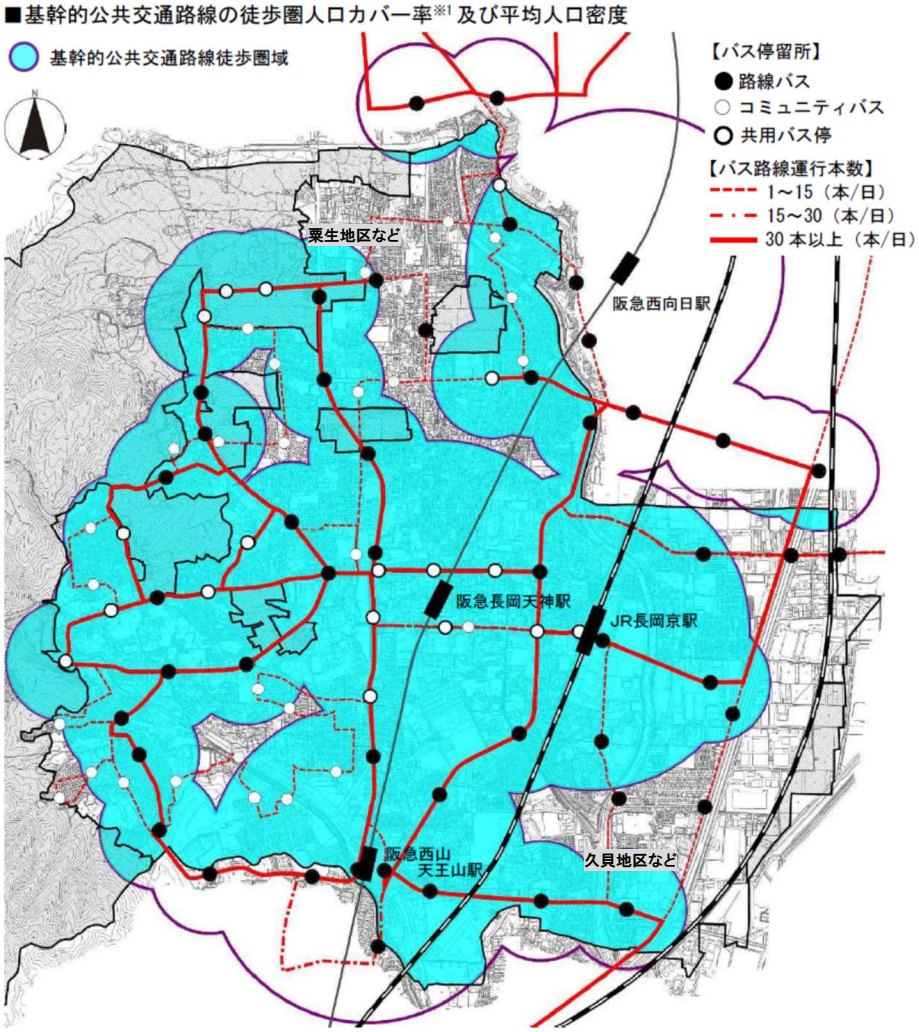



図 4.5 基幹的公共交通のカバー圏域

出典：長岡京市立地適正化計画（平成 29 年 4 月）

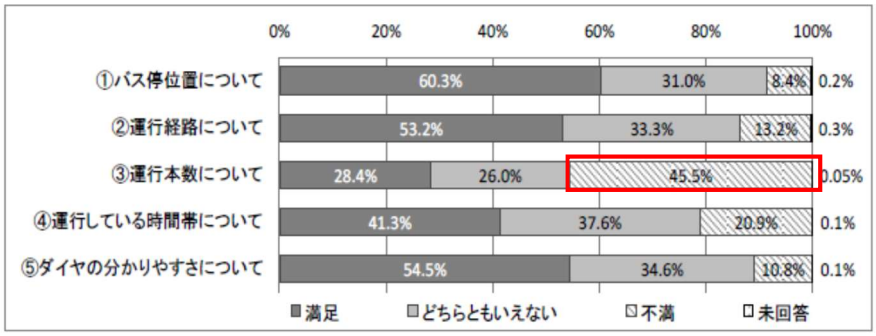



図 路線バスの利用実態（上左：利用目的、上右：利用頻度、下：満足度）（N＝2,108）

図 4.6 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）

### 4.2.2 道路

#### (1) 自動車交通量

○広域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。

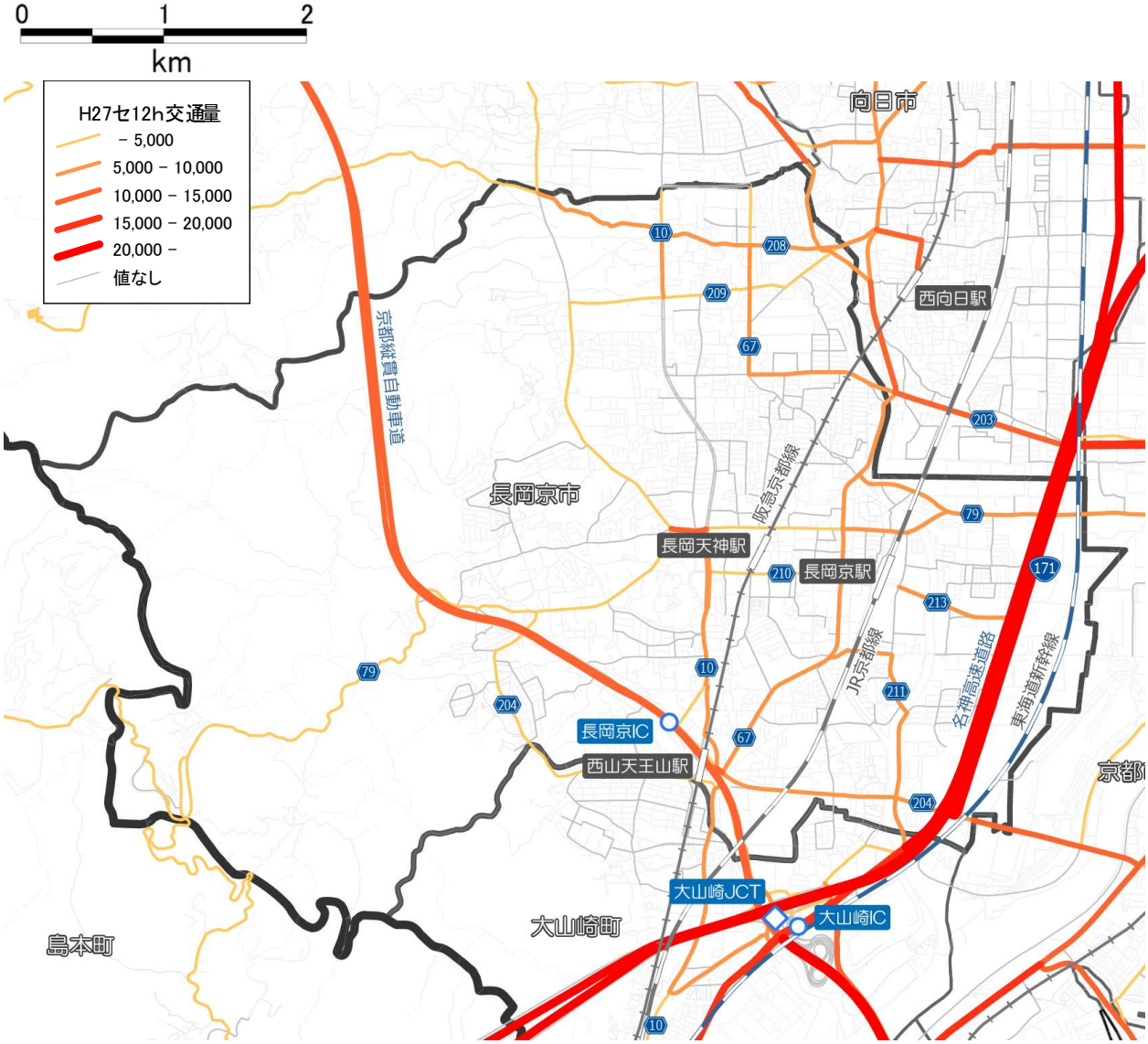



図 4.7 自動車交通量

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。

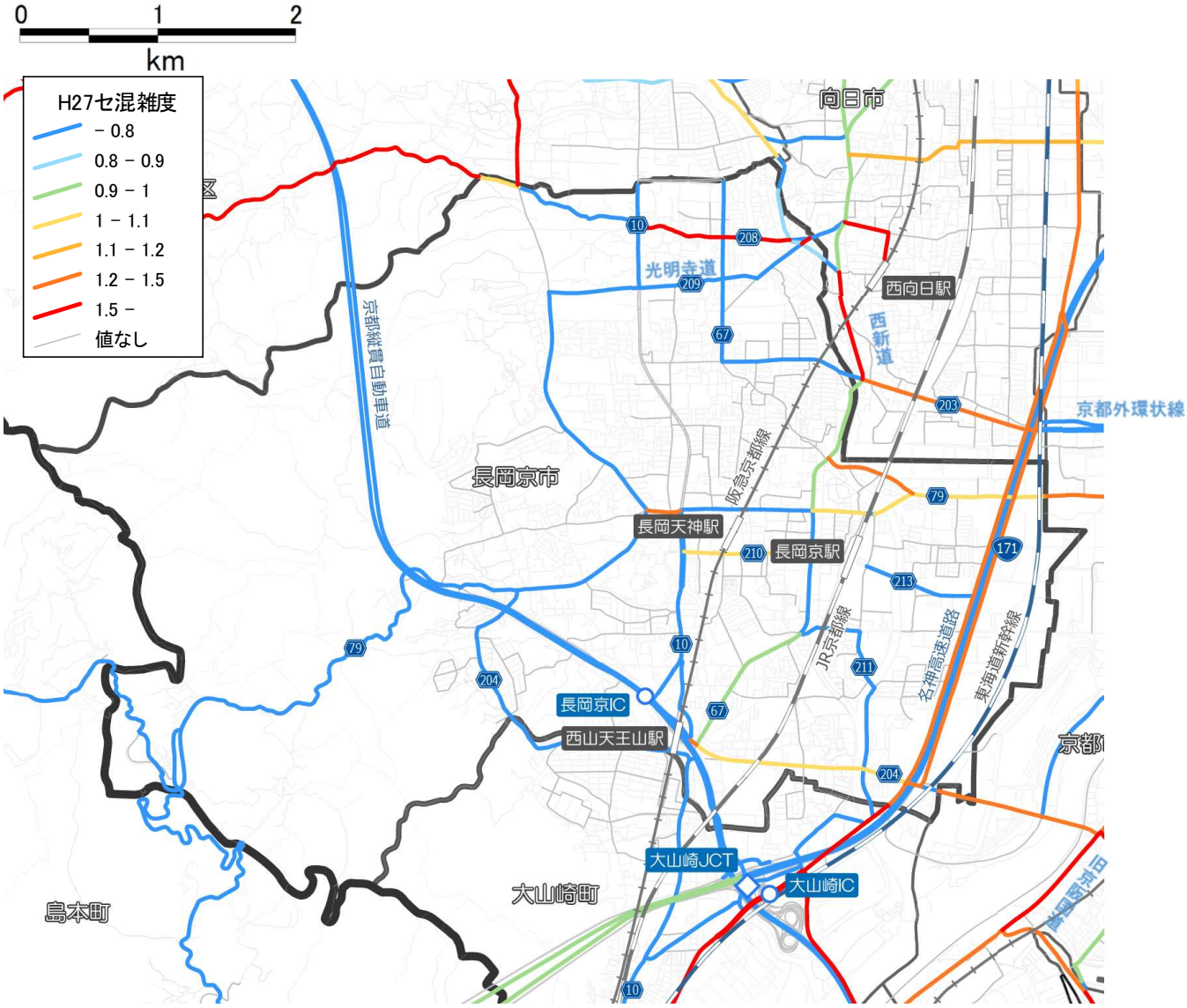



図 4.8 道路混雑度

(26) 混雑度

交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

$$混雑度 = \frac{交通量（台/12h）}{交通容量（台/12h）}$$

| 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 4.9 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

## 4.3 移動状況

### 4.3.1 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。

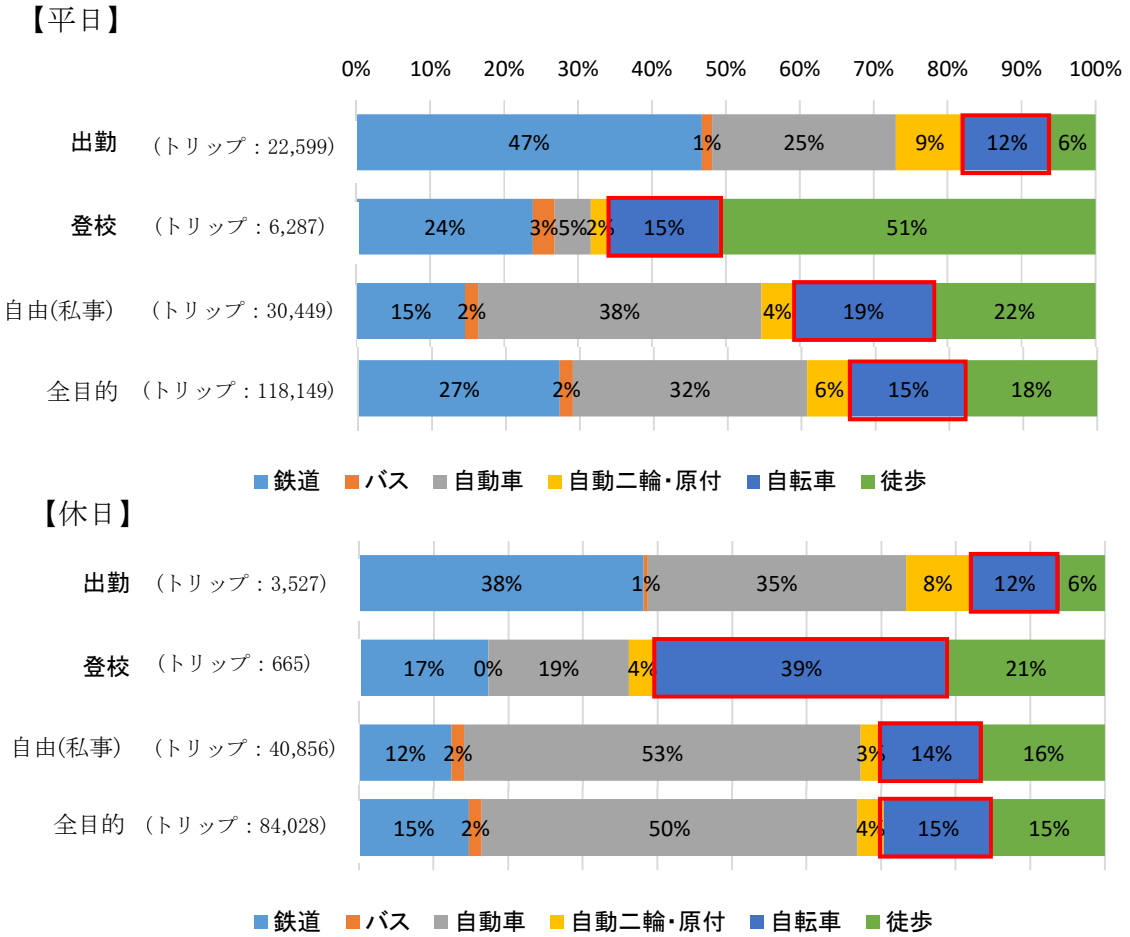


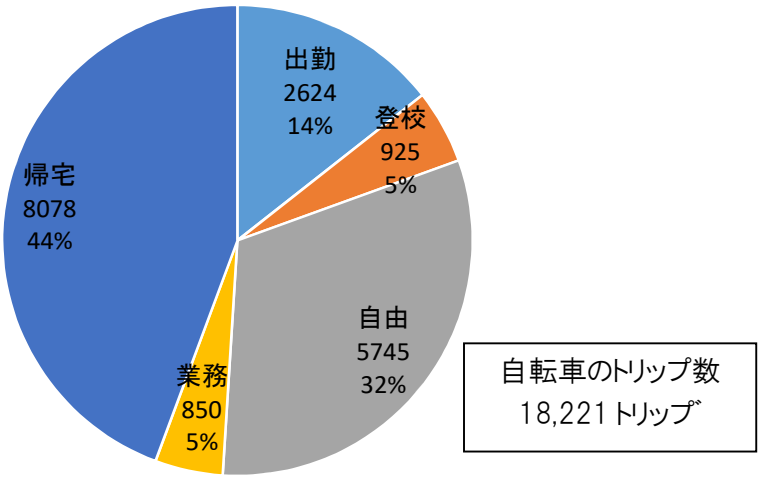

図 4.10 長岡京市の目的別代表交通手段別分担率

※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

### 4.3.2 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。（「帰宅」を除く）

【平日】




【休日】

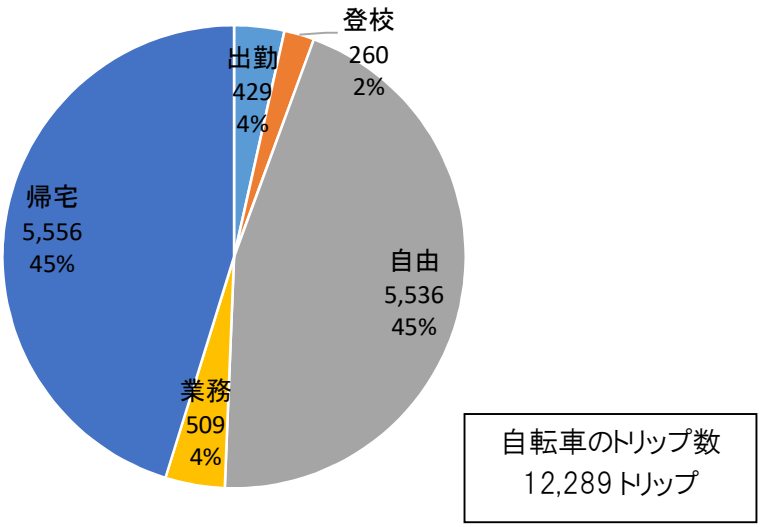



図 4.11 長岡京市における自転車のトリップ数、目的構成

※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

### 4.3.3 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。

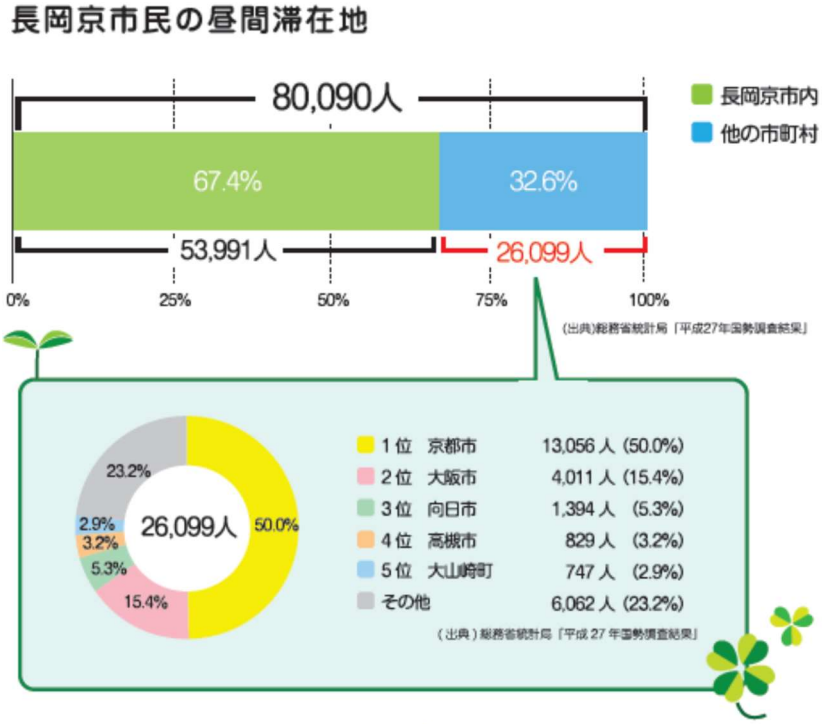



図 4.12 長岡京市民の流出人口と流出先

出典:統計データで見る長岡京市のすがた

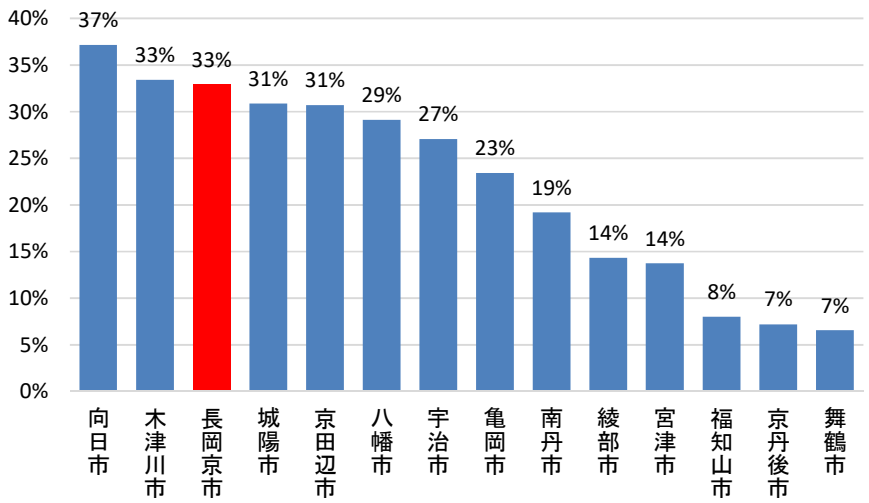



図 4.13 他市町村への流出人口割合の比較(京都市を除く府内の市)

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 トリップである。

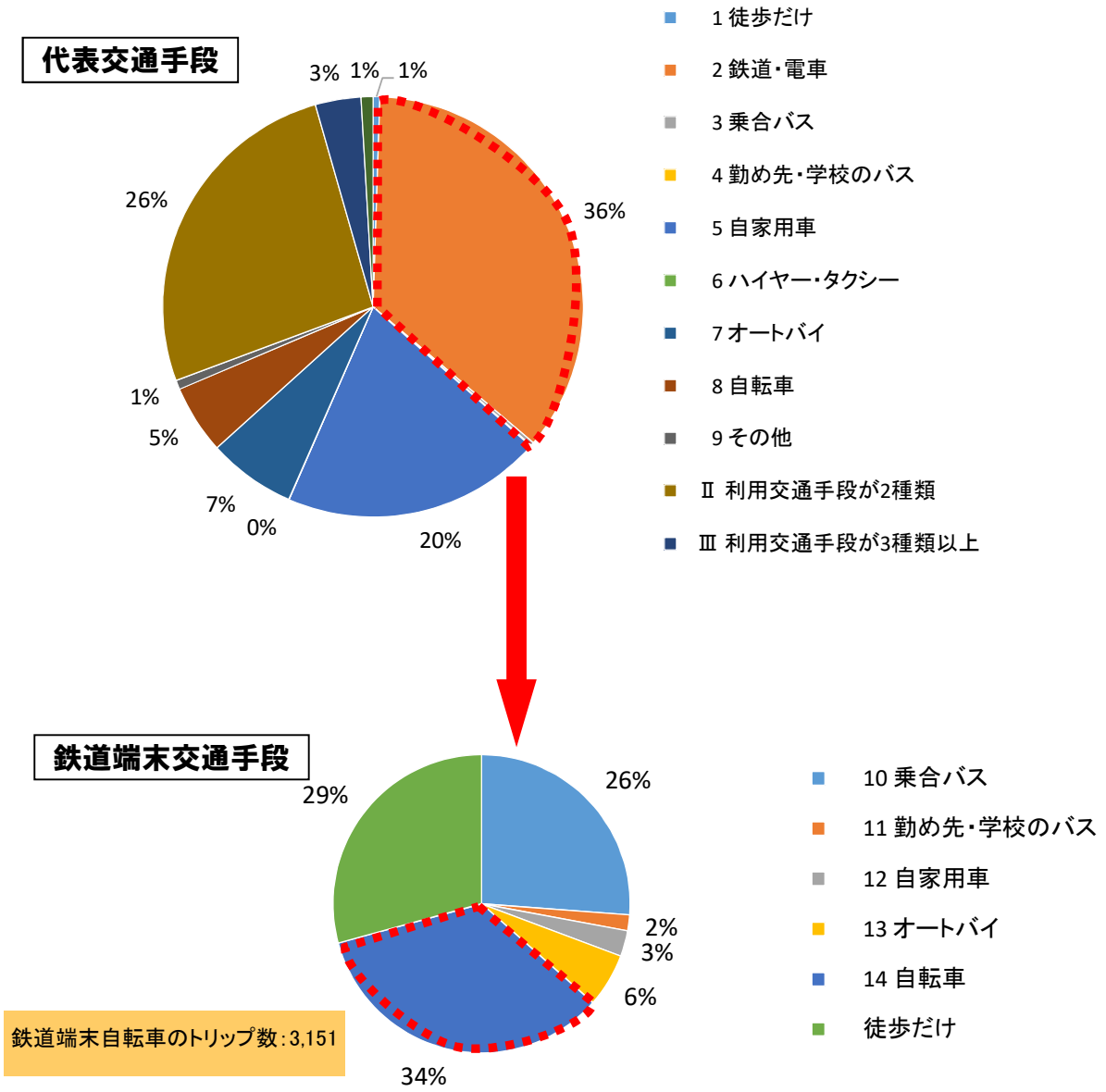



図 4.14 他市町への通勤・通学における交通手段別分担率

出典:国勢調査(平成 22 年)

### 4.3.4 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。

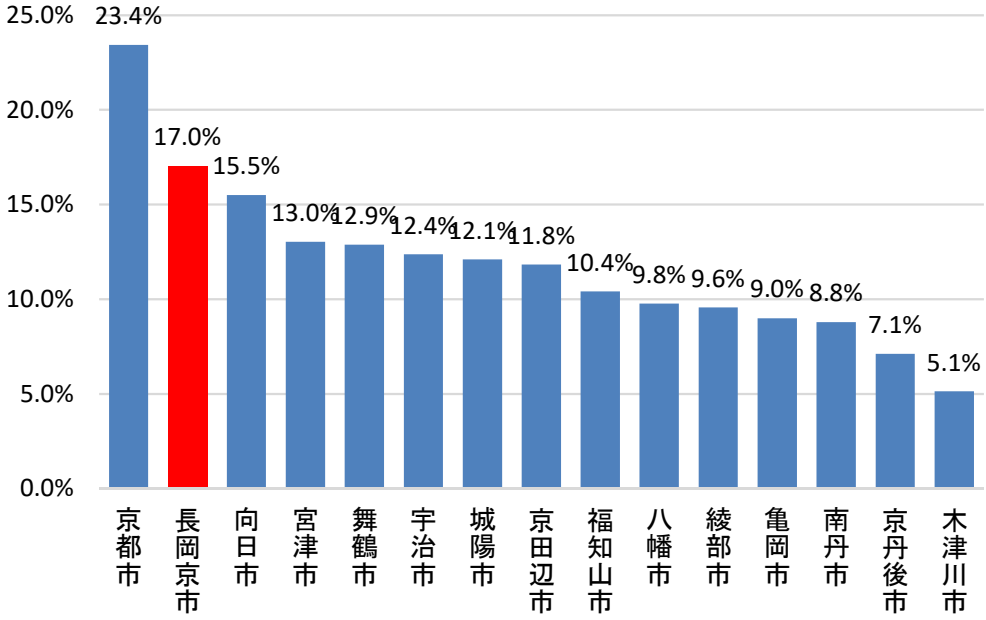



図 4.15 代表交通手段自転車分担率の比較（通勤・通学）

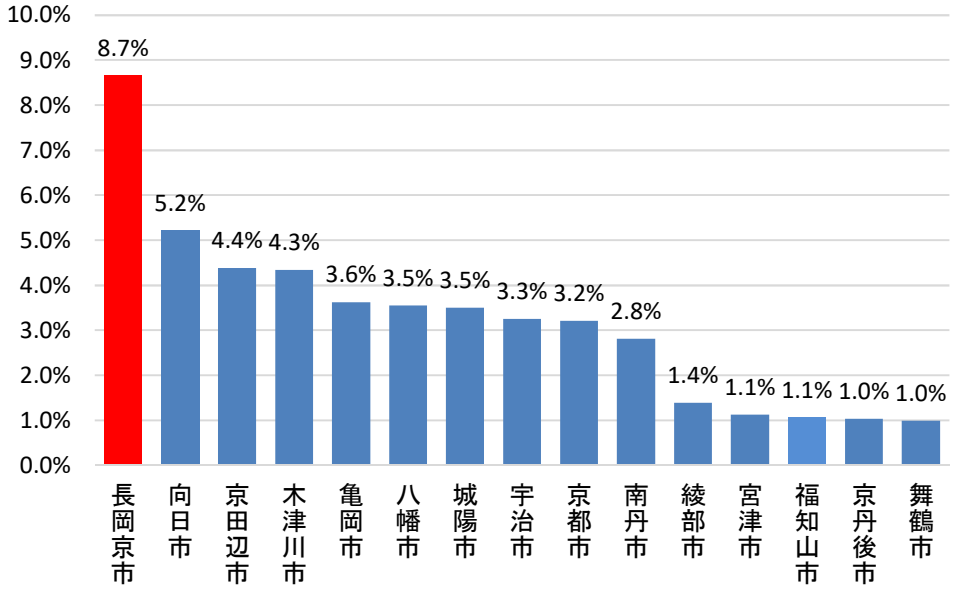



図 4.16 鉄道端末交通手段自転車分担率の比較（通勤・通学）

出典：国勢調査（平成 22 年）

### 4.3.5 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。

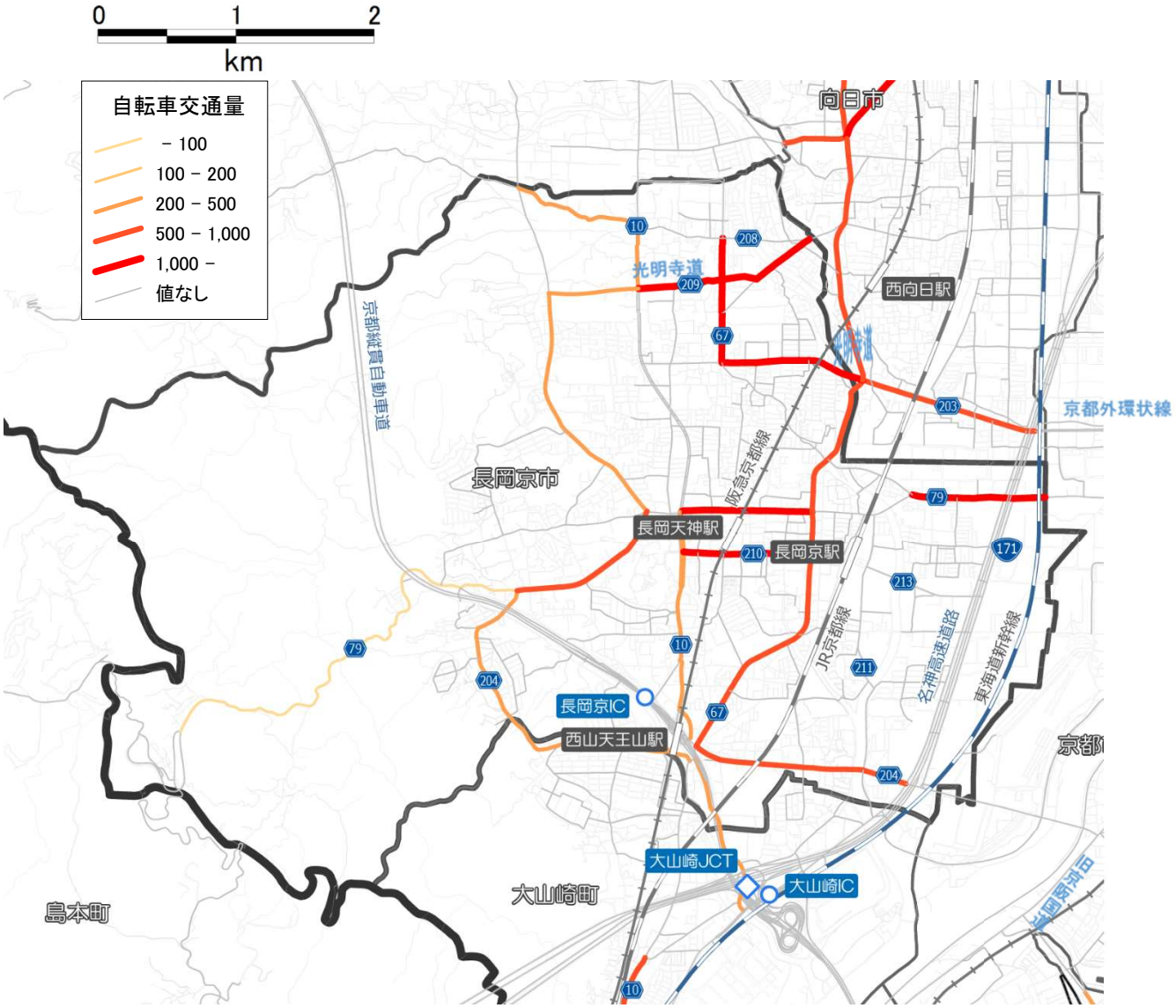



図 4.17 自転車交通量

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

### 4.3.6 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。

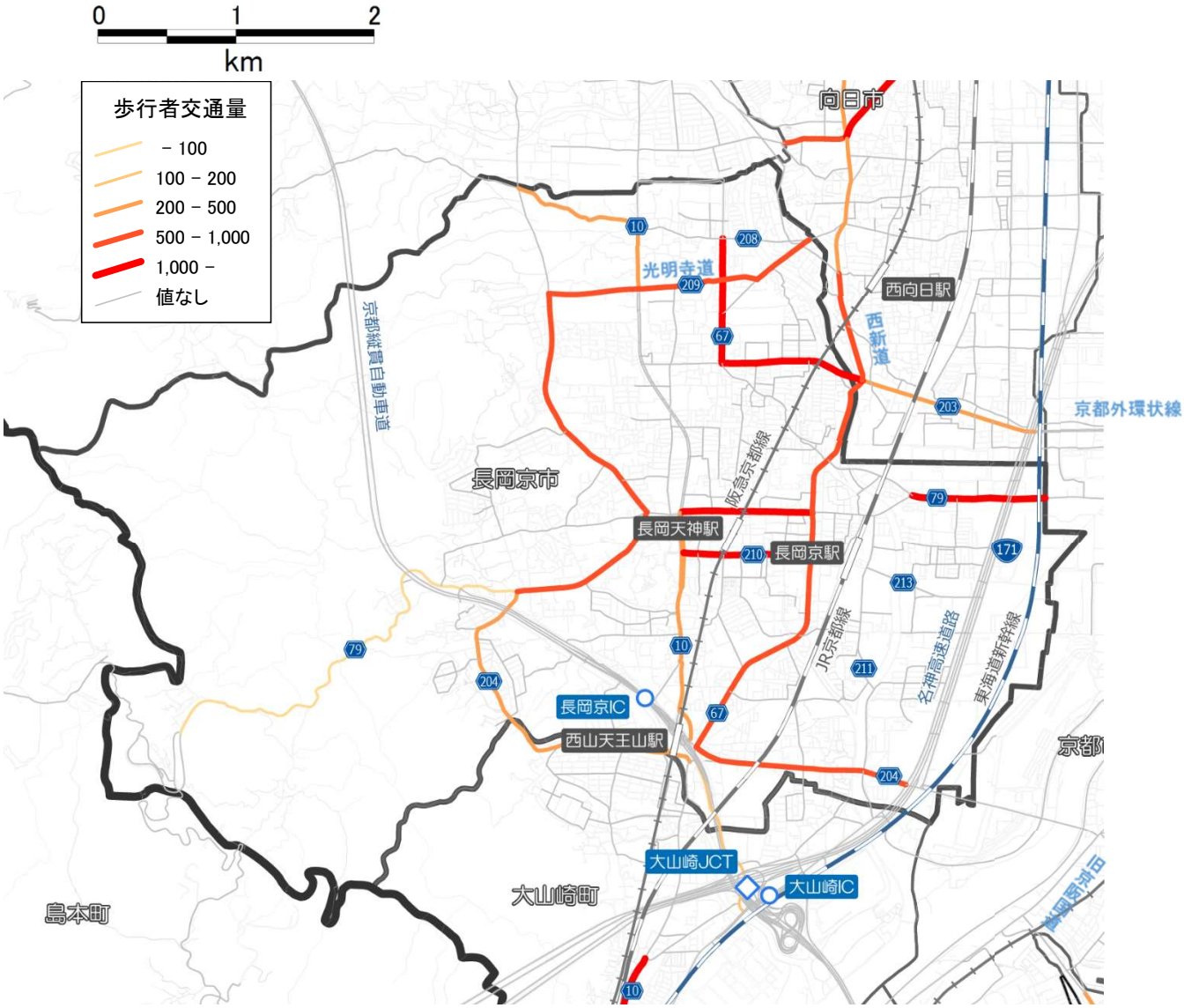



図 4.18 歩行者交通量

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

## 4.4 交通安全

### 4.4.1 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令和元年には 32 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。

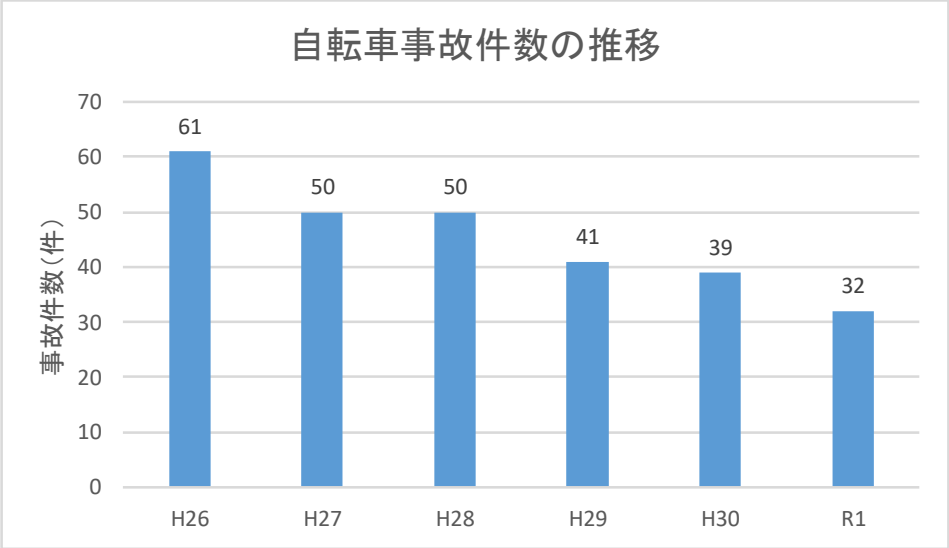



図 4.19 市内の自転車事故件数の推移

出典：京都府警資料

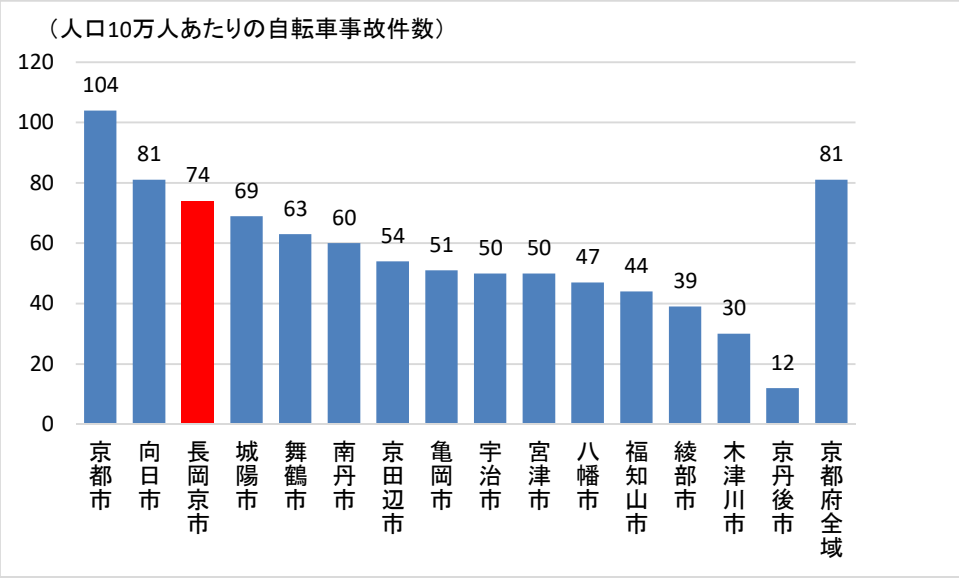



図 4.20 他都市との人口あたり自転車事故件数（平成 26 年）の比較

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。

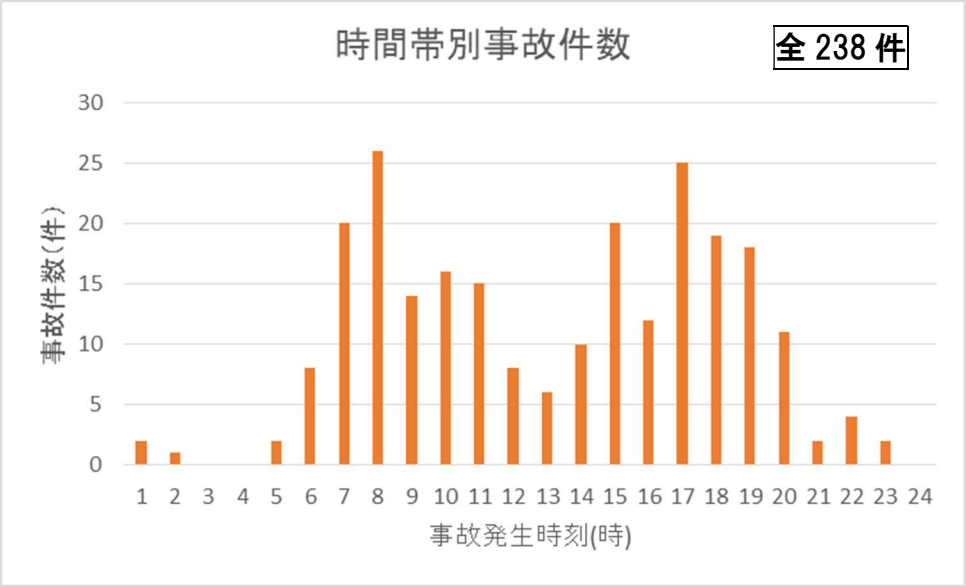



図 4.21 自転車事故の時間帯別発生件数（平成 26～30 年）

### (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。

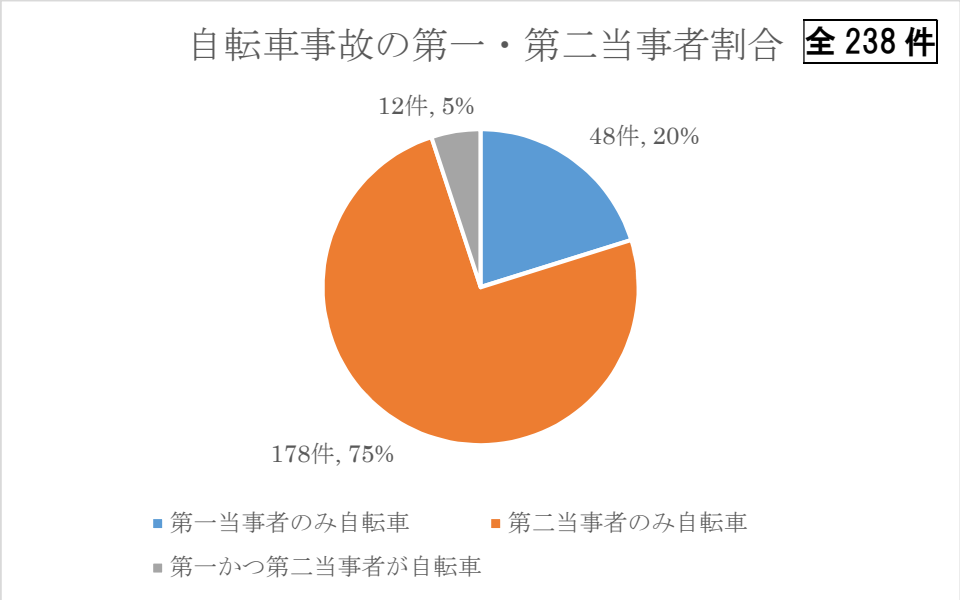



図 4.22 自転車事故の第一・第二当事者別割合（平成 26～30 年）

出典：京都府警資料

※「第一当事者」とは、交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう

※「第二当事者」とは、交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が軽い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が重い者をいう（警察庁ホームページより作成）

### (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。

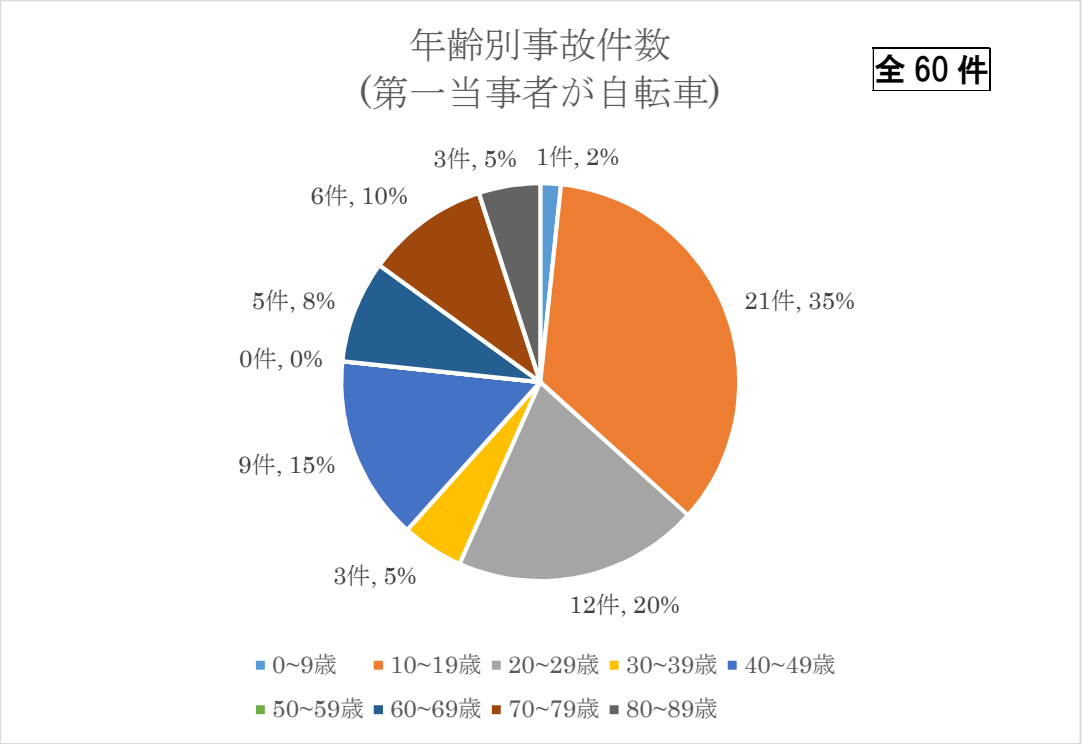



図 4.23 自転車事故(第一当事者が自転車)の年齢別当事者割合(平成 26～30 年)

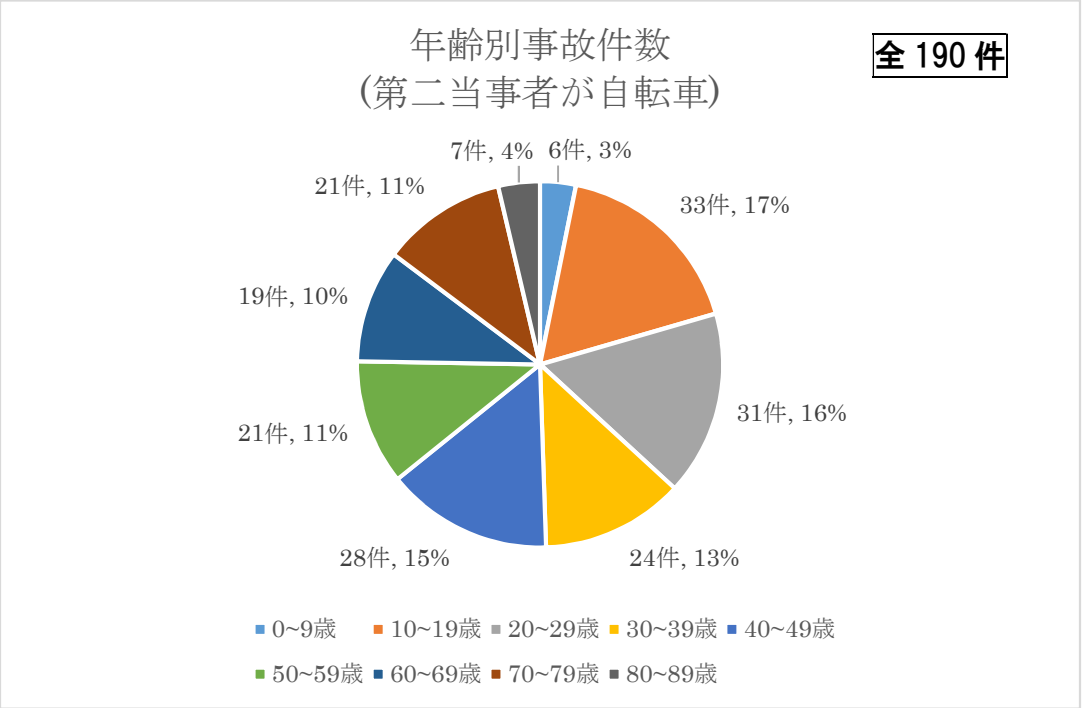



図 4.24 自転車事故(第二当事者が自転車)の年齢別当事者割合(平成 26～30 年)

出典：京都府警資料

### (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。

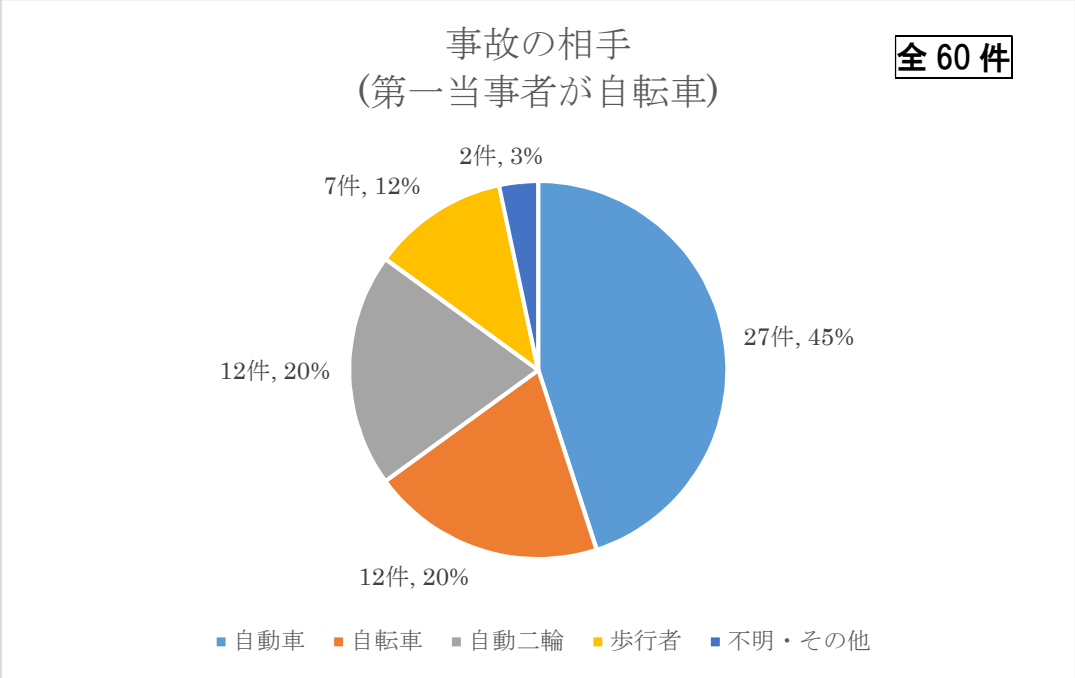



図 4.25 自転車事故(第一当事者が自転車)の相手内訳(平成 26～30 年)

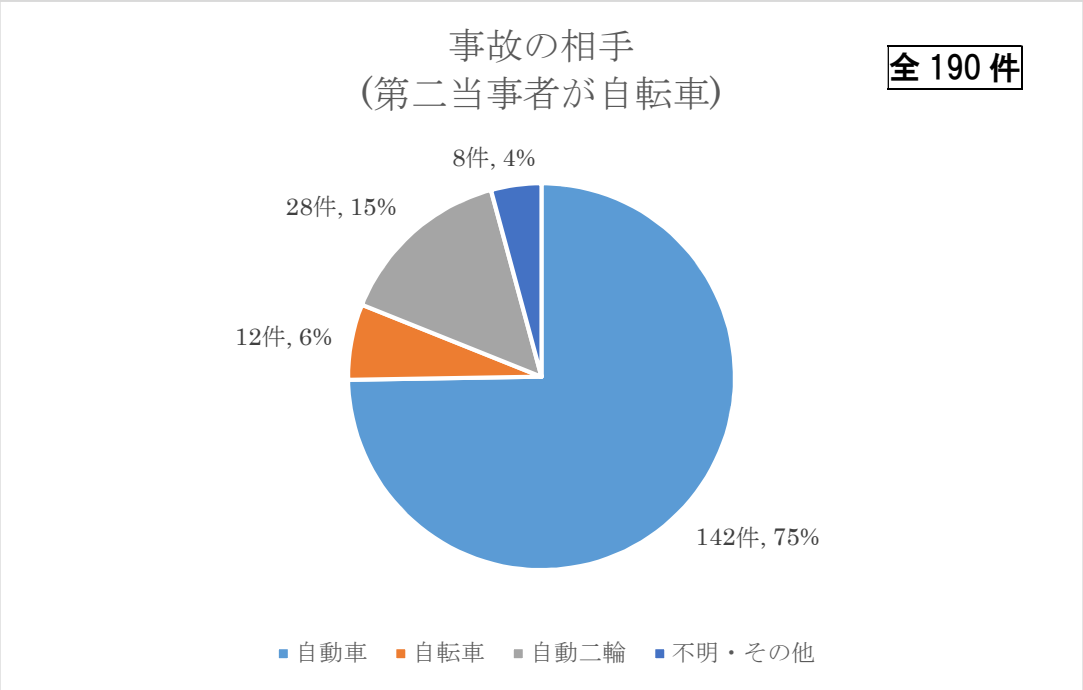



図 4.26 自転車事故(第二当事者が自転車)の相手内訳(平成 26～30 年)

出典：京都府警資料

### (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。

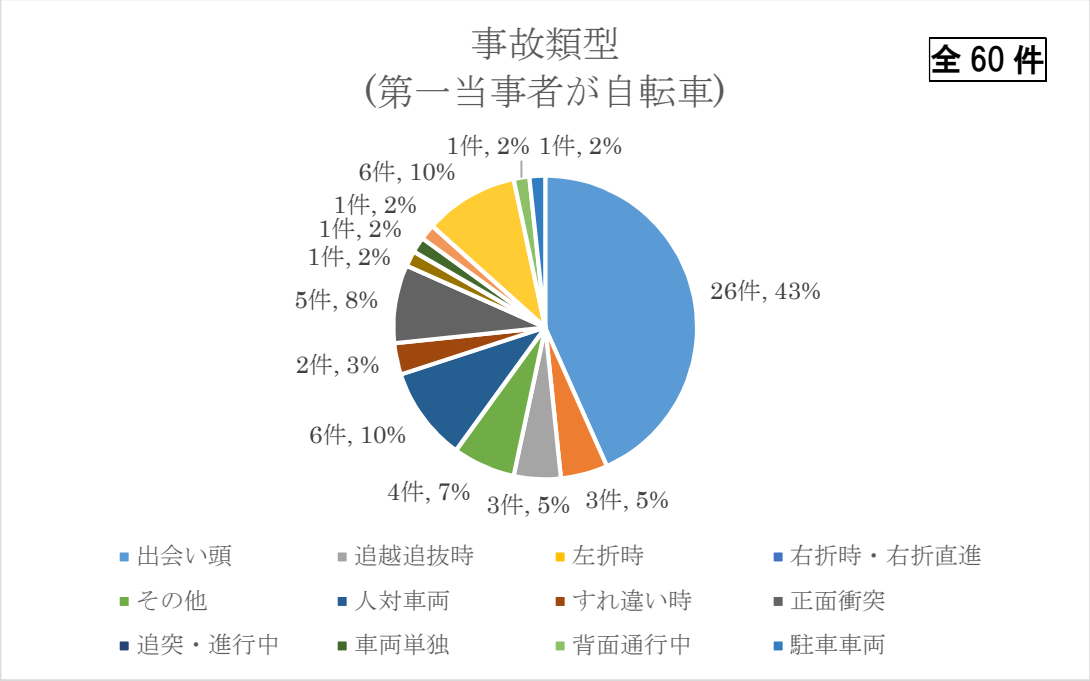



図 4.27 事故類型別の内訳(平成 26～30 年)

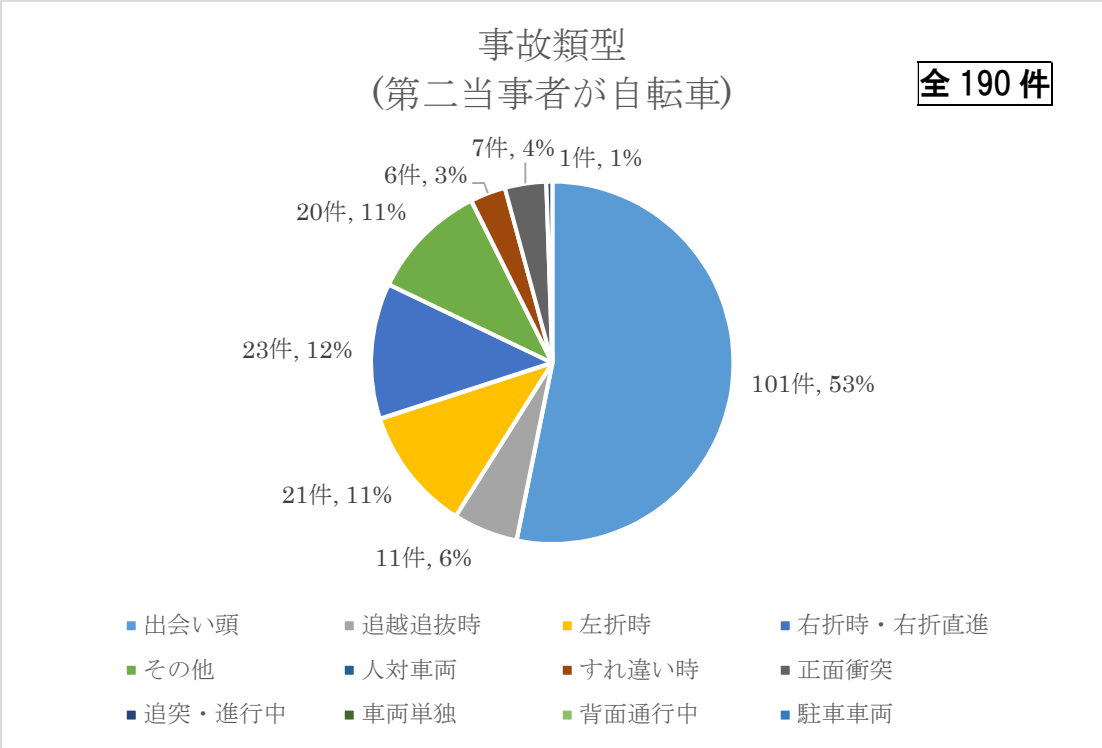



図 4.28 事故類型別の内訳(平成 26～30 年)

出典：京都府警資料

【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。

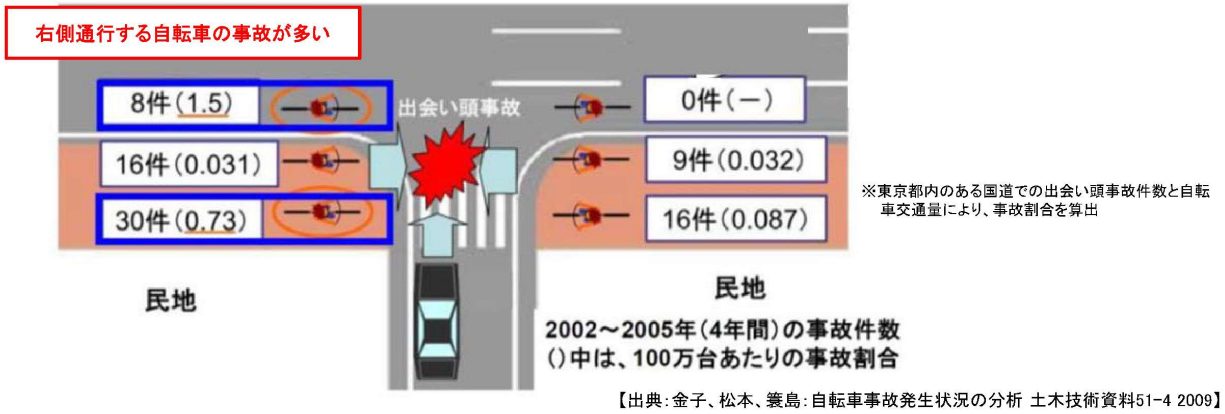



図 4.29 自転車の通行位置による出会い頭事故の危険性

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。

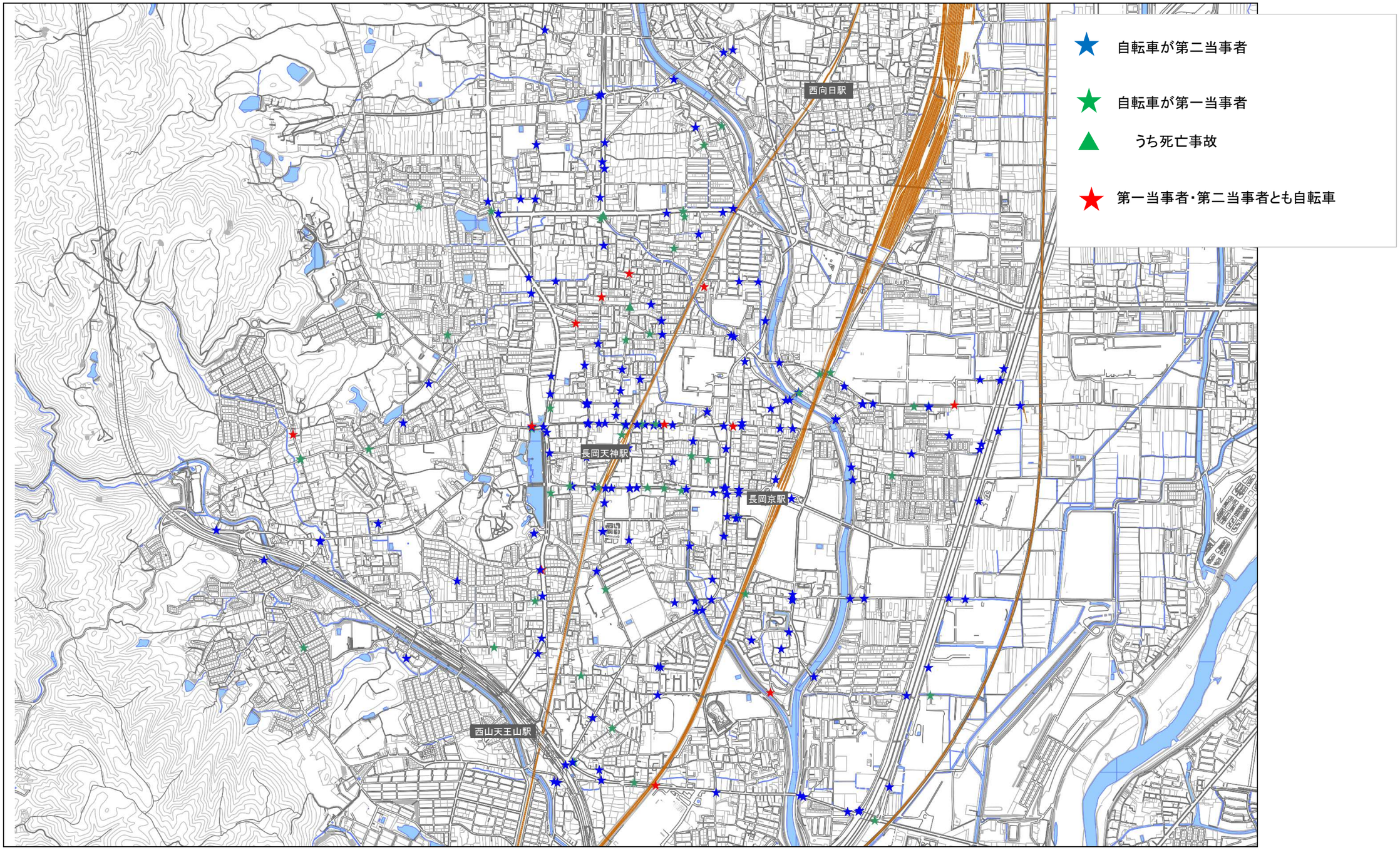



図 4.30 市内の自転車事故発生個所(平成 26～30 年)

出典:京都府警資料

### 4.4.2 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一当事者となる交通事故の割合が増加している。

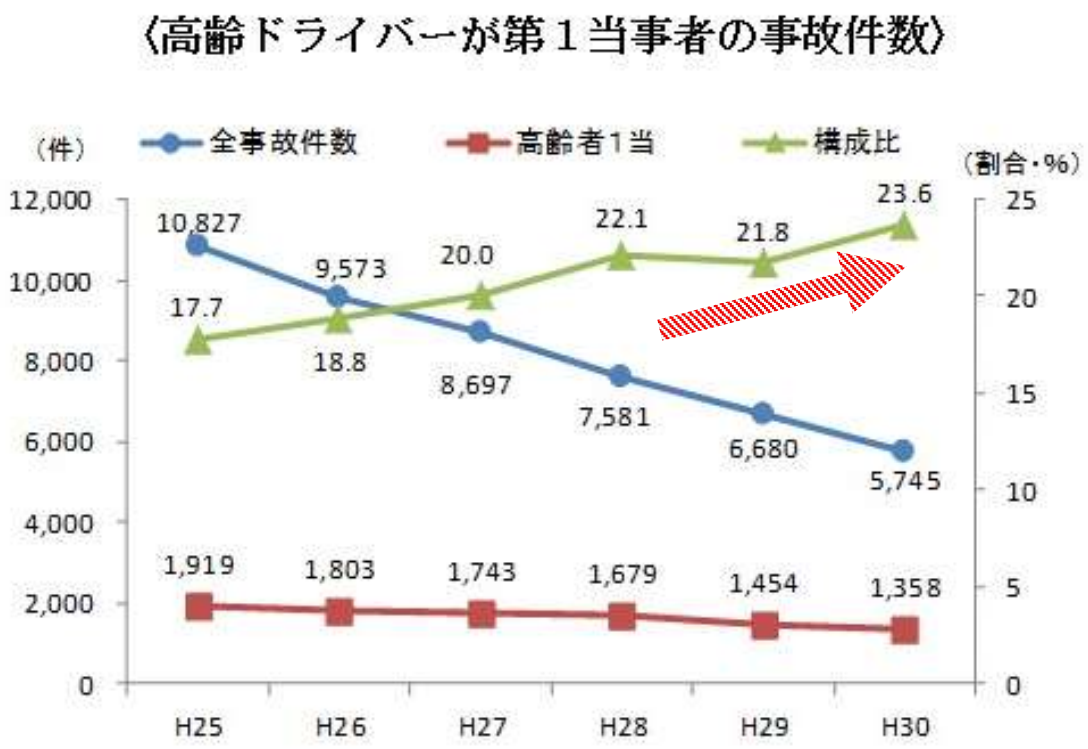



図 4.31 京都府内において高齢ドライバーが第一当事者となる事故件数の推移

出典：京都府警資料

## 4.5 自転車通行環境の整備状況

○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。

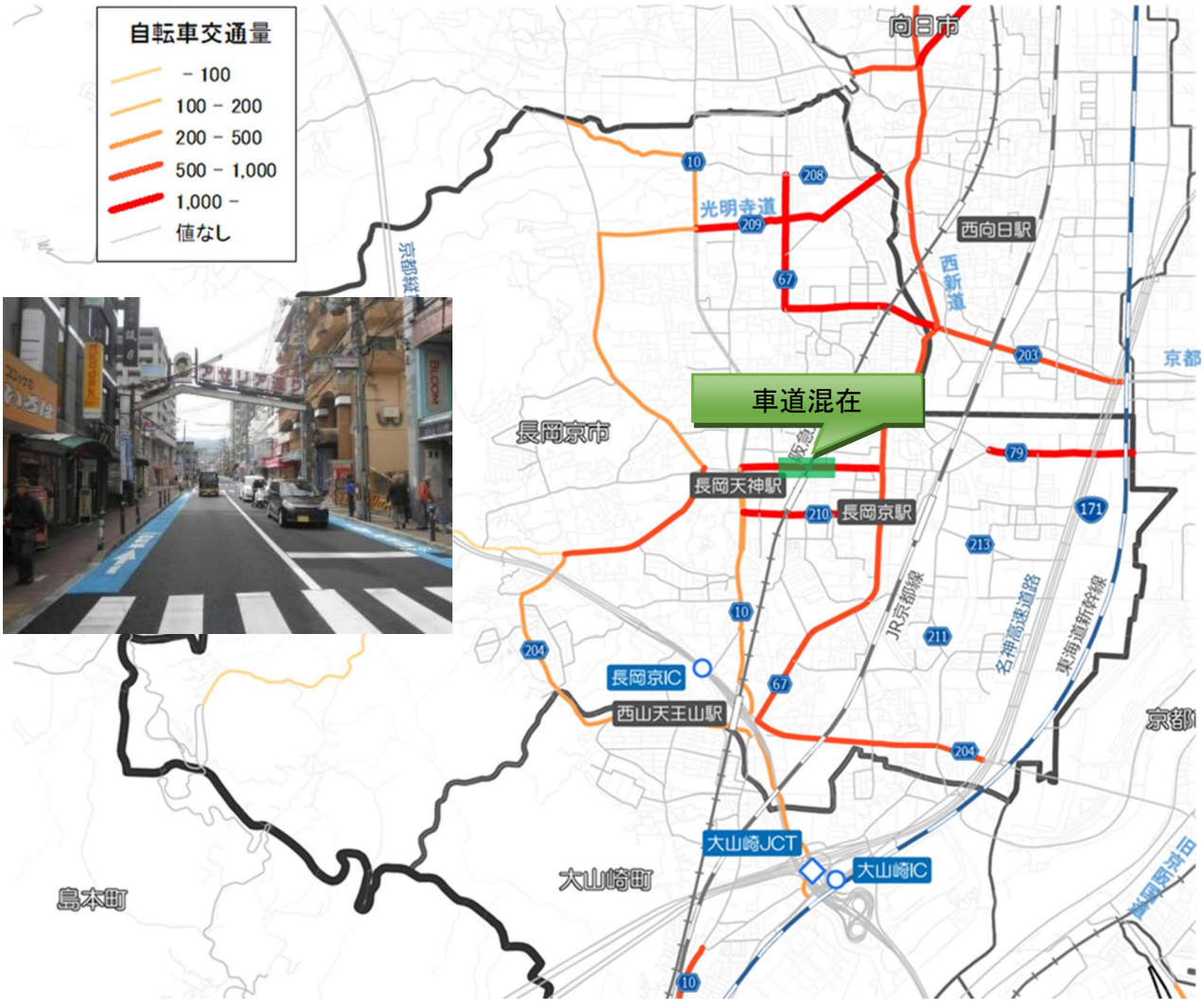



図 4.32 自転車通行環境が整備されている区間

出典：長岡京市資料

## 4.6 駐輪場

○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。

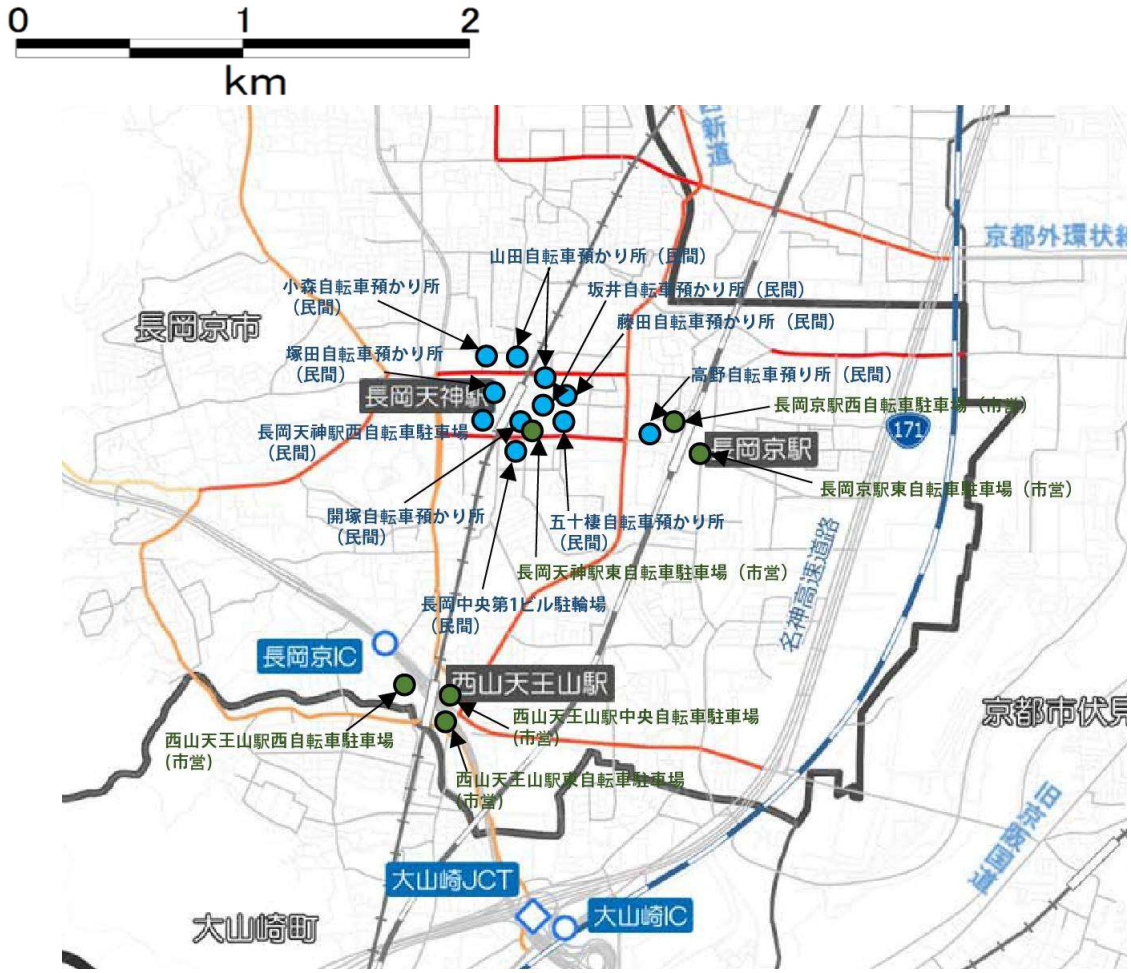



図 4.33 駐輪場の立地状況

出典：長岡京市資料,長岡京市 HP

## 4.7 観光・ツーリズム

### 4.7.1 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。

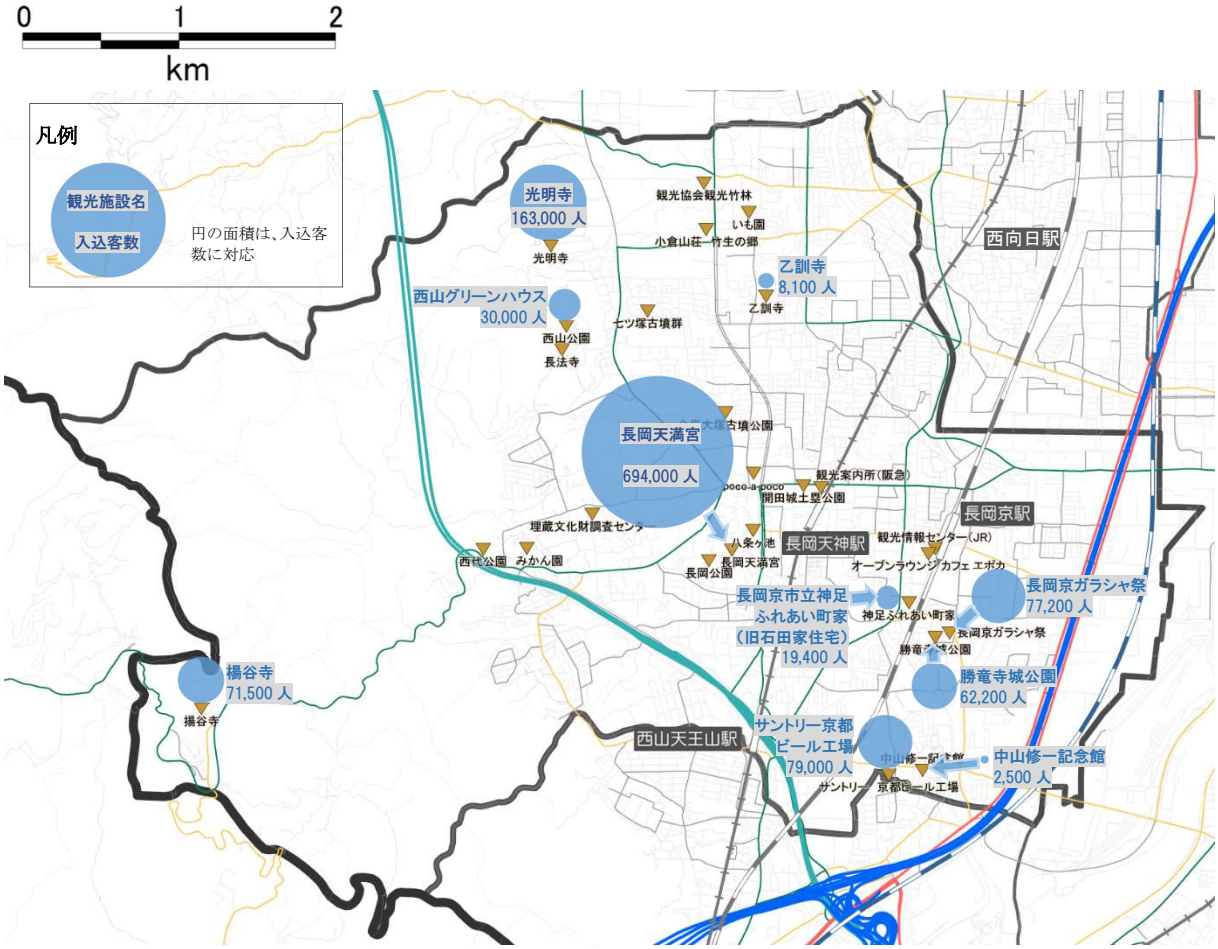



図 4.34 観光交流施設分布

出典：長岡京市オープンデータ、長岡京市資料

### 4.7.2 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 4.35 レンタサイクル

出典：長岡京市観光協会 HP

### 4.7.3 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 4.36 淀川河川公園（サイクリングロード）

図 4.37 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」

# 5 長岡京市の自転車利用環境に関する課題

前段で整理した「２ 自転車を取りまく動向」、「３ 上位計画、関連計画の整理」、「４ 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以下の通り整理しました。（詳細は次頁参照）

**■長岡京市の自転車利用環境に関する課題**

課題１：駅を中心とした自転車通行環境の向上
課題２：公共交通の補完及び自動車からのさらなる転換促進
課題３：サイクリングロード等を活用した健康・観光分野への貢献
課題４：自転車事故のさらなる抑制

| | | 自転車を取りまく動向 | 長岡京市の関連分野における方針等 | 長岡京市の自転車に関する現状 |
|---|---|---|---|---|
| 都市環境 | 都市構造 | **集約型都市構造の推進**<br>○国では、人口減少下においても都市の持続可能性を確保するために、集約型都市構造を推進している。<br>○集約型都市構造を形成するにあたり、自転車は主に拠点エリアにおける移動手段の役割を担うことが示されている。 | **鉄道駅周辺に都市機能を誘導**<br>**「長岡京市立地適正化計画（平成 29 年）」**<br>○「中心拠点型都市機能誘導区域」は、長岡天神駅、長岡京駅、西山天王山駅、西向日駅周辺エリアに設定<br>**長岡天神駅周辺は歩行者が主体**<br>**「阪急長岡天神駅周辺整備基本計画（平成 31 年）」**<br>○阪急長岡天神駅のにぎわい創出のため、歩行者主体の交通ネットワーク形成を図ることが示されている。 | **駅を中心とした自転車利用が多い**<br>○主要施設は駅周辺に多く立地しているほか、市外への通勤・通学の鉄道端末自転車利用が多い<br>**歩行者と分離した自転車通行環境は一部区間のみ**<br>○車道上に自転車通行環境が整備されている路線はアゼリア通りの一部区間に留まる。 |
| | 公共交通 | **公共交通補完への要請**<br>○バス等の公共交通事業者は、都市部においてもドライバーの確保や、収支採算性の向上が課題となっており、効率性の向上が求められている。 | **市内移動円滑化の推進**<br>**「長岡京市第４次総合計画（平成 28 年）」**<br>○「交通至便というまちの強みを最大限に活かすために、市内移動の円滑化を図っていく」 | **バスは運行本数に対するニーズが高い**<br>○市内の大部分の地域が基幹的な公共交通でカバーされているものの、バスの運行本数に対する不満度は高くなっている。 |
| | 自動車依存 | **環境負荷低減への要請**<br>○温室効果ガス削減の国際目標として、我が国は 2030 年度に 2013 年度比 26%減、2050 年に 80%減と今後大幅な削減が求められている。<br>**高齢ドライバーによる交通事故への対応**<br>○高齢化の進展に伴い、高齢ドライバーによる交通事故の割合が増加傾向にある。 | **移動手段は徒歩・自転車と公共交通が中心**<br>**「長岡京市地域公共交通ビジョン（平成 25 年）」**<br>○「交通至便というまちの強みを最大限に活かすために、市内移動の円滑化を図っていく」<br>**「長岡京市第二期環境基本計画（平成 25 年）」**<br>○「環境の都」を掲げ、クリーンな移動手段である自転車の利用を促進 | **道路混雑が一部路線で発生**<br>○自動車分担率はそれほど高くないものの、駅にアクセスする一部の路線では混雑が発生。<br>**私用目的では自動車分担率が比較的高く、高齢ドライバーは今後さらに増加の懸念**<br>○本市の自動車分担率は 50%未満であるが私用目的では比較的高く、高齢化の進展に伴い高齢ドライバーが増加することが懸念される。 |
| 健康・スポーツ | | **健康寿命延伸への要請**<br>○今後高齢化の進展により年齢構成が変化し、社会保障費削減や労働力確保等の観点から健康寿命の延伸が求められている。<br>**サイクルスポーツの裾野拡大**<br>○自転車の利用目的や嗜好が多様化することにより、スポーツ車が普及している。 | **健康寿命の延伸と市民スポーツの促進**<br>**「長岡京市健康増進計画（平成 26 年）」**<br>○目標として「健康寿命の延伸」などが掲げられている。<br>**「長岡京市スポーツ推進計画（平成 27 年）」**<br>○基本理念として「一市民一スポーツ」が掲げられている。 | **大阪市・京都市を結ぶサイクリングロードが存在**<br>○淀川・桂川には、大阪市や京都市を結ぶサイクリングロードが整備されており、河川管理者と自治体が連携した観光周遊の促進が検討中である。 |
| 観光・ツーリズム | | **観光立国による地域活性化の推進**<br>○近年訪日外国人観光客が急増しており、東京オリンピックや大阪万博等を契機にしたさらなる拡大や地域活性化への貢献が目標とされている。 | **観光スポット間のアクセシビリティの強化**<br>**「新・長岡京市観光戦略プラン（平成 29 年）」**<br>○施策として「観光スポット間の交通アクセシビリティの強化」が挙げられており、「レンタサイクルのより一層の普及推進等」が示されている。 | **長岡天満宮等の主要観光施設が点在**<br>○「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する。 |
| 安全・安心 | 交通安全 | **自転車事故のさらなる削減への要請**<br>○全交通事故死者数の減少割合に対して、自転車乗用中の死者数の減少割合の方が小さくなっている。<br>○また、自転車乗車中による死亡事故の割合は他国よりも高くなっており、自転車事故のさらなる抑制が求められている。 | **市内交通事故発生件数・負傷者の抑制**<br>**「長岡京市第４次総合計画（平成 28 年）」**<br>○交通事故の減少を図るため、自転車の安全指導や啓蒙を強化し、自転車通行空間の確保を調整する。<br>**通学路の安全確保**<br>**「長岡京市通学路交通安全ﾌﾟﾛｸﾞﾗﾑ（平成 26 年）」**<br>○関係機関との合同点検やＰＤＣＡサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性向上を図っていく。 | **自転車事故件数は府内都市ワースト３位**<br>○市内の自転車関連事故は減少傾向にあるものの令和元年には 32 件発生し、人口当たりの事故件数は府内都市でワースト３位（H26 時点）<br>○通勤・通学時間帯や若年層の事故が多い。<br>○事故の相手は自動車、事故類型は出会い頭が多い<br>○歩行者との事故も５年間で７件発生<br>○発生箇所は、長岡天神駅や長岡京駅周辺が多い。 |
| | 災害対応 | **災害の頻発**<br>○近年、大規模な地震や水害が頻発しており、今後も南海トラフ等の大規模な地震の発生が予想されている | **震災時の避難・帰宅手段は徒歩が基本**<br>**「長岡京市地域防災計画（平成 25 年）」**<br>○震災発生時の避難や帰宅手段は、徒歩が基本として示されている。 | |

## 長岡京市の自転車利用環境に関する課題

**課題１：駅を中心とした自転車通行環境の向上**

○市外への通勤通学や主要施設が立地していることから、駅周辺の自転車利用が多い一方で、歩行者と分離して自転車通行環境が整備されているのは一部に留まり、充実が求められる。

○今後の人口減少下においても都市の活力を維持するため、集約型都市構造形成やにぎわい創出への貢献が求められる。

**課題２：バスの補完及び自動車からのさらなる転換促進**

○駅から離れた大部分の地域がバスでカバーされているものの、運行本数に対する不満が高く、ドライバー不足等の観点も踏まえると、自転車にはバスを補完する役割が求められる。

○本市の自動車分担率は私事目的では比較的高く、環境負荷の低減、高齢ドライバーへの対応、健康増進等の観点から、より一層の自転車等への転換が求められる。

**課題３：サイクリングロード等を活用した健康・観光分野への貢献**

○本市から近接して大阪市や京都市を結ぶサイクリングロードが存在し、この資源を活用して健康増進やスポーツ振興、観光振興へ貢献することが求められる。

**課題４：自転車事故のさらなる抑制**

○人口当たりの自転車事故件数は府内都市ワースト３位で、自転車利用が多いことが一因と考えられるが、総合計画で掲げられている交通事故件数や負傷者の抑制に寄与するためにもさらなる抑制が求められる。

○事故類型は出会い頭が多いこと、歩行者との事故も一定数発生していることから、車道通行促進のための通行環境整備が求められる。

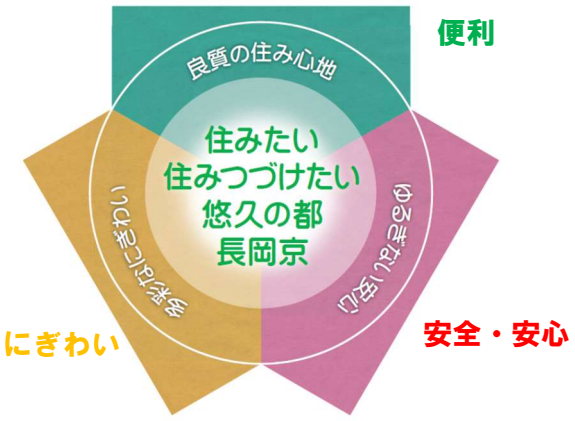
○若年層の事故が多く、第一当事者となる割合も高いことから、通行環境整備と合わせた通行ルール・マナー等の啓発も求められる。

# 6 自転車利用環境整備に向けた基本方針

長岡京市の自転車利用環境に関する課題及び、長岡京市の将来像の３つの視点（第４次総合計画より）を踏まえ、自転車利用環境整備に向けた基本方針を以下のように設定します。

| 長岡京市の自転車利用環境に関する課題 | 長岡京市の自転車利用環境整備に向けた基本方針 |
|---|---|
| **課題１：**<br>**駅を中心とした自転車通行環境の向上**<br><br>**課題４：**<br>**自転車事故のさらなる抑制** | **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**<br>○自転車・歩行者が集中する鉄道駅を中心に自転車通行環境整備を行い、車道通行を促進することで、事故の抑制や歩行者の安心感向上を図る。<br>○自転車通行環境整備と相乗効果を発揮するために、自転車通行ルール・マナーの向上を図る。 |
| **課題２：**<br>**公共交通の補完及び自動車からのさらなる転換促進** | **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**<br>○高齢者等を中心に自動車からの転換や外出を支援するため、駐輪しやすい環境や、公共交通サービスを踏まえた自転車通行環境整備等を図る |
| **課題３：**<br>**ｻｲｸﾘﾝｸﾞﾛｰﾄﾞ等を活用した健康・観光分野への貢献** | **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**<br>○市内への来訪者や訪問箇所の増加に貢献するため、自転車を利用した市外からのアクセス性や市内の回遊性向上を図る<br>○サイクリングロード等を活用して、市民の健康増進への貢献を図る。 |

**長岡京市の将来像（第４次総合計画より）**



# 7 自転車ネットワーク計画

ここでは自転車通行環境整備に向けた自転車ネットワーク計画について示します。

## 7.1 自転車ネットワーク路線の選定

### 7.1.1 路線の選定方法

#### (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、<u>歩道や路側帯がある幅員が広い道路</u>を対象に選定を行います。

**○対象**
**（歩道がある道路）**

図 7.1 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 7.2 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 7.3 対象としない道路のイメージ（歩道・路側帯がない道路）

### (2) 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します。

表 7.1 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 | | | 路線選定に用いる指標 |
|---|---|---|---|
| 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<br>② 自転車交通量が多い区間<br>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<br>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 |

### (3) 路線の選定フロー

前頁の基本方針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きます。

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します。

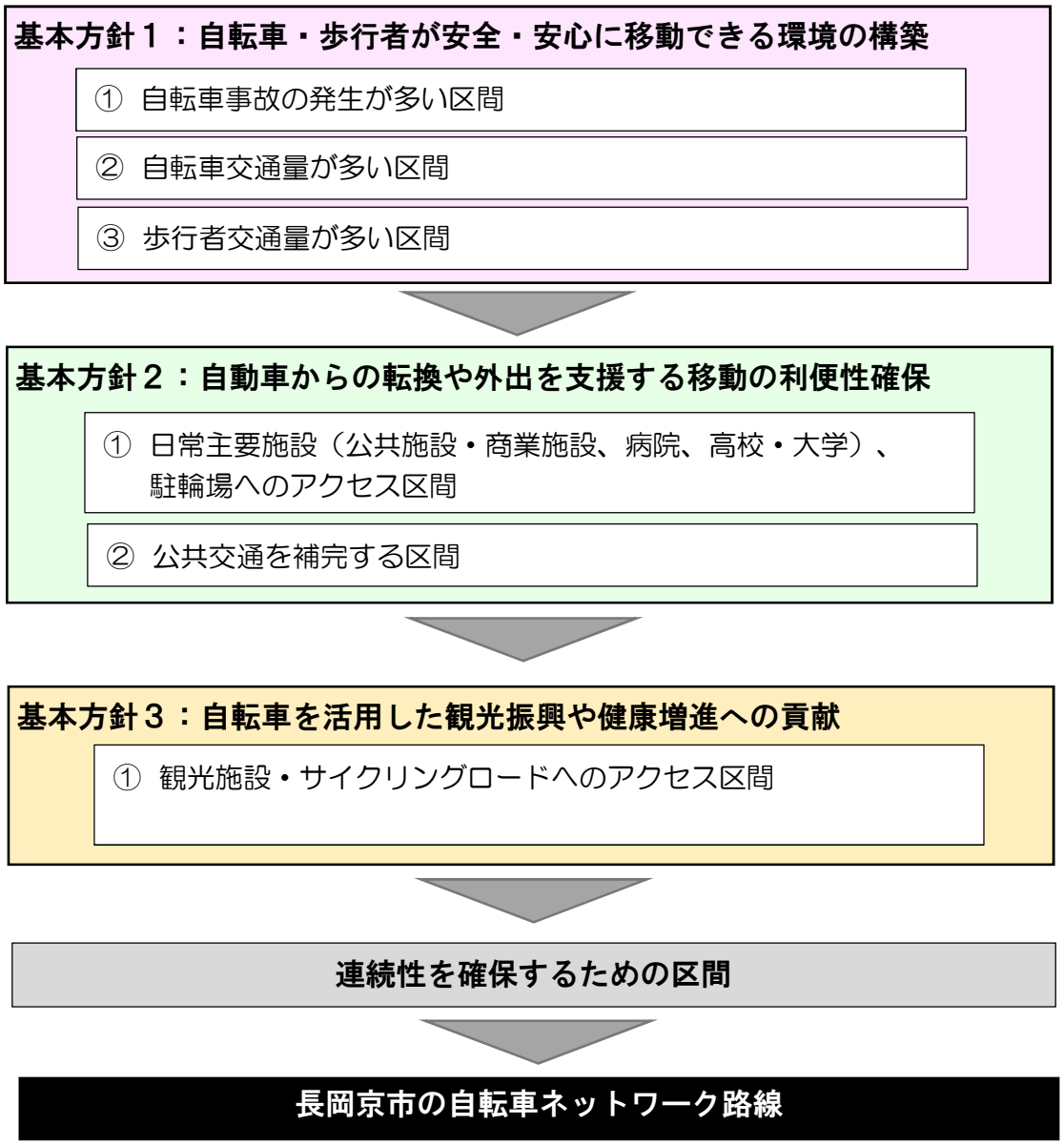



図 7.4 自転車ネットワーク路線の選定フロー

### 7.1.2 路線の選定

(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」

1) 自転車事故の発生が多い区間

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。

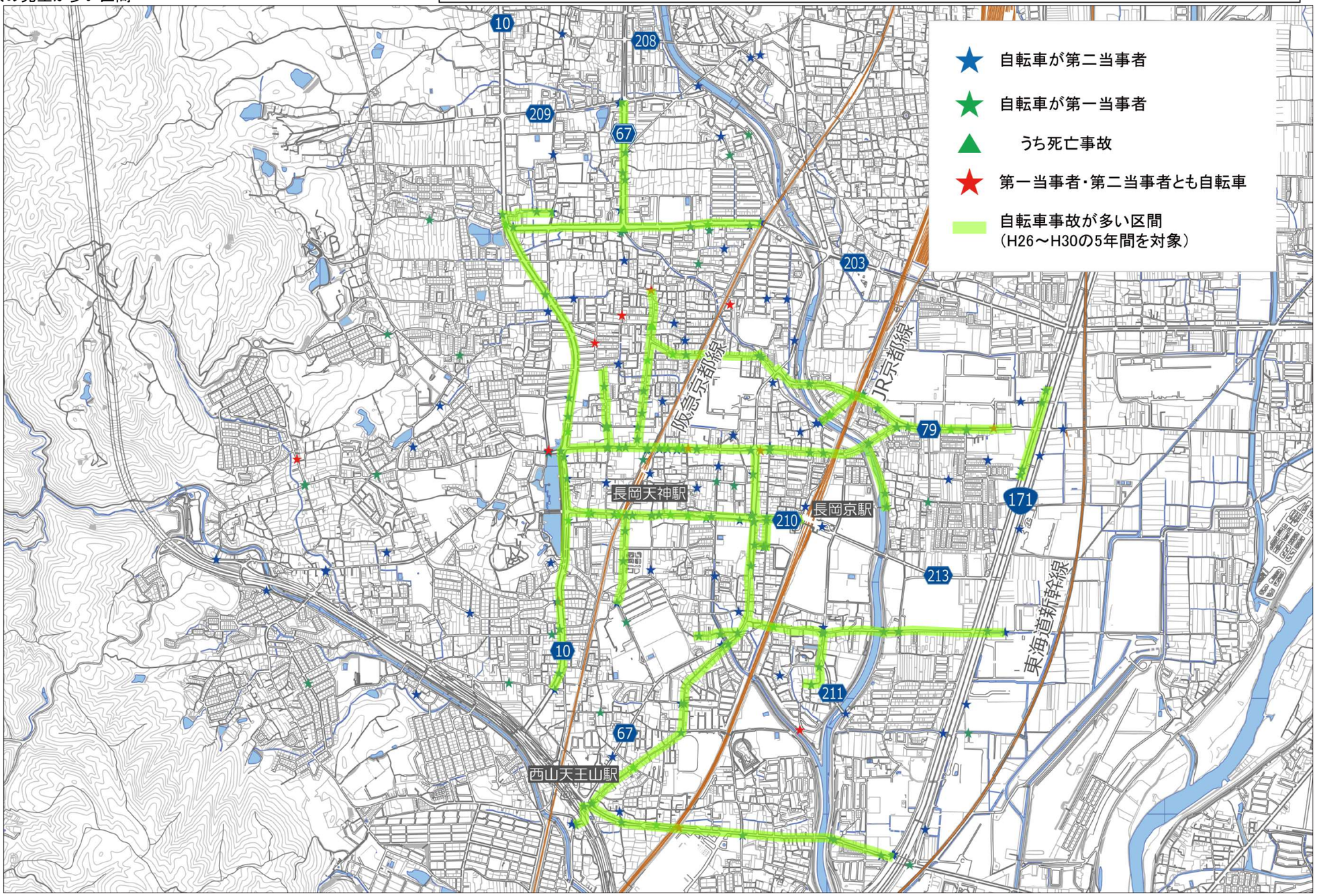



図 7.5 市内の自転車事故発生個所（平成 26～30 年）

出典：長岡京市資料

### 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。

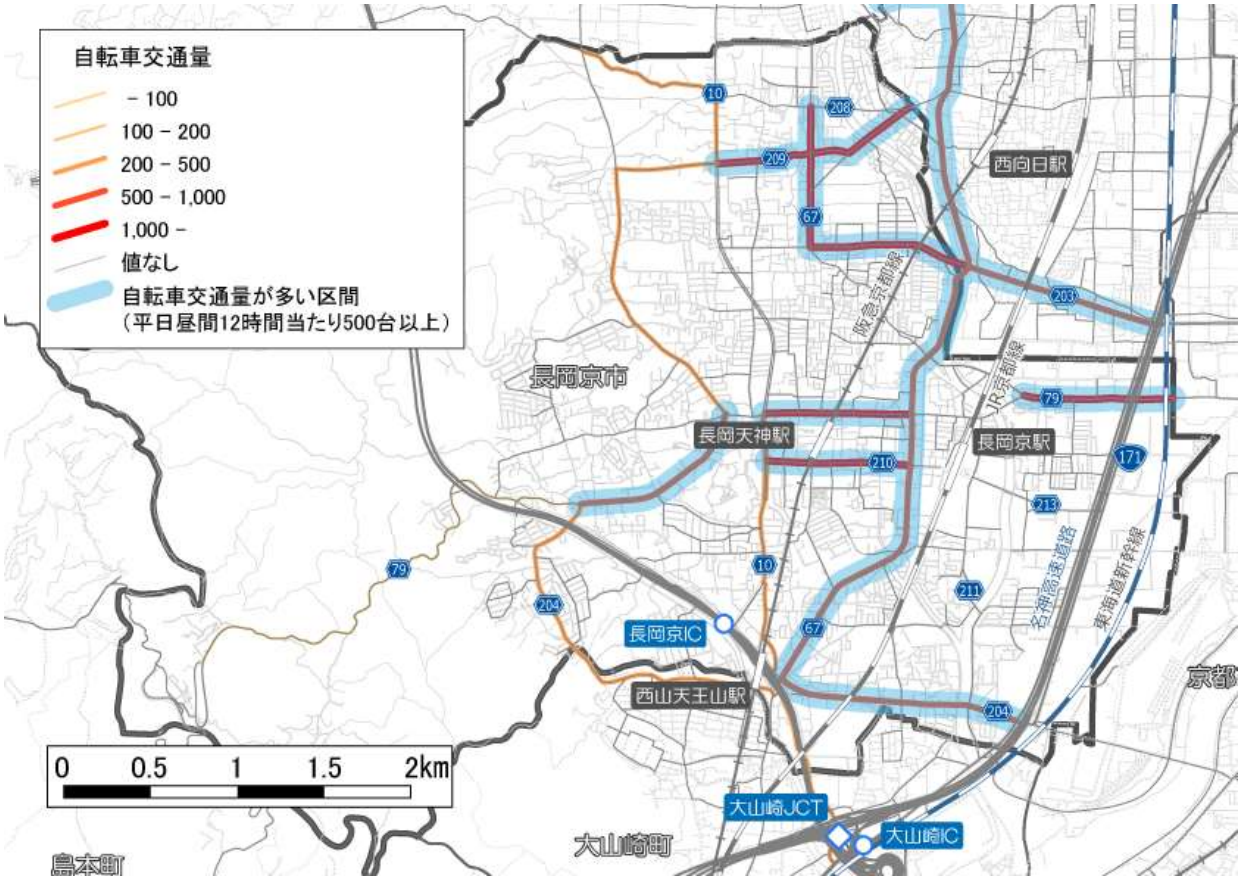



図 7.6 自転車交通量が多い区間

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

### 3) 歩行者交通量が多い区間

「歩行者交通量が多い区間」は、500 人/12 時間以上の区間とした。

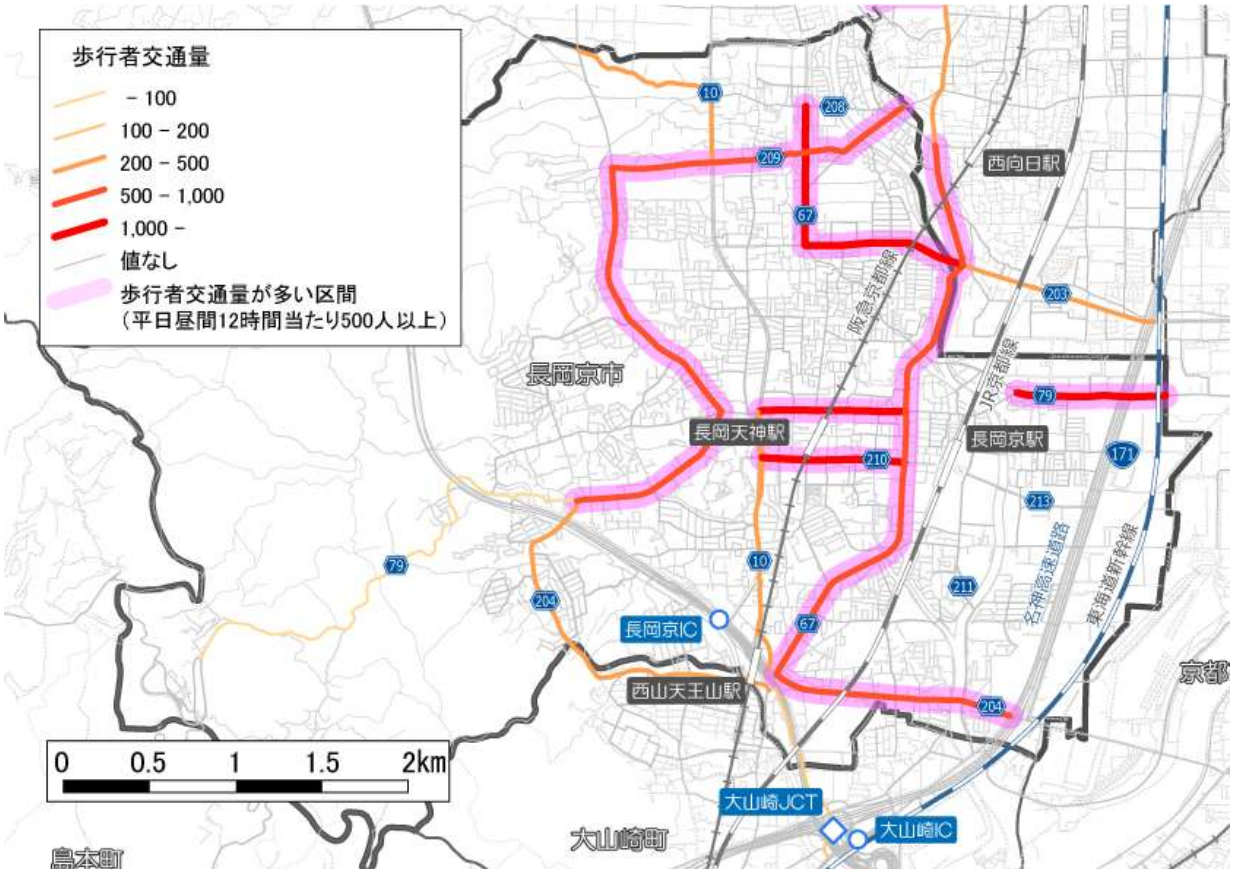



図 7.7 歩行者交通量が多い区間

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。

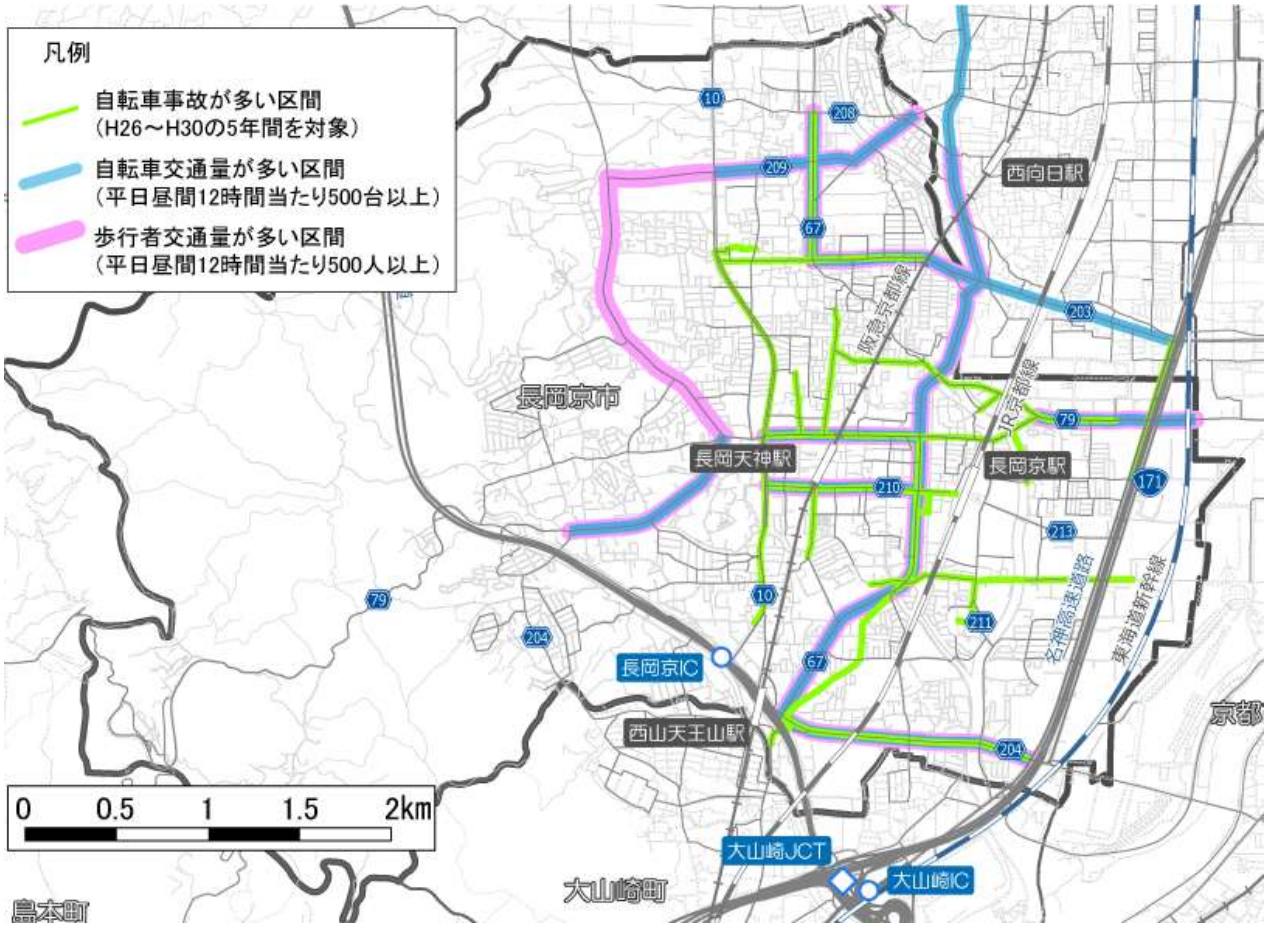
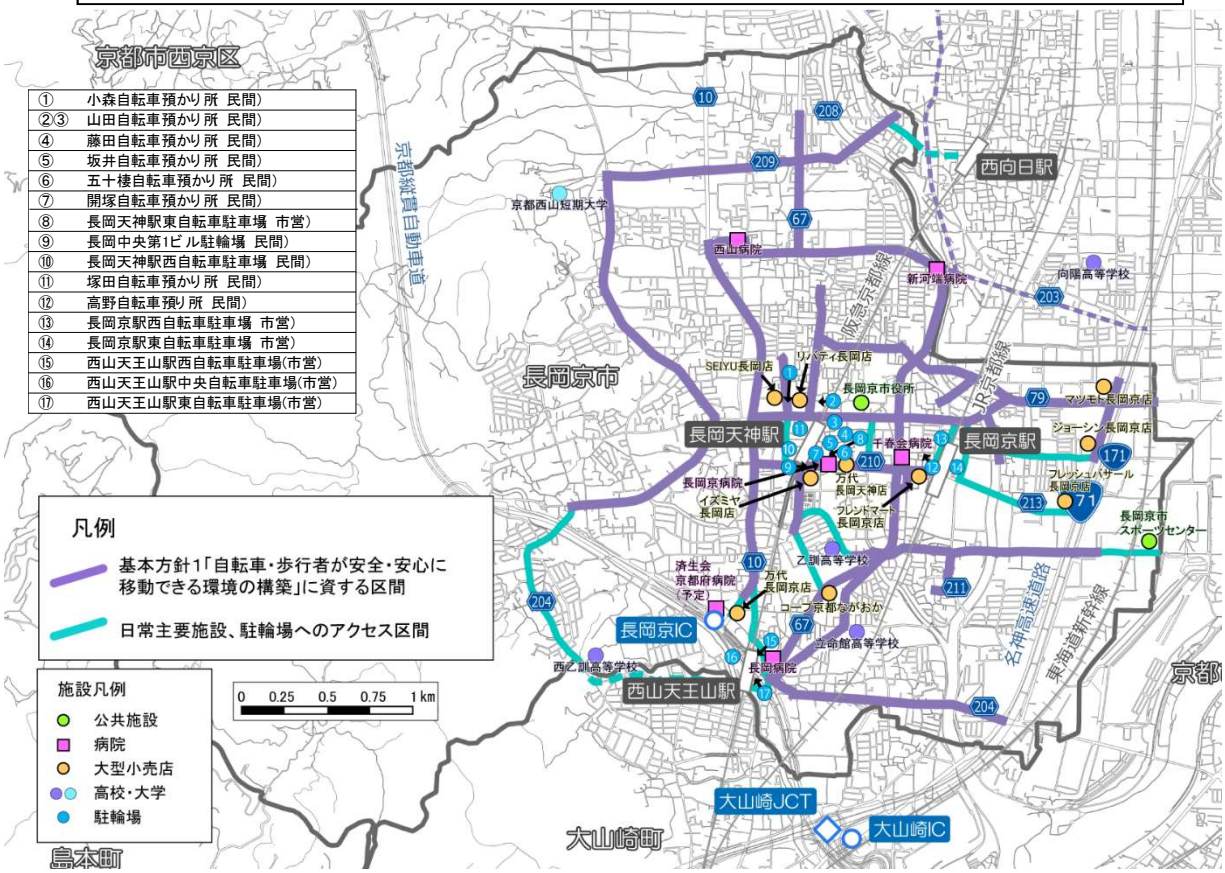



図 7.8 基本方針1「自転車・歩行者が安全・安心に移動できる環境の構築」の区間まとめ

### (2) 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。



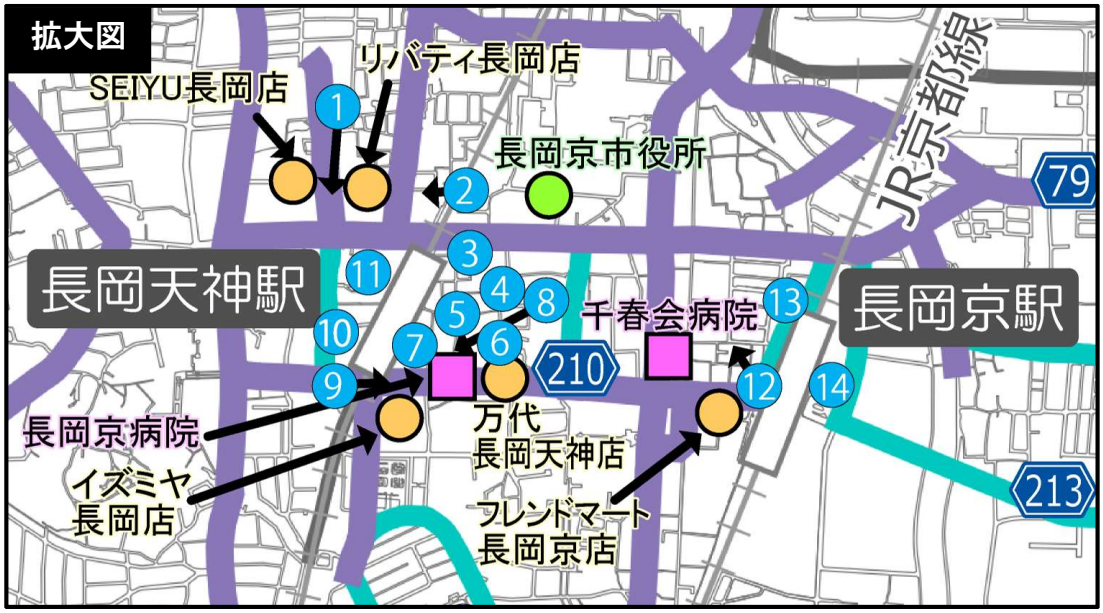




図 7.9 日常主要施設(公共施設・商業施設、病院、高校・大学)、駐輪場へのアクセス区間

### 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。

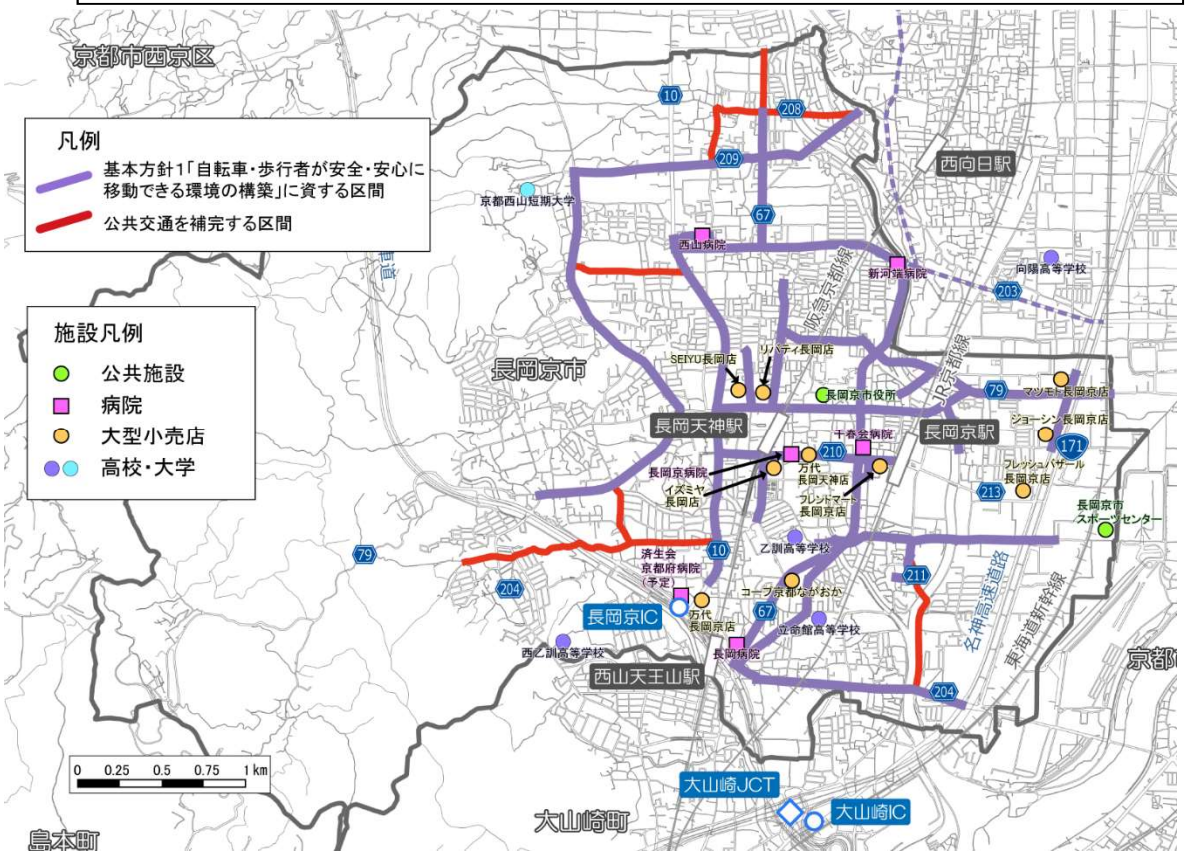



図 7.10 公共交通を補完する区間

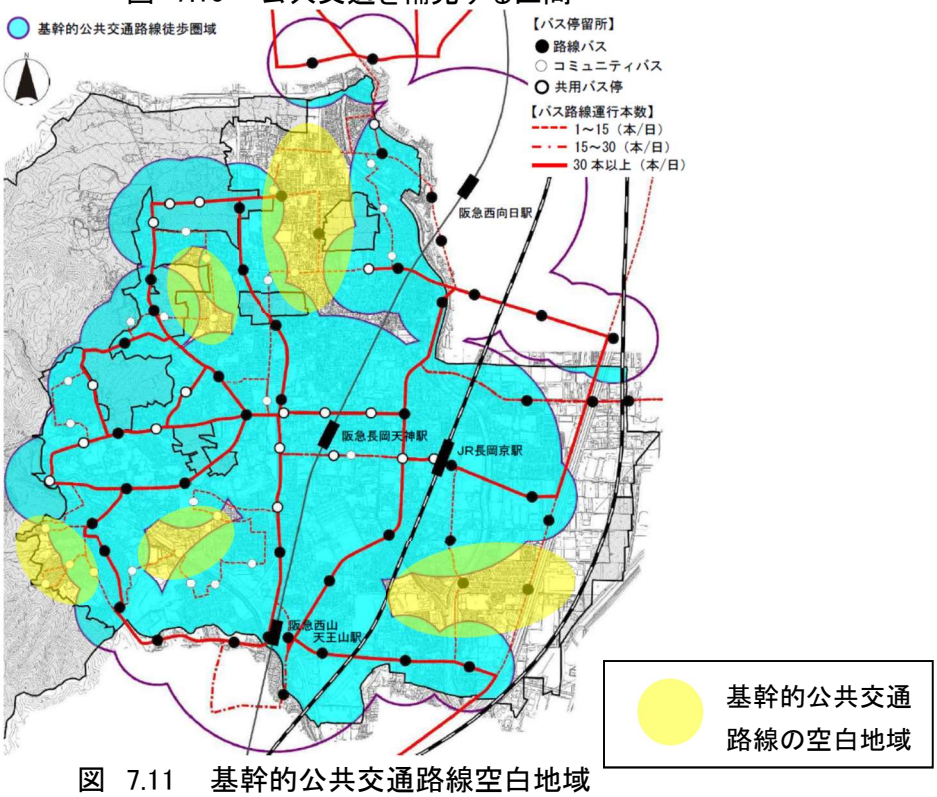
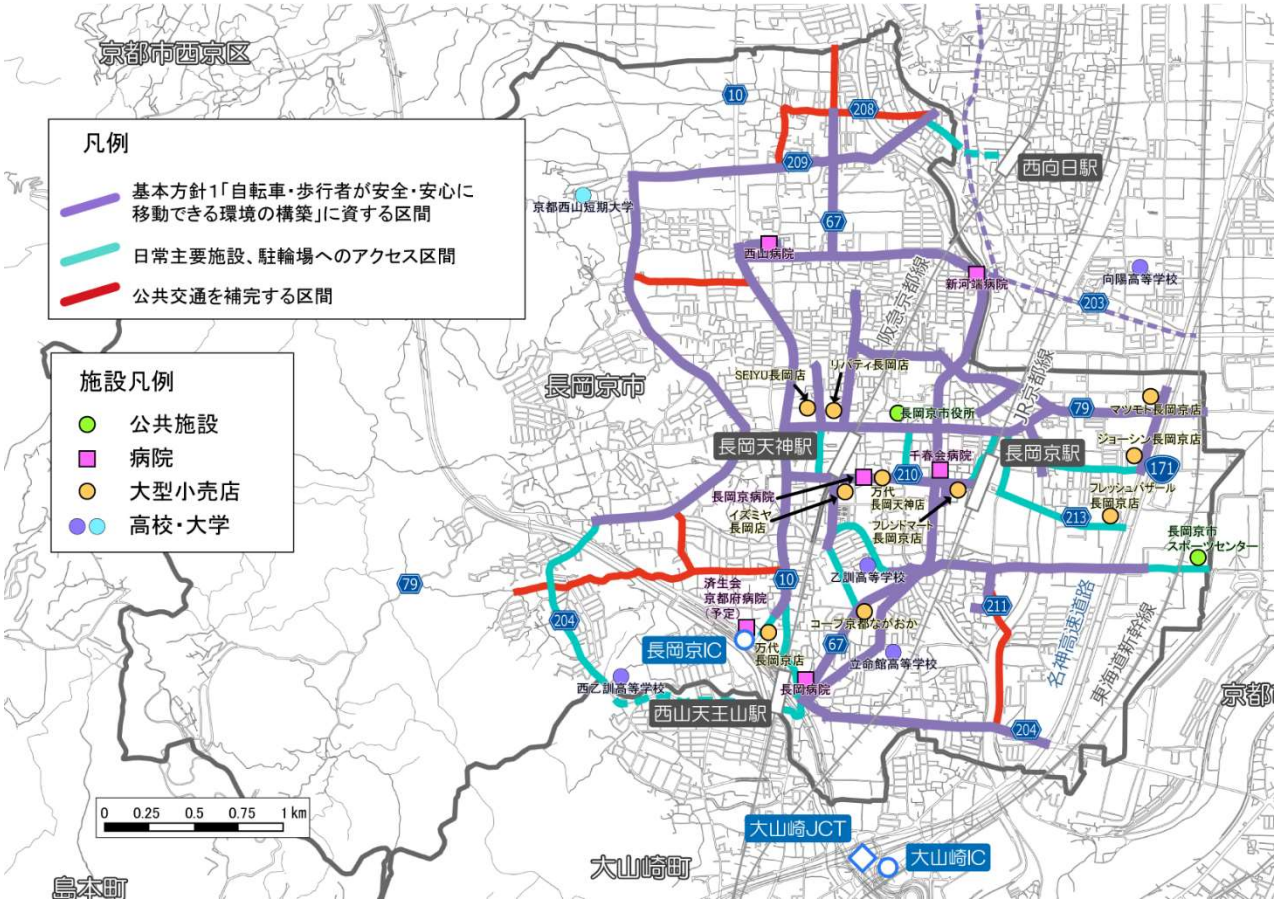



図 7.11 基幹的公共交通路線空白地域

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。



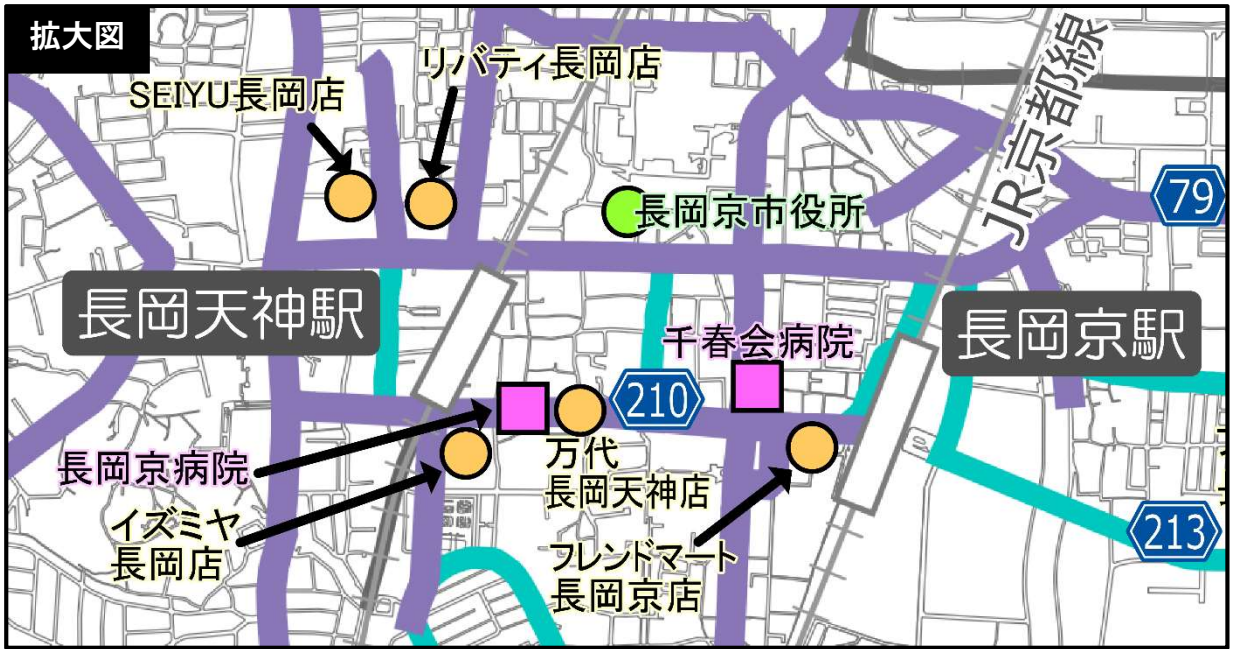




図 7.12 基本方針2「自動車からの転換や外出を支援する移動の利便性確保」の区間まとめ

### (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。

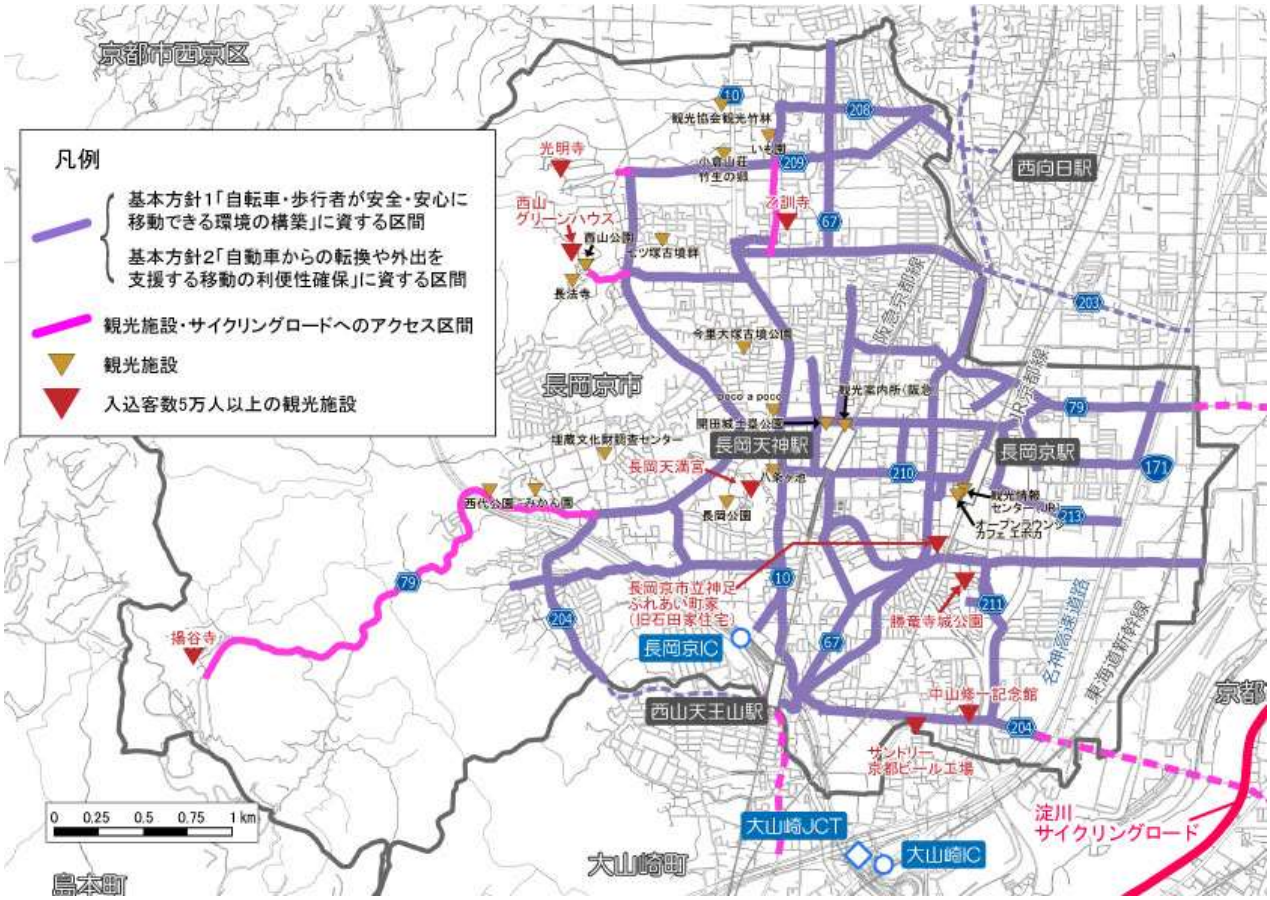



図 7.13 観光施設・サイクリングロードへのアクセス区間
（基本方針 3「自転車を活用した観光振興や健康増進への貢献」の区間）

出典：長岡京市オープンデータ、長岡京市資料

### (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。
○なお、国道 171 号は市外へのアクセスなど、広域的な自転車利用の観点から、市内全区間を対象とした。

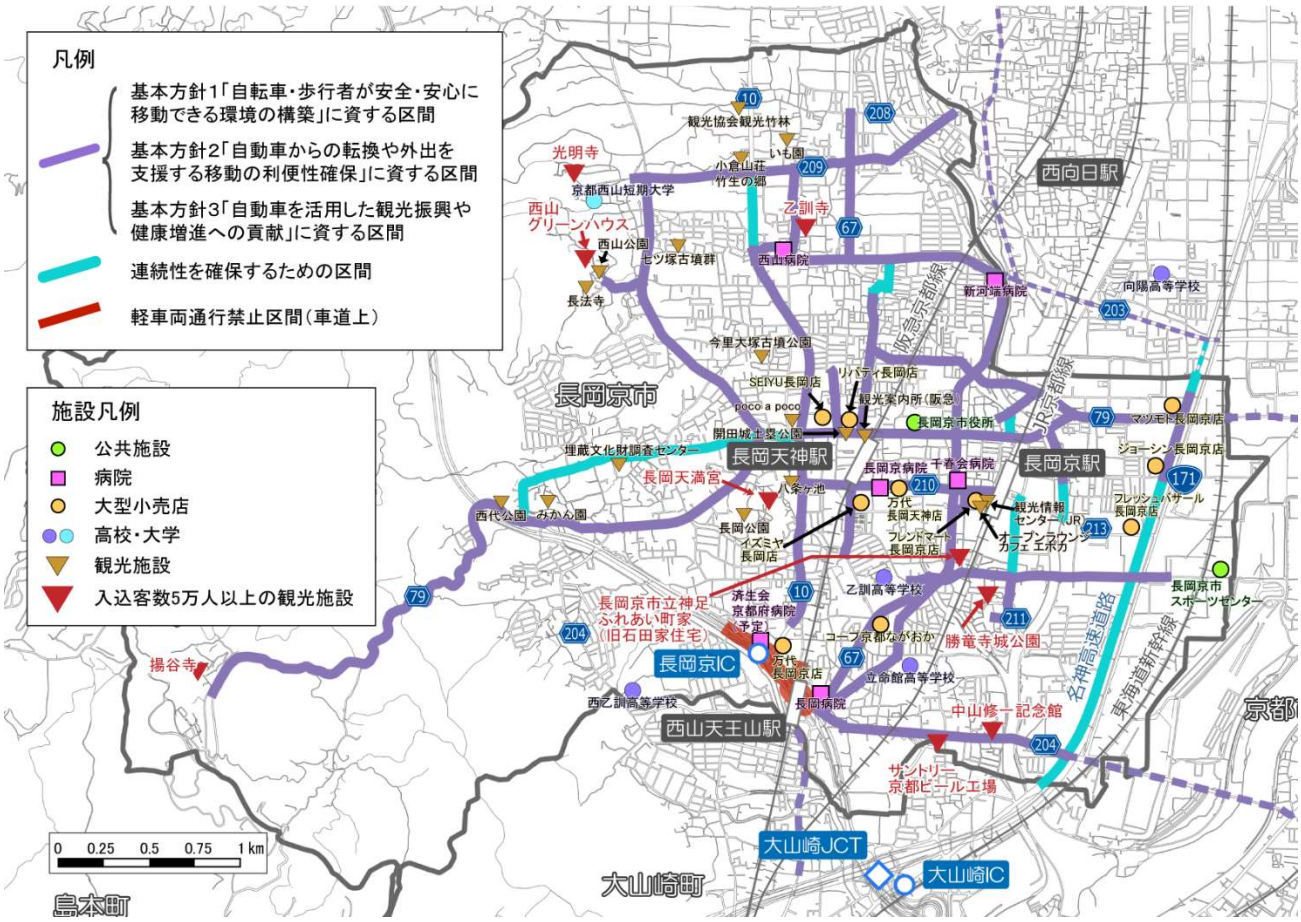



図 7.14 連続性を確保するための区間

### (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 43.6 km）

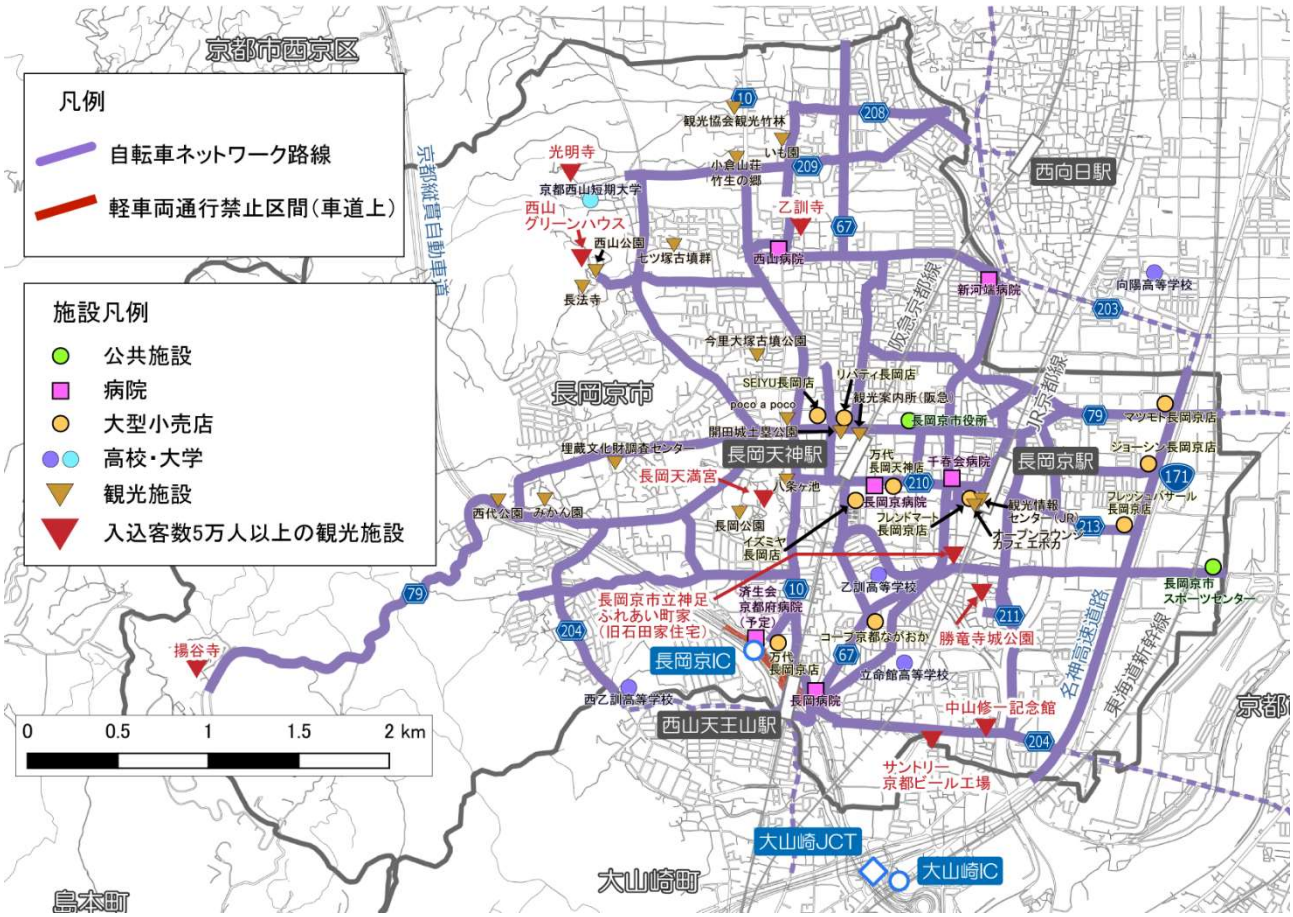



図 7.15 自転車ネットワーク路線の選定結果

表 7.2 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 2.4 |
| 府道 | 約 23.3 |
| 市道 | 約 17.9 |
| 合計 | 約 43.6 |

【参考】自転車ネットワーク路線（道路管理者別）

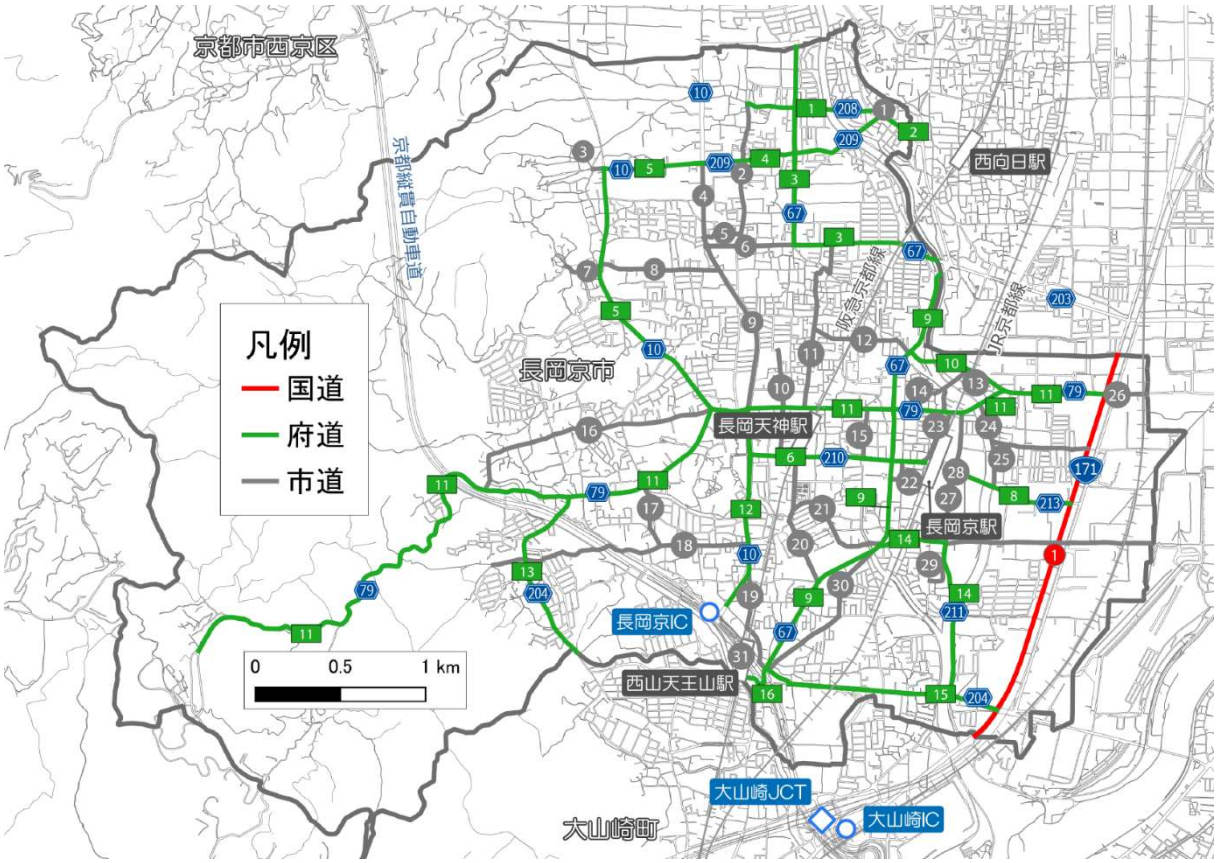



図 7.16 自転車ネットワーク路線（道路管理者別）

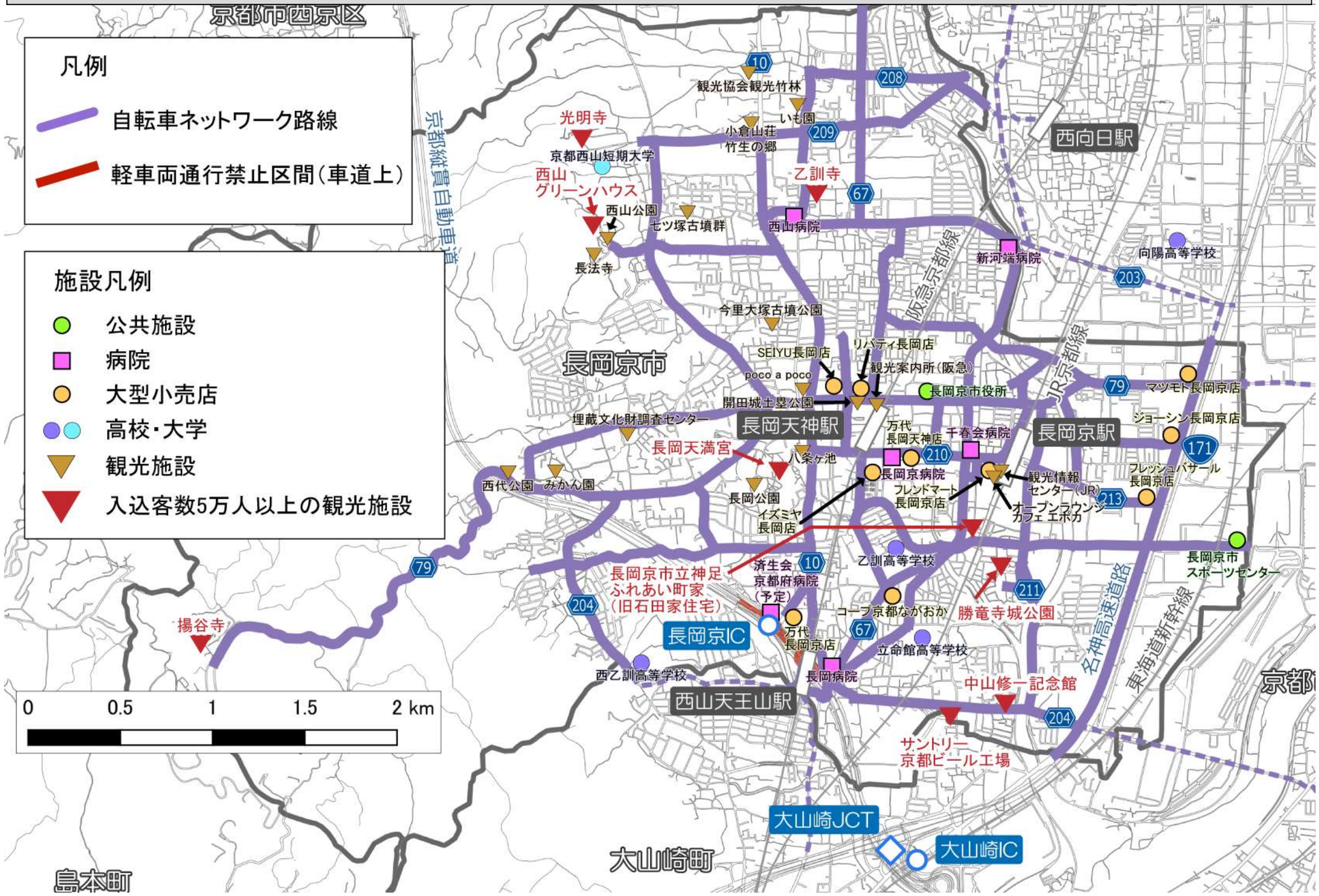
表 7.3 自転車ネットワーク路線の延長（道路管理者別）

| 国道 | | |
|---|---|---|
| 番号 | 路線名 | 延長 |
| 1 | 国道171号 | 2.4 |
| | 合計 | 2.4 km |

| 府道 | | |
|---|---|---|
| 番号 | 路線名 | 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 |
| 16 | 府道10号（大山崎大枝線） | 0.3 |
| | 合計 | 23.3 km |

| 市道 | | | |
|---|---|---|---|
| 番号 | 延長 | 番号 | 延長 |
| 1 | 0.1 | 17 | 0.4 |
| 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 | | |
| | | 合計 | 17.9 km |

## 自転車ネットワーク路線の選定結果（拡大図）



## 7.2 整備形態の選定

### 7.2.1 整備形態の選定方法

自転車通行環境の整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月、国土交通省・警察庁）」に基づいて選定します。

**■整備形態の選定方法**

【国道・府道】整備の実現性等を踏まえ、各道路管理者において選定するものとする。

【市道】多くの路線が自動車速度 40 km/時以下かつ自動車交通量 4,000 台/日以下と見込まれることから「車道混在」とする。

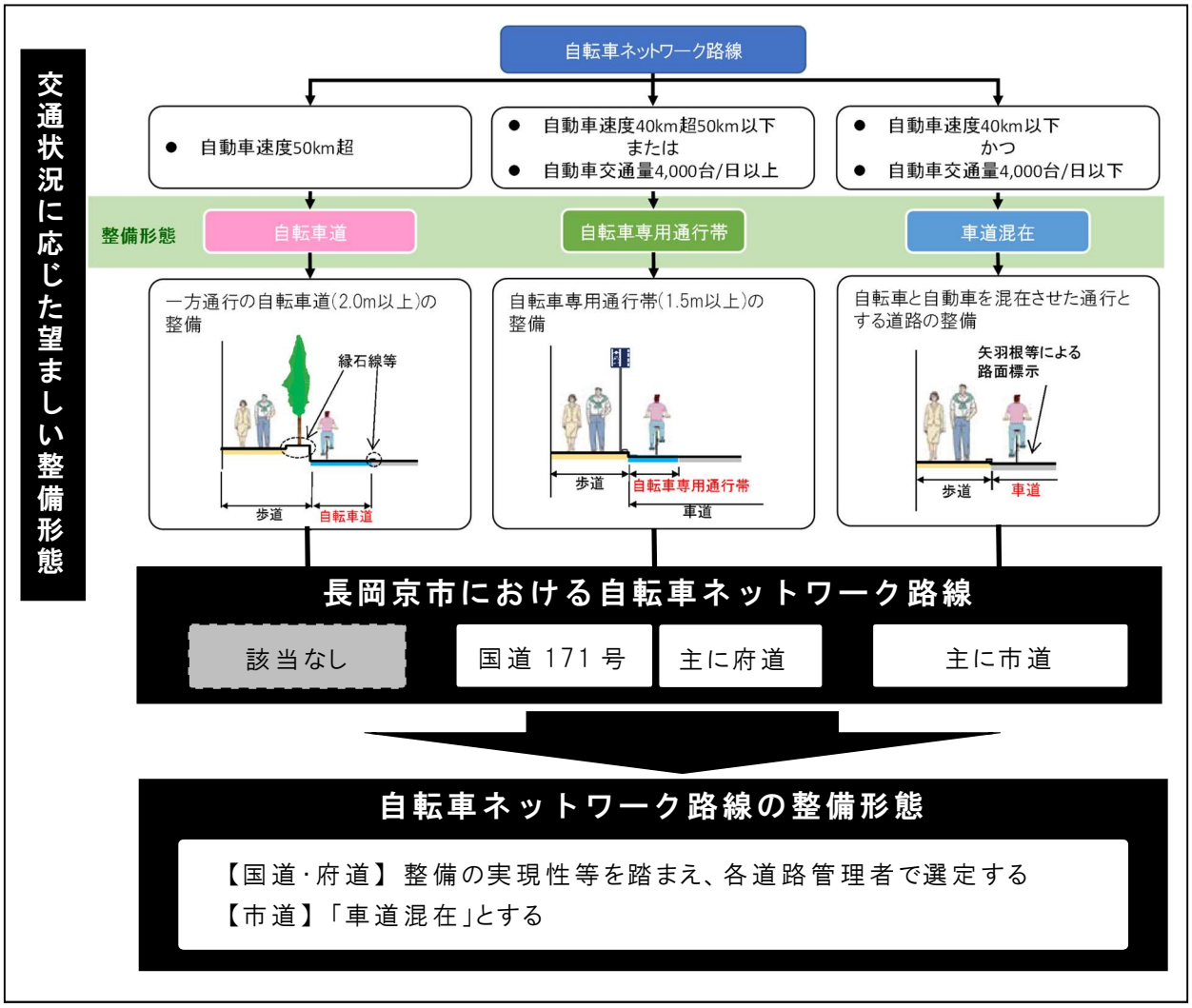



図 7.17 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定フロー

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月、国土交通省・警察庁）を基に作成

※府道 210 号（開田長岡京停車場線）及び府道 67 号（西京高槻線）については、今後の拡幅計画も踏まえて整備形態を検討するものとする。

### 7.2.2「車道混在（矢羽根型路面標示）」の標準仕様

整備形態として「車道混在」を選定する場合には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月、国土交通省・警察庁）」に従い、矢羽根型路面標示を採用するものとします。

詳細な仕様は、各道路管理者によるものとするが、以下を標準とします。

■「車道混在（矢羽型路面標示）」の仕様
【色】ブルー
【形状】下図の通り
【配置（設置間隔）】単路部（市街地）は 10m 間隔を標準
交差点部は単路部より密に設置

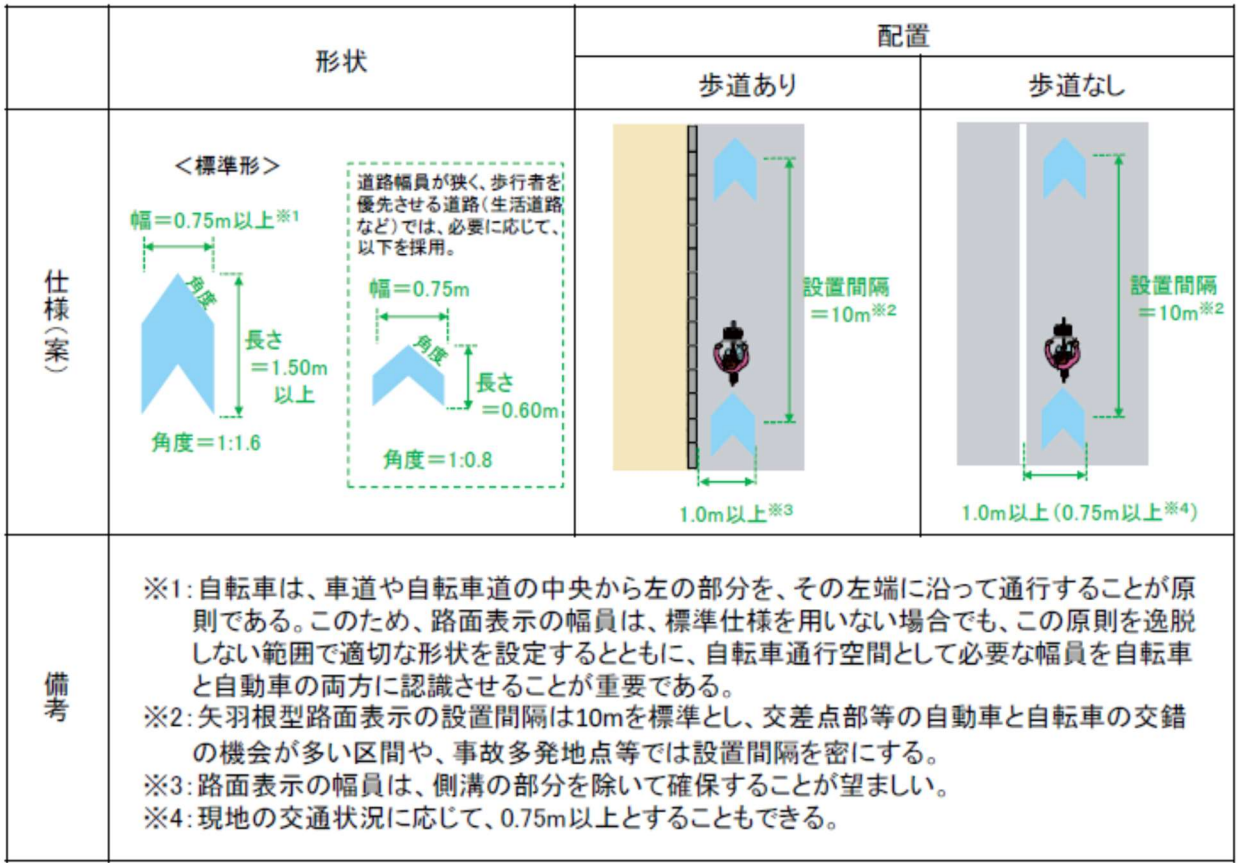
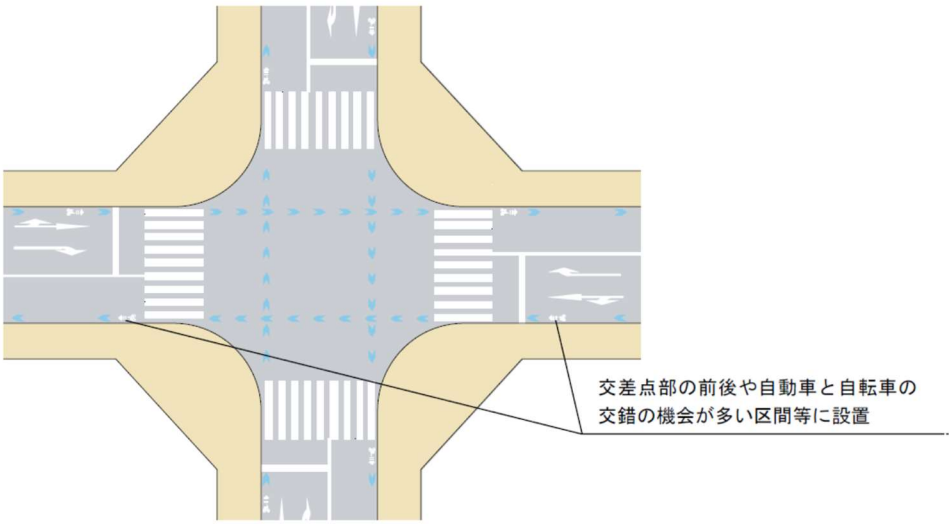


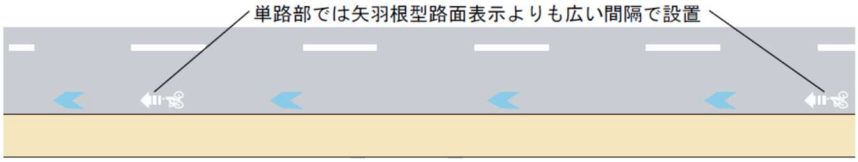

図 7.18「車道混在（矢羽型路面標示）」の標準仕様

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月改定）PⅡ-7

■一般的な交差点




■単路部




■細街路

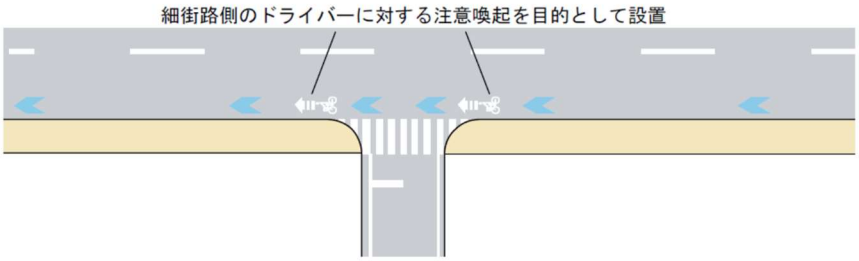



図 7.19 路面標示の設置イメージ

出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月改定) PⅡ-5

## 7.3 優先整備路線の選定

### 7.3.1 優先整備路線選定の考え方

優先整備路線は、自転車ネットワーク路線のうち今後 10 年間（自転車活用推進計画の計画期間）で整備を目指す路線として、以下の考え方で選定しました。

**■優先整備路線選定の考え方**

○緊急的な整備の必要性が高いと考えられる「自転車事故が多い区間」をベースとする。

○そのうえで、当該区間が存在するエリア内の連続性をできる限り確保する。

### 7.3.2 優先整備路線の選定結果

上記の考え方に基づく、優先整備路線の選定結果を下図に示します。（路線延長約 22.4km）

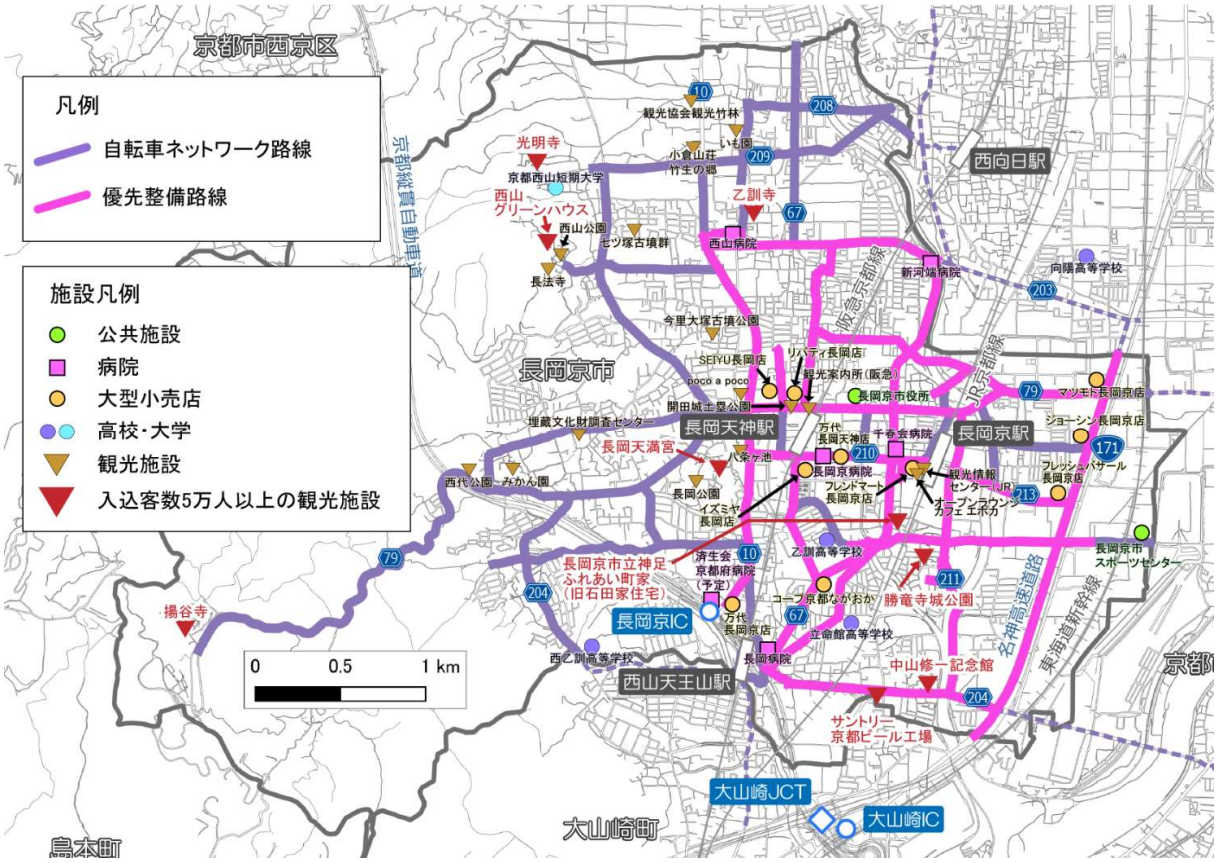



図 7.20 優先整備路線の選定結果

【参考】優先整備路線（道路管理者別）

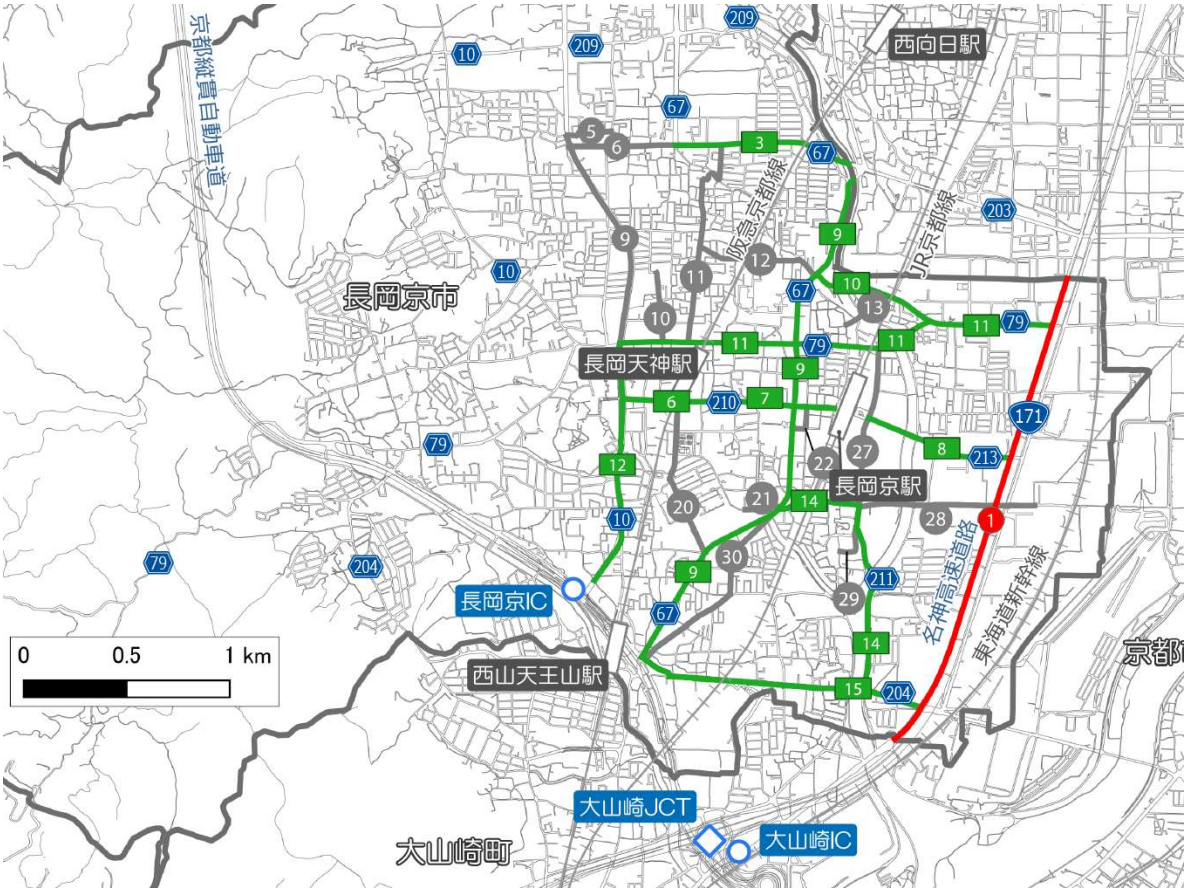



図 7.21 優先整備路線の選定結果（道路管理者別）

表 7.4 優先整備路線の延長（道路管理者別）

| 国道 | | |
|---|---|---|
| 番号 | 路線名 | 延長 |
| 1 | 国道171号 | 2.4 |
| 合計 | | 2.4 km |

| 府道 | | |
|---|---|---|
| 番号 | 路線名 | 延長 |
| 3 | 府道67号（西京高槻線） | 0.9 |
| 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） | 2.1 |
| 12 | 府道10号（大山崎大枝線） | 1.2 |
| 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 | | 12.0 km |

| 市道 | |
|---|---|
| 番号 | 延長 |
| 5 | 0.2 |
| 6 | 0.5 |
| 9 | 1.1 |
| 10 | 0.3 |
| 11 | 1.1 |
| 12 | 0.6 |
| 13 | 0.2 |
| 20 | 0.8 |
| 21 | 0.2 |
| 22 | 0.2 |
| 27 | 0.8 |
| 28 | 0.9 |
| 29 | 0.2 |
| 30 | 1.0 |
| 合計 | 8.0 km |

# 8 自転車通行環境整備以外の取組

自転車活用推進計画においては、幅広い観点から自転車の利活用が求められており、ここでは自転車通行環境整備を除く今後の取組について示します。

表 8.1 自転車通行環境整備以外の今後の取組

| 項目 | | 取組 |
|---|---|---|
| マナー関係 ルール | 一般を対象とした安全教育 | (1) 自転車マナーアップデー<br>(2) 小学校区における自転車安全教室<br>(3) 自転車安全運転講習会<br>(4) イベントにおける自転車安全教育等 |
| | 安全教育を担う人材育成 | (1) 自転車安全利用推進員資格取得講習 |
| | 学校における安全教育 | (1) 幼児保護者への啓発<br>(2) 小学校2年生自転車安全教室<br>(3) 小学生への自転車運転免許証交付<br>(4) PTA 主催の自転車安全教室<br>(5) 中・高校生自転車安全教室 |
| | 高齢者を対象とした安全教育 | (1) 自治会等における自転車安全教室<br>(2) 教習所における自転車安全教室 |
| | 広報 | (1) ラジオによる啓発 |
| | 一般を対象とした啓発 | (1) 自転車安全利用推進月間における啓発<br>(2) 自転車の安全利用推進日における啓発 |
| 駐輪関係 | | (1) 需給バランス等を踏まえた駐輪サービス向上の検討 |
| 観光関係 | | (1) 民間事業者と連携したシェアサイクル導入の推進 |

## 8.1 ルール・マナー関係

ルール・マナー関係の取り組みについては、自転車の安全利用のために基本となる「自転車安全利用五則」等の周知徹底に加え、今後整備が進められる自転車通行環境に対する周知や啓発、市内における自転車事故の発生状況等も含め、交通安全教育を始めとした各種取り組みの実施とともに内容の充実を図っていきます。

図 8.1 自転車安全利用五則

出典：警察庁ホームページ

### 8.1.1 一般を対象とした安全教育

#### (1) 自転車マナーアップデー

地域住民を対象とした安全教育の取り組みとして、自転車マナーアップデーを実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.2 最近の実施状況（自転車マナーアップデー）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和２年２月 15 日（土）第一部　11 時 00 分から 12 時 00 分<br>第二部　13 時 00 分から 14 時 00 分 |
| 実施場所 | 長岡第三小学校運動場及び地域交流センター |
| 対象者 | 長岡第三小学校区住民　　100 人 |
| 内容 | 自転車教室と交通安全クイズコーナー、反射材作り、交通安全 DVD 放映を行ったもの。 |
| 活動の様子 | <br>自転車教室の様子<br>白バイ、青パト展示の様子<br> <br>交通安全クイズの様子<br> <br> <br>DVD を見ながら反射材作りをしている様子 |

### (2) 小学校区における自転車安全教室

地域住民を対象とした安全教育の取り組みとして、小学校区単位の自転車安全教室を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.3 最近の実施状況（小学校区における自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和２年２月８日（土） ９時 30 分から 12 時 30 分までの間 |
| 実施場所 | 神足小学校運動場及び多目的教室 |
| 対象者 | 神足学区住民　　150 人 |
| 活動の様子 | <br>クイズコーナーの様子<br> <br> <br> <br>自転車教室の様子 |

### (3) 自転車安全運転講習会

高齢者を対象とした安全教育の取り組みとして、自転車安全運転講習会を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.4 最近の実施状況（自転車安全運転講習会）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 平成 31 年 4 月 15 日（月）14 時 00 分から 16 時 00 分までの間 |
| 実施場所 | 長岡自動車教習所 |
| 参加者 | 長岡京やすらぎクラブ社会奉仕部　18 人<br>第一期シニア大学卒業生　10 人<br>東和苑在住者　1 人　計 29 人 |
| 活動の様子 | <br> <br> |

### (4) イベントにおける自転車安全教育等

市民を対象とした安全教育の取り組みとして、イベントにおける自転車安全教育を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.5 最近の実施状況（イベントにおける自転車安全教育等）

| | | |
|---|---|---|
| 実施日時 | 令和元年 5 月 26 日（日） 午前 11 時 00 分～午後 1 時 00 分までの間 | |
| 場　　所 | 長岡京市役所前駐車場 | |
| 主　　催 | 長岡中央商店街振興組合 | |
| 協　　力 | 長岡京市、長岡京市教育委員会、京都府警察本部、京都府向日町警察署、乙訓地域交通安全活動推進委員協議会、京都府交通安全女性の会ネットワーク（京都府自転車安全利用推進員） | |
| 対 象 者 | 自転車利用者 | |
| 参 加 者<br>募集要領 | 広報長岡京 5 月号掲載、市内 10 校チラシ配付、近隣やすらぎクラブ長岡京単位クラブチラシ配付 | |
| 時　　間 | 項　　目 | 内　　容 |
| | 準備 | |
| 11:00 | 各コーナー開始 | ・交通安全クイズ |
| | | ・自転車乗車体験<br>（3 人乗り、電動自転車など） |
| | | ①　信号（単路） |
| | | ②　坂道 |
| | | ③　遅のりチャレンジ |
| | | ④　ジグザグ走行（通常幅、幅広） |
| | | ・交通安全教育車 |
| 13:00 | 終了 | |

■イベントにおける安全教室等の状況

### 8.1.2 安全教育を担う人材育成

#### (1) 自転車安全利用推進員交付式及び活動説明会

安全教育を担う人材育成の取り組みとして、自転車安全利用推進員交付式及び活動説明会を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.6 最近の実施状況（自転車安全利用推進員交付式及び活動説明会）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年５月 22 日（水）10 時 00 分から 10 時 30 分までの間 |
| 実施場所 | こらさ（多世代交流センター） |
| 対象者 | 自転車安全利用推進員（令和元年委嘱） |
| 内容 | ・挨拶（やすらぎクラブ長岡京社会奉仕部代表）<br>・委嘱通知書の交付<br>・令和元年度の市内小学２年生自転車教室実施予定日の周知<br>・２年生の自転車教室指導方法の説明<br>・自転車教室実施日の参加調整 |
| 備考 | 当日は、推進員の他、社会奉仕部や第一期シニア大学卒業生も別件会議のため参加があり、委嘱者以外の人にも自転車教室の協力者が得られた。<br>委嘱期間は、令和４年 10 月 31 日まで。ただし、この間、体調不良などの理由により、活動の休止がある人は、市役所交通政策課に申し出るよう説明した。 |
| 活動の様子 | |

### 8.1.3 学校における安全教育

#### (1) 幼児保護者に対する啓発

幼児及びその保護者を対象とした安全教育の取り組みとして、「ヘルメットの着用の促進・習慣化に向けた指導」、「保護者に対する交通安全チラシの配布」を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.7 最近の実施状況（幼児保護者に対する啓発）

| ■ヘルメットの着用の促進・習慣化に向けた指導 | |
|---|---|
| 場　所 | 幼稚園駐輪場 |
| 対象者 | 園児及び保護者 |
| 内　容 | 園児の送迎時間にあわせて、自転車で送迎している保護者に対して、ヘルメットの必要性をつたえ、着用指導を行った。 |
| ■保護者に対する交通安全チラシの配布 | |
| 対　象 | 市内全園児の保護者 |
| 内　容 | 幼児のもっとも身近な存在である保護者が日常生活の中で様々な交通場面において、繰り返し交通ルール・マナーを教えることが最も効果的なことから、保護者に対し、正しい交通ルールを知らせ、子どものお手本となる自転車利用ができるようチラシを配布した。 |

### (2) 小学校2年生自転車安全教室

小学校２年生を対象とした安全教育の取り組みとして、市内全小学校における自転車安全教室を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.8 最近の実施状況（小学校2年生自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年６月～11月の間 |
| 実施場所 | 運動場もしくは体育館 |
| 対象者 | 市内全小学校２年生 |
| 内容 | ２年生の自転車教室企画に基づく |
| 活動の様子 | |

### (3) 小学生への自転車運転免許証交付

小学校４年生から６年生を対象とした安全教育の取り組みとして、市内全小学校における自転車運転免許証交付を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.9 最近の実施状況（小学生への自転車運転免許証交付）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年 |
| 実施場所 | 運動場 |
| 対象者 | 市内小学校（4 年生から 6 年生対象） |
| 内容 | 自転車運転免許証内容に基づき、学科試験及び法規走行、技術走行を実施。 |
| 活動の様子 | |

### (4) PTA 主催の自転車教室

小学校を対象とした安全教育の取り組みとして、ＰＴＡ主催の自転車教室を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.10 最近の実施状況(PTA 主催の自転車教室)

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年９月７日(土)　９時 00 分から 12 時 00 分までの間 |
| 実施場所 | 長岡第九小学校（運動場・体育館） |
| 対象者 | 校区内小学生<br>（1 年 15 人、2 年 30 人、3 年 21 人、4 年 3 人、5 年 2 人、６年１人） |
| 内容 | 向日町警察署<br>・自転車の実技走行<br>市<br>・交通安全クイズ、ブラックボックス |
| 活動の様子 | |

### (5) 中高生自転車安全教室

中高生を対象とした安全教育の取り組みとして、市内中学校、高校において自転車安全教室を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.11 最近の実施状況(中高生自転車安全教室)

| | |
|---|---|
| 実施場所 | 運動場 |
| 対象者 | 市内中学生、高校生 |
| 内容 | 自転車教室 |
| 備考 | 法規走行、技術走行を行い、実際に禁止されている乗り方を体験するなど危険性を伝えた。 |
| 活動の様子 | |

### 8.1.4 高齢者を対象とした交通安全教育

#### (1) 自治会等による自転車安全教室

高齢者を対象とした安全教育の取り組みとして、自治会等による自転車安全教室を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.12 最近の実施状況（今里自治会館での自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年９月９日（日）10 時 00 分から 11 時 10 分までの間 |
| 実施場所 | 今里自治会館 |
| 対象者 | 高齢者　　20 人 |
| 内容 | ・うちわゲーム<br>・脳トレ（車のある風景）<br>・危険予測トレーニング（駐車車両、路側帯、自転車）<br>・交通安全うちわ作成（ふくろうの親子） |
| 活動の様子 | <br> <br> |

表 8.13 最近の実施状況（東和苑自治会館での自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年９月８日（日）13 時 00 分から 15 時 00 分までの間 |
| 実施場所 | 東和苑自治会館 |
| 対象者 | 東和苑女性の会　　20 人 |
| 内容 | ・向日町警察署交通課<br>　・交通事故発生状況（管内の死亡事故事例）<br>　・秋の交通安全運動各種行事案内<br>・市<br>　・ジャンケンゲーム<br>　・脳トレ（車のある風景、船乗りシンドバット）<br>　・自転車クイズ（自転車指導帯・矢羽根・JR 東口交差点）<br>　・交通安全うちわ作成（ふくろうの親子） |
| 活動の様子 | 向日町警察署から交通死亡事故発生状況等説明<br> <br> <br>危険予測トレーニングの様子<br>自転車クイズで、JR 東口交差点の通行方法について参加者に聞いている様子<br> |

表 8.14 最近の実施状況（開田自治会館での自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年９月 26 日（木）14 時 00 分から 15 時 00 分までの間 |
| 実施場所 | 開田自治会館　３F |
| 対象者 | ぷらっと開田サロン参加者　27 人 |
| 内容 | ・うちわゲーム<br>・危険予測トレーニング（歩行・自転車）<br>・反射ストラップの作成 |
| 活動の様子 | ぷらっと天神の杜職員による体操の様子<br> <br> <br>危険予測トレーニングの様子 |

### (2) 教習所における自転車安全教室

高齢者を対象とした安全教育の取り組みとして、長岡自動車教習所にて自転車安全教室を実施しており、引き続き取り組みます。

表 8.15 最近の実施状況（教習所における自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和元年 11 月 18 日（月）13 時 30 分から 15 時 30 分までの間 |
| 実施場所 | 長岡自動車教習所　教習コース |
| 対象者 | 高齢者　二輪車 22 人　　自転車 18 人　　計 40 人 |
| 内容 | 別添のとおり |
| 活動の様子 | <br> <br>自転車講習の様子<br> <br> |

表 8.16 最近の実施状況（教習所における自転車安全教室）

| | |
|---|---|
| 実施日時 | 令和２年１月 20 日（月）10 時 00 分から 12 時 00 分までの間 |
| 実施場所 | 長岡自動車教習所　コース及び第一教場 |
| 対象者 | シニア大学生　17 人　　役員　３人 |
| 内容 | 別添「シニア大学　生き生き交通安全」実施要領のとおり |
| 活動の様子 | 車の特性「停止距離」の説明をしている様子<br> <br>内輪差・死角によって起こる巻き込み事故について説明している様子<br> |

### 8.1.5 広報

(1) ラジオによる啓発

自転車安全利用推進月間（５月）に伴い、自転車の交通ルールについてラジオ放送による啓発を行っており、引き続き取り組みます。

図 8.2 ラジオによる啓発（令和２年５月１日）

### 8.1.6 一般を対象とした啓発

毎年５月の自転車安全利用推進月間や、毎月１回の自転車の安全利用推進日において、一般を対象とした啓発を行っており、引き続き取り組みます。

## 8.2 駐輪関係

### (1) 需給バランス等を踏まえた駐輪場サービス向上の検討

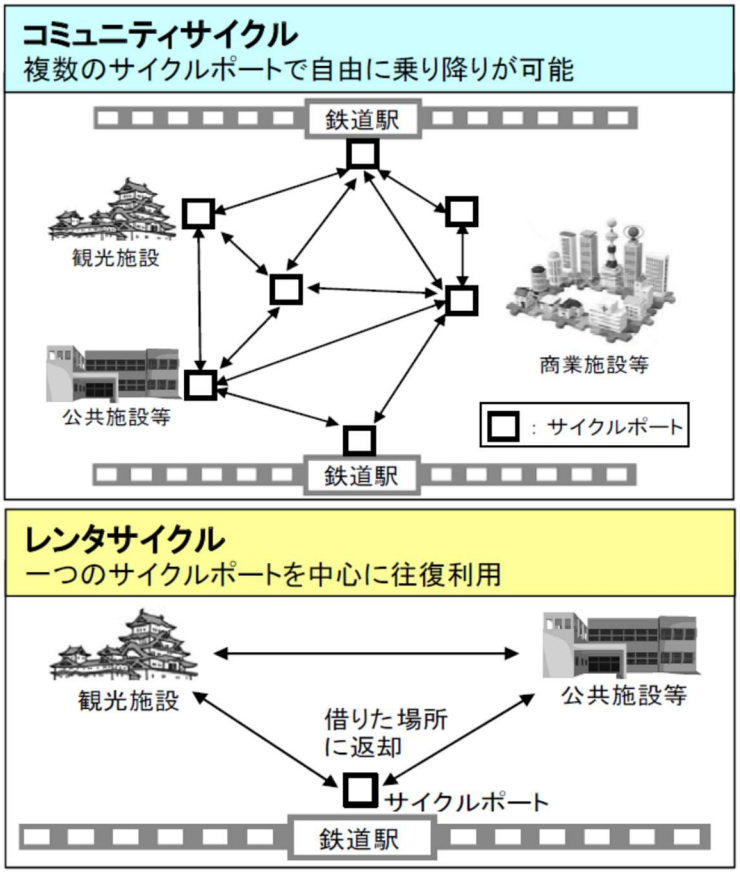
既存駐輪場の需給バランス等を踏まえつつ、幼児座席付き自転車等専用スペースの設置・拡大や、ＩＣカードへの対応などのサービス向上について検討していきます。

図 8.3 左:幼児座席付き自転車専用駐輪スペース 右:ICカードに対応した駐輪場精算機の例

## 8.3 観光関係

### (1) 民間事業者と連携したシェアサイクル導入の推進

観光における回遊性向上等のため、複数拠点で乗り捨ても可能なシェアサイクル（コミュニティサイクル）について、民間事業者と連携しながら導入を推進します。




出典：国土交通省資料

図 8.4 コミュニティサイクルとレンタサイクルの違い

図 8.5 シェアサイクルポート（京都市）

# 9 計画の推進

本計画に基づく取組を、着実かつ計画的に推進するため、関係者の連携・協働、ＰＤＣＡサイクルによる展開、進捗管理指標について、以下に示します。

## 9.1 関係者の連携・協働

本計画に基づき、今後は関係者の連携と協働のもとで、取組を推進していきます。

図 9.1 関係者の連携・協働のイメージ

## 9.2 PDCAサイクルによる展開

今後は、策定した本計画に基づく「事業の実施」に加え、定期的に「計画の評価・検証」「計画の見直し」を行いながら、展開していきます。

図 9.2 PDCA サイクルによる展開のイメージ

## 9.3 進捗管理指標

本計画の進捗管理指標を「自転車通行環境の整備延長」、「自転車事故件数」として、定期的なフォローアップを実施していきます。

表 9.1 計画の進捗管理指標

| | 現況 | 目標値（令和 12 年） |
|---|---|---|
| 自転車通行環境の整備延長 | アゼリア通りなど<br>一部区間のみ | 約 22.4 km<br>（優先整備路線延長） |
| 自転車事故件数 | 32 件／年<br>（令和元年） | 20 件／年 |

自転車安全利用に関する意識の向上を図るため、下表に示した交通安全教育や啓発活動を通じて「自転車安全利用５則」など自転車の交通ルール・マナーや自転車事故の防止のための情報を周知するなどして、自転車の安全な利用を促進します

表 9.2 交通安全教育・啓発の取組の目標

| 項目 | 取組施策 | 目標 |
|---|---|---|
| 一般を対象とした安全教育 | ⑴自転車マナーアップデー | 年 1 回 |
| | ⑵小学校区における自転車安全教室 | 年 1 回 |
| | ⑶自転車安全運転講習会 | 随時 |
| | ⑷イベントにおける自転車安全教育等 | 随時 |
| 安全教育を担う人材育成 | ⑴自転車安全利用推進員資格取得講習 | 随時 |
| 学校教育における安全教育 | ⑴幼児保護者への啓発 | 年 1 回 |
| | ⑵小学校二年生自転車安全教室 | 各校年 1 回 |
| | ⑶小学生への自転車免許証交付 | 各校年 1 回 |
| | ⑷PTA 主催の自転車安全教室 | 随時 |
| | ⑸中・高校生自転車安全教室 | 各校年 1 回 |
| 高齢者を対象とした安全教育 | ⑴自治会等における自転車安全教室 | 月 1 回 |
| | ⑵教習所における自転車安全教室 | 随時 |
| 広報 | ⑴ラジオによる啓発 | 年 1 回 |
| 一般を対象とした交通啓発 | ⑴自転車安全利用推進月間における啓発 | 毎年 5 月 |
| | ⑵自転車の安全利用推進日における啓発 | 月 1 回 |