

「副首都・大阪」大学連携プロジェクト リサーチプレゼンテーション
成果発表会用資料

～大規模ハードに頼らない～

持続可能なモビリティを大阪から始める

追手門学院大学 Bチーム





01

我々が考えるテーマ・選定理由

02

テーマに関する現状の課題

03

詳しい政策内容（論拠（データ）、効果、課題、予算）

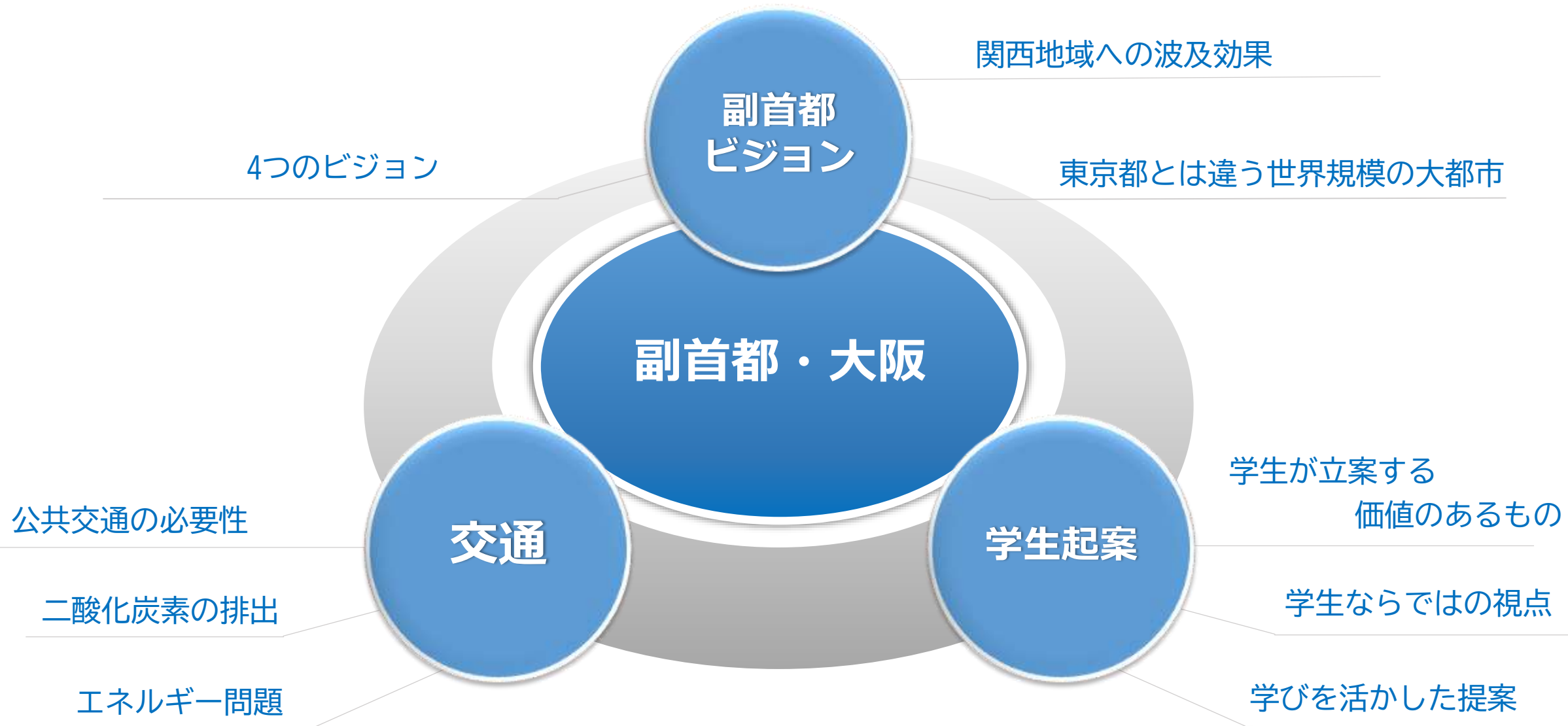
04

おわりに

01. 我々が考えるテーマ

～大規模ハードに頼らない～

持続可能なモビリティを大阪から始める

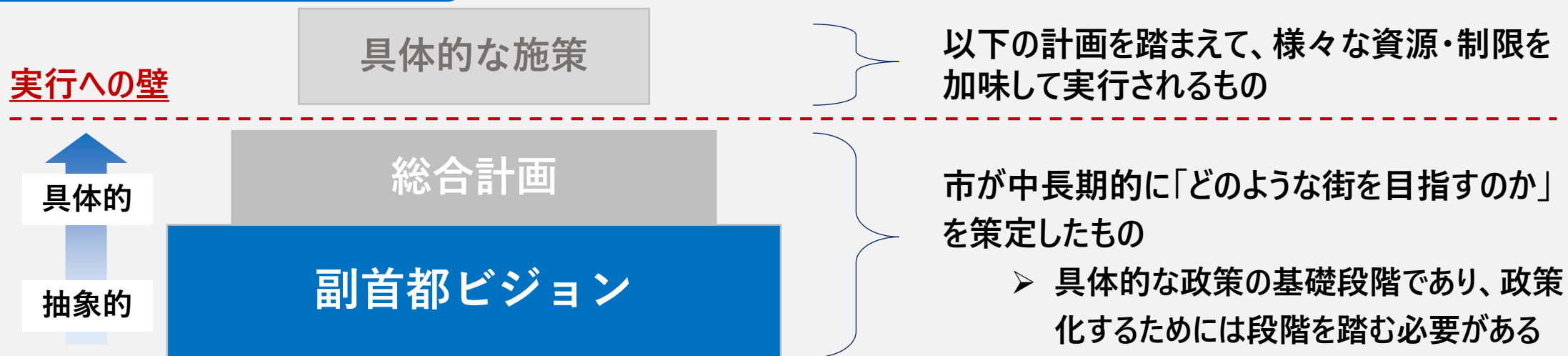




副首都ビジョンについて確認

大阪市政には「**副首都ビジョン**」「**総合計画**（第2期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略）」「**具体的な施策**」の3種類が存在している。まずはこの**3つの関係を整理する**

副首都ビジョンの位置づけ



➤ 前提として「副首都ビジョンがそのまま政策になる」事は難しい

資源（費用、人材、土地）、住民からの支持、外的な要因（新型コロナウイルス、自然災害）等の制限の中で具体的な政策に落とし込む必要がある

➤ 副首都ビジョンが抱える要素は多岐にわたり、政策の方向性も無限に存在する

副首都ビジョンの中から重要視する要素＋政策化へのポリシーを設定する必要があると考える



副首都ビジョン

東京との差別化＋“二極化”の回避

- 前回の中間発表内でも折に触れて強調されていた
- 関西圏の主要都市として確立される必要性は存在する
 - 「同じ街」が日本に2つも必要なのか
- 関西圏内で大阪府・市に人口や資源が集中し、結果として一極集中するのは避けるべき事案

政策化に当たって

市民に受け入れられる政策案

- 我々が所属する「地域創造学部」は、学びの中で様々な地域住民と関わりを持つ
 - その経験によって得られた肌感覚や、「市民との繋がり」の重要性などのバックグラウンドを生かした政策内容を考えられることが我々の強みである

- **政策による効果を重視しつつ、市民にとって負担の少ない政策を**
「政策化」を意識し、実際に利用する市民にとって価値のあるものを提案する
- **都市環境問題を改善し世界に誇れる街へ**
クリーンな都市を目指し、日本・世界をリードする存在へ
- **万博～その後を見据えた、ウォーカブルシティの創出を目指して**
万博や沿岸部開発による集客力を中心市街地に波及させるための街づくりを



Point

大規模なハード開発に頼らない、
環境に配慮した新たな都市交通を模索する



環状線内側に集積する大阪都心部を自転車やキックボードを
用いて単なる移動の形からの脱却を図る

02.交通に関する現状の課題

～大規模ハードに頼らない～

持続可能なモビリティを大阪から始める



① 市内中心部における渋滞個所の集中

- 大阪市内において特に「大阪駅周辺（梅田地区）」
+「天王寺駅周辺（阿倍野地区）」に渋滞箇所が
集中している
→今後の万博時に玄関口となる重要地点であり、
渋滞に端を発する交通リスクの増加は免れない

	梅田地区	阿倍野地区
地点	国道1号・2号 (南森町～浄正橋内に 5か所)	・ (市道) 今宮平野線 (近鉄前西～近鉄前) ・ 大阪和泉泉南線 (天王寺駅前～阿倍野)

京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会配布資料より引用

② 都市環境への意識

- 北区、中央区は他の都市と比べてNO₂（二酸化窒素）・SPM（浮遊粒子状物質）の**排出量が高い**。
→人口、交通量の多さから起因する物と思われる
が、**敢えて他の都市よりも高い目標を掲げ、環境
都市化を目指せないか**

	大阪市北区	高槻市	東京都中央区
NO ₂ 排出量 (ppm)	0.022	0.016	0.019

※2019年度。環境基準は年間0.04PPM～0.06PPM

自動車排気ガス測定局のデータより引用

- 交通渋滞はそれ自体がストレスの原因であり、加えて交通事故のリスク増加などの二次被害を生む原因になる
- 都市環境課題はSDG's対応が迫られる先進国では急務であり、市民生活にも直結する課題である



③ 通勤手段移行による効果

- 現状大阪市内での通勤・通学者が**大阪駅-天王寺駅**の距離を移動していると仮定し、その人が自転車・徒歩・キックボードに移行すると、二酸化炭素の排出量を年間約**84,280t**抑えることができる。
→実際には、市外からも多くの方が車での通勤しているため、より多くの二酸化炭素の排出量を抑えることができる。

$$\begin{array}{ccccccccc} \mathbf{131} & \times & \mathbf{909,599} & \times & \mathbf{12.4} & \times & \mathbf{248} & \times & \mathbf{23\%} & = & \mathbf{84,279,601} \\ \text{g/km} & & \text{人} & & \text{km} & & \text{日} & & & & \text{Kg/年間} \\ \text{車の二酸化炭素の排出量} & & \text{平成27年大阪市内の通勤・通学者数} & & \text{大阪駅から天王寺駅(往復)} & & \text{年間出勤日数を自転車通勤} & & \text{3大都市圏の自家用車の通勤利用率} & & \text{のCO}_2\text{削減} \\ \text{(g/km)} & & & & & & & & & & \end{array}$$

上記のCO₂排出量は、**京セラドーム約36個分の体積**になり、その量は莫大である

➤ 交通手段を移行することで、環境によい交通都市をめざしていけるのではないか。

03. 我々が考える政策内容

～大規模ハードに頼らない～

持続可能なモビリティを大阪から始める



1st

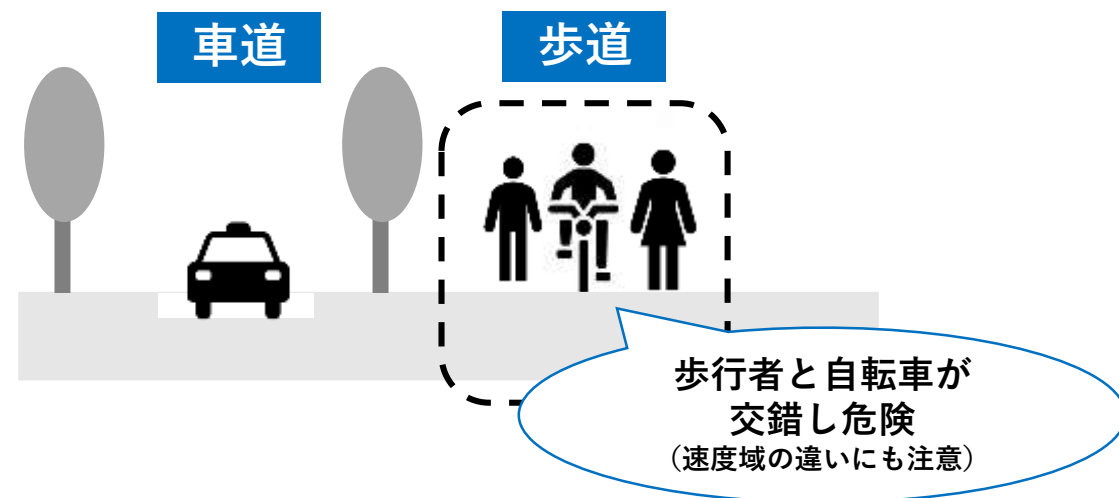
step

大阪市中心区・北区に 専用自転車レーンを設置

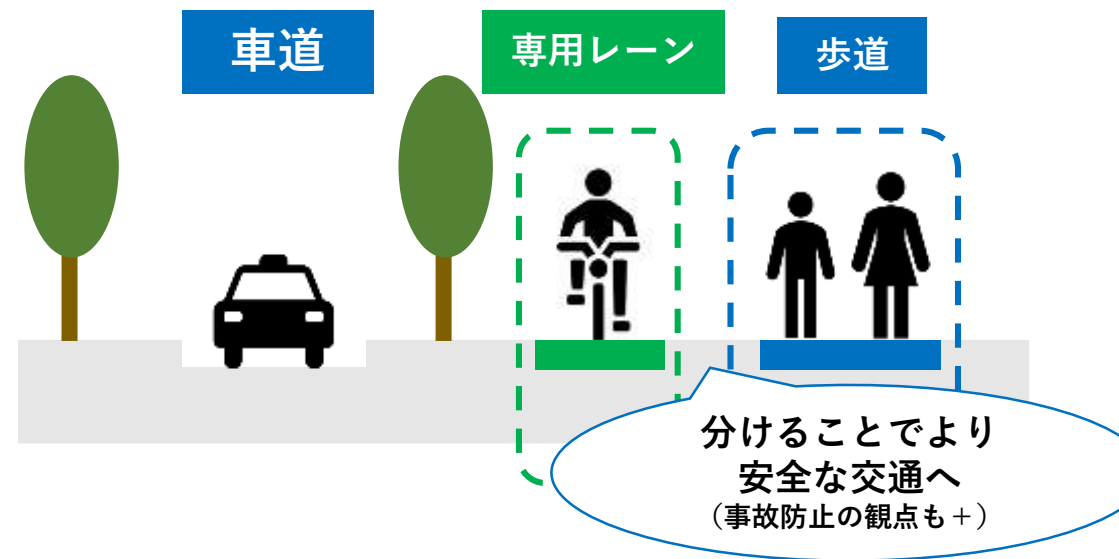
大阪市内において昼間人口が最も集中する中央区・北区に自転車・キックボード（後述）専用レーンを設置。
混雑した都市交通を分散させ、より環境に配慮した都市を目指す。



現在



提言案



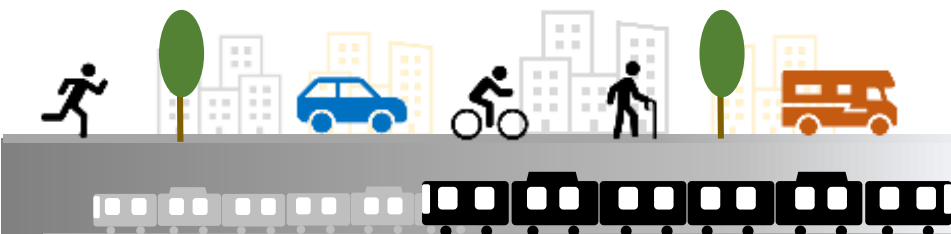


2nd

step

キックボード設備（例： 貸出ステーション）の導入

キックボードは
「省スペース」かつ「立走スタイル」
大量配置時の省スペース化や、スカートを
穿く女性にも乗車しやすい
本案で限られた地点の移動のため
“長距離移動が出来ない”という
デメリットも消える。



キックボード



より
短い

10
Km
30
分

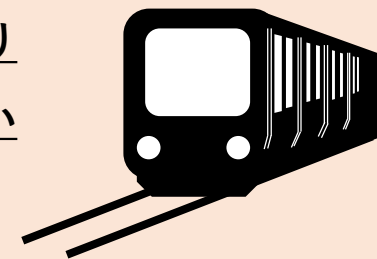
初乗り120円
+ 1km毎に20円加算

最初の10分200円
+ 10分毎に100円加算

距離制
or

時間制

鉄道



より
長い

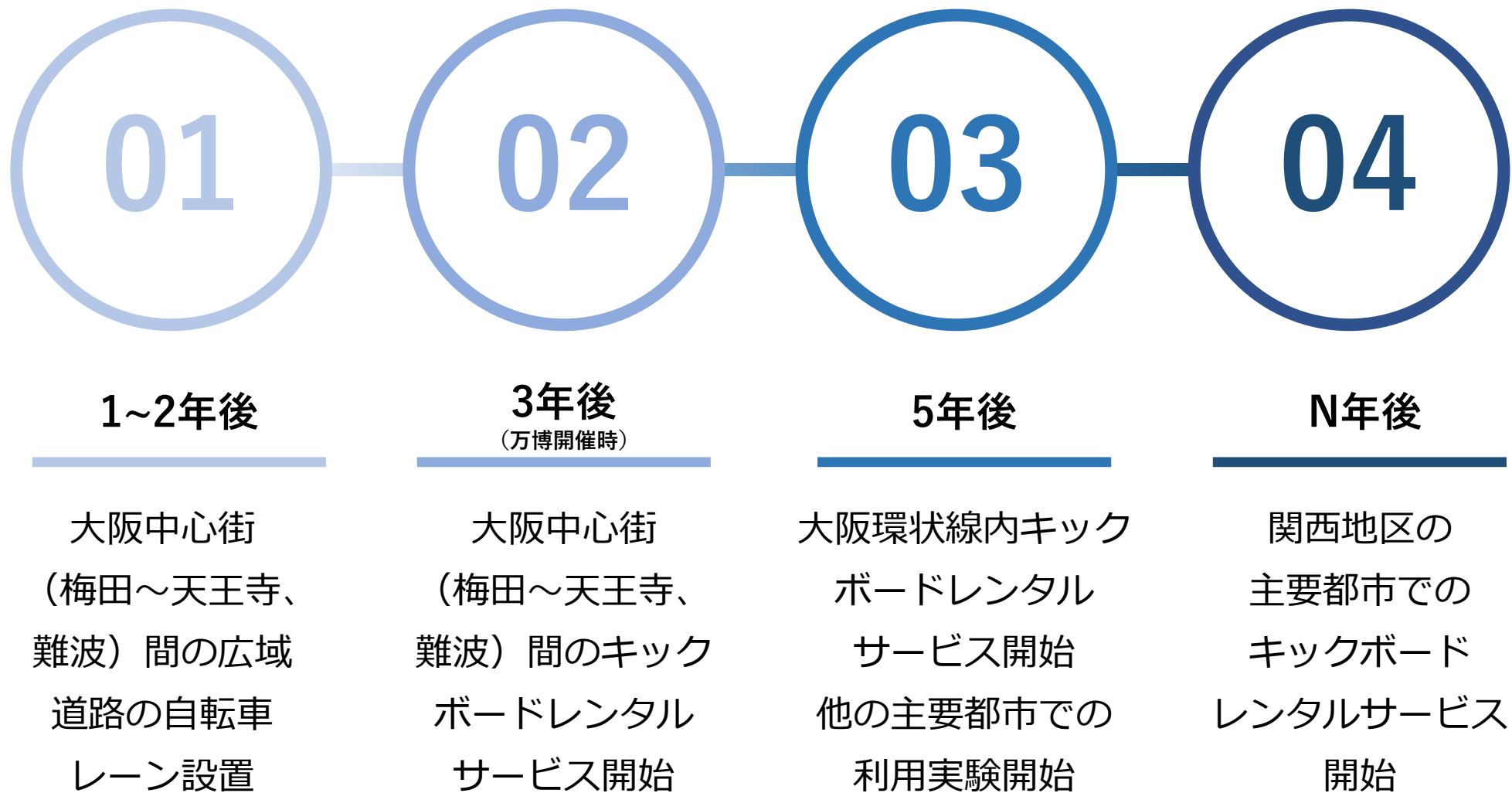
初乗り(3km以下)180円
+ 4～6km毎に50円加算

初乗り = 約7分30秒
30分で12km程進む計算※



利用方法

- ステーション毎に決済機を用意し、スマホの専用アプリで管理
- 決済は現金 or キャッシュレスを用意
 - マイレージ制の導入など、複数回利用することでお得になるサービス等を導入し、継続利用に繋げたい





質問	回答
安全利用のための (特に未成年者) への 周知活動は	学校等への訪問による周知 + 啓発活動 ➤ 子ども世代へは小・中学校訪問して行う自転車講習等の施策による周知、それ以外の世代へは啓発イベント等による幅広い周知活動により定着化を目指す。
一般企業が行うキックボード レンタル事業との関係は	官民連携への道を模索し低コスト化を図る ➤ 技術力を持つ民間企業のノウハウと公権力を持つ公共団体とが協力することによってよりスピーディーかつ低コストでの敷設を目指す
鉄道をどのように 維持していくのか (鉄道との関係性)	大規模な輸送力としての価値 + 現状の混雑を分散させ快適さを保証 ➤ 万博・IR開発により、中心地の鉄道はより大規模輸送力 + 速達性が重要視 ➤ キックボードは単数かつ中心地のみの移動（～数年間）のため、分散させつつ中心地の鉄道による移動者数を減少化させることにより快適性を付与できると予測



自転車レーン敷設が可能な 道路幅を確保できるか

- 御堂筋、堺筋などの複数車線＋十分な歩道幅を持つ道路ではない
片側1車線道路等で、自転車レーンを設置するための区画を確保できるか
 - 自動車の流入量制限による歩道の拡幅、一方通行化などの対策

キックボード利用時の 法律上の課題

- 国内では「ヘルメット着用」が義務化されたが、課題も多い
 - 髪型の乱れを気にする人々の存在、衛生面での不安、着用が困難な事例への対応
- 海外では非着用の事例が多いため、安全性も考慮しつつ検討する必要有

利用率向上のための 手立てについて

- 近距離移動のメリットのみで利用率が高まる可能性は低い
 - キックオフイベントの必要性に加え事故防止を目的とした啓発活動も必要
- 目指すべきは「継続的な利用者数の安定化」
 - 新規性によって飛びつく利用者を維持するための各種イベントの必要有



- 「副首都の交通政策」に対して、副首都ビジョンの内容から我々の持つバックグラウンドと照らし合わせて今回の政策案に至った。
- 「環境問題の改善」や「ウォーカブルシティ」だけではなく、地域振興や健康増進など様々な面でこの政策は有用だと考えており、また、鉄道との分散により「快適な移動が出来る街・大阪」を確立したい。

ご清聴ありがとうございました