

昭和初期に大阪で行われた自転車と自動車の通行路分離施策

自転車安全利用研究会

谷田貝一男

1. 昭和初期 大阪府の交通状況

大正8年(1919年)公布「街路構造令」に「広路で必要なときは高速車道または自転車道を設置すること」として、自転車道が初めて法令に出てきました。既存する1本の道路上をどのように自転車と自動車を分離するかということが課題になりつつあるときでした。

その大正期から昭和期にかけて全国の自転車・自動車の所有台数は急増し、大阪府では大正11年(1922年)から昭和6年(1931年)の9年間に保有台数が自転車3.8倍自動車6.2倍(図1)となり、交通事故件数も大正14年(1925年)から昭和6年の6年間に1.7倍(図2)に急増しています。こうした各種車両の増加に対して、大阪市内の渡辺通り交差点に交通標示機「ゴーストストップ」(写真1)を大正11年に設置して交通整理に当たりました。

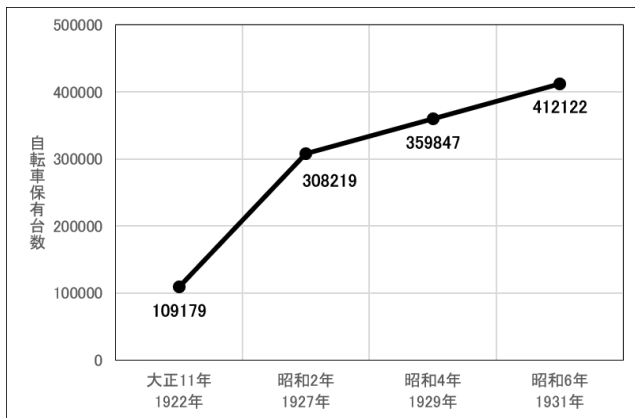
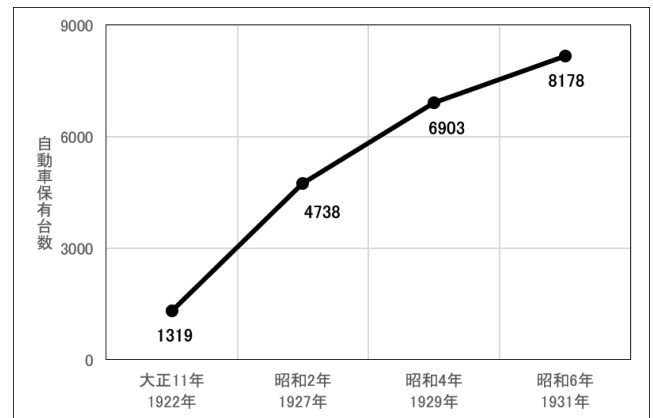


図1 大正11年から9年間の自転車(左図)と自動車(右図)の保有台数の推移 (大阪府警察史より)

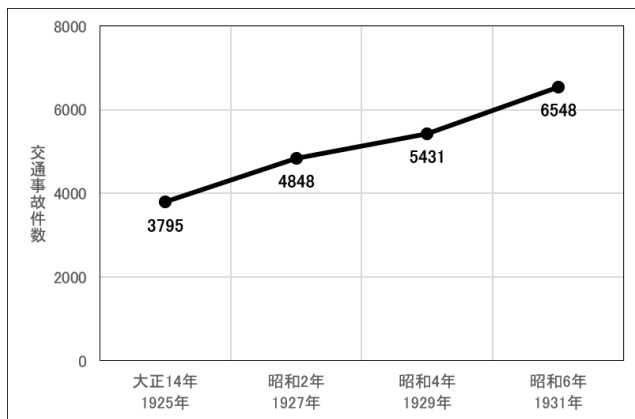


図2 大正14年から6年間の交通事故件数の推移 (大阪府警察史より)



写真1

大阪市渡辺通り交差点に設置された交通標示機「ゴーストストップ」

大正11年

(大阪警察史より)

さらに、自動車の速度の大きさと保有台数の急増する割合の大きさから混雑解消と事故防止対策として1本の道路上で自転車と自動車を分離するのではなく、並行する別の道路も使って自転車専用道路と自動車専用道路に分けようという試み、結果的には幹線道路からの自転車の締め出しという方法の実証実験が昭和5年(1930年)に大阪市内を南北に伸びる幅員22mの第一級幹線道路である堺筋通りの北区天神橋交差点から西成区天下茶屋東交差点までの全長6.1kmで始まり、その後具体化する直前まで行われました。

この大阪府警察が行おうとしていた交通事故防止対策としての自転車と自動車の分離施策を新聞記事から紹介します。

2. 堺筋通りにおける自転締め出しの動き

①昭和5年11月7日・8日(大阪毎日新聞・大阪朝日新聞)

大阪府警察交通課(以下交通課)が堺筋通りの北浜2丁目から日本橋1丁目までの南北両方向車線を一定時間内自転車の通行禁止とするべき調査中で、自転車通行禁止は1～3か月の期限を決めて実施する予定としている。

②昭和6年2月14日(大阪時事新報・関西中央新聞)

2月13日三越前から北浜2丁目まで、午前9時～10時30分のうち30分間、自転車の北行きを通行禁止として西へ迂回させたが好成績だった(写真2)。



写真2

(関西中央新聞 昭和6年2月14日号)

③昭和6年2月20日(大阪朝日新聞)

交通課は調査結果より、当初の「自転車全線一斉通行禁止」から「まず平野町または三越前から北浜2丁目までの短距離だけ自転車通行禁止」とし、その成果を見て漸次禁止区域を南進する方針に変更するとしている。

④昭和7年3月31日(大阪朝日新聞)

交通安全週間期間中の1日、試験的に日本橋南詰～日本橋筋1丁目を自転車通行禁止とした。通常は道頓堀・五花街・千日前方面からの流れで人車のごった返しているが、禁止日は整然たる模範交通街が出現した。交通課はこの結果から乗り入れ禁止区間を広げていき、やがて堺筋通りのすべてで自転車通行禁止とすることを決めた。

⑤昭和7年4月13日(大阪毎日新聞)

堺筋通りの自転車通行禁止に対して、交通課長が調査を命じた。その理由として、「堺筋通りに自動車が集中して交通量が過剰になった上に自転車が一層混乱を招き、事故発生の媒体をなしている。難点は堺筋通りに並行した自転車専用のための代用道路を指定すると、堺筋通りはより一層自動車が集中し整理困難を来す恐れがある。また沿道商店等の経済的機能の障害に対する町民の反対もある。」このため、交通課長はこれらの点を調査の上、断固たる処置を行う決意であることを示した。

⑥昭和7年4月19日(大阪時事新報)

自転車通行禁止案発令前に予備試験の形で不意打的に1日または2日間堺筋通り北浜2丁目～恵美須町に至る4.8kmで自転車の通行を禁止して交通状態・事故の有無等を詳細に調査し、禁止による効果を求め、その結果次第で自転車通行禁止の発令を行うことになった(写真3)。

⑦昭和7年4月22日(大阪毎日新聞)

堺筋通りは1分間の通行量が自転車36台自動車26台という状況で、この堺筋通りから自動車か自転車か何れかを駆逐しなければこの交通混乱と事故激増は避けられない。このため堺筋通りに並行する東西の代用道路の荷馬車の交通量を調べ、これを自転車等の緩行車専用路とし西側を南行、東側を北行の一方通行としてこの交通難問題を解決するという大体の方針を交通課は決定した模様である。

⑧昭和7年7月2日(大阪毎日新聞)

7月1日から堺筋通りの自転車通行禁止を実施する計画であったが、実施予定日が来ても自転車が通行している。交通課の話では「基本調査の関係で遅れたが、調査完了次第自転車通行禁止を実施する。堺筋通りとその並行代用路の交通量調査だけでは完全ではないので、24時間の徹底的交通量調査で諸車の流れと系統を詳にして堺筋通りの交通価値・全市交通と堺筋通りの関係を全局から聴収した上で判定する必要がある、目下調査資料の整理中で近々実施の考えである」とのことである(写真4)。

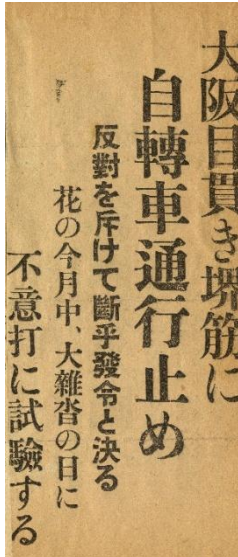


写真3
(大阪時事新報
昭和7年4月19日号)

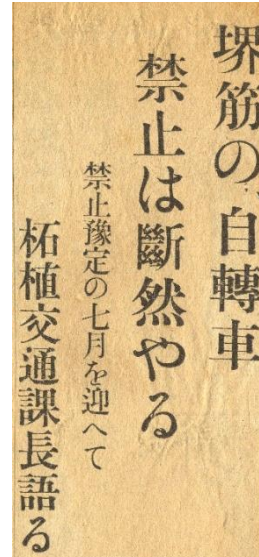


写真4
(大阪毎日新聞
昭和7年7月2日号)

3. 自転車締め出し対策の挫折

堺筋通りで自転車と自動車の分離対策として、自転車の通行禁止という方法が実証して検討されました。それに対して自転車利用者数が自動車利用者数より多いことから、堺筋通り沿道の商店・銀行等の経済的機能が障害を来し、また自転車が通行する狭い道路では事故が増加するという事で、沿道住民・商店街だけではなく、船場・島之内の警察署も堺筋通りでは自転車事故が多くはないとして自転車通行禁止による混雑解消と事故防止対策に反対していました(写真5)。

堺筋通りでの自転車と自動車を分離する実証実験が様々な方法で行われましたが、昭和7年7月を最後に新聞紙上では報じられなくなりました。

また、昭和6年(1931年)12月に新交通取締規則が府令によって交付され、翌年3月から実施されましたが、自転車と自動車の別道路通行という分離に関する記載はなく、結果的に交通事故防止対策としては実現しないまま終了しました。

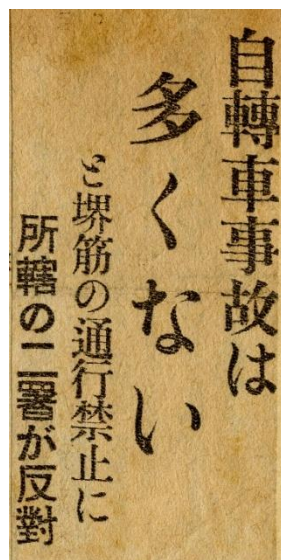


写真5
(大阪毎日新聞
昭和5年11月8日号)