

新しい生活様式に対応した 自転車インフラの整備を！

～大阪サイクルモデルの提案～



2020. 7

自転車文化タウンづくりの会
御堂筋サイクルピクニッククラブ

新しい生活様式に対応した自転車インフラの整備を！ ～大阪サイクルモデル～ 目次

はじめに

- ・with コロナのまちづくり 改めて、自転車利用を！
- ・参考：ソーシャルディスタンスを保つための歩道・自転車道の暫定的な再編イメージ
- ・参考：新型コロナに対応した各国の自転車通行帯整備の例
- ・大阪の自転車事情「自転車のまち・大阪」
- ・御堂筋の現状：自動車が減って歩行者・自転車が增加→道路空間の再編へ
- ・現状の課題：自転車はどこを走ればよいのか？
- ・新型コロナに対応した都市・大阪のための交通・移動・自転車のあり方～

「大阪サイクルモデル」提案

- 提案①：御堂筋サイクルレーン整備
- 提案②：大阪自転車ネットワークの整備
- 提案③：自転車が安全に使いやすい環境を

(民間駐輪場、自転車検定、購入補助、シェアサイクル、ハブ拠点、自転車交通ルール・マナーの普及)

～御堂筋サイクルピクニックでアピール走行やっています

With コロナのまちづくり 改めて、自転車利用を！

COVID-19アウトブレイク中の 移動



COVID-19のパンデミックを予防あるいは制御するため、世界各国の都市が人々との身体的な接触を制限する様々な対策を導入する中、職場に行ったり、生活の維持に必要であったり、弱い立場の人を支援したりするため、今も多くの人が外出して移動しなければならない状況にあります。



できるだけ、自転車や徒歩を心がけましょう

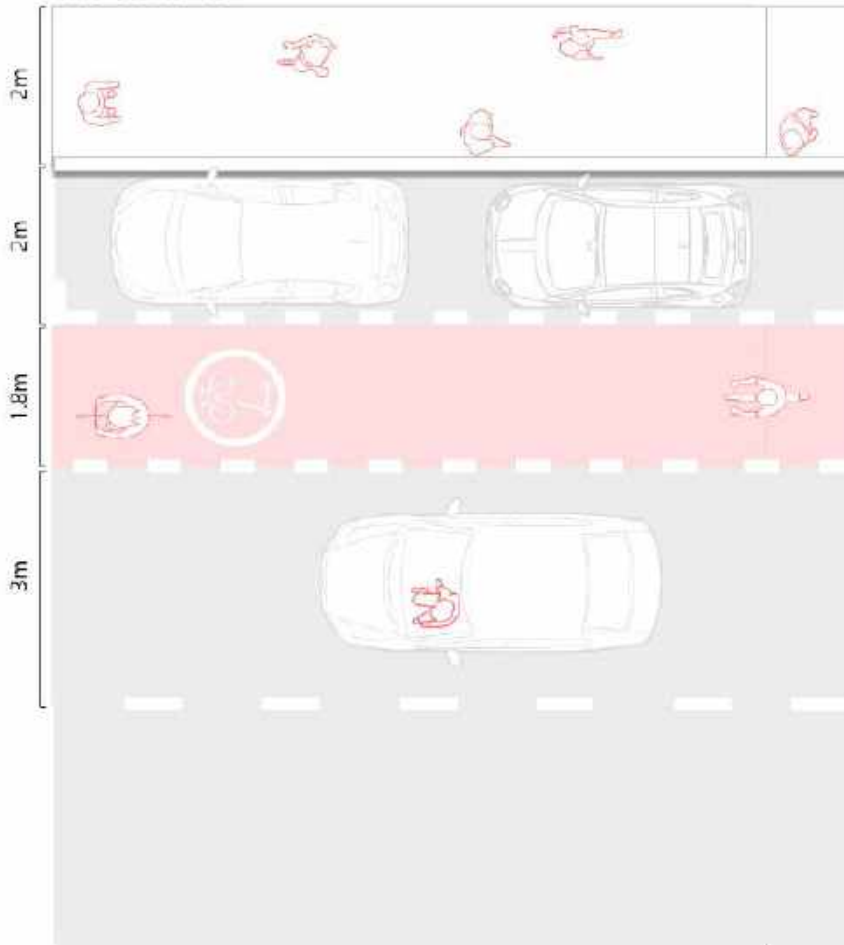
スポーツやその他のレクリエーション活動が制限されたり、テレワークが増えたことによって運動が難しくなっているかもしれませんが、自転車や徒歩を心がけることで、1日に最低限必要とされる身体活動を行いつつ、人と人との物理的距離をとることができます。

- 出典：日本語版：https://extranet.who.int/kobe_centre/sites/default/files/2_COVID-19_Moving_Around_transport_A3_poster_JA_final_15MAY.pdf

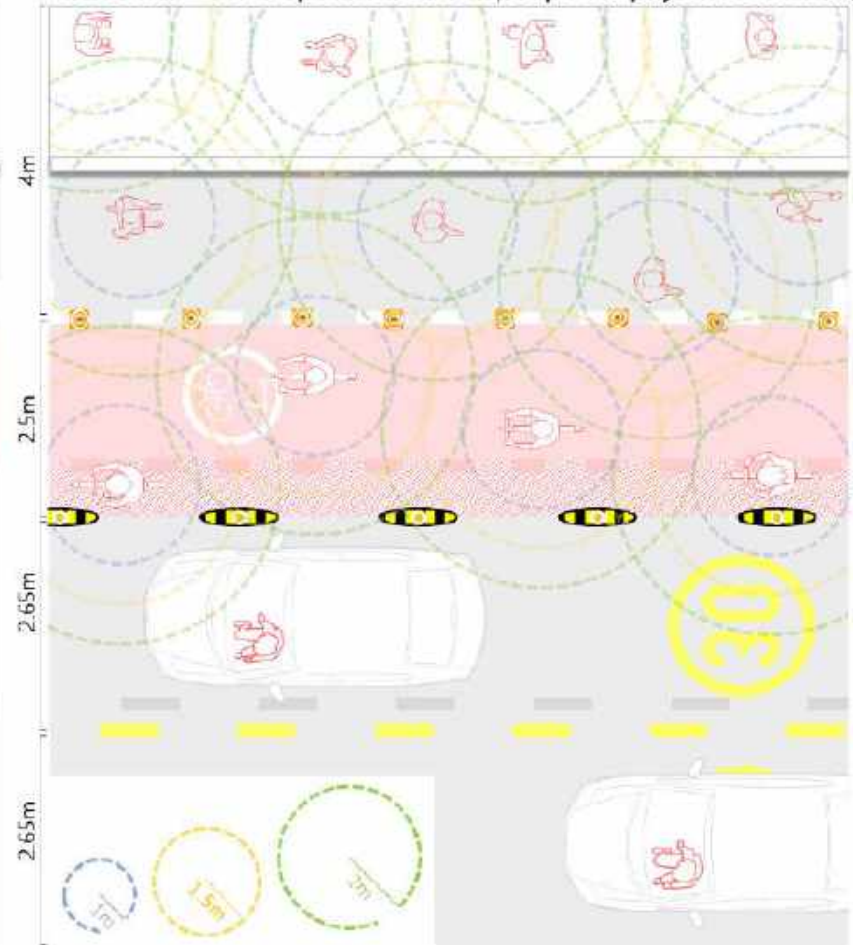
参考：ソーシャルディスタンスを保つための 歩道・自転車道の暫定的な再編イメージ

Figure 4 Quick-LIT: rapid deployment of light individual transport lanes

新型コロナウイルス前
Pre Covid-19



新型コロナウイルス後：より多くの人のためにスペースを空ける/物理的に離す
Post Covid-19: Re-spaced for more people w/ physical distancing



Source: ITF based on WHO, CEREMA, Berlin Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

参考：新型コロナに対応した各国の自転車通行帯整備の例



フランス・パリ (<https://www.paris.fr/pages/deplacements-les-mesures-de-la-ville-pour-le-deconfinement-7788#50-km-de-voies-cyclables-supplementaires-dans-paris> より)



アメリカ・ニューヨーク <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-protected-bike-lanes-2020.pdf> より



PopUp BikeLane in Berlin - Friedrichshain - Kreuzberg (Source: Peter Boytman Creative Commons CC0 1.0)

ドイツ・ベルリン (https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf より)

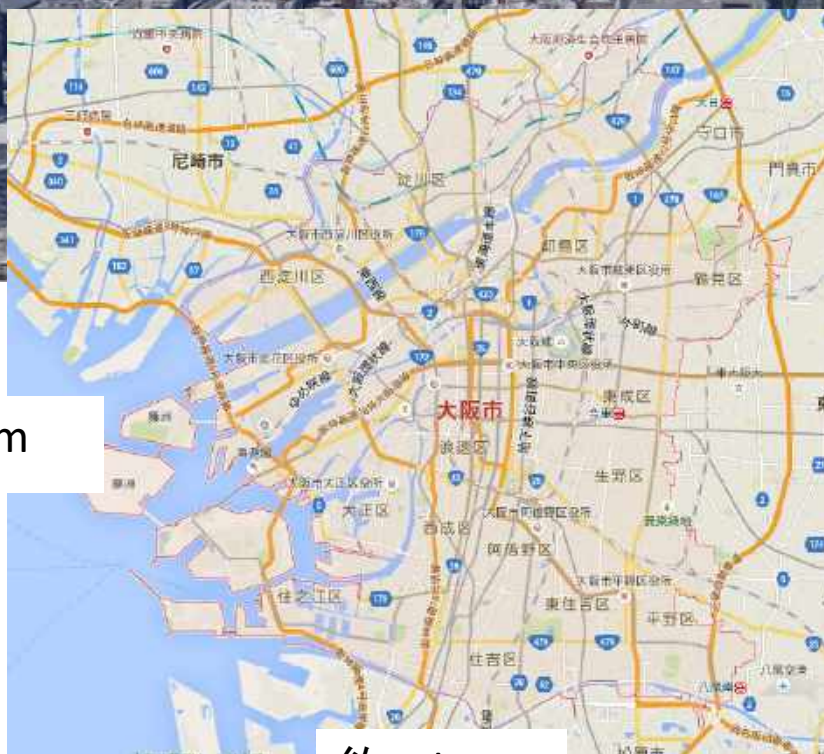


イタリア・ミラノ・ベネチア通りの自転車専用レーン整備と、30ゾーンの整備 (ヴァンソン藤井由美ホームページ<https://www.fujii.fr/> より)

大阪の自転車事情

「自転車のまち・大阪」

- 大阪府大阪市の人口は約260万人、広さ約221km²、西日本の中心都市です。
- 東西約20km、南北約20kmで、自転車なら1h以内で端から端まで行けます。
- 平坦&コンパクトで自転車が利用しやすいまちなので、自転車利用率が高い(政令市で一番)！



○自転車分担率の比較 (通勤・通学時の利用交通手段)



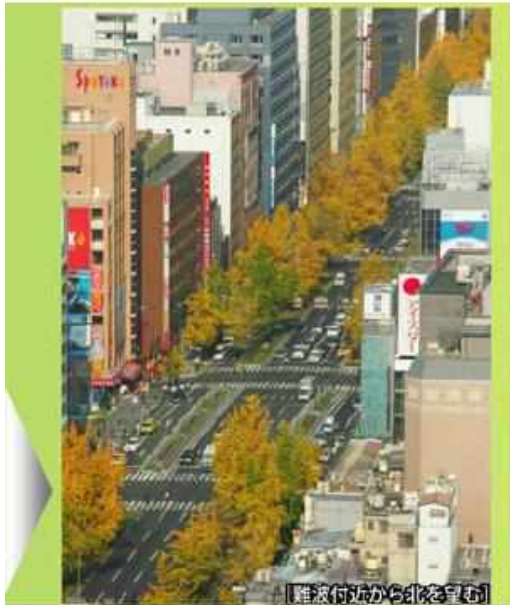
平成22年国勢調査より

※大阪市自転車推進計画より(2019.3)

約20km

約20km

御堂筋の現状:自動車が減って歩行者・自転車が増加→道路空間の再編へ



出典:(財)大阪市都市工学情報センター

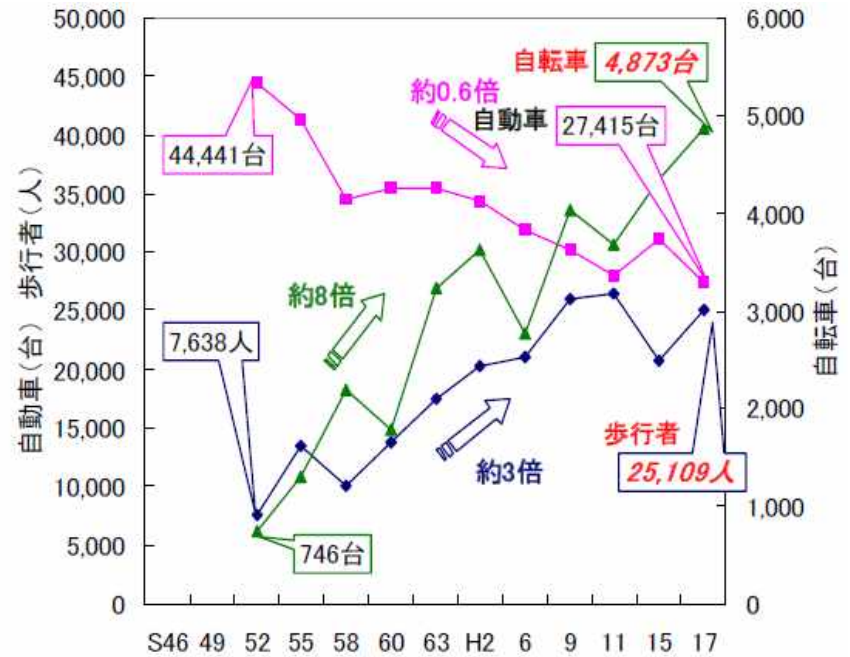
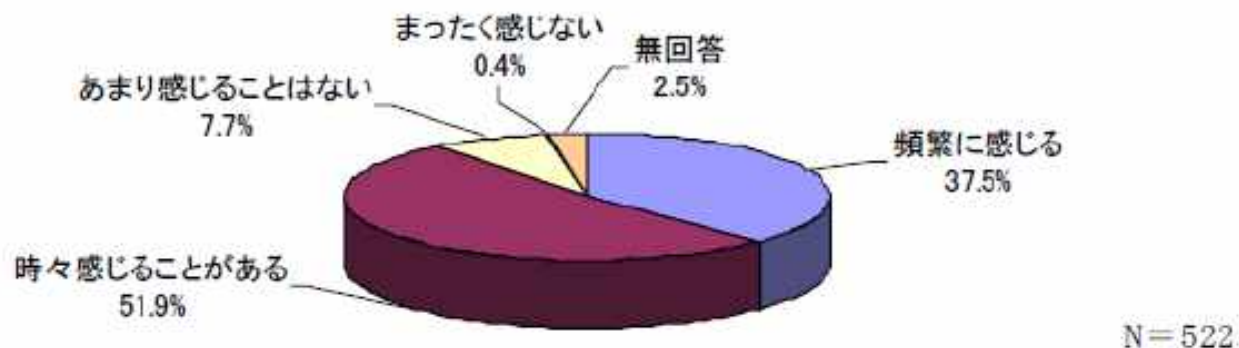


図 御堂筋の標準断面

現状の課題：自転車はどこを走ればよいのか？

自転車は軽車両であり、車道通行が原則となる。
しかし、歩道がある場合、自転車の多くは、歩道を走行しているのでは。
そうした中、歩行者の約9割が、自転車に危険を感じた経験がある。



出典：大阪市市政モニター調査 (H19. 2)

歩道内の危険な状況



交通事故件数に占める自転車関連事故の割合



出典：大阪市
自転車活用
推進計画
(2019. 3)

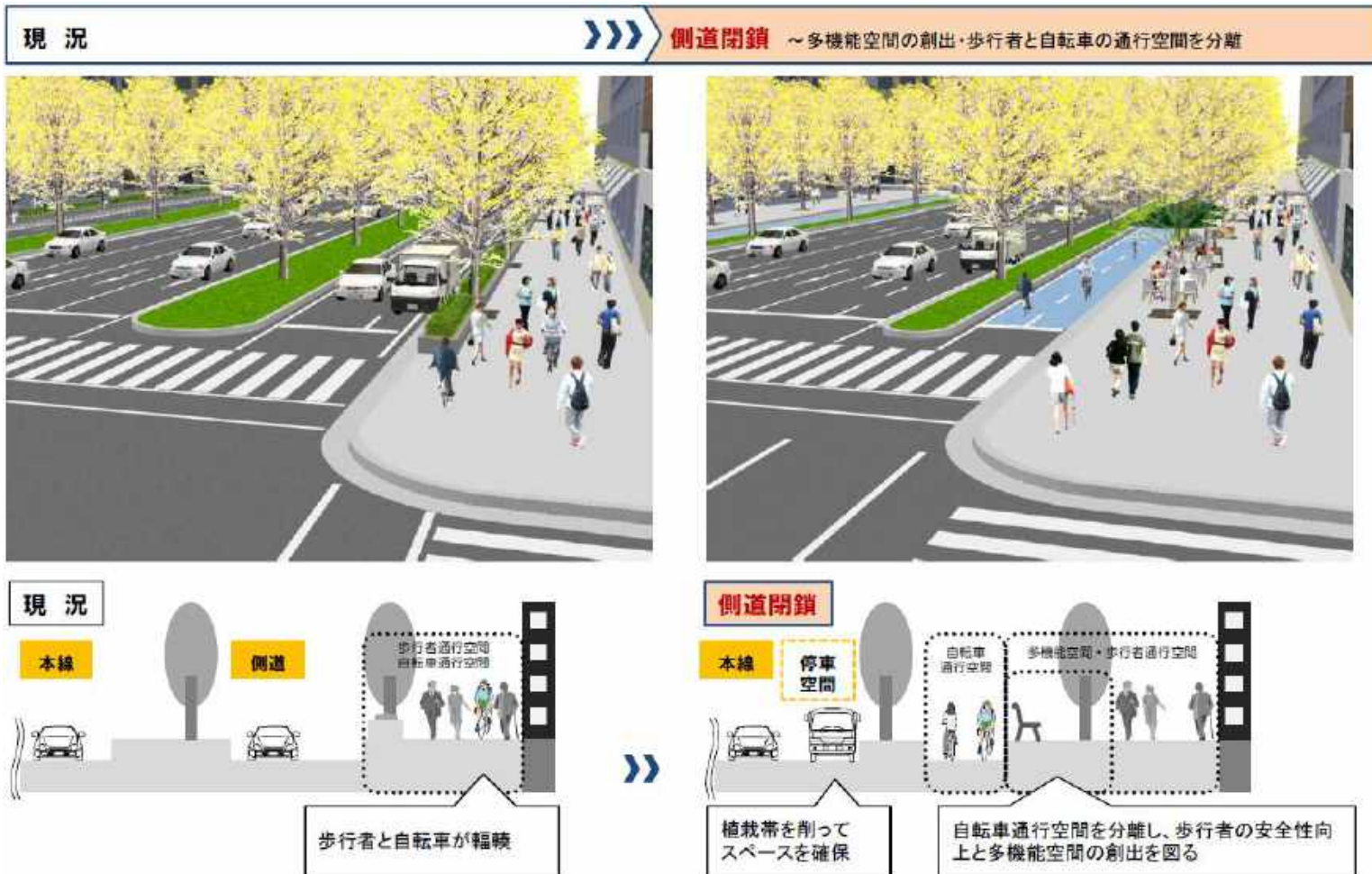
新型コロナに対応した都市・大阪のための交通・移動・自転車のあり方～

- 「3密」を避けつつ、インターネットなどの技術を活用することで移動のあり方が変わる中、適度に人と人とのコミュニケーションが保たれ、豊かな暮らし、仕事、安心できる移動手段があるまちに。改めて、**自転車を身近な移動手段として位置付けたい。**
- 持続可能な都市・環境づくりのために、都市部への車の流入を抑え、**車中心から人中心の道路空間**へ。移動手段としての自転車が安全に楽しく乗れるインフラ整備を。
- そのために、徒歩・自転車・自動車・鉄道・バスなどの多様な交通機関・移動方法が互いに補いあい、持続できるような**総合的な交通マネジメント**が大切。都市部での移動・交通、自転車利用を改めて見直す時では。

大阪サイクルモデル 提案①

御堂筋サイクルレーン整備を！

- ・ 自動車・自転車・歩行者の混在・ルール不在により、ヒヤリハット・事故リスクが高まり、安心して通行することができない。
- それぞれが安心・安全、楽しく通行できるように、自動車・自転車・歩行者の走行ゾーンを分けた、御堂筋サイクルレーンを整備



◎新型コロナ対応として、側道部分を ポップアップ(暫定)歩道・自転車道に！



路面表示とカラーコーンによる分離

平成30年度社会実験結果(大阪市建設局)より

- 側道部分は車両通行を止めて、歩道と自転車通行帯とする。
- 歩道と自転車通行帯との境界は分離し、両者が混在しないようにする。
- 道路上の設置物については景観上の配慮が必要。
- 貨物積卸し用の停車スペースを中央分離帯に設ける。

大阪サイクルモデル 提案②

おおさか自転車ネットワークの整備

<方針>

1) ネットワーク化(細切れでなく、つながっていること)

- ・東西南北、24区、周辺市を全てつなぐルートに。
- ・安全な自転車通勤(中距離:5~10km程度)を進めるために、自転車通行ルートをネットワークとして整備。

2) 3つの環状ルート、他地域へつながる放射ルート(案)

- ・中ノ島を中心に10km圏内で、各方面から自転車通勤に適したルートを設定。(平均時速20kmで走れば、通勤30分圏内)
- ・自転車のための道をレベル分けして環状・放射状・格子状に整備。場所によっては、自転車用の高架橋も新設。

3) まちなか(都心部)は、歩行者・自転車を中心に道路空間の再編を!

- ・まちなかの道路空間を歩行者・自転車のための道・広場に。自動車の速度制限ゾーン(30km/h以下)も併せて。

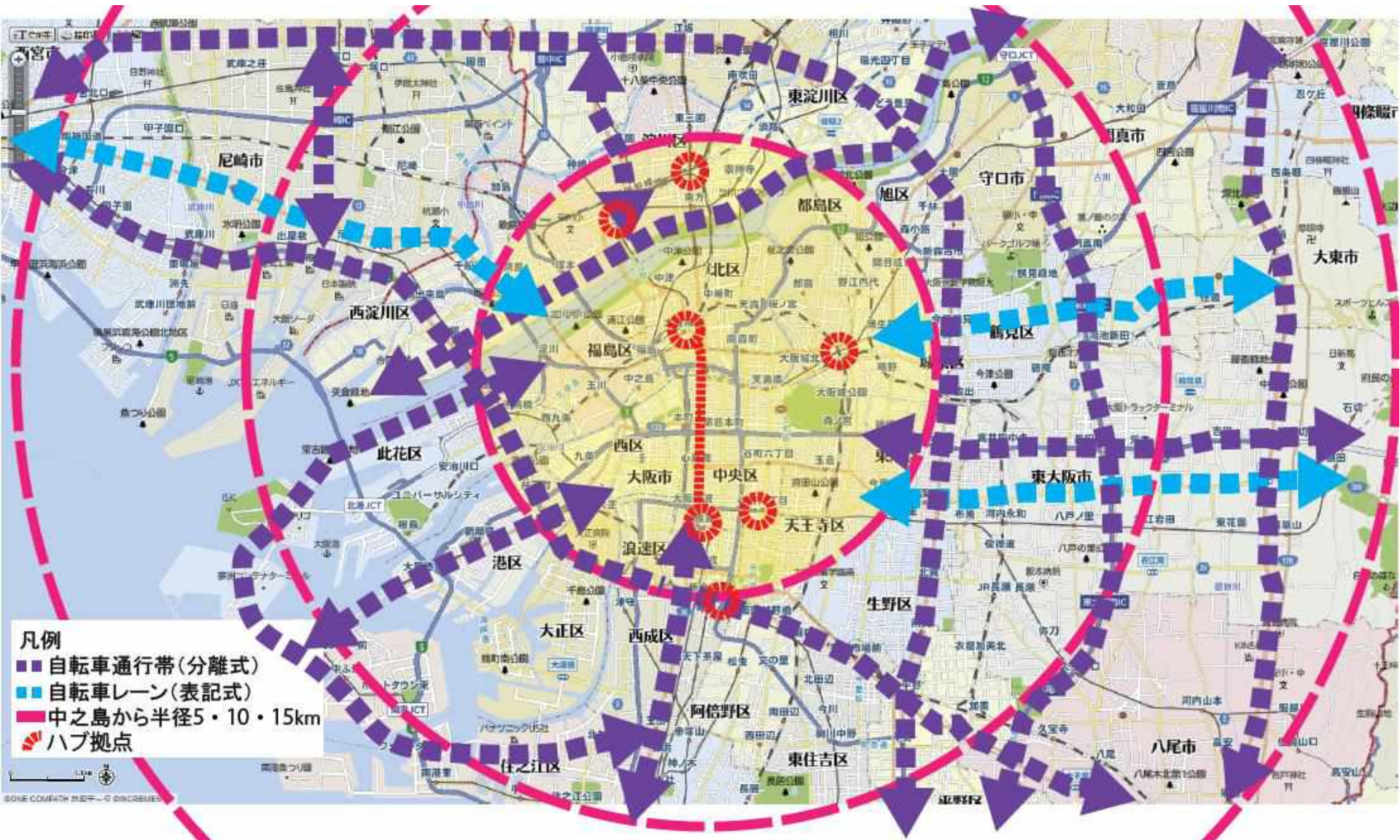
4) 自転車レーンと車道の分離を!

- ・自転車通行帯を車道と分離した整備を積極的に行う。場所によっては、1車線を自転車レーンに転換!

5) 駅などを、自転車と他の交通機関がつながるハブ拠点に!

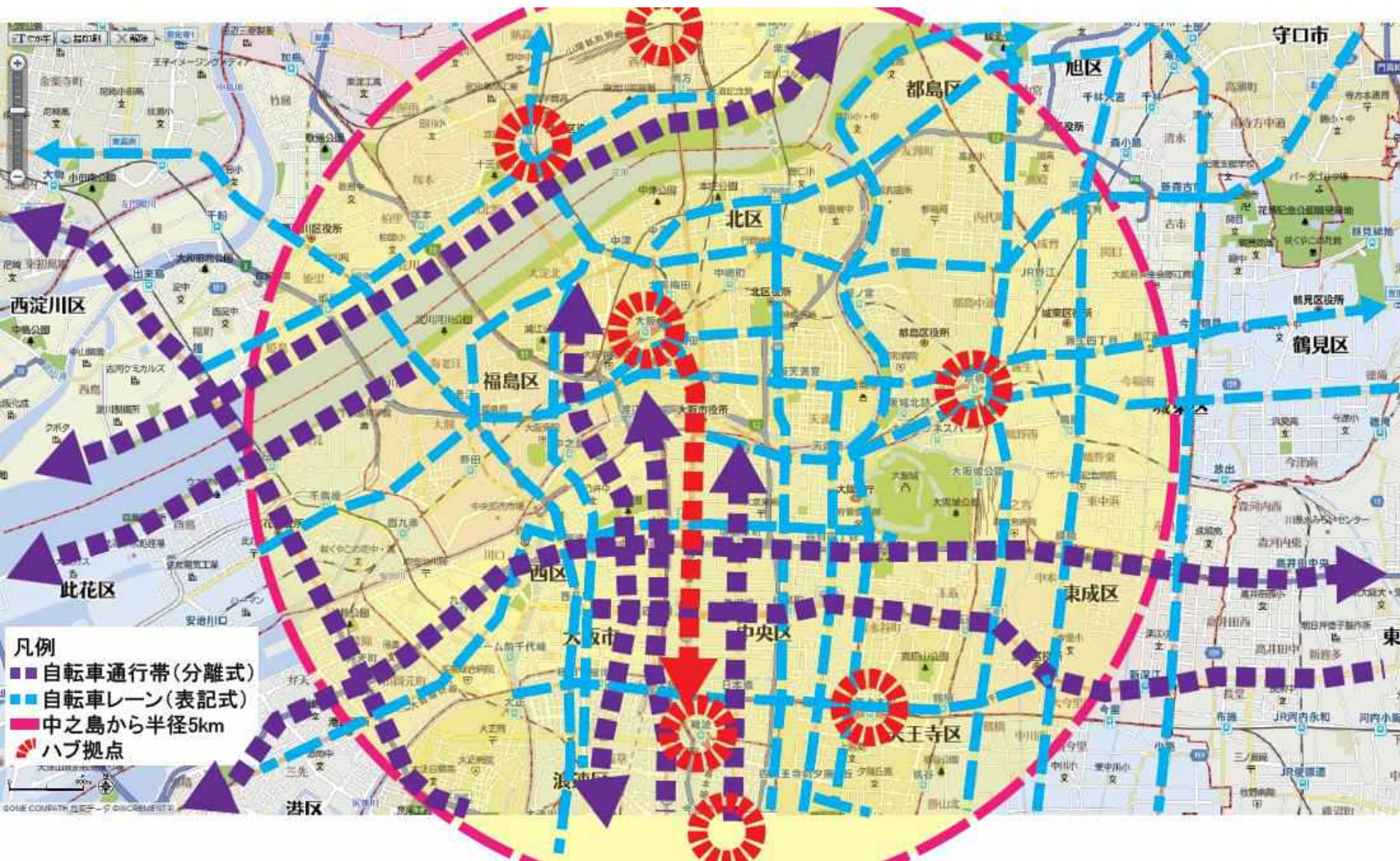
- ・駅周辺などに駐輪場+シェアサイクルを整備し、鉄道・バス・徒歩↔自転車をスムーズにつなぐハブ拠点に。

大阪は自転車で！（10km圏内）



※ルートは例示(整備する場合は、自転車が安全に快適に走れる道を選択する)

大阪まちなかの移動に、自転車を！



※ルートは例示(整備する場合は、自転車が安全に快適に走れる道を選択する)

◎ 自転車レーンと車道の分離を！

① 車線分離標（コーンポスト等）等で車道と分離する。



② 車両の停止・乗降場所を車道側に明示する。



都道301号（白山通り）
※自転車通行帯の車道側に停車帯を設置



Fountain Avenue
Suter Ave - Seaview Ave
Brooklyn, NY
<https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-protected-bike-lanes-2020.pdf>

③ 駐・停車禁止の場所では、取り締まりを強化する。

※現在の自転車レーンの課題:怖い・危ない

- 現在、設けられている自転車レーン(路面標示のみ)では、車道走行に慣れていない自転車利用者は、すぐ脇を走る車が怖くて走行できない人が多い。
- 自転車レーン上に路上駐車車両が多く、避けて通ることに慣れていない自転車利用者は危なくて走れない。
- 自動車と自転車が互いに敬意を払いつつ譲り合えばこのような状況にはならないが、ルールやマナーが共有化されていないのが現状。普通に安心して自転車で走れるような道にならないか？



ブログ60歳からの青春<http://blog.livedoor.jp/kufuujyukuniwa/>より



Photo by 中井文雅

コーンポストの使用例

(photo by 笹井浩)



岡山市



八王子市



東京都足立区

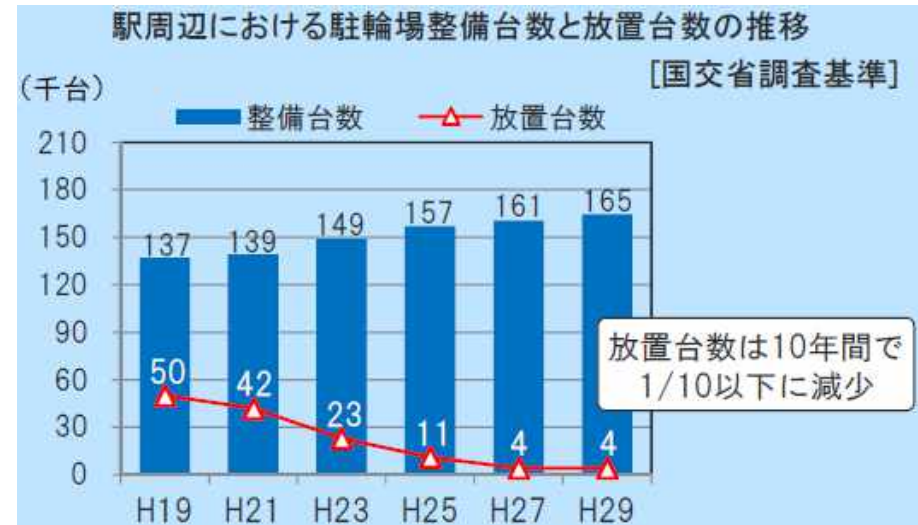


山形市

自転車が安全に使いやすい環境を

(民間駐輪場、自転車検定、購入補助、シェアサイクル、ハブ拠点、教育)

- これまで大阪市では、駅周辺の放置自転車対策が大きな問題となり、啓発、撤去、駐輪場整備による対策を進めピーク時の1/10以下まで減少させてきた。
- 自転車通勤が増えると駐輪場も必要となるため、民間事業所等が駐輪場を整備する場合に、整備の一部を助成する制度を設ける。
- 適切な自転車利用を促進するため、自転車ルール啓発を兼ねた大阪自転車検定、自転車通勤企業の奨励、自転車購入・修理者への費用の一部を補助する制度を設ける。
- 駅周辺をハブ拠点として、駐輪場・シェアサイクルシステムを整備し、電車・バス・徒歩×自転車利用を促進する。



出典：大阪市自転車活用推進計画(2019.3)より

◎自転車交通ルール・マナーの普及 ／学校園等での教育プログラムを

- 子どもの頃から発達に合わせて、自転車の乗り方やルールを楽しく学ぶ教育プログラムを行う



- 大人も、自転車の乗り方やルールを学ぶことが大切



御堂筋サイクルピクニック でアピール走行やっています

- もっと自転車レーンを！
- ちゃんと走ろう！

・歩行者も自転車も安心して通行できる環境づくりを、自転車ユーザー側から求めるために2011年から始めたのが「御堂筋サイクルピクニック」です。

・自転車レーンを作してほしい！だけでなく、自転車が本来走るべき「車道」を走行することを通じて、自転車マナーの啓発もアピールし、昨年までに14回開催しています。

・今年は9月22日開催予定(新型コロナウイルスの影響により中止する場合があります)

