

**令和元年度**

**広域サイクルルート連携事業**

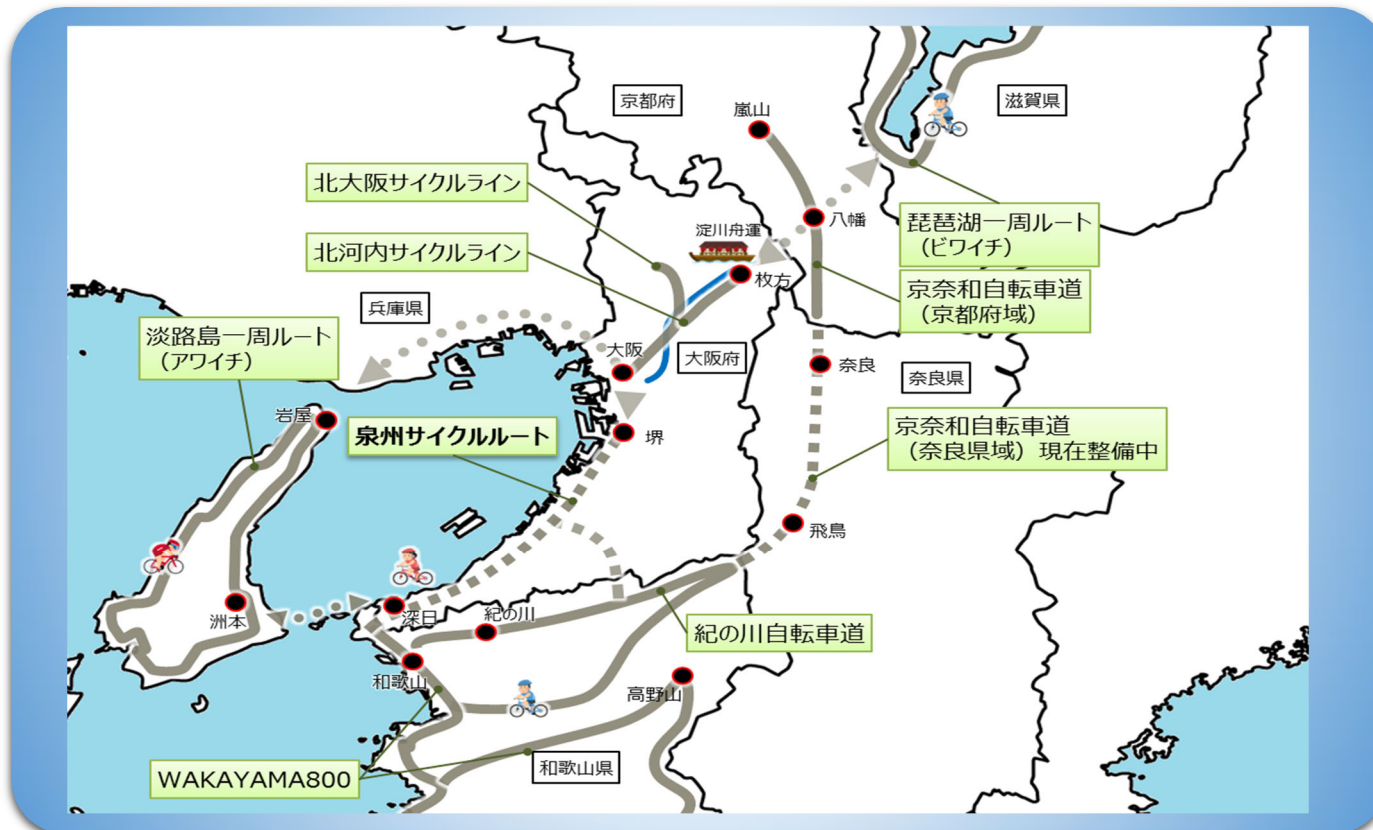
**社会実験の結果概要**

# 広域サイクルルート連携事業とは

## 【概要】

「グランドデザイン・大阪都市圏」の広域連携型都市構造の考えをもとに、地域が持つストックやポテンシャルを最大限に活かし、府県域にとらわれず広域的に連携させることで、圧倒的な魅力を備えた都市空間を創造していく。

関西各地域で取組みが進められている「泉州サイクルルート」、「紀の川自転車道」、「淡路島一周（アワイチ）」、「琵琶湖一周（ビワイチ）」、さらに、「京奈和自転車道」等の各ルートを連携させ、大阪湾をはじめ、関西一円の豊かな自然や世界遺産などの歴史・文化資源等を、誰もが楽しめようにより地域の魅力を高め、自転車を活用した広域連携による賑わい創出など地域活性化を図り、まちづくりにつなげる。



関西一円の  
サイクルルートの形成



自転車を活用した  
広域連携によるまちづくり

# 令和元年度 広域サイクルルート連携事業（社会実験）の概要

淀川、ベイエリアから京阪神エリアを広域連携させ、自転車を活用したまちづくりやにぎわい創出に向けて、社会実験を行いました。

## ○サイクリングマップの作成・配布と自転車利用者へのアンケート調査等を実施しました（R1年9月～）

- ・ サイクルショップお勧めルート、サイクルステーション、立ち寄りスポット等を掲載したマップを作成・配布（配布場所）府民情報プラザ、サイクルショップ、道の駅など
- ・ アンケート：走行環境、安全性、立ち寄り場所、費用等のニーズ把握・周遊状況等
- ・ ルート環境の検証
- ・ R1年11月9日（土）にマップを活用してさくらであい館にて走行会を開催（関係者約80人）

大阪北部マップ



## ○自転車利用者への自転車交通量調査を実施しました（R1年12月）

- ・ 京都守口線、堺阪南線、R480号、泉佐野岩出線、岬加太港線の5か所で実施

## ○その他

- ・ 近隣府県とも連携したサイクルロゲイニングやスタンプラリーなどの各種サイクルイベントとの連携
- ・ 府政だより、大阪府HP、SNS、関係自治体・団体HP等から随時情報を発信

走行会の様子

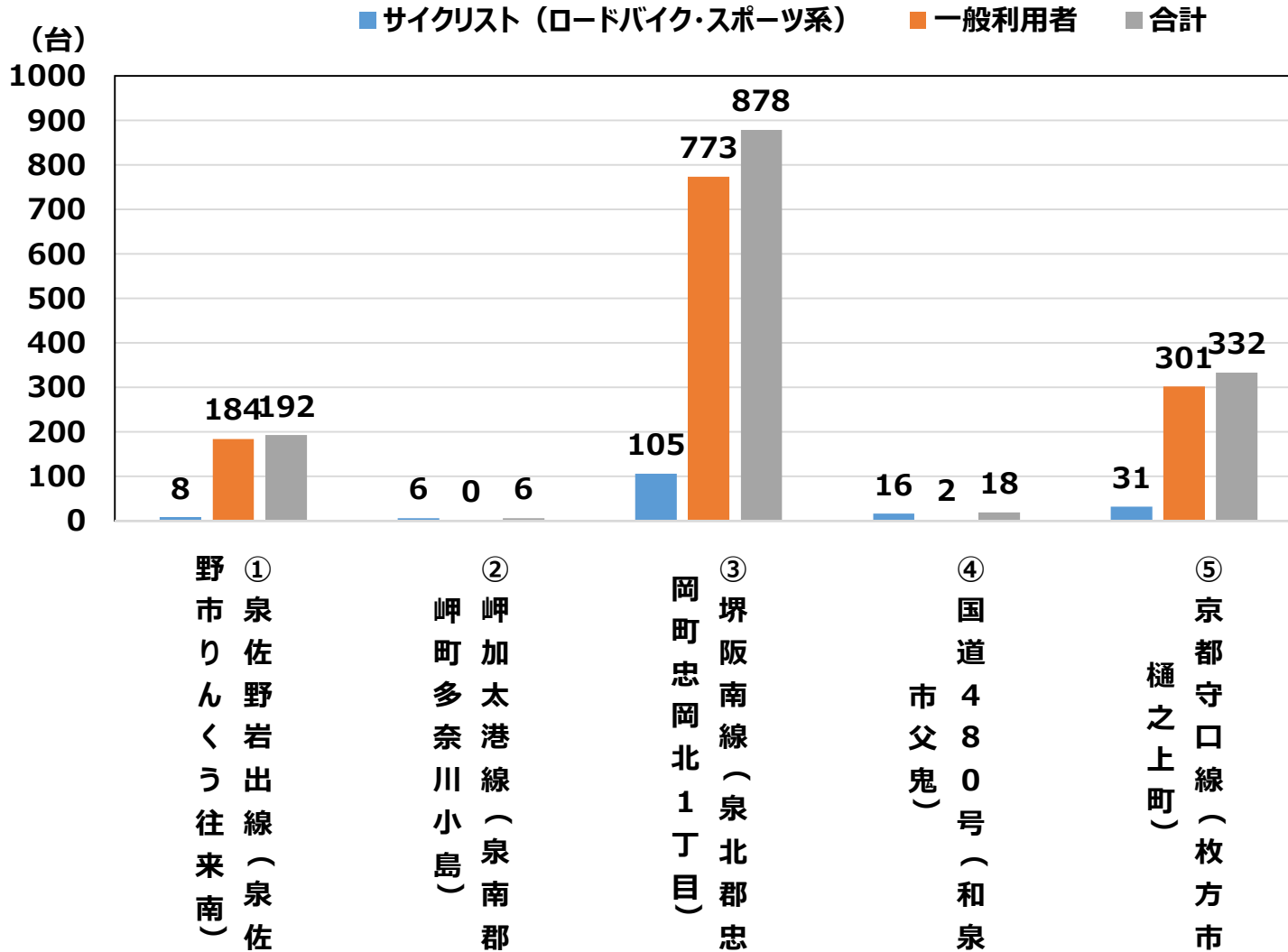




# 自転車交通量調査



# 自転車交通量調査



- 交通量が多い場合や大型車混入率が高い場合は、サイクリストも少なくなる。
- 交通量が少ない場合や大型車混入率が低い場合で、周辺の土地利用が住・商・業務混在であるとみられるとき、日常的な利用目的（通勤・通学・買物等）である一般利用者が多いとみられる。
- 自動車交通量が極端に少なく、大型車混入率が低い場合は、サイクリストが多くなると考えられる。

自動車交通量	24,472	1,482	10,794	478	9,309
大型自動車数	4,644	89	756	58	1,358



# アンケート調査結果について

## アンケート用紙（表面）

### 「広域サイクルルート連携事業」社会実験アンケート

#### 【あなたの状況についてお聞かせください】

※差し支えない範囲でご記入ください。

1. サイクリングをした日	令和 年( )月( )日
2. 年齢、性別	年齢( )歳、性別[ 男性・女性 ]
3. どこから来ましたか(自宅)	( )都・道・府・県( )市・町( )区

#### 【社会実験の取組みについてお聞かせください】

※差し支えない範囲でご記入ください。

大阪府では、広域サイクルルート連携事業として、今年度はベイエリアから京都方面等へとつなぐサイクルルートの形成やまちの周遊魅力の向上に向けた社会実験を、9月20日(金曜日)から12月19日(木曜日)まで行います。その一環として、大阪北部サイクリングマップの作成、交通量調査、マップのルートを実際に検証する走行会などを行います。

1. 上記の社会実験をしていることはご存知でしたか、知っている場合は何かから知りましたか。
①府政だより(大阪府の広報紙) ②大阪府のHP・SNS ③新聞 ④テレビ ⑤雑誌 ⑥その他のHPやSNS(詳しく: ) ⑦知らなかった
2. 社会実験を実施することについて、どう思われますか。
①もっと積極的に進めた方がよい ②現状のとおりでよい ③特に進める必要を感じない ④その他( )
3. 大阪北部サイクリングマップについてどう思われますか。(サイクリングマップはPDFデータでWEB閲覧可)
①大阪の他の地域のマップをもっと作成すべき。 ②マップ(紙媒体)は使いにくいので、WEB上のルートマップだけでよい。 ③マップとWEBの両方があればよい。 ④特に新たな作成は不要。

#### 【社会実験の取組みについてお聞かせください】

※差し支えない範囲でご記入ください。

1. サイクリングに使用した自転車について教えてください
・自転車の所有者 ①自分のもの ②知人のもの ③レンタサイクル ④その他( ) ・自転車のタイプ ①ロードバイク ②クロスバイク ③MTB ④シティサイクル ⑤その他( ) ・電動アシストの有無 ①アシスト有り ②アシスト無し
2. 今日は何人で来られましたか。2名以上の場合はどのようなグループですか
( )人 多い場合は大体の人数で結構です ①家族 ②職場 ③自転車サークル ④自転車ショップのイベント ⑤その他( )
3. サイクリングのスタートとゴール地点を教えてください。また、今回の走行は約何kmですか
スタート地点( ) ⇒ ゴール地点( ) 約( )km (回答例:自宅、〇〇駅、道の駅〇〇など)
4. スタートが自宅以外の方にお聞きします。スタート地点までどんな交通手段で来られましたか?
①鉄道(輸行・サイクルリン) ②船(輸行・サイクルリン) ③自家用車 ④その他( )
5. 走行ルートは、「大阪北部サイクリングマップ」で紹介されたお勧めのうち、どのルートですか?
①渡船×湾岸ぐるっとライド ②上級者向け北大阪デスカバーライド ③旧街道&水路探求サイクリング ④北大阪の定番名所巡り ⑤裏道ノンストップボタリング ⑥まさに「快走」コース ⑦秘境チャレンジライド ⑧それ以外( )
6. 今回サイクリングしたルートで、良かった点、良くなかった点と印象的な景観、立ち寄った箇所数と使用金額、気に入った上位2箇所を教えてください。
景色( )・イベント( )・観光地( )・グルメ( )・通行空間( )・路面状態( ) 案内サイン( )・連続走行性・その他( ) ( ) (× )
印象的な景観①( )②( )③( )
立ち寄り箇所 使用金額 気に入った上位2箇所と立ち寄り目的
合計 箇所 合計 円 ① ②

※地点名は記号にある範囲で転写です。目的は視・観光、食=食事、トイレ、休=休憩、修=修理です。利用額はおおよその金額です。  
※いい写真が撮影できたら、社会実験 SNS をフォローのうえ「広域サイクル社会実験」で撮影箇所が分かるコメントを添えて写真をアップしてください。大阪府のHPや社会実験の報告資料に活用させていただきます

裏面に続きます

## アンケート用紙（裏面）

#### 【あなたの日ごろのサイクリングの状況についてお聞かせください】

1. 年間のサイクリング回数	( )回
2. 自宅からスタート地点までの移動可能距離	( )km
3. 自宅からスタート地点までの選択してもよい交通手段 該当するものを○で囲んでください(複数回答可)	①鉄道(輸行) ②飛行機(携行) ③積載可能な自家用車 ④宅配 ⑤フェリー・船舶 ⑥可能な限りすべて ⑦その他( )
4. 一日の走行可能距離	( )km
5. サイクリングの日程 該当するものを○で囲んでください(複数回答可)	①日帰り ②一泊二日 ③二泊三日 ④三泊以上 ⑤その他( )
6. サイクリングの情報をHP、SNS(ツイッター、インスタグラム等)から情報発信することがありますが 該当するものを○で囲んでください(複数回答可)	サイクリングの機会に対して ①毎回発信する ②2~3回に1回程度発信する ③発信したい情報があるときは行う ④ほとんど発信しない ⑤その他( )

#### 【サイクルルートではどのようなものを重視しますか】

該当するものを○で囲んでください(複数回答可)

1. コースで重視する点(主に道路の状況)	①走行空間の余裕等の存在 ②危険箇所等の不存在 ③景観、路面状況、線形がよい等の快適性 ④信号機、駐車が少ないこと等による迅速性 ⑤長い距離、大きい高低差、きつい勾配 ⑥沿道サービスの質 ⑦自動車走行量 ⑧その他( )
2. ルート標示で重視する点	①路面標示 ②行先案内標識 ③交通安全注意標識④クルマ側に対する自転車配慮要請の標識 ⑤デザイン ⑥連続性 ⑦わかりやすさ ⑧その他( )
3. スタート地点等で重視する点	①駐車場 ②ロッカ・更衣室 ③シャワ ④手荷物預かり ⑤自転車の組立て等のスペース ⑥メンテナンススペース・工具 ⑦地元産品の販売 ⑧その他( )
4. 沿道サービスで重視する点	①観光スポット ②休憩所 ③売店 ④飲食店の質 ⑤飲食店の量 ⑥飲食店の選択幅 ⑦飲料の補給(自販機等) ⑧みやげや地元の産物 ⑨駐輪・ラック施設 ⑩自転車のメンテナンス ⑪自転車の優待・割引 ⑫宿泊場所の質 ⑬宿泊施設の低価格 ⑭宿泊施設を選択幅 ⑮その他( )
5. サイクリングルートに求めるもの	①歴史 ②自然 ③農産物 ④景観・眺望 ⑤体力・健康増進 ⑥グルメ ⑦にぎわい ⑧日陰・並木道がある ⑨沿道サービスのよさ ⑩ルート相互の連続 ⑪その他( )
6. 魅力的なルート	①ピワイチ ②アワイチ ③しなみ ④京奈和 ⑤北河内サイクルライン ⑥その他( )

#### 【その他】

該当するものを○で囲んでください(複数回答可)

1. シェアサイクルを拡大するには何が必要と思われるか	①人が集まる場所(駅、店舗等)のホトの増設 ②低額な料金設定 ③会員登録・加入など容易さ ④スポ・ツタイプの自転車のレンタル等種類の多さ ⑤シェアサイクルの必要性を感じない ⑥その他( )
2. e-bike(電動アシスト自転車)でのサイクリングについて	①便利なのでもっと拡大した方がよい ②自分は興味がないが拡大してもかまわない ③e-bikeのサイクリングは興味がない ④その他( )
○ その他サイクルツーリズム、サイクリング等に関するご意見、ご要望	

#### プレゼント応募の必要事項

(プレゼントについては別紙参照)

氏名(ふりがな)	住所	連絡先(e-mailまたは電話番号)	希望商品
----------	----	--------------------	------

※こちらの必要事項については、商品当選の連絡、発送にのみ使用させていただきます  
アンケートの送付先: 〒559-8555 大阪府住之江区南港北1-14-16 咲洲庁舎(さきしまコスモタワー)31階  
大阪府庁まちづくり都市空間創造室都市空間創造グループ 宛て

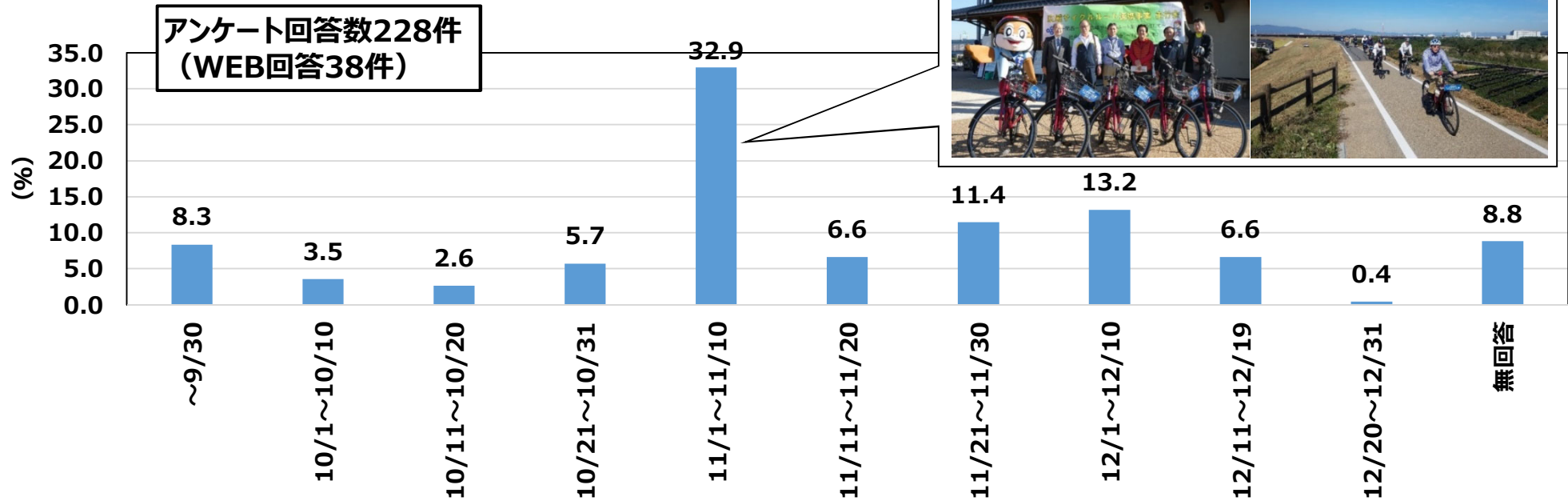
■WEBアンケートもっています(URL: <https://www.shinsei.pref.osaka.lg.jp/ers/input?letudukid=2019100022>)



アンケートの詳細はこちら: <http://www.pref.osaka.lg.jp/attach/36203/00331426/chousahyou.pdf>

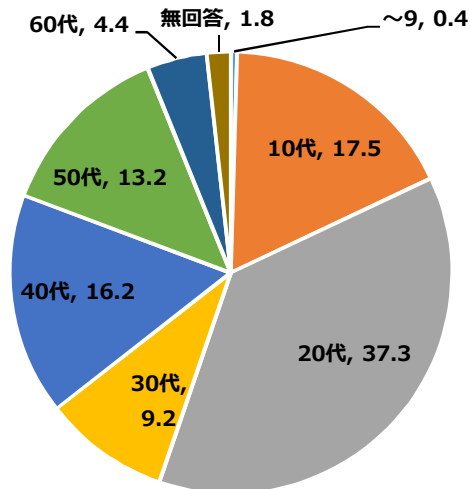
# アンケート調査結果について ～アンケート回答者の状況～

## サイクリングの実施日



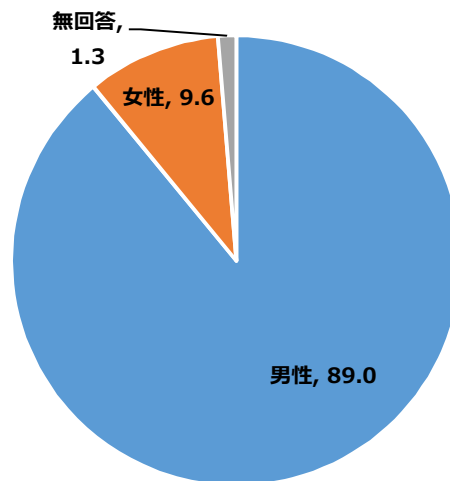
## 年代別

(単位：%)



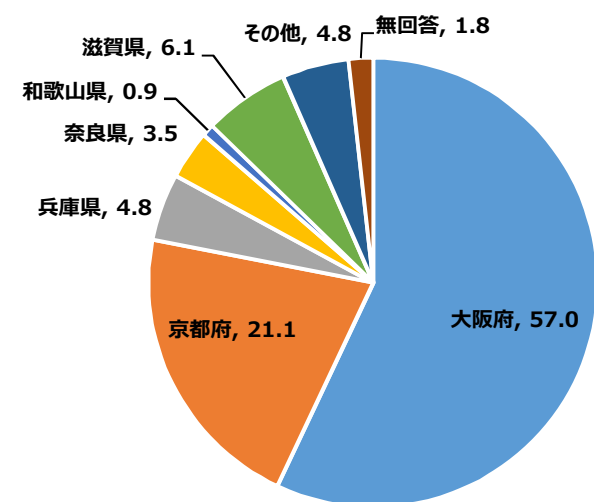
## 性別

(単位：%)



## 居住地

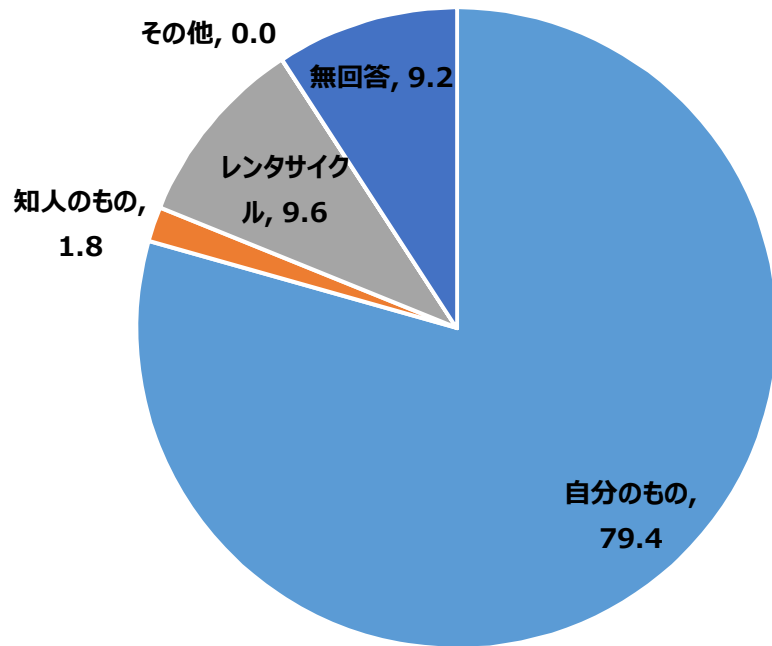
(単位：%)



# アンケート調査結果について ～アンケート回答者の状況～

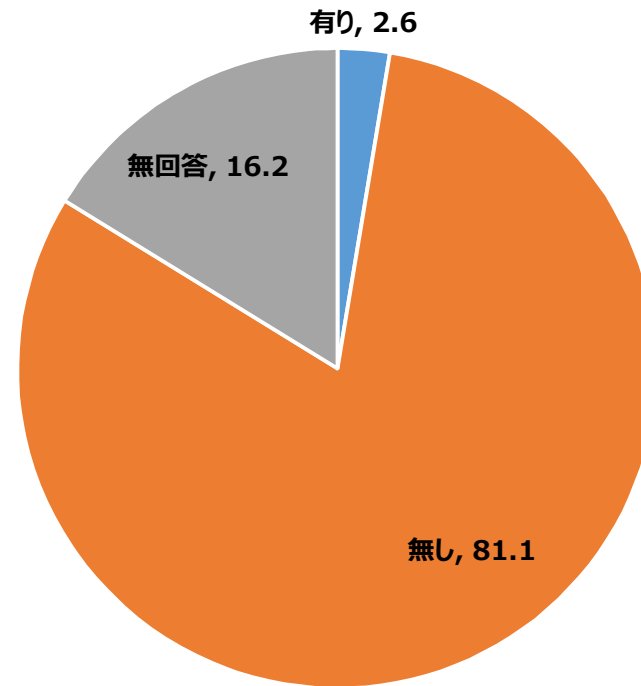
## 自転車の所有者

(単位：%)



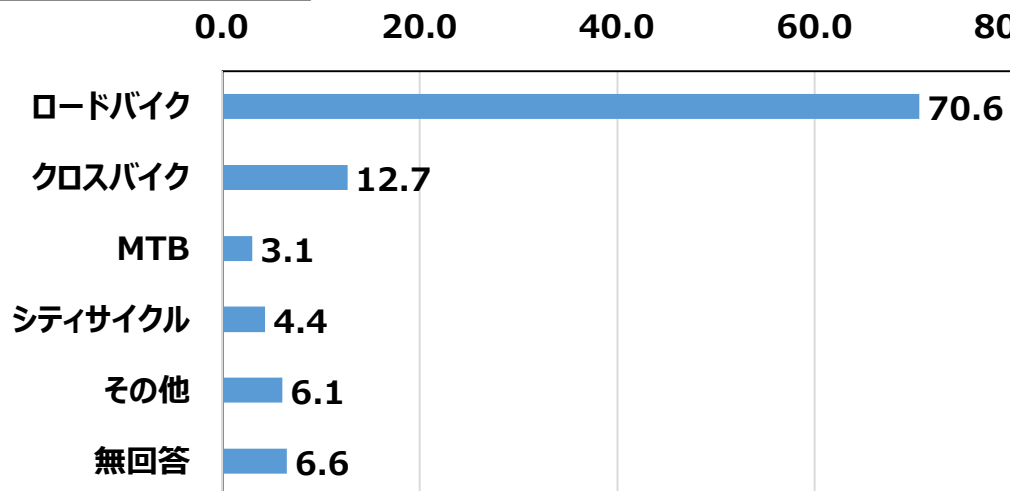
## 電動アシストの有無

(単位：%)



## 自転車のタイプ

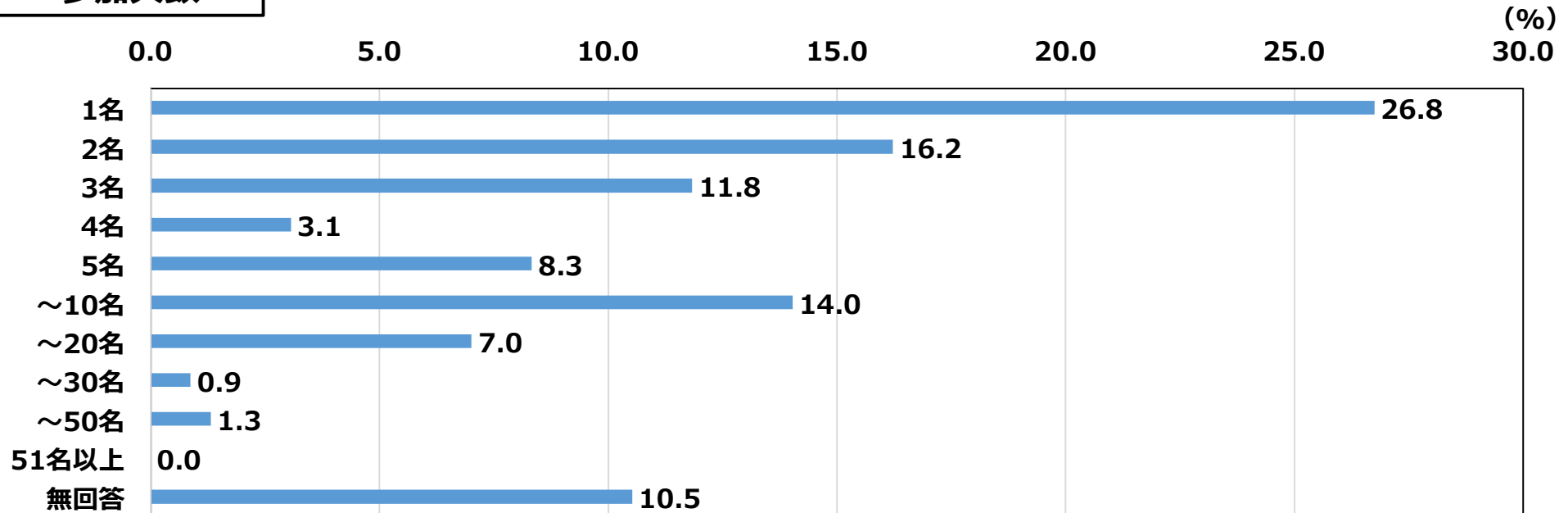
(%)



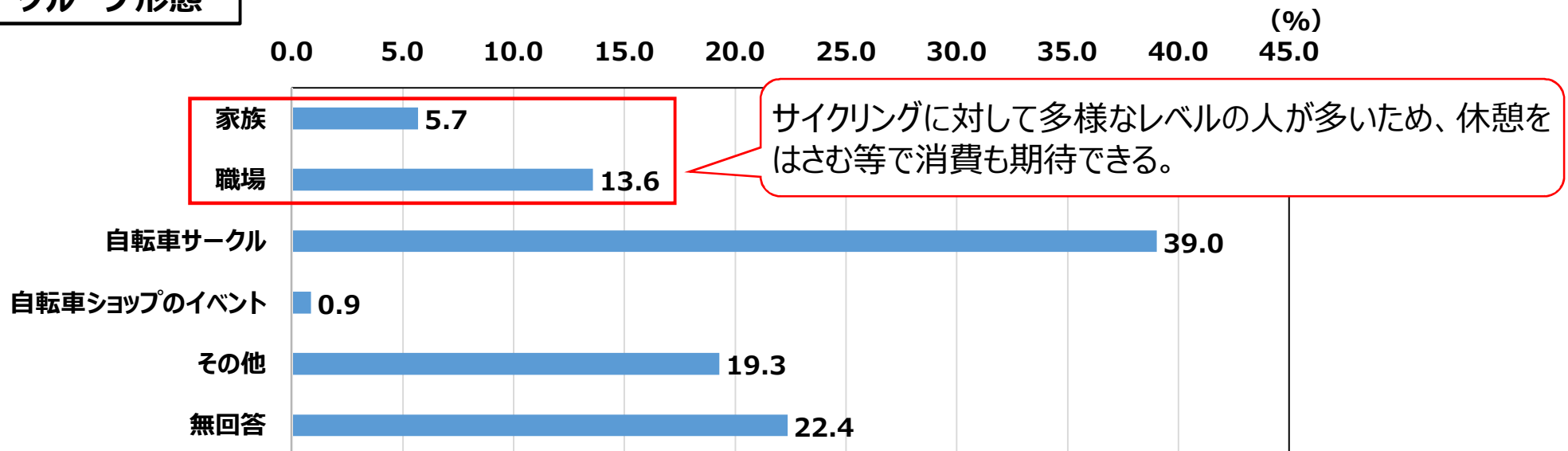


# アンケート調査結果について ～アンケート回答者の状況～

## 参加人数

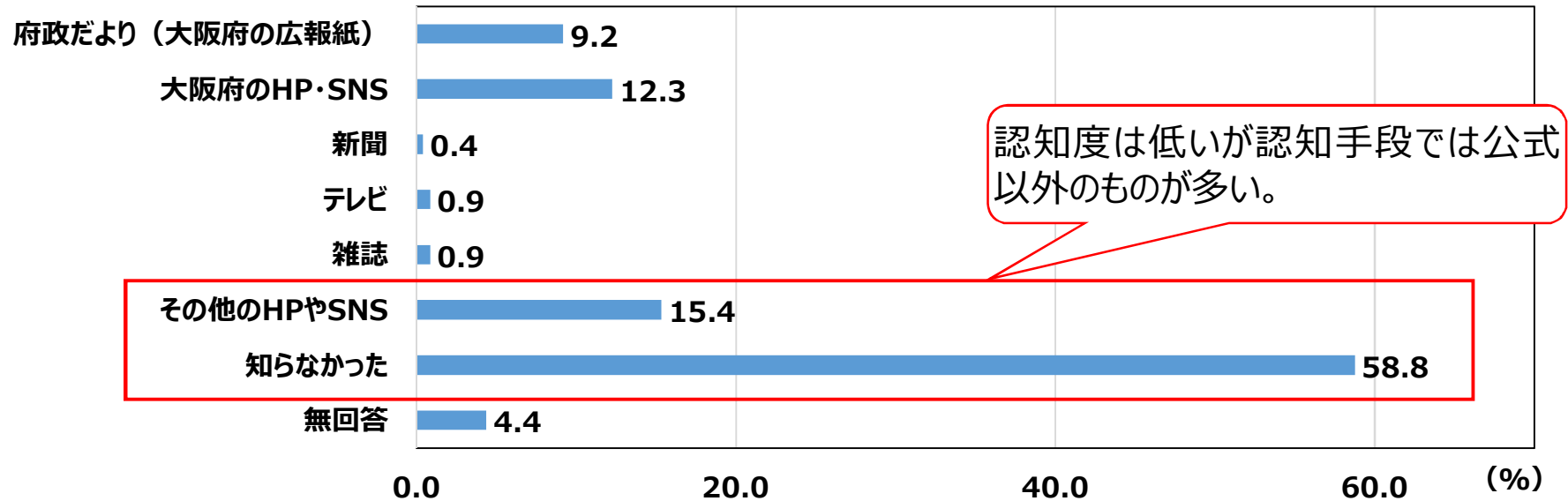


## グループ形態

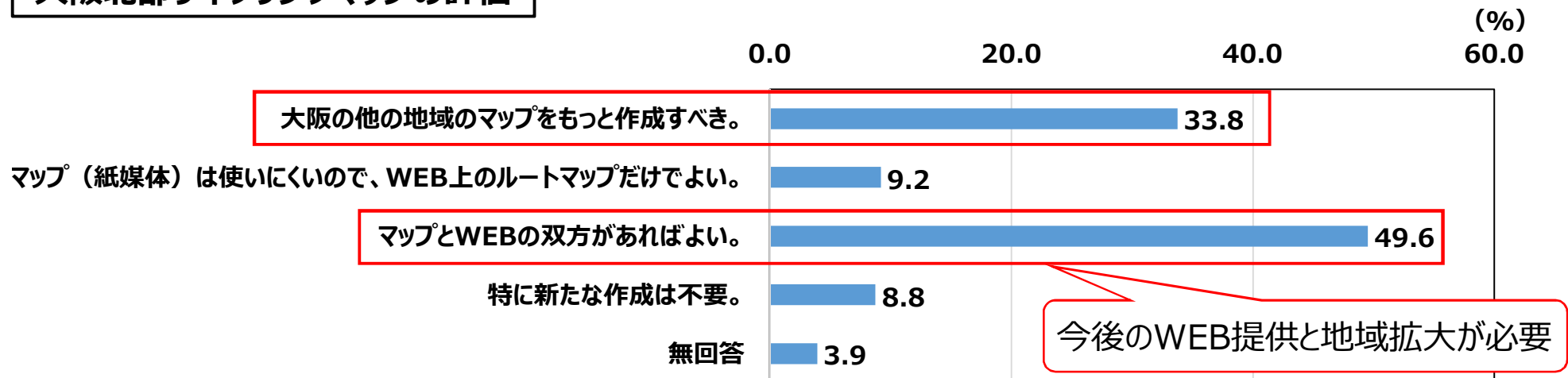


# アンケート調査結果について ～社会実験の評価～

## 今回の社会実験の認知手段

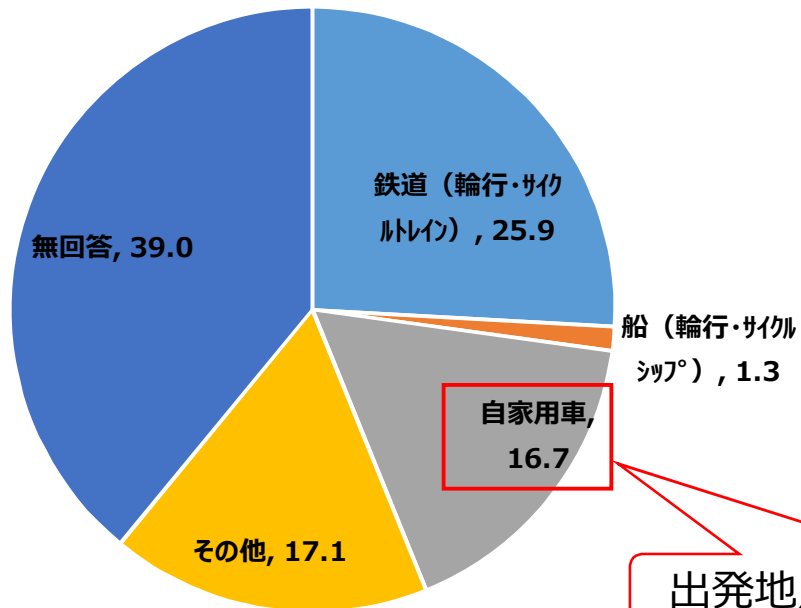


## 大阪北部サイクリングマップの評価



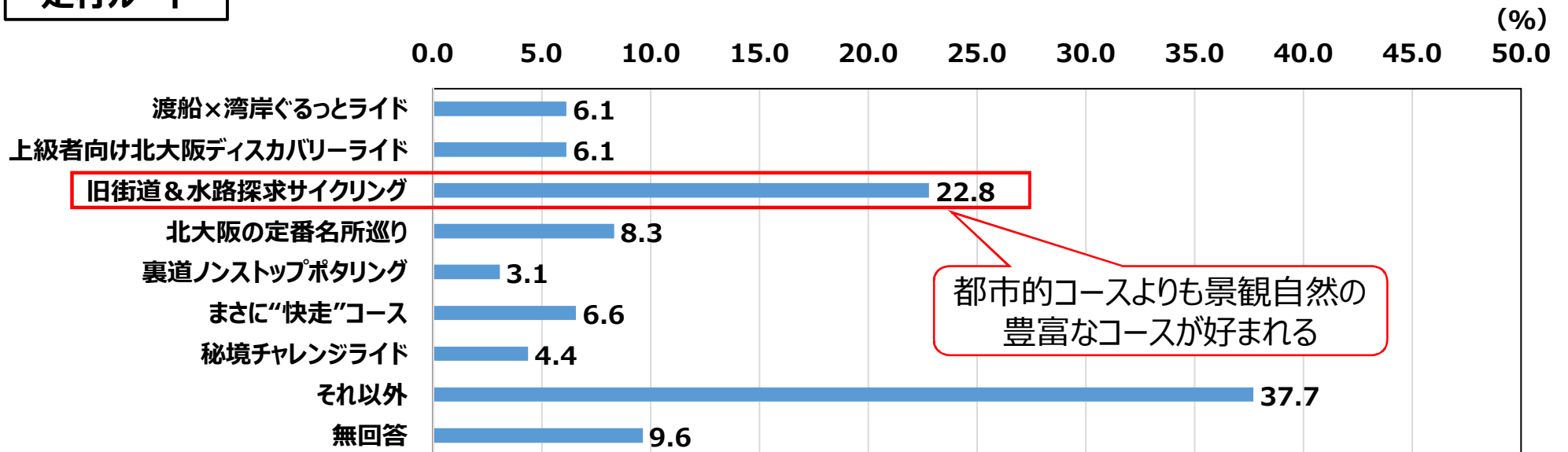
# アンケート調査結果について ～社会実験の評価～

**スタート地点までの交通手段** (単位：%)



出発地点での駐車場の用意重要

**走行ルート**



都市的コースよりも景観自然の豊富なコースが好まれる



## アンケート調査結果について ～社会実験の評価～

スタート地点名	回答数	構成比 (%)
自宅	75	32.9
さくらであい館	43	18.9
関西大学	11	4.8
大阪府立大学	6	2.6
京都大学	5	2.2
その他	70	30.7
無回答	18	7.9
合計	228	100.0

ゴール地点名	回答数	構成比 (%)
自宅	28	12.3
さくらであい館	19	8.3
関西大学	7	3.1
大阪府立大学	3	1.3
京都大学	3	1.3
その他	144	63.2
無回答	24	10.5
合計	228	100.0

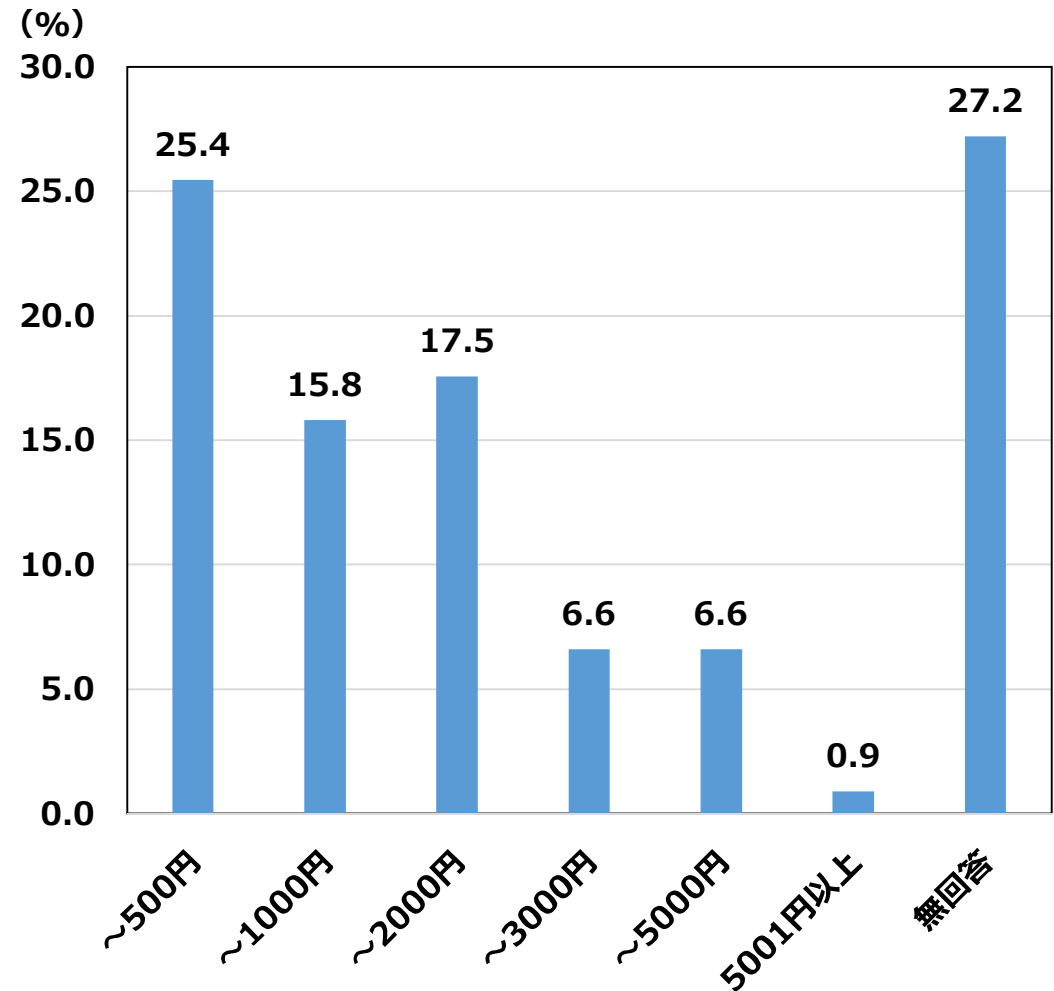
走行距離の範囲	回答数	構成比 (%)
10km未満	14	6.1
10km以上20km未満	18	7.9
20km以上30km未満	23	10.1
30km以上40km未満	33	14.5
40km以上50km未満	25	11.0
50km以上70km未満	27	11.8
70km以上100km未満	30	13.2
100km以上150km未満	9	3.9
150km以上200km未満	11	4.8
200km以上250km未満	0	0.0
250km以上300km未満	3	1.3
301km以上	4	1.8
無回答	31	13.6
合計	228	100.0
平均	76km	

## アンケート調査結果について ～社会実験の評価～

### 立ち寄り箇所数

選択肢	回答数	構成比 (%)
立ち寄りなし	9	3.9
1か所	52	22.8
2か所	28	12.3
3か所	21	9.2
4か所	5	2.2
5か所	8	3.5
～10か所	6	2.6
～20か所	1	0.4
～30か所	2	0.9
無回答	96	42.1
合計	228	100.0
平均	2.4箇所	

### 使用金額

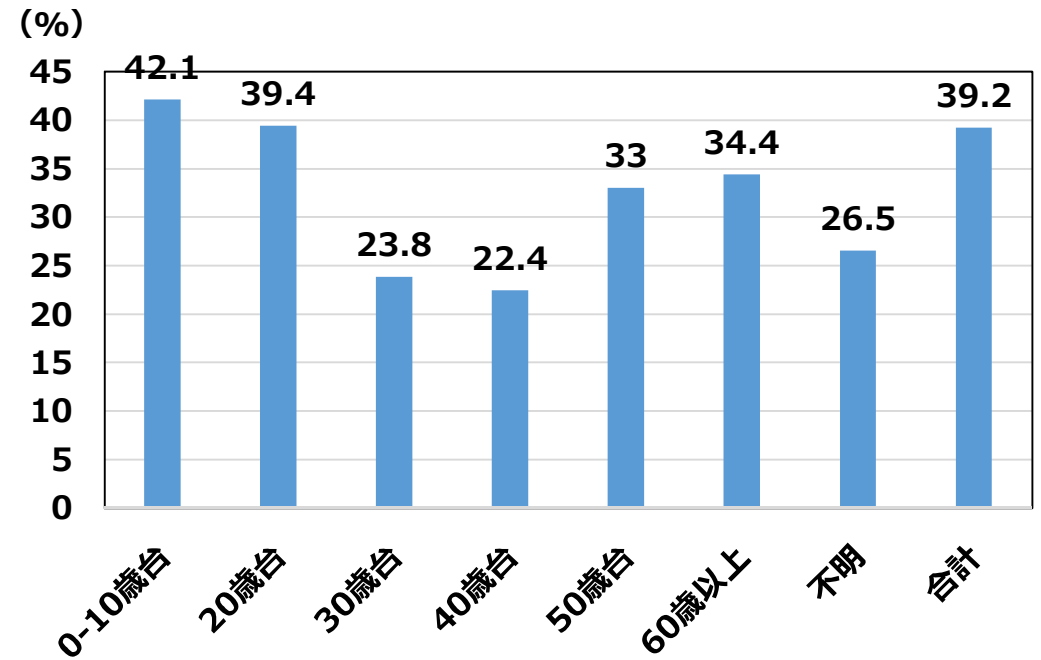
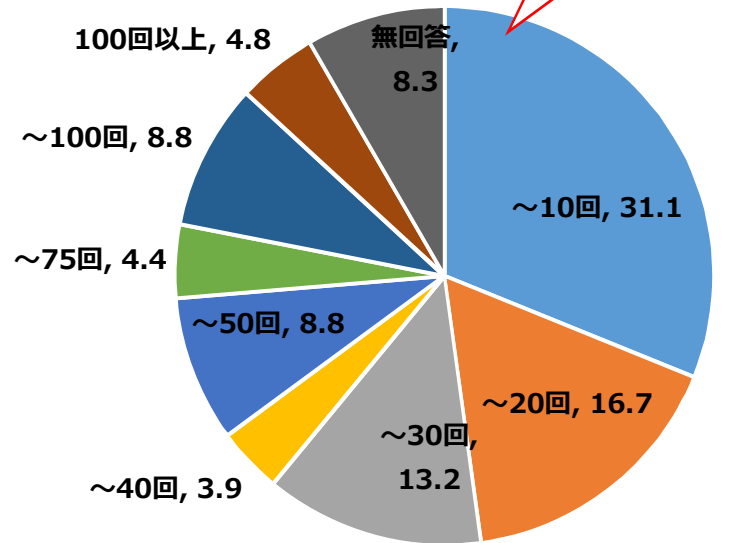


- 使用金額：平均1,375円
- グループでサイクリングをすると、初級者にペースを合わせることとなり、全体としてゆっくりと観光やグルメを楽しむ傾向があることから、使用金額の増加につながると考えられる。

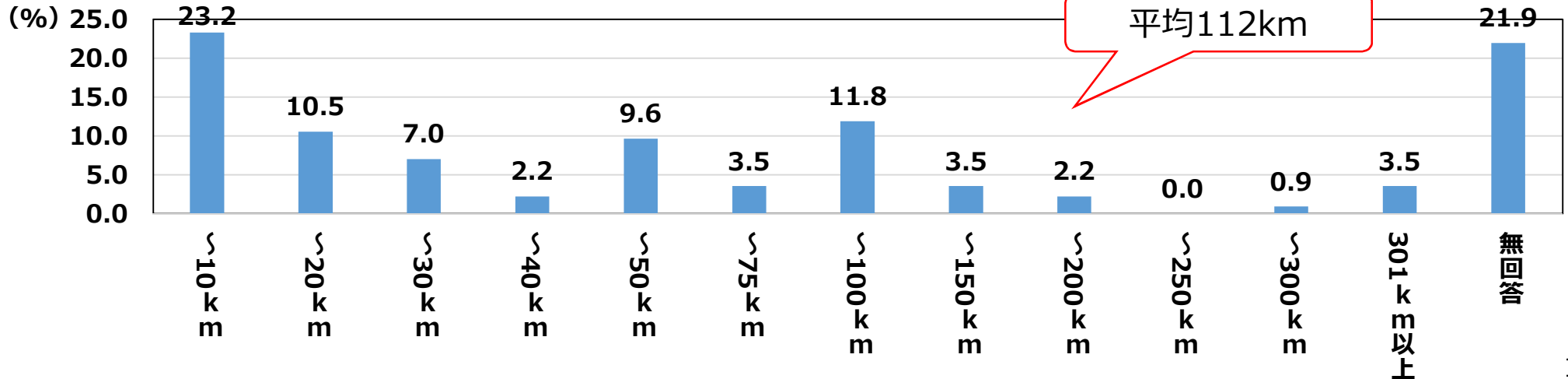
# アンケート調査結果について ～日ごろのサイクリングの状況について～

## 年間のサイクリング回数

(単位：%)



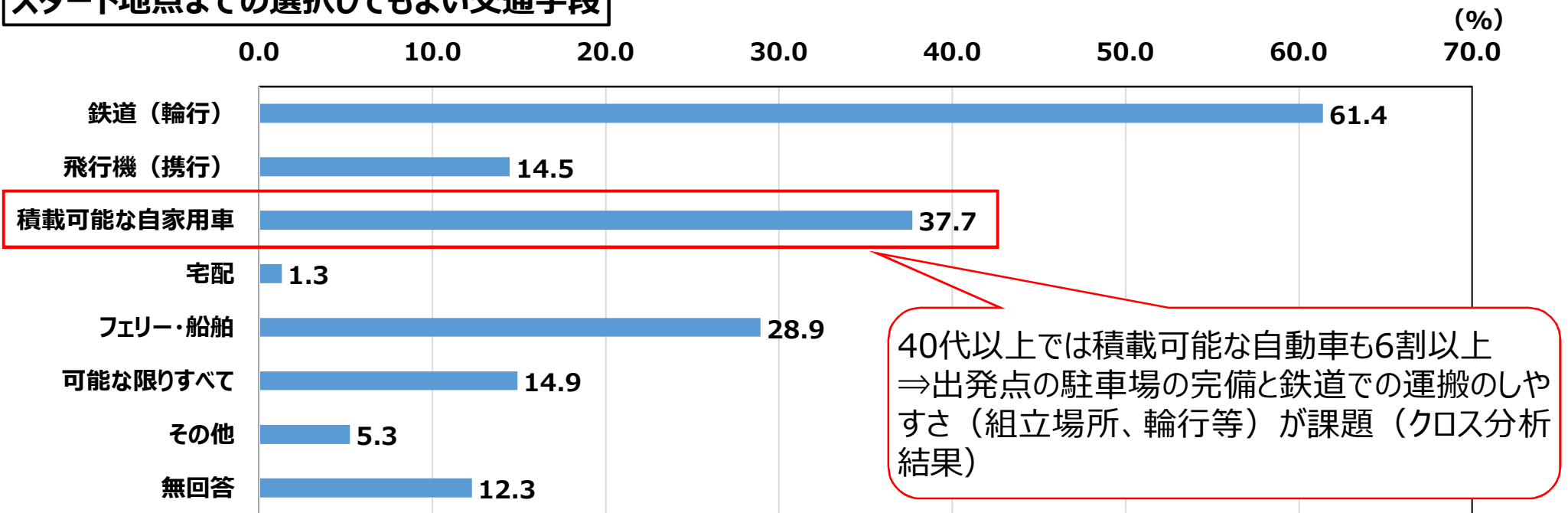
## 自宅からスタート地点までの移動可能距離 (誘致距離)



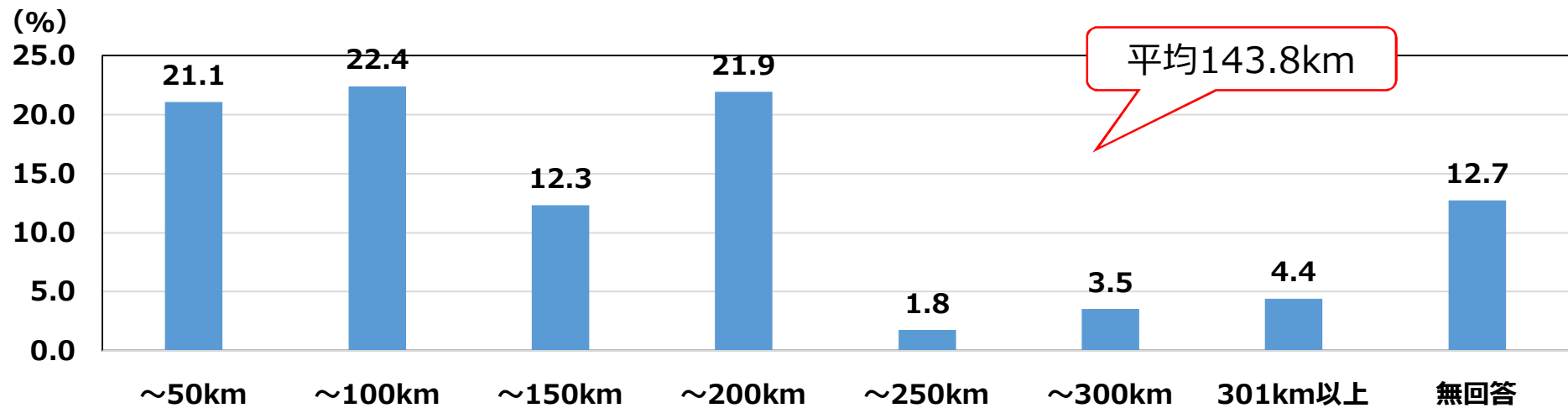


# アンケート調査結果について ～日ごろのサイクリングの状況について～

## スタート地点までの選択してもよい交通手段

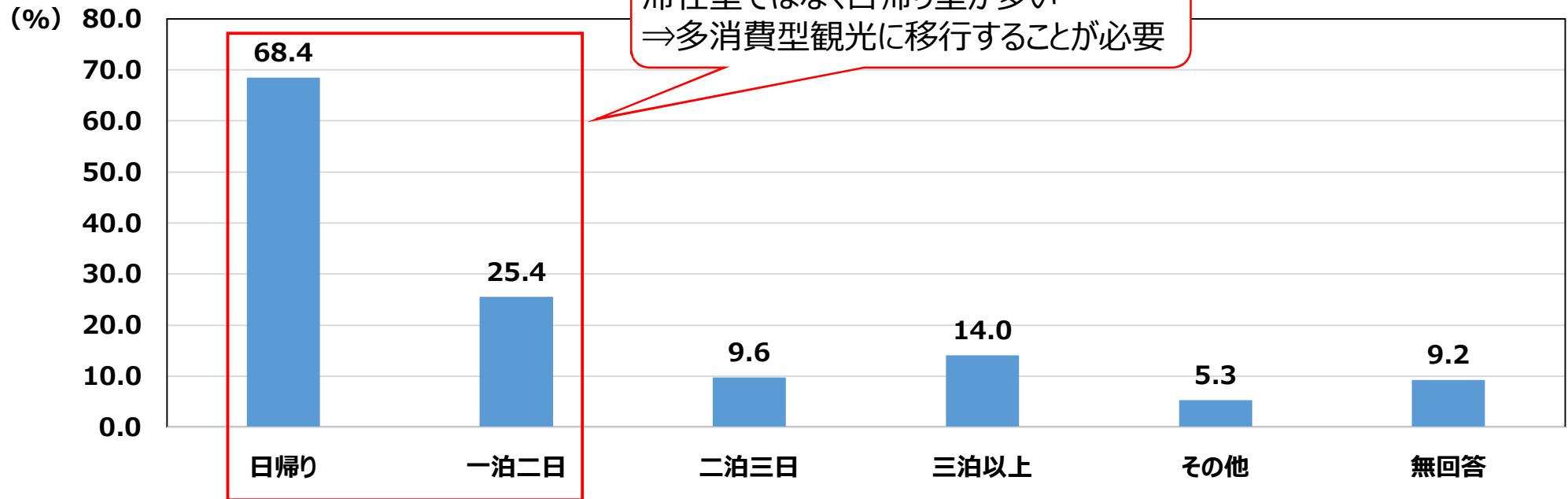


## 一日の走行可能距離

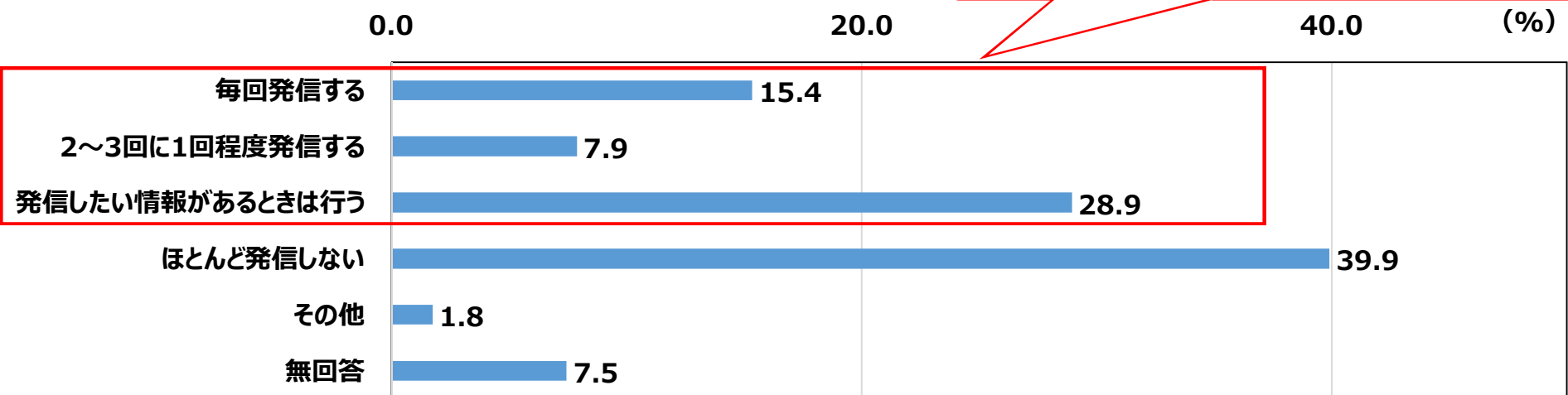


# アンケート調査結果について ～日ごろのサイクリングの状況について～

## 日ごろのサイクリングのパターン

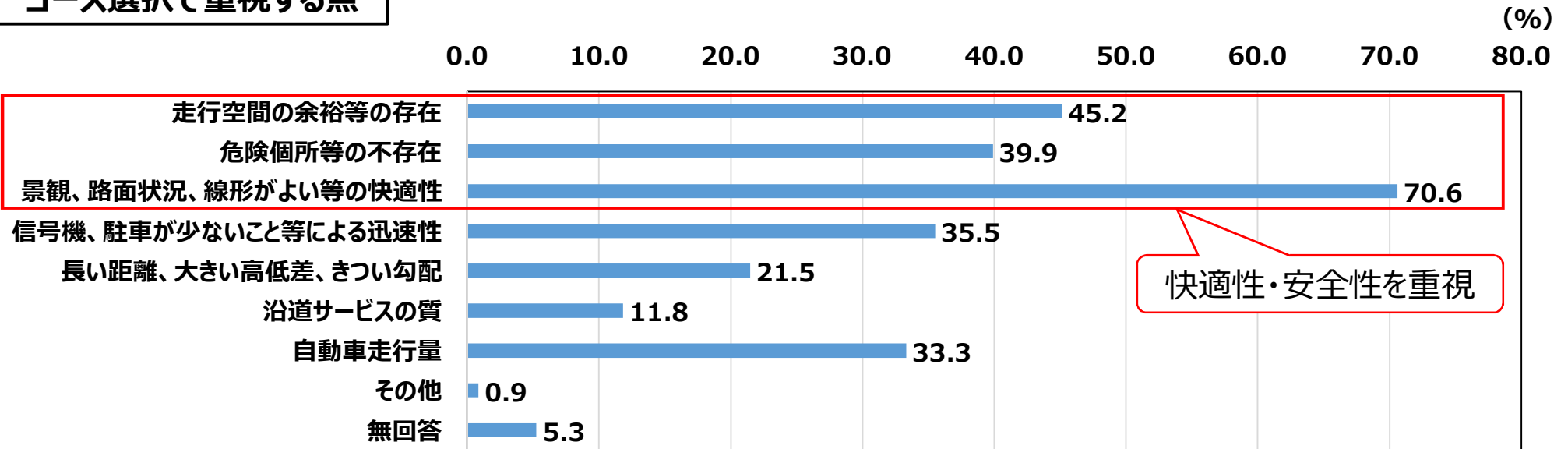


## サイクリング情報の発信状況

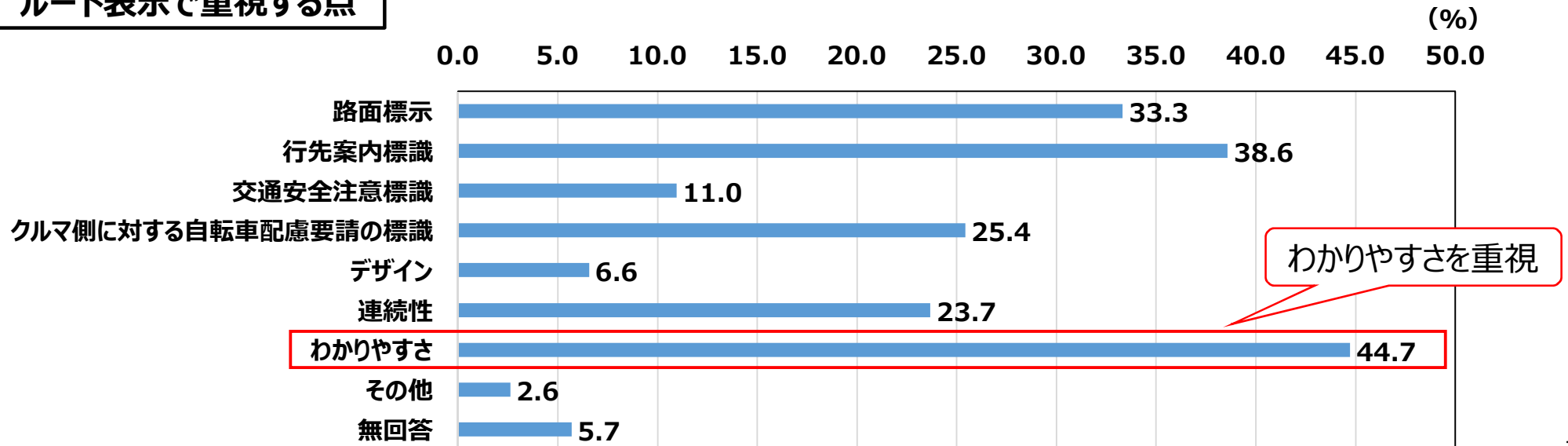


# アンケート調査結果について ~サイクリングで重視すること~

## コース選択で重視する点



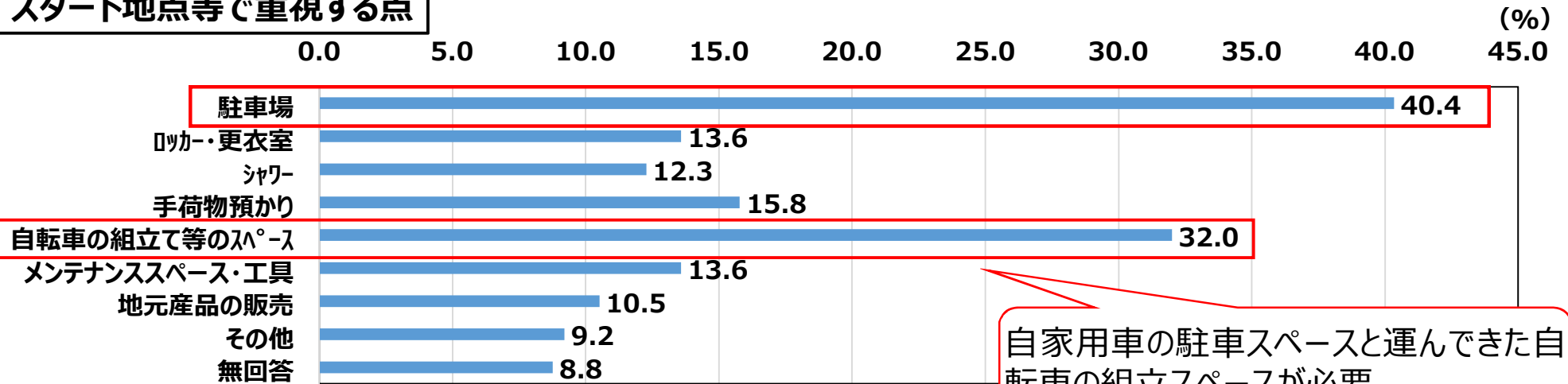
## ルート表示で重視する点



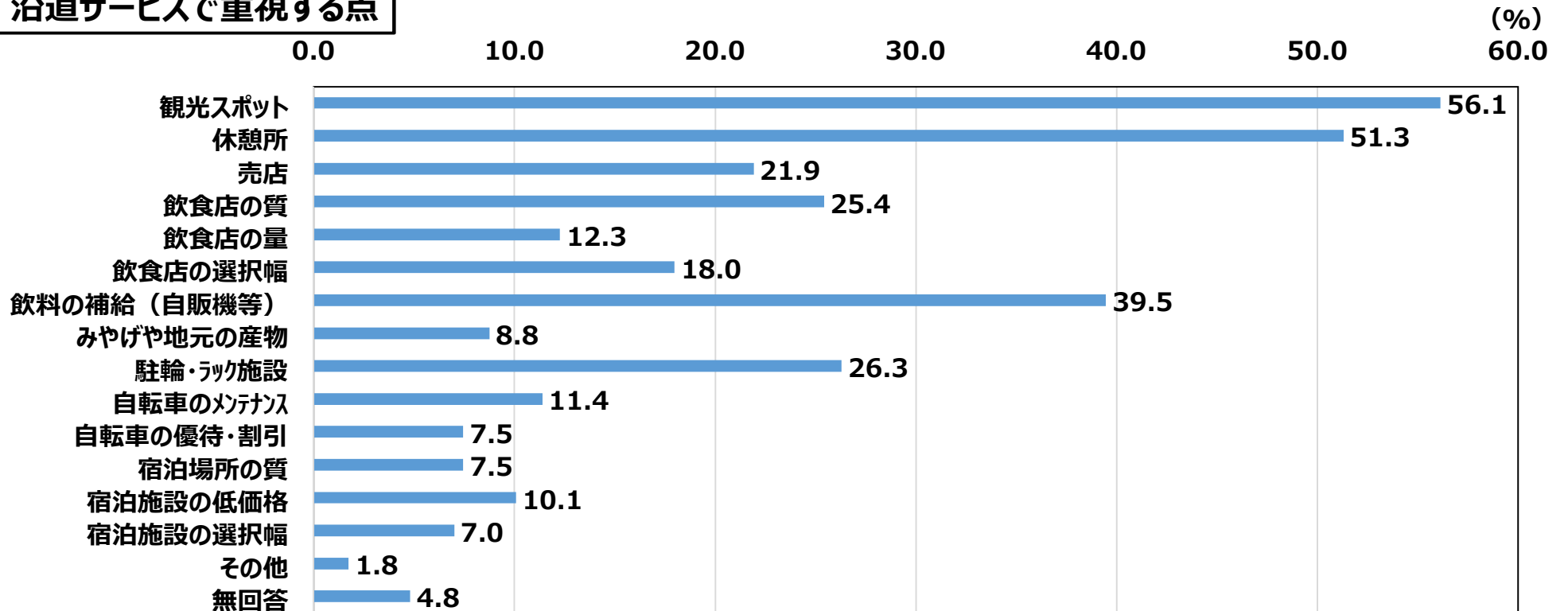


# アンケート調査結果について ~サイクリングで重視すること~

## スタート地点等で重視する点

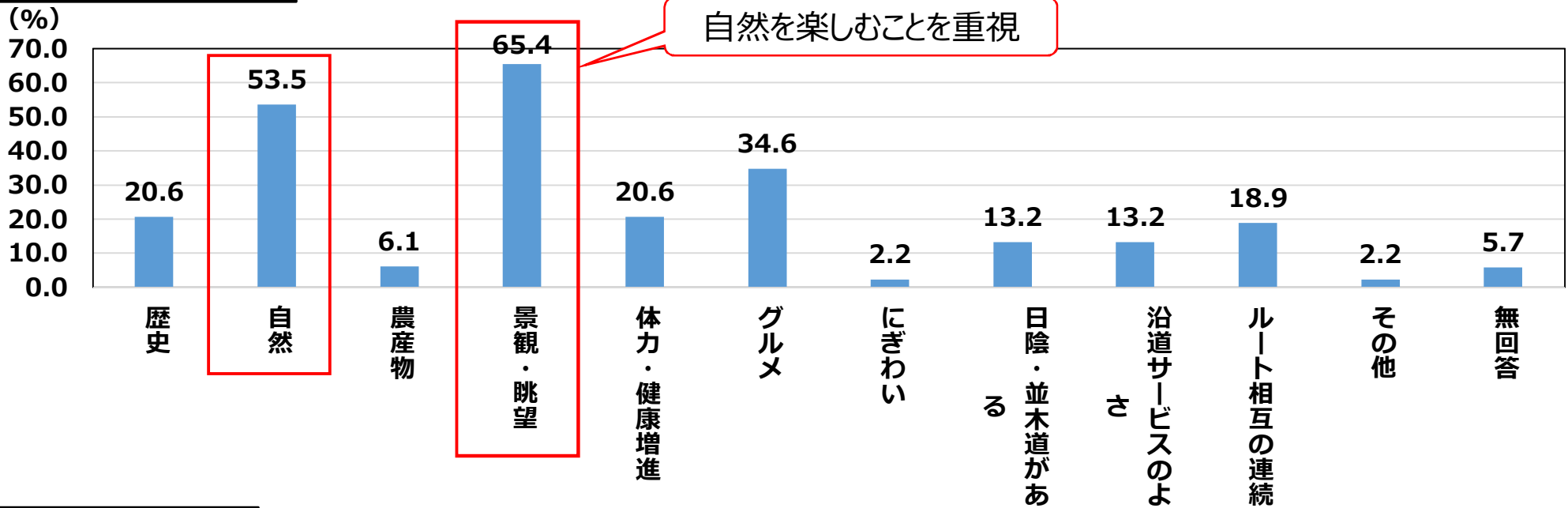


## 沿道サービスで重視する点

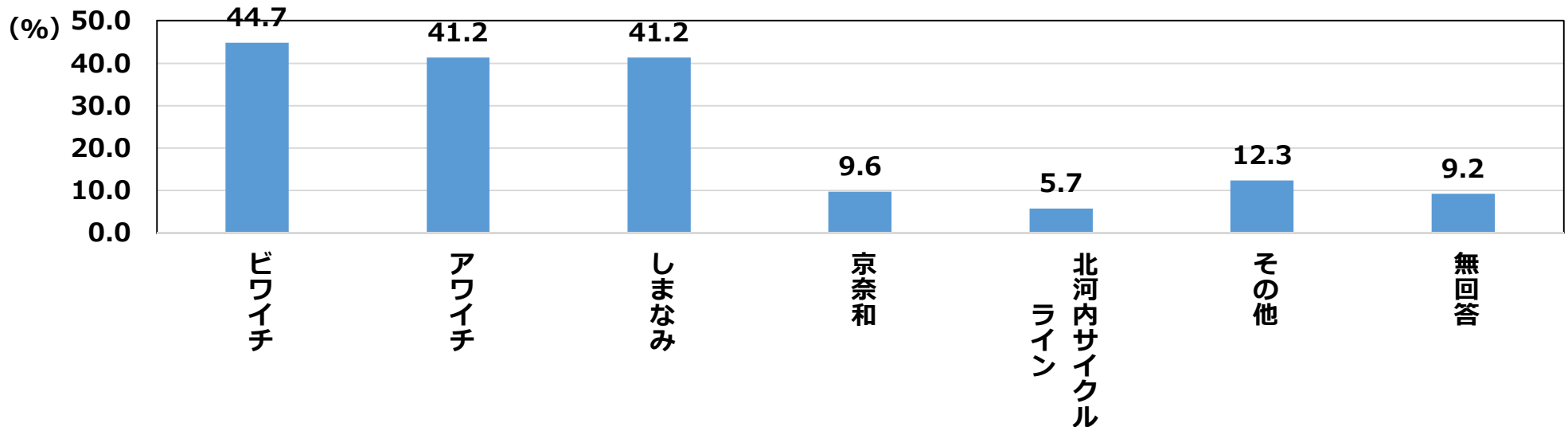


# アンケート調査結果について ～サイクリングで重視すること～

## ルートに求めるもの

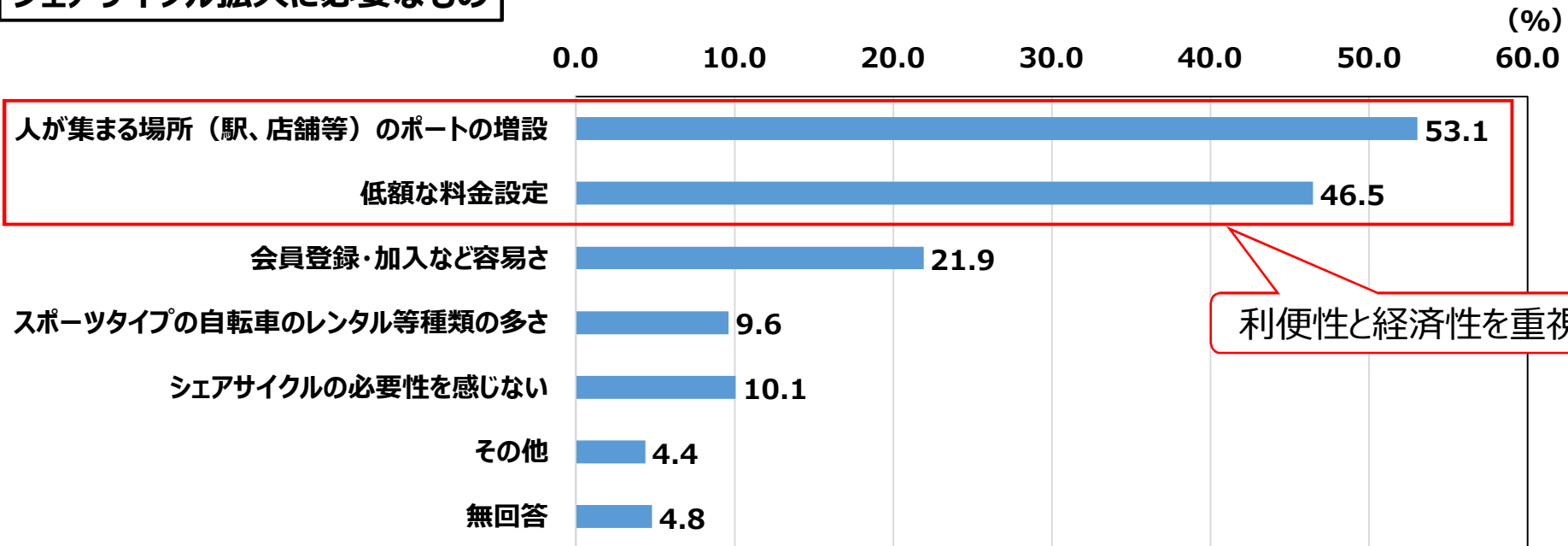


## 魅力的なルート

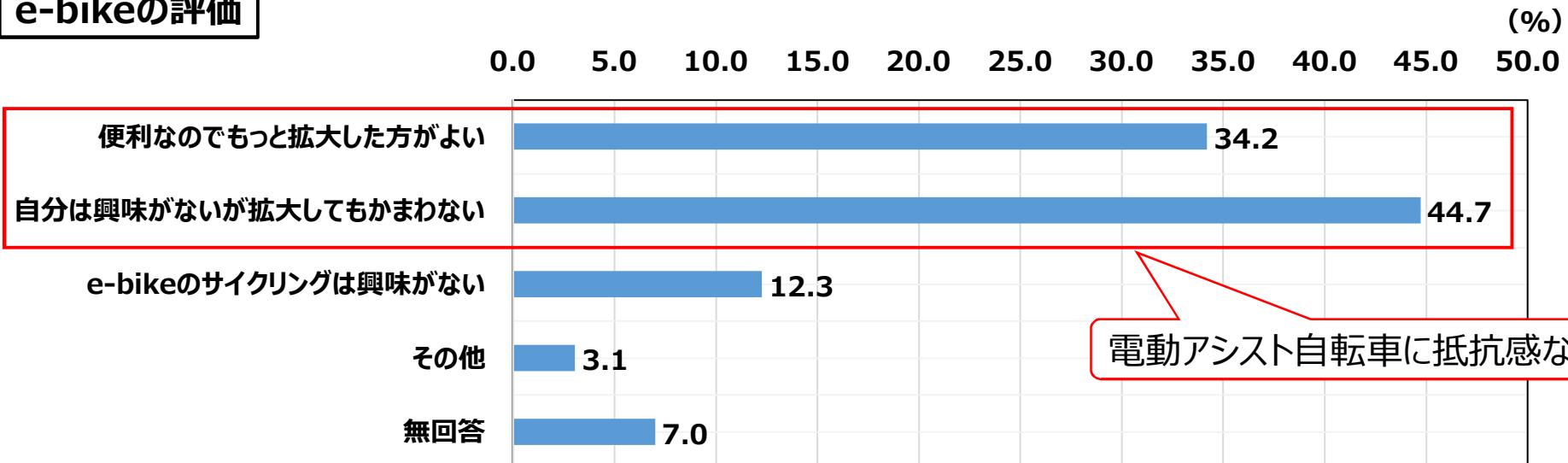


# アンケート調査結果について ～その他～

## シェアサイクル拡大に必要なもの



## e-bikeの評価



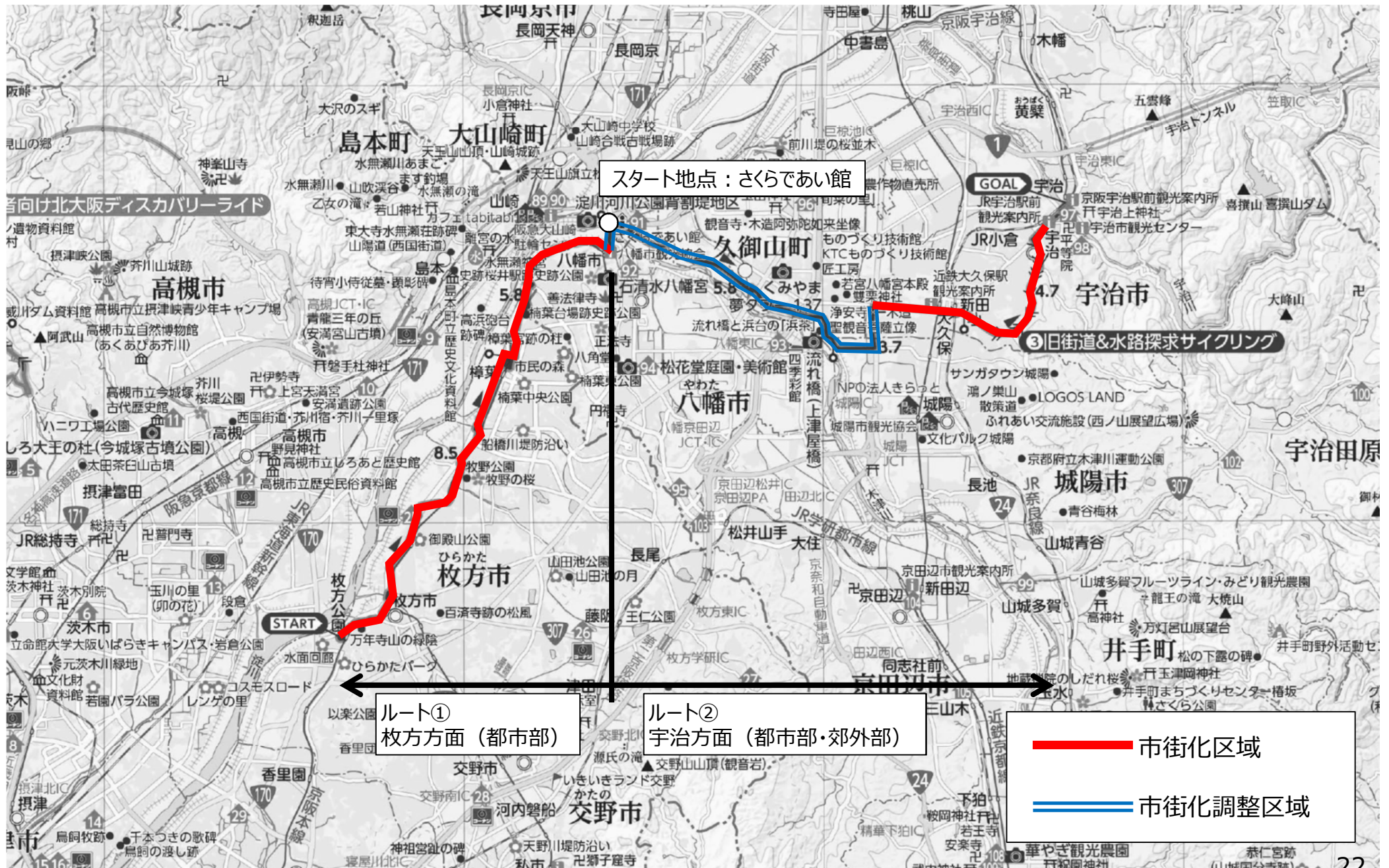
# ルート環境の検証（評価手法）

評価項目		評価基準	満点
1-1.安全性 (走行空間)	1	自転車走行空間の余裕の有無 ①1.5m以上; 4、②1.5m未満; 2、③不定; 0	4
	2	走行空間の種類 ①専用; 2、②矢羽; 1、③走行できる路肩; 0.5、④共用; 0	2
	3	区間延長での専用・矢羽・路肩の量 ①半分以上; 2、②一部; 1、③なし; 0	2
	4	車道の車線数 ①対面4車線以上; 2、②対面2車線; 1、③中央線無し; 0	2
	小計		
1-2.安全性 (危険箇所)	5	狭窄箇所 ①なし; 2、②あり; [1か所]1、[2か所以上]0	2
	6	段差 ①なし; 2、②あり; [1か所]1.5、[2か所]1、[3か所]0.5、[4か所以上]0	2
	7	隅切り ①すべて有り; 2、②一部有り; 1、③無し; 0、④交差部無し; 2	2
	8	障害物占有物視線遮断 ①なし; 2、②あり; [1か所]1、[2か所以上]0	2
	9	その他 ①なし; 2、②あり; [1か所]1、[2か所以上]0	2
小計			10
2.快適性	1	景観・眺望 ①市街地; 0.5、②森林・田園等・その他; 1	2
	2	景色の変化 ①あり; 2、②ややあり; 1、③なし; 0.5	2
	3	遠近 ①遠景; 2、②混在; 1、③近景; 0	2
	4	コースの直曲 ①直線的; 2、②うねり; 1、③90度以下の鋭角のカーブがあれば-0.5	2
	5	路面 ①凸凹少ない; 2、②凸凹やや多い; 1、③多い; 0	2
小計			10
3.迅速性	1	点滅以外の信号機 ①なし; 5、②1か所; 4、③2か所; 3、④4か所まで; 2、⑤9か所まで; 1、⑥10か所以上; 0	5
	2	沿道自動車の駐車 ①2台以上の連続駐車があれば1団につき;-1、②単発は1台につき;-0.5	5
小計			10
4.勾配・高低差	1	区間の平均勾配 ①±1%未満; 3、②±3%未満; 2、③±8%未満; 1、④±8%以上; 0	3
	2	区間の獲得標高 ①10m以内; 3、②10超20m以内; 2、③20超30m以内; 1、④30m超; 0	3
小計			6
6.自動車 交通量	1	H27道路交通センサス <台/12時間> ①400台以下; 4、②3千台以下; 3、③8千台以下; 2、④1.6万台以下; 1、⑤1.6万台超; 0	4
	小計		
合計			50

- 評価（走行）者が把握した現状を『評価項目別基準』に照らして「評価点」を算定する。
- 枚方及び宇治の各ルートについて、区間別の往路、復路2人ずつの評価（走行）者の平均を「区間別走行方向別評価点」とし、更に、往・復路の平均をもって「区間別総合評価点」とする。



# ルート環境の検証（ルート評価マップ）



# ルート環境の検証（ルート評価マップ）

評価ルート（枚方方面）  
延長L=14.2km、N=25区間





# ルート環境の検証（ルート評価マップ）

評価ルート（宇治方面）  
延長L=14.3km、N=21区間



## ルート環境の検証（評価結果）

- 枚方コースでの平均32.6、宇治コースでの平均38.4であり、宇治コースの方が高い。
- 同じ区間でも、往路と復路では、安全性、快適性、迅速性等において評価が大きく異なる。往路と復路を総合した評価並びに往路と復路の別に評価の両側面から見る必要がある。
- 両コースの項目ごとの評価で異なる点は、枚方コースが安全性（走行空間）が極端に低いことである（枚方2.5、宇治7.1）。また、安全性（危険箇所）も宇治コースの点数が高く、1.2ポイントの差がある。宇治コースが市街化調整区域通過が多いこと、枚方コースが細街路の通過が多いことなどが原因であると考えられる。快適性や迅速性はいずれも宇治コースの方が点数がよいが、差は顕著ではない。勾配・高低差等は枚方コースが高い。勾配等が淀川に沿って比較的少ないからではないかと考えられる。

		1-1.安全性 (走行空間)	1-2.安全性 (危険箇所)	2.快適性	3.迅速性	4.勾配・高低 差+6.自動車 交通量	合計
枚方コース	往路	2.5	7.4	4.6	8.9	8.8	32.2
	復路	2.4	7.6	5.3	8.8	8.8	32.9
	合計	2.5	7.5	5.0	8.9	8.8	32.6
宇治コース	往路	7.1	8.5	5.5	9.1	7.9	38.1
	復路	7.1	8.9	5.5	9.1	7.9	38.6
	合計	7.1	8.7	5.5	9.1	7.9	38.4
合計	往路	4.6	7.9	5.0	9.0	8.4	34.9
	復路	4.6	8.2	5.4	8.9	8.4	35.5
	合計	4.6	8.0	5.2	9.0	8.4	35.2

- ◆個々の完結したサイクルルートを周回する場合は、特別の事情がない限りリピーターの確保が難しいのに対し、広域的にサイクルルートが連携している場合は、サイクリストのレベルや需要等に応じて異なる走り方を満喫できる個性豊かなサイクルツーリズムを創造できる。これにより、広域的な利用の促進及びリピーターの確保、さらに上級・中級レベルのみならず、初級レベルやファミリー層、一般観光層などに利用者層の拡大を図ることができ、来訪者の増加、にぎわいの増進等による地域活性化を通じたまちづくりに寄与できる。
- ◆個々の完結したサイクルツーリズム用のルートを周回する場合は、利用目的が限定され、他の用途に供することが難しいが、これらがつながることにより、その一部又はつなげるためのリンクのルート、さらに各市町村の自転車ネットワークとリンクすることで、これらを利用した通勤、通学、買物、通院等の日常用途の起終点が可能となる可能性が拡大する。これらにより、日常用途としての自転車の活用の可能性が広がり、自転車活用によるまちづくりに貢献できる。