

奈良県の自転車活用推進に向けた取組について

道路建設課 有司 唯人

1. はじめに

本県では、自転車による広域的な周遊観光を促す環境づくりを推進することで、県内における滞在型観光の拡大による観光振興や地域活性化を図るとともに、自転車の利用促進により、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等を実現するため、平成22年12月に「奈良県自転車利用促進計画」を策定し、安全で快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築するため、旧街道、山麓、河川沿いの道路を活用した全長600kmの「奈良まほろばサイク∞リング(通称：ならクル)」の整備を行った。

また、平成27年度から、広域的な自転車周遊観光の促進を図ることを目的に、京都府、和歌山県と連携し、京都嵐山から奈良を通り和歌山港に至る全長約180kmの「京奈和自転車道」の整備を行ってきた。

一方で、国は自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図るため、平成29年5月に「自転車活用推進法」を施行し、都道府県の実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた「自転車活用推進計画」の策定を都道府県の努力義務として規定した。また、同法に基づき、平成30年6月には「自転車活用推進計画」を閣議決定した。

これらを踏まえて、本県では、令和2年3月に「奈良県自転車活用推進計画」を策定し、今後5箇年に自転車の活用を進める上で必要な取組を「観光振興」、「まちづくり」、「安全・安心」の観点で位置づけ、令和3年度からは、古都奈良エリア、法隆寺エリア、飛鳥・藤原エリアの世界遺産等、県内の観光地を周遊する広域的な自転車サイクルルートとして「世界遺産周遊サイクルルート」の整備に着手している。

本稿では、「京奈和自転車道」が令和3年4月に全線つながったことから、京奈和自転車道の整備について紹介し、その整備効果について検証する。

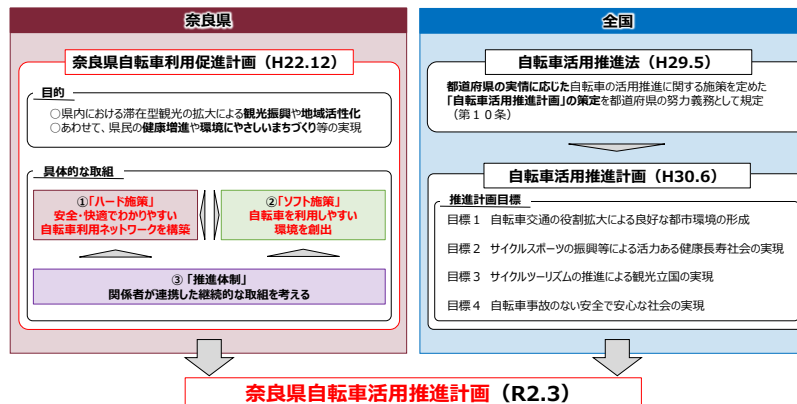


図-1 奈良県自転車活用推進計画の位置づけ

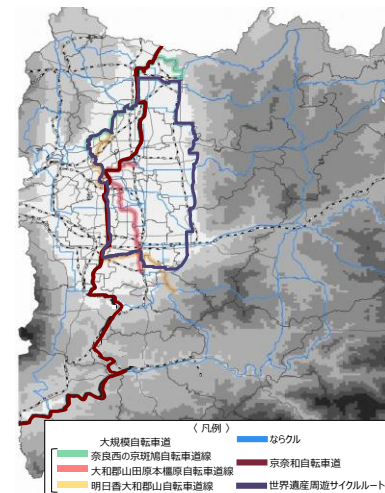


図-2 県内の自転車ネットワーク

2-1 「京奈和自転車道」の整備

京奈和自転車道は、平成27年度から京都府、和歌山県と連携して整備を行っており、京都府域は京都嵐山から桂川と木津川沿いを走行する約45kmのルート、奈良県域は奈良市から五條市の約75kmのルート、和歌山県域は橋本市から紀の川沿いに和歌山港に至る約60kmのルートとなっている。

奈良県域は、既存の自転車道や比較的交通量の少ない既存道路を活用したルートを設定しており、ルート上にはすほう色で統一した案内誘導サインや自転車・自動車に対する注意喚起サインを設置し、自転車と自動車が分離された区間にはブルーライン、車道混在の区間には自転車の通行位置を示す矢羽根型路面標示(青矢羽根)を整備している。

また、新たにルートを接続する区間においては、河川堤防等を活用して自転車歩行者専用道を新たに整備している。平成29年10月に大和郡山市下三橋町から長安寺町までの約4.4kmの区間の整備が完了し、県内の京奈和自転車道として初めて供用開始した。令和2年8月には、大和郡山市長安寺町から額田部北町までの間において、京奈和自転車道ルートと近鉄橿原線が交差する箇所アンダーパスを整備した。そして、令和2年度末に未接続区間であった奈良市から大和郡山市および川西町の区間の整備が完了し、令和3年4月に全長約180kmの京奈和自転車道が繋がった。



図-3 京奈和自転車道ルート



図-4 京奈和自転車道(奈良県域)の整備

2-2 「京奈和自転車道」の整備効果検証

自転車ネットワーク整備における費用便益の考え方については、「自動車を対象とした便益計算」のような手法が確立されていない状況ではあるが、令和3年4月に京奈和自転車道がつながったことから、自転車交通量の変化や自転車利用者の動向の把握をすることで、どのような効果があるのか調査しているところ。

京奈和自転車道の調査として、令和元年度から毎年、秋の観光シーズンである11月に自転車交通量調査を実施しているほか、令和3年度には、同時期に自転車利用者へのヒアリング調査を実施し、京奈和自転車道の利用状況や、立ち寄った地域等の県内の周遊状況を把握した。

自転車交通量については、京奈和自転車道がつながる前の令和2年度から令和3年度にかけて増加しており、ヘルメットを着用してスポーツ自転車を利用するハイユーザーは令和元年度と比べて約2倍に増加した。

ヒアリング結果からは、京奈和自転車道がつながったことをきっかけに、県外から奈良県に来訪する機会や、県内でサイクリングをする機会が増えた等の意見がみられた。また、京奈和自転車道の快適性や安全性に関して、利用者の約8割が満足している一方で、約1割「道路の状況が悪い」「ルート・標識がわかりにくい」「危険な箇所がある」等の理由から不満を感じていることから、今後も自転車利用者の声を聞きながら、案内がわかりづらい箇所や危険な箇所があれば、現地やマップ情報等を改善するなど自転車走行環境の改善に取り組んでいく必要があると考えられる。

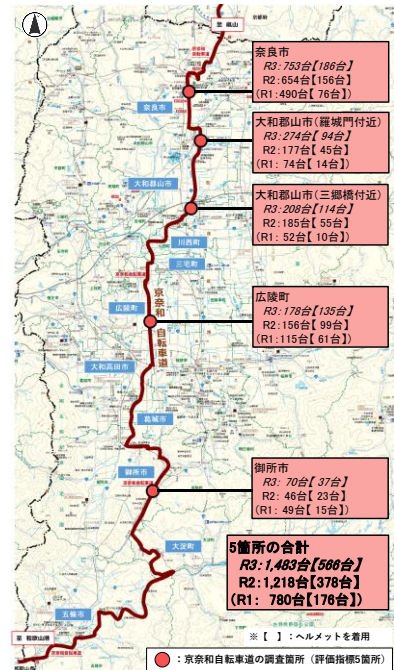


図-5 自転車交通量調査結果

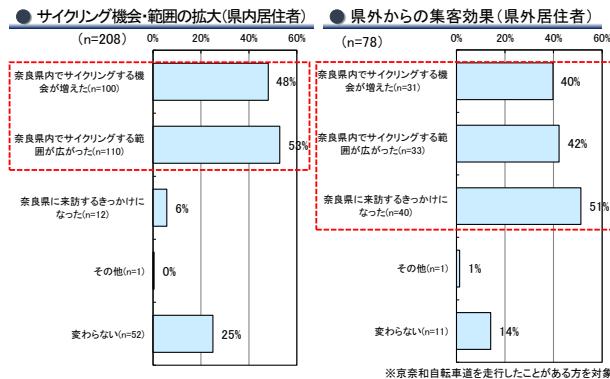


図-6 サイクリングのきっかけ

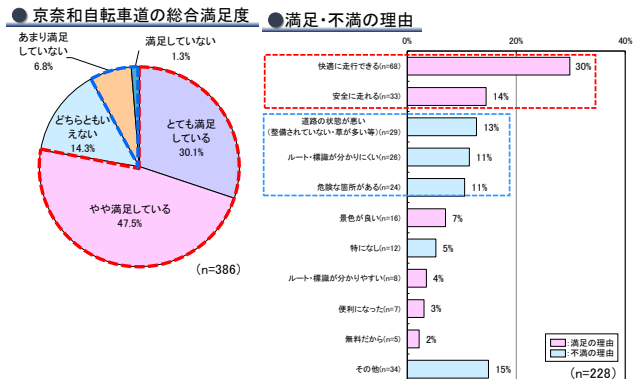


図-7 京奈和自転車道の満足度

県内の周遊状況については、立ち寄った地域は奈良公園が最も多く、次いで平城宮跡歴史公園が多くなっており、トリップ数は奈良市域、斑鳩、飛鳥など世界遺産周遊サイクルルート沿線で多くなっていることから、北部地域の利用が多く、大和平野の世界遺産等のエリアを周遊していることが確認できた。また、奈良県内でのサイクリングの際の情報収集手段はサイクリングマップが最も多くなっており、サイクリングの目的は

名所の観光、景色を楽しむ、健康増進が多く、モデルルートとして世界遺産等、寺社仏閣巡り、おいしいもの巡りに関する情報があればよいという回答が多かった。自転車利用者のニーズを把握して目的に応じた情報を発し、自転車ネットワークの魅力を生み出すことが自転車の利用促進につながると考えられる。

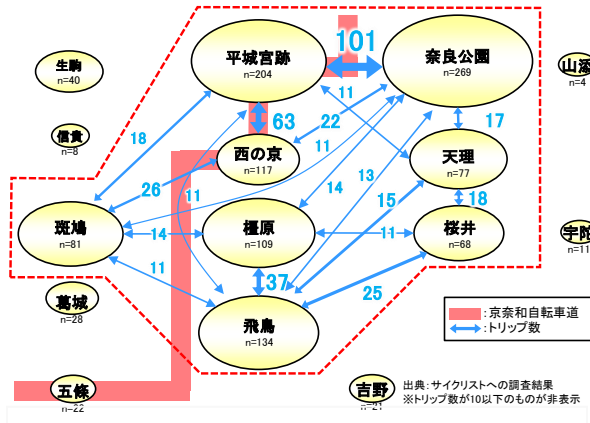


図-8 県内の周遊状況

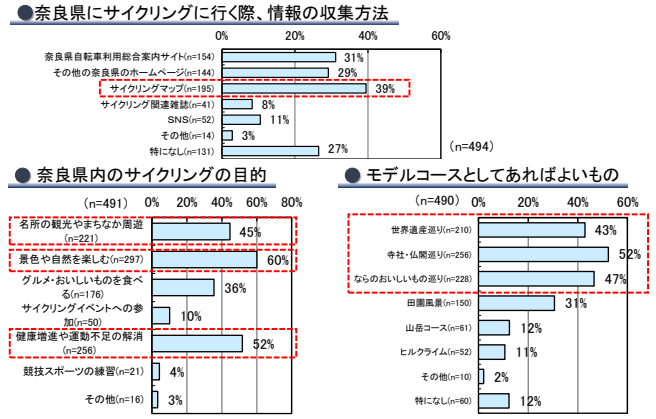


図-9 自転車利用者のニーズ

3. 奈良県の自転車利用環境の充実に向けた取組

本県では、自転車を利用しやすい環境を創出するため、自転車の周遊観光拠点としてサイクルステーションを整備しているほか、サイクリストを「おもてなし(サポート)」していただける企業・団体を「ならクル・サポーター」として認定している。

また、サイクリルートの案内やおもてなし施設の紹介等、自転車利用者には有益な情報を掲載したホームページ・マップを作成しており、現在、利用者の声や前項の検証結果等を反映しながら内容の改善に取り組んでいるところ。

令和3年10月からは、自転車で県内を周遊し、自転車ならではの奈良の魅力を発見してもらうきっかけづくりのために、Instagram活用して自転車の写真を投稿・共有するイベント「サイクルフォトシェア in 奈良」を実施している。

令和4年4月には、奈良県及び近鉄田原本線近隣各町(川西町、三宅町、田原本町、上牧町、王寺町、広陵町、河合町)と近畿日本鉄道(株)が協力し、近鉄田原本線で県内の通常運行車両で初めてサイクルトレインを運行した。サイクルトレインは自転車を解体せずに鉄道車両内に持ち込めるサービスで、今秋も同路線で運行しているところ。

4. おわりに

京奈和自転車道がつながったことで、自転車交通量が増加し、県内サイクリングのきっかけとなっていることが確認できた。

一方で、実際に利用されて初めて明らかになる課題もあるので、既に整備した箇所であっても、引き続き自転車利用者の声を聞きながらPDCAサイクルで自転車走行環境の改善に取り組んでいく。あわせて、自転車ネットワーク整備と連携したソフト施策を推進し、自転車の受入環境や情報発信の充実を図ることで、自転車の利用を促進し、観光振興や地域活性化につなげていきたい。