

自転車社会の環境改善を目指して No.17

大阪・御堂筋で始まった 「自転車に優しいまちづくり」

文

自転車ジャーナリスト 岡田 由佳子
<http://ameblo.jp/yukakokada/>

事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4階
 TEL 080-3918-2932
 URL <http://www.cyclists.jp/>



自転車の快適な走行環境整備に向けた勢いと流れが来ている大阪。自転車を活かしたまちづくりも始まってきている。その地域の特性に合わせた環境整備をどのように行っていくのか。現在、大阪にどのような動きがあるのか紹介しよう。

7車線全てが 一方通行の「御堂筋」

大阪府の中でも大阪市は自転車大国だ。子供、若者、中高年、高齢者、障害者と幅広い人たちが「日常」で自転車に乗る。普及率が高い理由は上町台地を除き、ほとんどが平坦な地域で自転車で移動しやすいだけではない。そもそも、道路の構造が独特だ。

その変わった道路の作りを代表するのが1937年に関一(せき・はじめ)が大阪の経済発展のため、当時のメイン事業として11年という歳月をかけて建設した「御堂筋」。

完成当初に植えた800本の銀杏による街路樹は「大阪市指定名勝」。それを挟んだ側道をいれると7車線全てが北(キタ)の梅田から南(ミナミ)の難波に向かっての一方通行に走る。地下に地下鉄御堂筋線が走り、幅広い歩道には1992年から国内外の来訪者に親しまれる芸術・文化軸

として整備していくため、彫刻像も設置。御堂筋はランドデザイン大阪の要としても存在し、愛され続けている。

交通社会の「今」を現す

たくさんの人が行き交う御堂筋はその時代の交通社会の問題が顕著に現れる。1970年代、自動車利用者が急増すると御堂筋も7車線全てが渋滞し、長時間動かないという状況に陥った。そのため、市民の間では、渋滞せず、気軽に止められる自転車に乗り換える人が急増した。

ほとんどの人が通勤・通学・買い物と日常生活で自転車を使うようになったが、大量の違法駐輪・放置自転車が駅周辺やスーパー、複合施設、そして御堂筋の歩道などに出現した。

まず、最初に困ったのは障害者だ。点字ブロックは埋め尽くされ、車イスは通れない。大阪市は1973年から急ピッチで駐輪場整備を開始。それでも全く追いつかず、乱雑に置かれた大量の放置自転車が緊急車両の行く手を阻み、重大事故に発展するケースが多く発生した。

同市は1983年から放置禁止区域内の放置自転車の即時撤去を開始。そのほか、「大阪市自転車等の駐車適正化に関する条例」といった自



放置自転車撤去に追われる大阪市職員

転車に関する様々な条例も制定した。

40年経過して放置自転車はピーク時の約7万台から約1万6000台に減少し、大分落ち着きを見せてきた。駐輪場の増設は課題にあるが、また先の段階に目を向け始めている。

自転車に優しいまち＝ 人に優しいまち

放置自転車対策から、さらにその先の目標、それは「自転車を活かしたまちづくり」だ。

日本でもトップクラスで放置自転車の多い同市中央区を指揮する柏木陸照中央区長。2010年に同市の橋下徹市長の政策の柱である「区長公募」で108人の難関をくぐり抜け中央区長となった。経歴は三菱商事からプリヂェストン、デンソー・セールス・ロシア支社長と自動車業界人だ。そんな柏木区長から見ても、自転車は大きな可能性を秘め、まちづ



現在、自転車のあるまちづくりに取り組む中央区・柏木陸照区長



大阪市の御堂筋で11月23日から29日まで行われた社会実験に、相互通行の自転車レーンが登場した

りに積極的に活かすべきツールだという。

区長は「人に優しいまちづくりは自転車に優しいまちづくりと同義だと考えている。日本はこれまで自動車が機械的な社会を作り上げた。それは一旦、頭打ちになり、そこから次に日本が目指すものは『人が主体になり、人を大切にする成熟社会』。自転車に優しいまちづくりがこの中央区から始まったという歴史を残したい」と断言する。

そのための走行環境の整備には、まずその地域にどれだけ自転車レーンが必要なのかを実証し、結果が数値や実績として現れなければならない。区長就任後の2012年、御堂筋が国道から大阪市に移管。市の管轄になったことで「賑わい空間」としていろいろな取り組みを行いやすくなった。

11月の御堂筋の社会実験では難波から難波西口の交差点の側道に相互通行できる自転車レーンも設置。本町通りにも実験的にはあるが「自転車レーン」が誕生し、自転車活用推進研究会理事長の小林成基氏もセレモニーに登壇した。中央区は快適な走行環境整備開始のための下準備となる実証実験を今、着実に進め

ているのだ。

インフラ整備と マナー啓発の同時進行

誠実さと人柄、行動力で着実に市民の支持を集めている柏木区長には、日本の人口動態の変化を利用して他区と連携して自転車の快適な走行環境を整備するという計画がある。

日本は20年後に約2000万人、人口が減ると予想されている。単純計算で10年で1000万人の約1割。そうすると自動車も1割減り、渋滞も1割減ることになる。もちろん、大阪市内の道路を走行する自動車も1割減る。自動車が減った道路に自転車レーンを作っていく。そして、それを進めていくのに伴って幼少期の自転車マナー教育。御堂筋といったシンボリックな道路で「文化マナー啓発イベント」を定期的で開催していく。インフラ整備と定期的なマナー啓発を同時進行で行い、10年後、20年後には自転車と人に優しいまちづくりが進んでいるという計画だ。

まち全体を自宅の庭に

区長が目指すまちづくりの目標は、まち全体が「自宅の庭」のようになること。ちょっと買い物に行くのにも自動車ではなく人が主体。自分の足で散歩したり、自転車に乗るといふことが気軽にできるまちだ。

簡単のように聞こえるが、万人が自宅の庭のように感じられるのには大きな課題がある。治安はもちろん、交通量が乱雑だと歩道などで子供を安心して歩かせられない。自転車の走行環境を整備することで、まず歩行者、自動車、自転車の3者の安全を確保する。

それと同時に大切なのは車イスや視覚障害者といった人たちが暮らしやすいような交通・施設環境整備。高齢者に至っては出掛け先で急病になったりした時に身近に助けくれる人がいるか。人が助け合い、見守り合う、それがしやすい、つなげるような行政サービスがあるかなど課題は山積みだ。

残り2年という任期内でまち全体を「自宅の庭」にすることは不可能に近い。しかし、同じ場所にずっと住み続ける市民たちにとって、この「目指すべきまちづくり」を引き継いでいくことが大切だ。

私自身は中央区民でもあり、環境改善を願っている自転車ジャーナリストとして、こういった媒体の場で証明し、その変化が止まらないように促していきたい。

PP

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ (<<http://www.cyclists.jp/>>) からどうぞ。



自転車社会の環境改善を目指して No.18

「高齢者、自転車。まちづくり」の 立場から考える

文

自転車ジャーナリスト 岡田 由佳子
<http://ameblo.jp/yukakokada/>

自転車活用推進研究会
 事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4 階
 TEL 080-3918-2932 URL <http://www.cyclists.jp/>



20年に渡って高齢者の外出を支援しているNPO法人「高齢者外出介助の会」代表の永井佳子さん、30年以上自転車業界に関わる新家工業輪界営業部の内藤常美さん、自転車に前向きなまちづくりに取り組む大阪市中央区の柏木陸照区長による鼎談が実現。その模様を紹介します。

大阪市中央区からはじめる 自転車走行環境の改善

内藤 区長さんは自転車業界の出身でないにも関わらず、よく理解された適確な考えをお持ちで感心しております。

柏木 ありがとうございます。専門的なことはあまり突っ込まれないように駐輪場対策を中心にお話させていただくようにしています。

永井 私どもでは新家工業さんからスポーツ仕様の軽量の自転車をお借りしているんです。この地域は生活範囲内に坂があり、どうしてもマ

マチャリなどの重い自転車は高齢者には負担が大きい。電動アシスト付き自転車は駐輪の際などにバランスを崩すと高齢者では支えきれず転倒し、大ケガにつながってしまいます。軽量の自転車を高齢者仕様にし、生活の足にするためにも安全な走行環境を整えて欲しいと思います。

内藤 そう言った意味では、本町通りの自転車レーンは非常に画期的な動きですね。わざわざ横断歩道を曲がらず、真っすぐな自転車レーンができたことはすごいと思います。

柏木 本町の自転車レーンは警察の許可が必要でした。御堂筋の社会実験も同様。警察側にしてみると、万が一、間違えてクルマが仮想車線に入って来て事故が起きてはいけないと、たくさんの警備員を配置しました。結果、開始当初は自転車も走らない、何もない空間だけ作ってしまった。道路工事と勘違いしていた人も多かったようです。

永井 自転車が走りやすい環境は整うのでしょうか？

柏木 あの実験では、どれだけ渋滞が起きたかなどを分析します。結果、側道を潰して、歩道エリアが増えるという状態を作った時にどのようなメリットがあるか。その結果次第で自転車専用レーンも出来るかもしれません。

永井 御堂筋は大阪に住む人にとって親しみのある場所。そこが安全に自転車で走れるようになれば、高齢者は貸自転車などを利用して健康や運動のために好んで自転車で走りに行きます。それは心に生きる希望を与える行動にもなるんです。

柏木 ベルサイユ宮殿にも貸自転車があるんですよ。池のある庭園は回遊性あってポートがあり、自転車で観光を楽しめます。今後、人口の減少とともに自動車台数が減ると、パーキング会社が駐輪場運営に乗り出すかもしれません。そうなった場合、行政も連動して放置自転車の撤去費用を上げるなどの動きも考えられますね。

住みやすいまちづくりが 自転車に優しいまちづくりに つながっていく

永井 中央区を「自宅の庭」のよう



空堀自転車試乗会では新家工業のスポーティーな女性向け自転車CCLなどを貸し出し中



交差点を横切る本町通りの画期的な自転車レーン (大阪市中央区)



にしたいです。日本は高齢者、障害者、子供に優しい成熟社会を目指す必要があると思うんです。現状、社会の中では障害者が一番不便な状況に陥っています。公衆トイレ一つでさえ障害によっては使えないものがある。高齢者は洋式便所を探すのにも苦勞します。彼らのニーズを吸収して、まちづくりに活かせば全ての人が住み良い世の中になる。

柏木 それは、まちづくりの基本発想の一つですね。人口減少、高齢社会になり、あと10年ほどでどこの自治体も財政的に逼迫し、人口の取り合い合戦になる。都心部が住みやすいからと、すでに高齢者が地方から流れてきています。市外の地方は他府県よりも先行して、人口を取られないように税金を投じて福祉を充実させる。大阪府全体が「住みやすいまち」として突出すれば、他の関西エリアも人口流出を抑えるために福祉の充実を図らざるを得なくなってくると思うんです。

永井 子供が地方にいて、離れて暮らしている高齢の方でも、「あの街なら安心して任せられる」と思われるような地域にしたいと思っています。地域に住む人同士が見守り合い、病院に入院するよりも安心で、訪問看護も豊かにする。よそのまちよりも、高齢者が生き生きと暮らして欲しい。地方から移り住んで来た高層マンションの中にも独居老人がいます。便利だと思って移って来たけれど、マンションに引きこもってしまう。そういった高齢者が、これからの課題でもありますね。

柏木 特効薬のようなものはありませんが、住みやすいまちに人が集

まって来るのは間違いありません。新しい住人が地域に馴染めるような「よろずや」的な存在は必要ですが、公平性と優先性を考えると、財源をなかなかそういったものに使うことはできません。ただ、コンセプトと企画がしっかりしていれば、半分くらいなら出せるかも……というところかなと思います。

内藤 言葉で、高齢者に優しいまちと言っても具体性がないことばかりですが、区長さんのお考えは素晴らしいと思います。大阪市内だけではなく、関西が一つになって盛り上げていくのはとても大切なことですよ。

永井 とにかく、クルマの道よりも自転車の道です。それは、市民の生活の道でもあります。

内藤 自転車業界でも、自転車マナー向上をきちんとしていけないと、非常に窮屈な立場になってくるという危機感があります。自転車活用議員連盟が出した提案書においても、自転車にとって活用しやすい国を作るといった記述もありますが、中には自転車事故を鑑みて、賠償保険の義務化や登録制の推進といった内容が書かれています。メディアは自転車事故が増加しているを取り上げていますが、実際にはそんなに増えてはいない。自動車事故は減少しているけれど自転車の減りが少ない中で、高額賠償責任が問われる事故が増えると目立ってしまう。同時に、

マナー認知不足も取り上げられると、どんどん自転車ユーザーが悪者に捉えられてしまう。自転車に乗られる方のマナー啓蒙がもっと必要になります。

柏木 確かに免許制にすれば簡単に罰金が取れます。しかし、管理社会的なものは自転車にはそぐわない。個人主義的な部分と自由を抑制する部分で兼ね合いをとらないといけないので。当面は啓発活動で対応していくことになるかと思っています。

内藤 そして、ママチャリにしても、良質な自転車を買って欲しいと思いますね。安価な自転車は使い方が乱雑になり、乗り捨て、違法駐輪につながる可能性が高い。とにかく自転車を大切にしたい。それがマナー向上につながると思います。

柏木 自転車の価格は、いろいろな市場原理で安くなっている。運用は考えず、値段設定のみで弾き出された自転車をどうやって使っていくかは、また違うシステムの問題です。そういった現実は何かの機会を考えなければいけないと思いますね。

* * *

今回の鼎談を聞いて、自転車の環境改善には福祉の充実だけでなく、今後急速に増える高齢者や社会的弱者が安全に暮らせるまちづくりを目標に、社会全体に変化が必要であることが明らかになりました。また、各分野が目指すものへのヒントを得ることができました。

PP

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ (<<http://www.cyclists.jp/>>) からどうぞ。