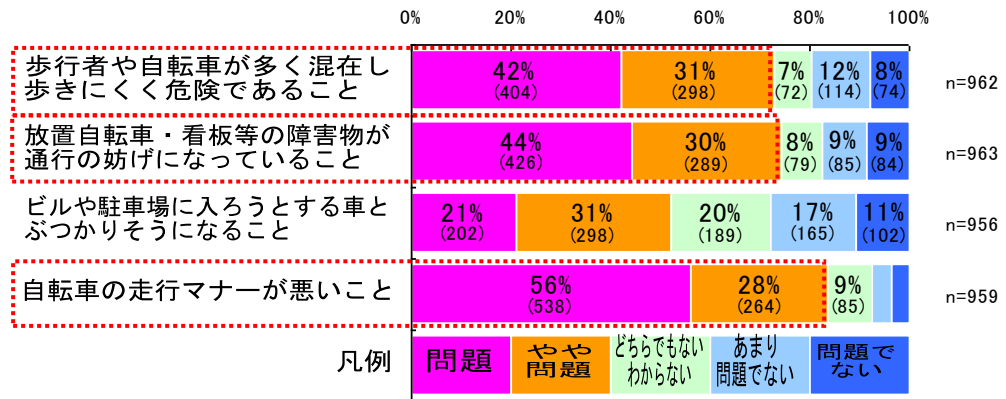


## ②アンケート結果の概要

### ■一般市民アンケート

#### (歩行者の視点での課題)

御堂筋を通行する際の主な手段が徒歩・車いすである場合の御堂筋の課題としては「歩行者、自転車が混在し、歩きにくく危険であること」「放置自転車・看板等の障害物が通行の妨げになっていること」「自転車の走行マナーが悪いこと」などが「問題、やや問題」と回答する割合が高く（約7割～9割）、多くの人が問題と感じている。

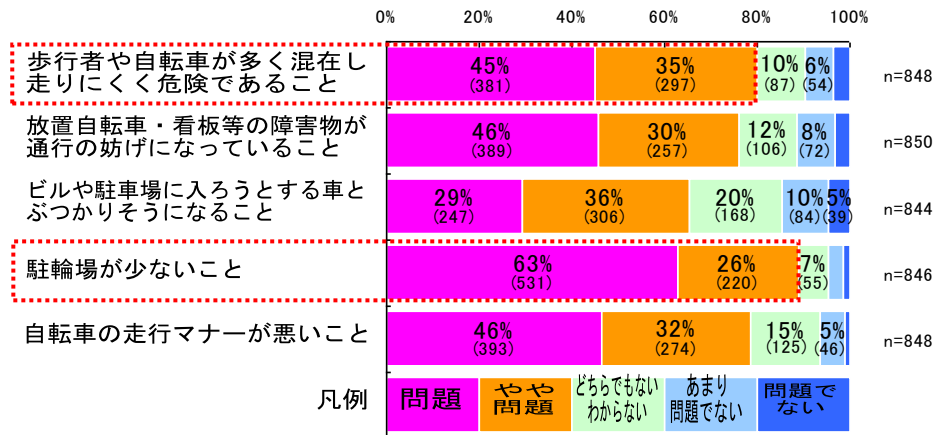


出典:大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(一般市民))

図 歩行者の視点での課題

#### (自転車の視点での課題)

御堂筋を通行する際の主な手段が自転車である場合の御堂筋の課題としては「歩行者や自転車が多く混在し、歩きにくく危険であること」「駐輪場が少ないこと」などが「問題、やや問題」と回答する割合が高く（8割以上）、多くの人が問題と感じている。

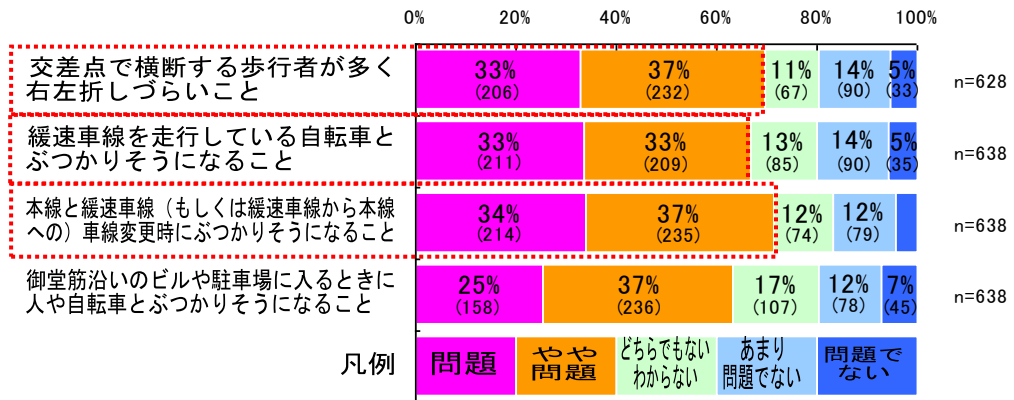


出典:大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(一般市民))

図 自転車の視点での課題

## (自動車・バイク利用者の視点での課題)

御堂筋を通行する際の主な手段が自動車・バイクである場合の御堂筋の課題としては「交差点で横断する歩行者が多く、右左折しづらいこと」「緩速車線を走行している自転車とぶつかりそうになること」「本線と緩速車線の車線変更時にぶつかりそうになること」などが「問題、やや問題」と回答する割合が高く（約7割）、多くの人が問題と感じている。



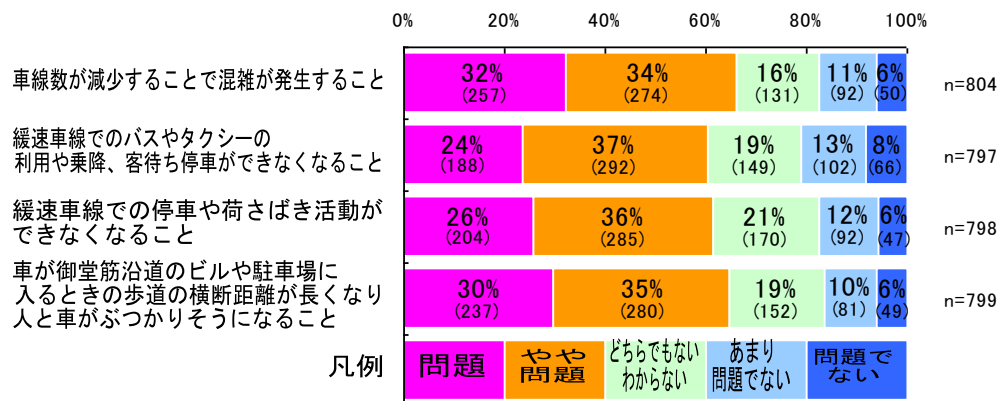
出典：大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(一般市民))

図 自動車・バイク利用者の視点での課題

## ■イベント来場者アンケート

### (緩速車線を閉じたときの想定される影響)

緩速車線を閉じたときの想定される影響は、「問題」「やや問題」を合わせるといずれも6割を超えている。



出典：大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(イベント来場者))

図 緩速車線を閉じたときの想定される影響

## ■地元自治会グループインタビュー

### (愛日・船場・久宝地区)

- ①構造を変える必要はない。問題は自転車・歩行者のマナーである
- ②慎重に検討を進めるべき
- ③御堂筋は北と南で地域性が異なる
- ④自転車通行禁止にすべき(社会実験)
- ⑤イチョウをさわることは絶対反対

### (芦池地区)

- ①具体的な案やメリットを示すべき
- ②自転車対策を図るべき

### (精華地区)

- ①具体的な案を示すべき
- ②自転車対策を図るべき

### (御津地区)

- ①具体的な案を示すべき
- ②御堂筋は北と南で地域特性が異なる

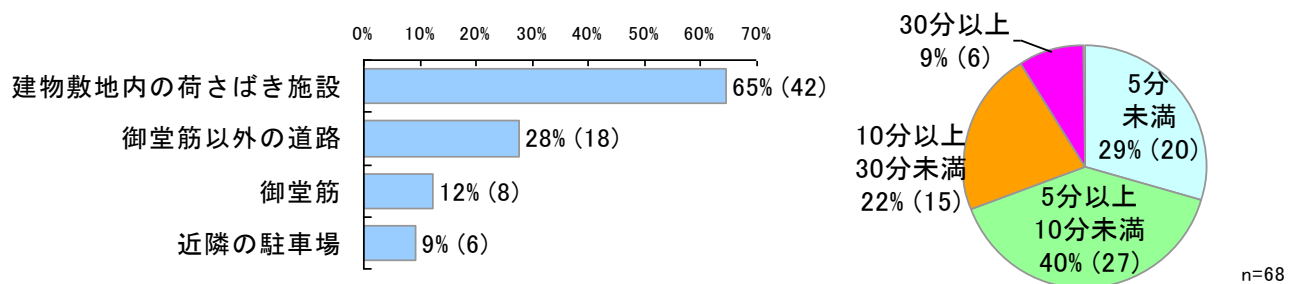
## ■沿道事業所アンケート

### (荷さばきの実施状況)

荷さばき場所は「敷地内の荷捌き施設」が約7割と最も多く、次いで「御堂筋以外の周辺道路」が約3割となっている。

「御堂筋」が「近隣の駐車場」より、回答数が多い。

1回の荷捌きに要する時間は約7割が10分未満であるが、30分以上も約1割ある。



出典:大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(沿道事業所))

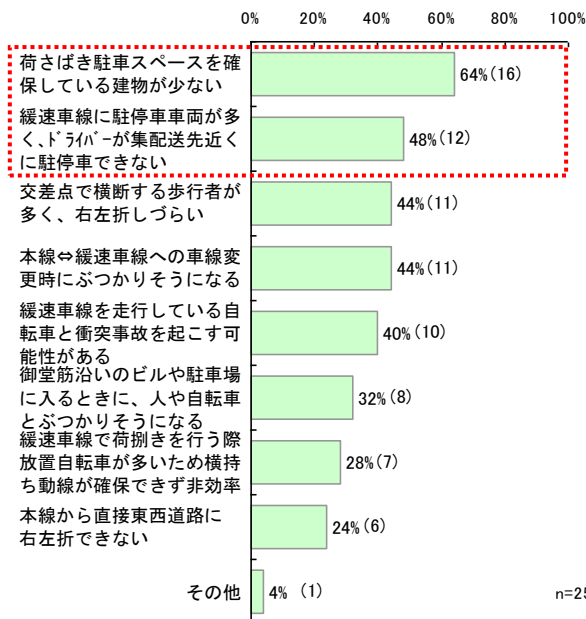
図 荷さばきの実施状況

## ■ 運送事業者・タクシー事業者アンケート

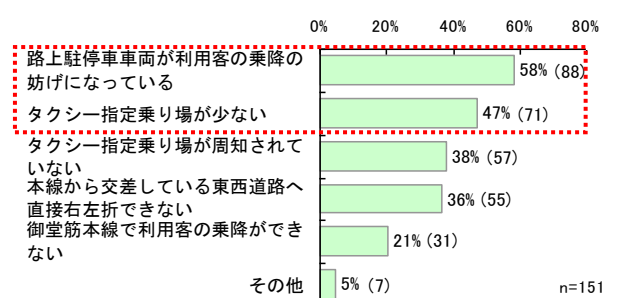
### (御堂筋の問題点、改善が必要な点)

運送事業者が考える御堂筋の問題点、改善が必要な点は「荷さばき駐車スペースを確保している建物が少ない」がもっとも多く、次いで「緩速車線に駐停車車両が多く、ドライバーが集配先近くに駐停車できない」が多くなっている。同様に、タクシー事業者では「路上駐停車車両が利用客の乗降の妨げになっている」がもっとも多く、次いで「タクシー指定乗り場が少ない」が多くなっている。

【運送事業者】



【タクシー事業者】



出典: 大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(運送事業者・タクシー事業者))

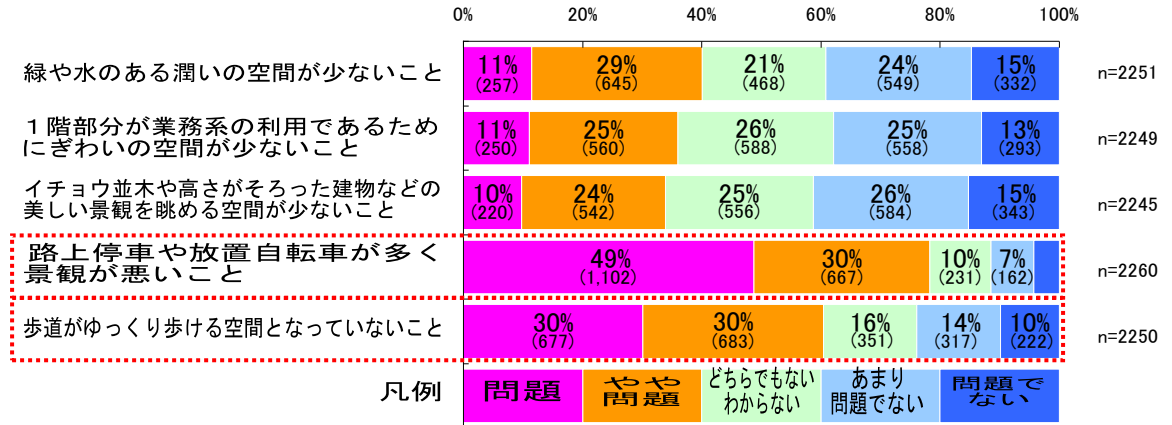
図 運送事業者・タクシー事業者が考える御堂筋の問題点、改善が必要な点

### ③シンボルロードとしての御堂筋に関する意見把握

#### ■一般市民アンケート

##### (シンボルロードとしての御堂筋の課題)

シンボルロードとしての御堂筋の課題としては「路上停車や放置自転車が多くの景観が悪いこと」「歩道がゆっくり歩ける空間となっていないこと」などが「問題、やや問題」と回答する割合が高く（約6割～8割）、多くの人が問題と感じている。



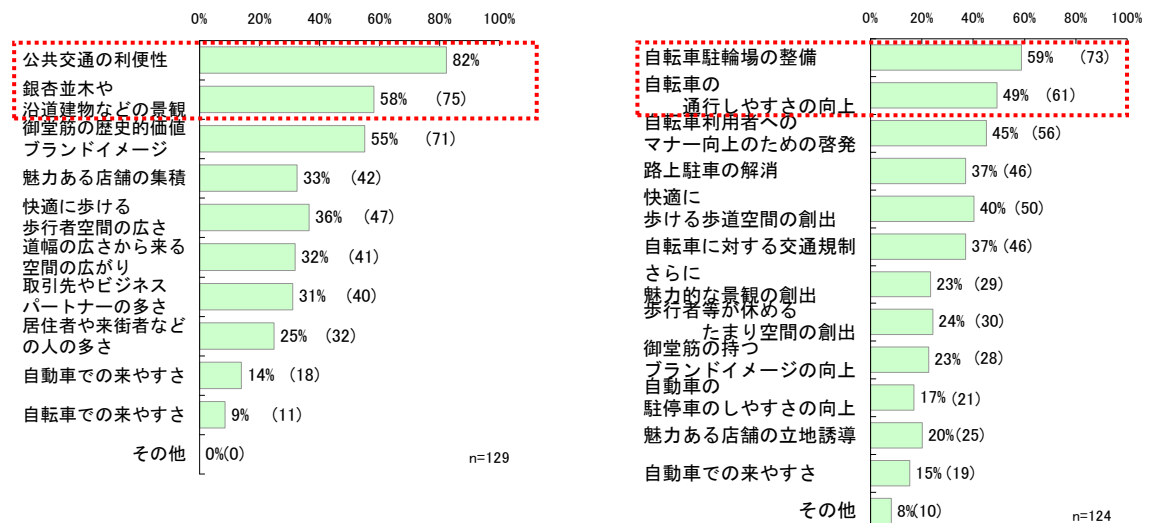
出典: 大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(一般市民))

#### 図 シンボルロードである御堂筋の課題

#### ■沿道事業所アンケート

##### (御堂筋の価値について)

沿道事業所が考える御堂筋の「価値」は「公共交通の利便性が良いこと」がもっとも多く、次いで「銀杏並木や沿道建物などの景観」が多くなっている。また、御堂筋の「価値」を向上させるための改善策として「自転車駐輪場の整備」が最も多く、次いで「自転車の通行しやすさの向上」となっている。








出典: 大阪国道事務所独自調査(H22 今後の御堂筋の空間のあり方に関するアンケート調査(沿道事業所))

#### 図 沿道事業所が考える御堂筋の「価値」と「価値」を向上させるための改善策

## (2)「自転車をきちんと使う」キャンペーンアンケート(平成 23 年度)

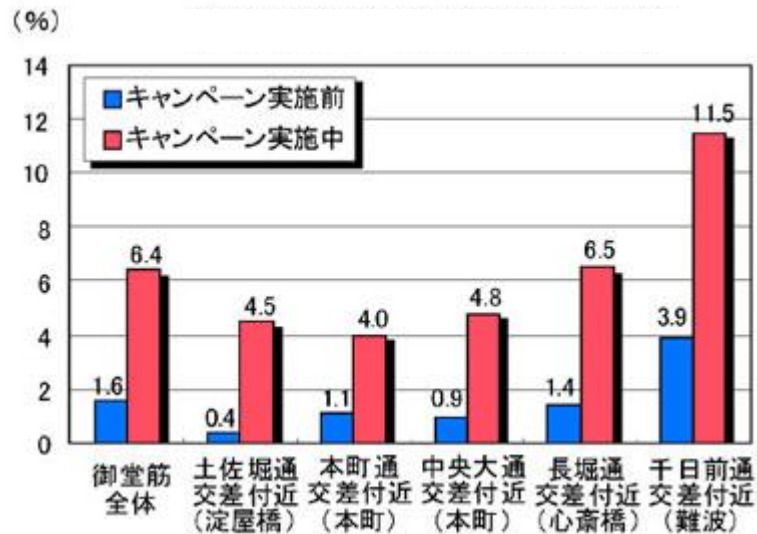
### ①「自転車をきちんと使う」キャンペーンの概要

歩行者と自転車の事故が増えているなか、大阪のシンボルロード、御堂筋の歩道で安心して歩ける環境づくりをめざし、御堂筋・「自転車をきちんと使う」キャンペーンを実施した。

<b>期間・時間</b>	平成 23 年 9 月 21 日～10 月 20 日 (1 ヶ月間) 午前 7 時～午後 9 時
<b>実施内容</b>	地域と協働で、「チラシ配布などによる自転車利用のルール周知」や、「歩行者が多い時間帯の自転車の押し歩きの呼びかけ」等を実施した。  ①「走行ルール」や「駐輪ルール」の周知 ⇒ 啓発員によるチラシの配布 (約 10 万枚) と呼びかけ ・路面表示や看板の設置による啓発 等 ・特に歩行者が多い時間帯については、自転車の押し歩きを呼びかけ ・交通量測定やアンケート調査等による効果検証  ②地域との協働 (市民協働) ⇒ 11 回実施、延べ参加人数約 100 人
<b>実施風景</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: center;">                 自転車利用者への啓発      市民協働による街頭啓発活動      押し歩きの呼びかけ(重点時間)             </p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <p style="text-align: center;">                 通行者の押し歩き風景      放置自転車へのエフ付け             </p>

## ②キャンペーンの実施結果 (自転車の押し歩き)

歩行者が多く「押し歩き」を啓発した時間帯では、御堂筋全体の押し歩き率が、キャンペーン実施前の1.6%に対して、6.4%に向上した。



※押し歩き率 (押し歩き台数÷歩道内の全自転車通行台数)  
 ※歩行者が多い時間帯 (淀屋橋・本町は平日、心齋橋・難波は休日)

図 歩行者が多い時間帯の自転車の押し歩き率

## (歩道の自転車の走行速度)

歩道では、啓発前に比べ、平日では比較的速いスピードで走行する自転車が減少する傾向、休日では全体的に低速化する傾向が見られた。

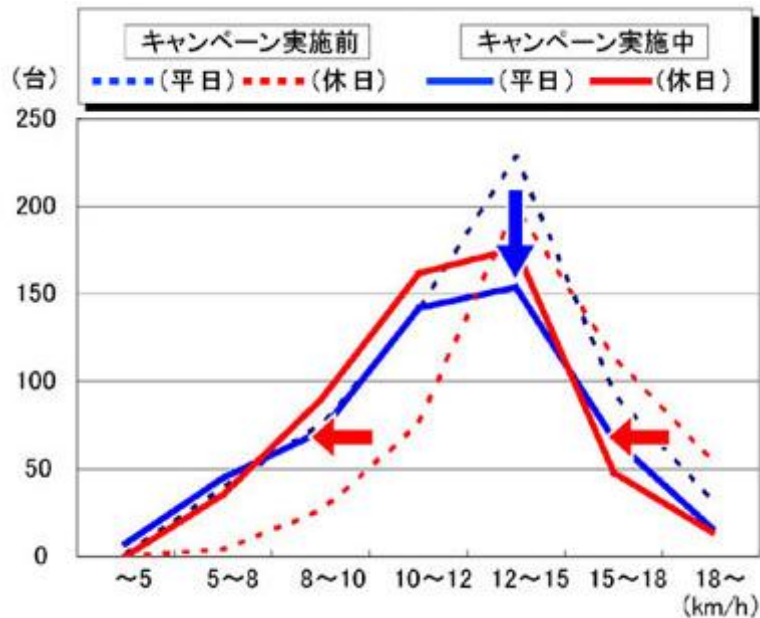


図 御堂筋の歩道における自転車速度の変化

### 【調査日】

実施前… 平日：平成23年9月14日(水)、休日：9月11日(日)

実施中… 平日：平成23年10月12日(水)、休日：10月10日(月祝)

### ③アンケート調査結果

歩行者及び自転車利用者等を対象に調査員のヒアリングによるアンケート調査を実施した。

#### 【アンケート実施日】

平日：平成23年10月17日(月)、18日(火)

休日：平成23年10月10日(月祝)、15日(土)

表 アンケート表の回収数

	平日	休日	計
歩行者	560	527	1,087
自転車利用者	542	307	849
合計	1,102	834	1,936

#### (御堂筋の歩道における危険な経験)

歩行者で約7割、自転車利用者で約5割の方が、御堂筋の歩道で自転車関連の危険な経験をしている。

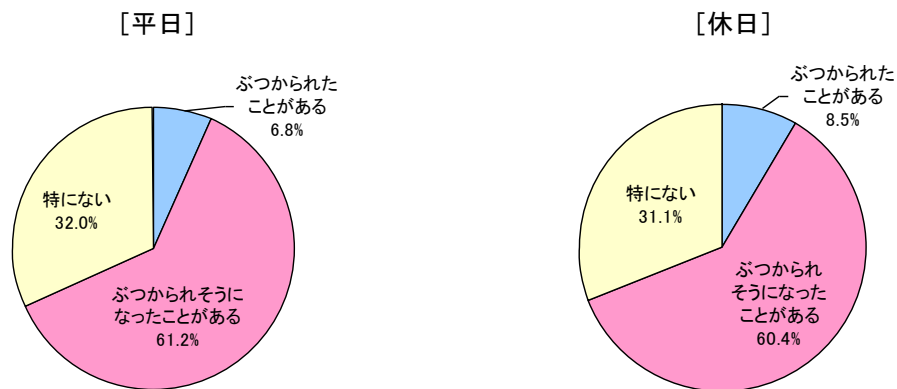


図 歩行者における歩道上での自転車との接触

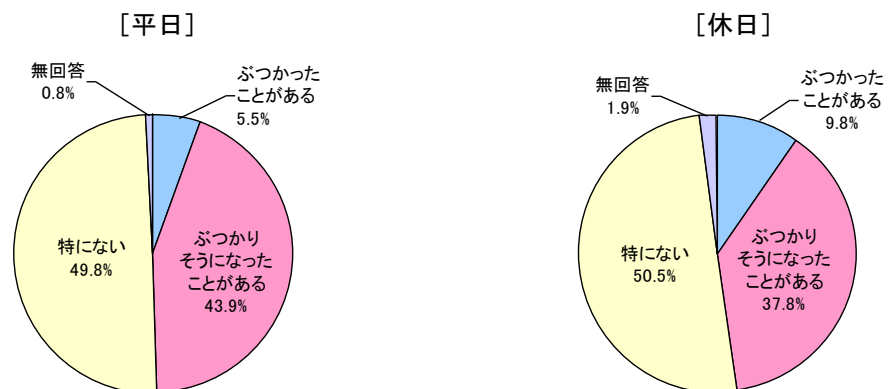


図 自転車利用者における歩道上での自転車との接触



### (キャンペーンによる安全性の変化)

2～3割の人が「キャンペーン前に比べて、歩道を（やや）安全に歩けるようになった」と感じているものの、7割の人は「特に変わらない」と感じている。

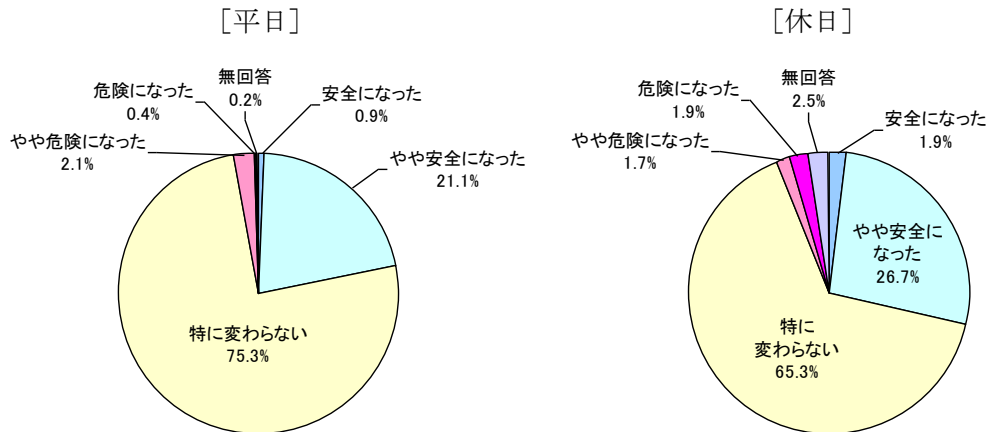


図 安全性向上に対する実感

### (キャンペーンの満足度)

歩行者、自転車利用者ともに、約7～8割の人がこのキャンペーンを「とても良い」または「良い」と回答している。

「普通」、「あまり良くない」、「良くない」と回答された方にその理由をたずねると、「呼びかけだけでなく取締りが必要（呼びかけだけでは効果がない）」、「取組み後には元に戻る」などの意見が見られた。

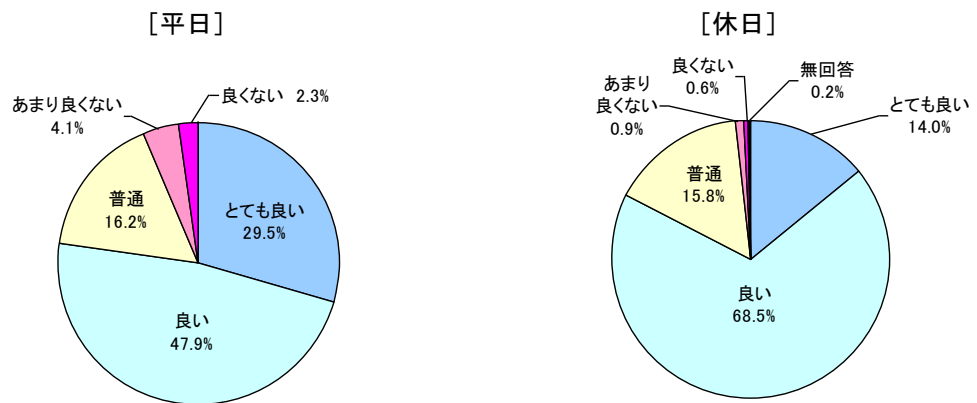


図 歩行者におけるキャンペーンの満足度

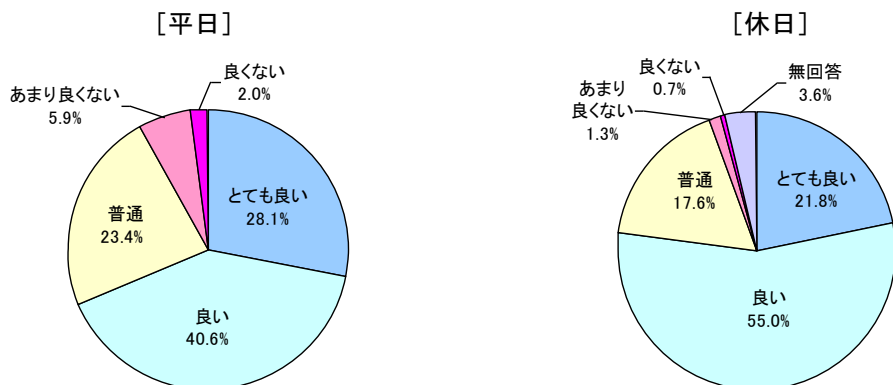


図 自転車利用者におけるキャンペーンの満足度

### (キャンペーンの継続意向)

歩行者、自転車利用者ともに、約7割の人がこのキャンペーンを「継続すべき」または「改善した上で継続すべき」と回答しており、このような取組みの継続を望む声が多かった。

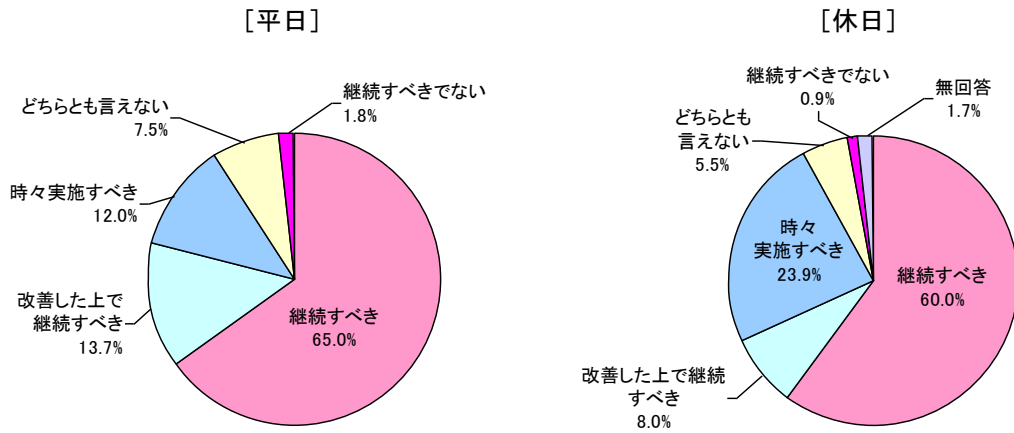


図 歩行者におけるキャンペーンに対する継続意向

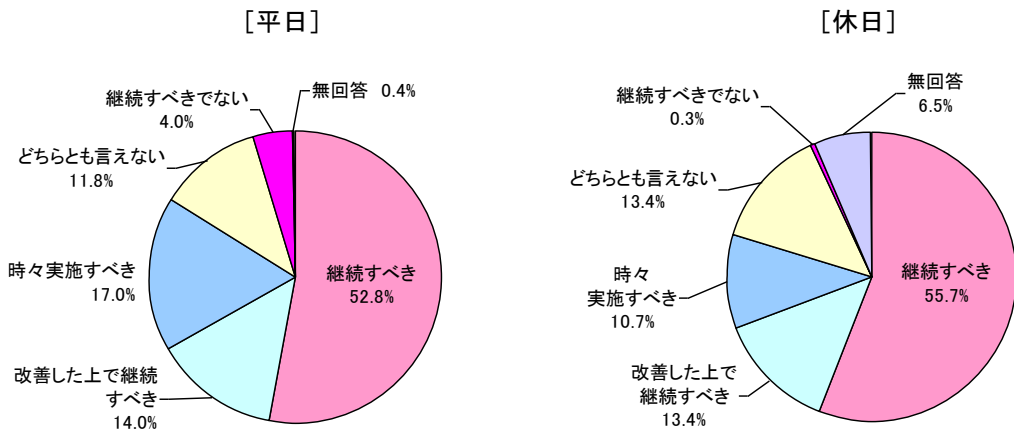
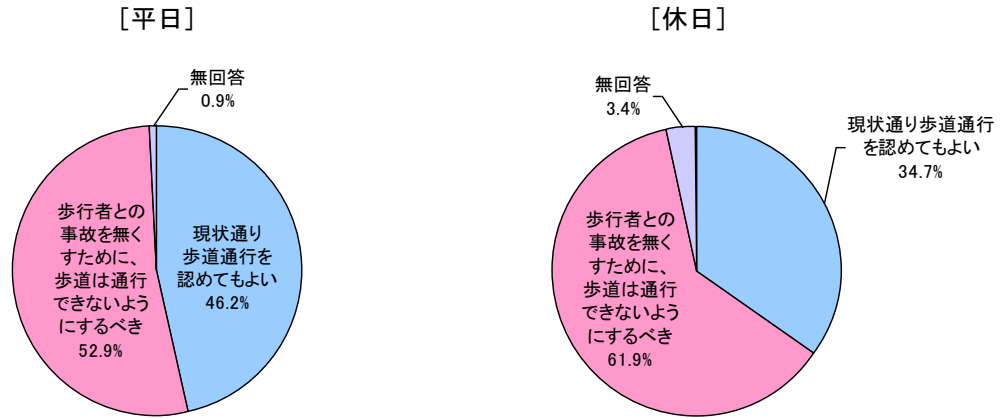


図 自転車利用者におけるキャンペーンに対する継続意向

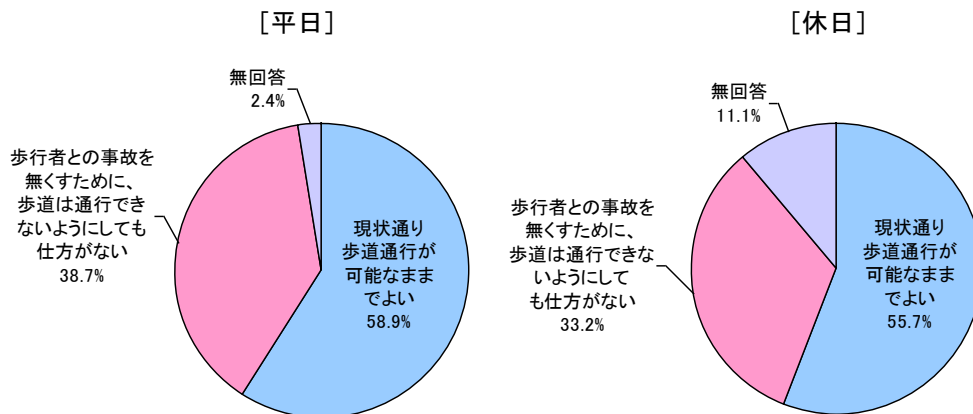
**(御堂筋における自転車の歩道通行に対する意向)**

歩道内での自転車通行については、「歩道通行を認めてもよい」という意見と「歩道は通行できないようにするべき」という意見が同程度であった。

歩行者は、自転車利用者に比べて、「歩道は通行できないようにするべき」という意見が多い傾向が見られた。



**図 歩行者における歩道通行に対する意向**



**図 自転車利用者における歩道通行に対する意向**