

# 資料3. 意見把握結果について

## ◆意見把握の実施概要

## ◆意見把握結果

- (1)一般市民アンケート
- (2)イベント来場者アンケート
- (3)地元自治会グループインタビュー
- (4)沿道事業所アンケート
- (5)運送事業者・タクシー事業者アンケート
- (6)意見把握に関するまとめ

## 4)意見把握結果について

### ◆意見把握の実施概要

- 一般市民やイベント来場者、地元自治会等の他、御堂筋と関わりが大きい沿道事業者や、御堂筋を利用する事業者を対象に意見や課題を把握した。
- 合計で3,000人程度の回答を得ており、幅広い人々から意見や課題を把握することができた。

調査対象	調査方法	実施期間	配布数	回収数
一般市民等	WEB、インターネットモニター、街頭ヒアリング、郵送配布・郵送回収アンケート（JAF会員、地元自治会、タクシー・運送事業者ドライバー）	3月24日～6月14日 (WEBアンケートは5月31日まで実施、街頭ヒアリングは5月12日実施)	6,800	1,877
イベント来場者等	御堂筋オープンフェスタ来場者に聞き取りによる調査を実施。	5月9日	—	870
地元自治会等	御堂筋沿道の愛日、船場、久宝、芦池、御津、精華の各地区においてグループインタビューを実施。	5月20日(芦池、精華) 5月21日(愛日、船場、久宝) 6月4日(御津)	—	—
沿道事業所等	御堂筋に面したビルに入居する建物所有者やテナント入居事業所にアンケートを配布し、郵送で回収。	5月19日～6月14日	1,500	119
運送事業者	トラック協会の名簿に掲載されている法人事業者へ郵送配布し、郵送で回収。	5月21日～6月14日	183	37
タクシー事業者	タクシー協会の名簿に掲載されている法人事業者へ郵送配布、個人事業者へはタクシー協会から調査票を配布し、それぞれ郵送で回収。	5月24日～6月14日	370	157

※一般の御堂筋利用者とイベント来場は同じ調査票でアンケートを行った。

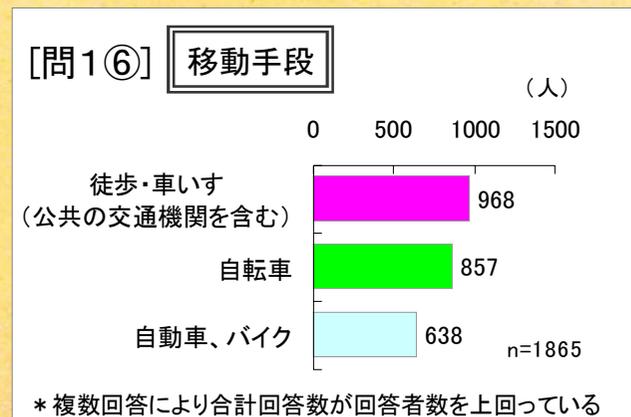
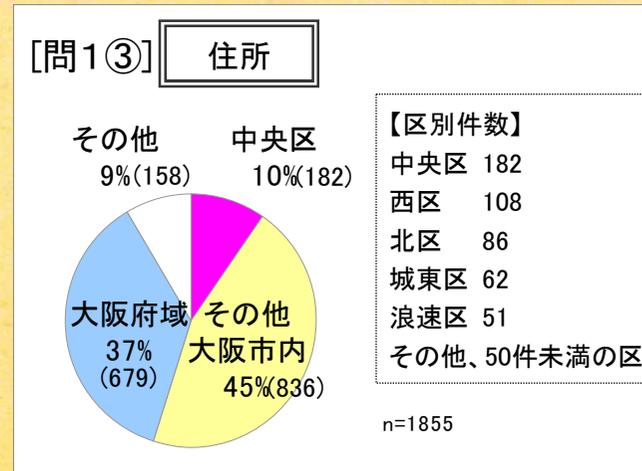
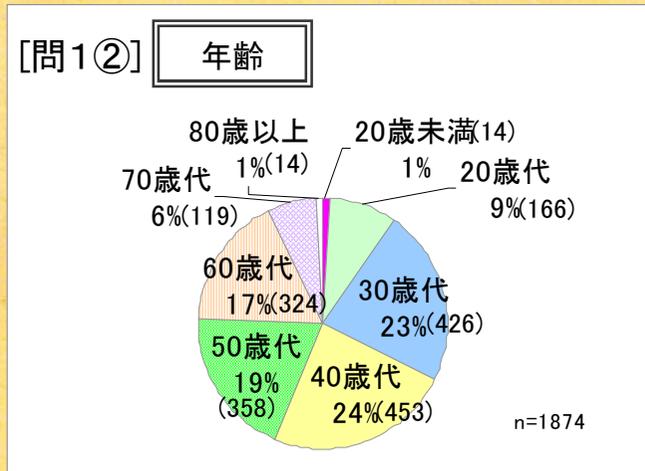
# 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

## (1)一般市民アンケート

### 1)回答者の属性

- 一般の御堂筋利用者アンケートは総回答数1877件であった。
- 年齢層は20代から60代等、各年齢層偏りなく回答が得られた。
- 住所は大阪市内が55%、府域が37%、それ以外が9%となっている。
- 移動手段についても、徒歩・車いす、自転車、自動車・バイク利用者の回答数に大きな偏りが無く、バランスよく回答を得ることができた。



# 4)意見把握結果について

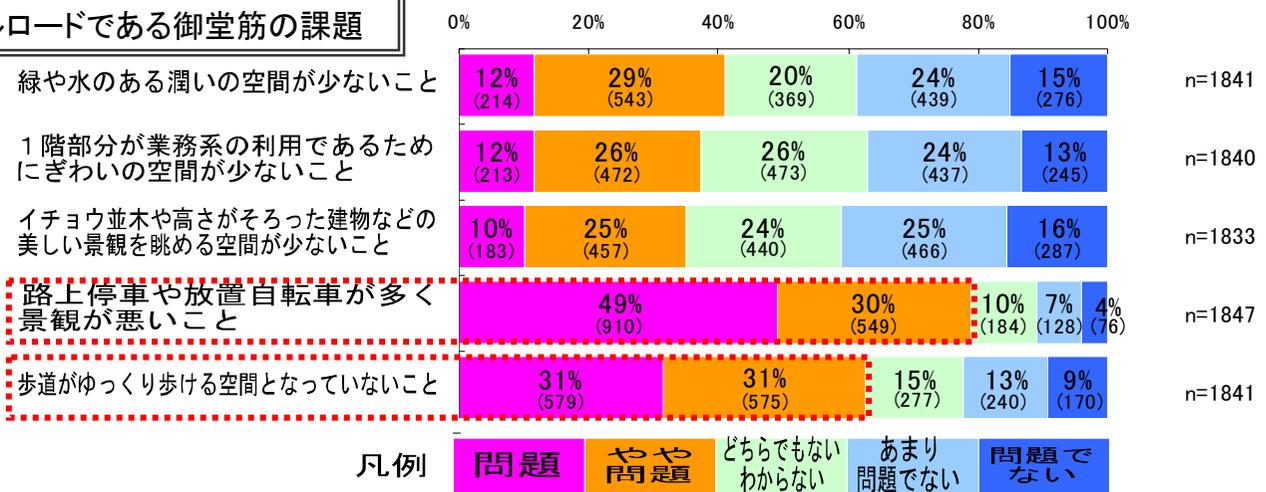
◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

## 2)シンボルロードである御堂筋の現状の課題

- シンボルロードとしての御堂筋の課題としては  
『路上停車や放置自転車が多くの景観が悪いこと』  
『歩道がゆっくり歩ける空間となっていないこと』  
などが「問題、やや問題」と回答する割合が高く(約6割～8割)、多くの人が問題と感じている。  
逆に、  
『緑や水のある、潤いの空間が少ないこと』  
『1階部分が業務系の利用であるため、にぎわいの空間が少ないこと』  
『イチョウ並木や高さのそろった建物などの、美しい景観を眺める空間が少ないこと』  
などは「問題、やや問題」と「問題ではない、あまり問題ではない」の回答が4割前後で同じ割合となっている。

[問2①～⑤]

大阪のシンボルロードである御堂筋の課題



※設問により有効回答数は異なる ( )内は回答数

# 4)意見把握結果について

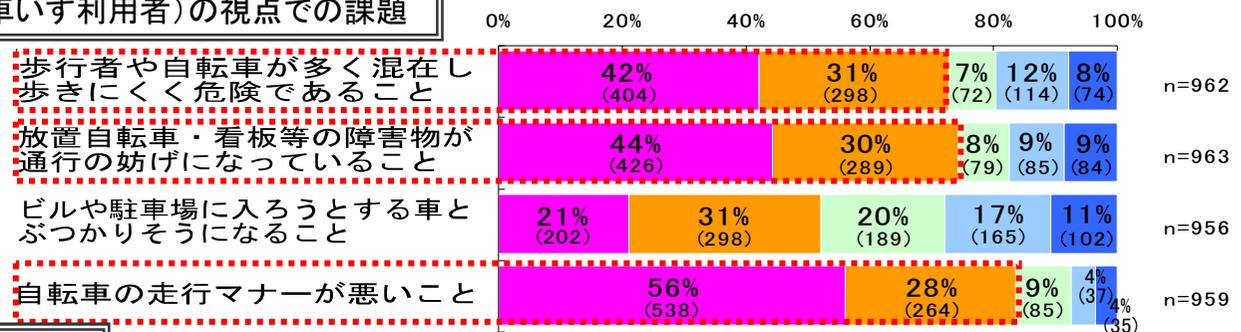
◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

## 3)歩行者、自転車の視点での現状の課題

- 歩行者(徒歩、車いす利用者)や自転車利用者の視点での課題について、回答を整理すると、以下のとおりである。
    - ・歩行者、自転車が多く、歩きにくく、また、走行しにくく危険であること
    - ・放置自転車・看板が多く、通行、走行の妨げになっていること
    - ・駐輪場が少ないこと
    - ・自転車の走行マナーが悪いこと
- などは「問題、やや問題」と回答する割合が高く(約7割～9割)、多くの人が問題と感じている。

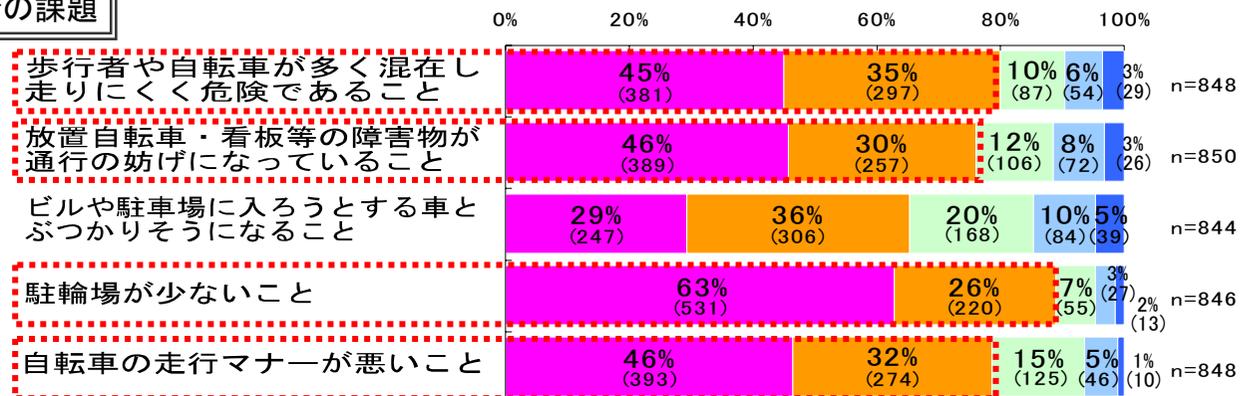
[問3①～④]

歩行者(徒歩・車いす利用者)の視点での課題



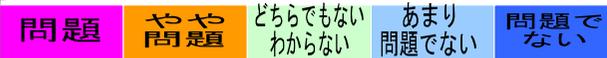
[問4①～⑤]

自転車の視点での課題



※設問により有効回答数は異なる ( )内は回答数

凡例



# 4)意見把握結果について

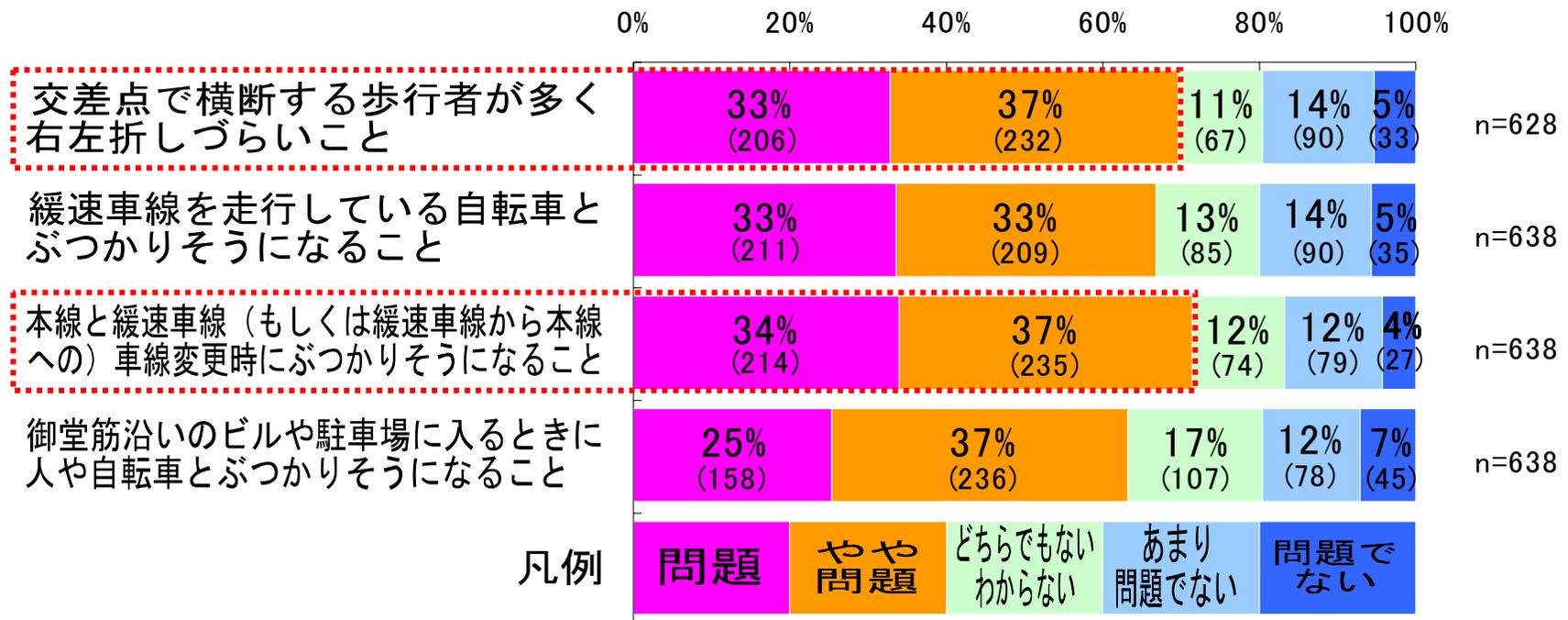
◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

## 4) 自動車・バイクの視点での現状の課題

- 『交差点で横断する歩行者が多く、右左折しづらいこと』、『本線と緩速車線の車線変更時にぶつかりそうになること』など、各設問とも6～7割が問題、やや問題と回答している。

[問5①～④]

自動車・バイク利用者の視点での課題



### 5)設問項目以外で現状の御堂筋で問題と感じている点(問2～5自由記述の整理)

- 各問いについて『設問以外で問題と感じている点』について自由意見形式で聞いたところ、次のような意見があった。
  - ・最近、本線を走る自転車が多く危険。自転車が歩道と車道を交互に走って危険。
  - ・歩行者が横並びで歩道を塞ぐように歩いたり、メールをしていたり、歩行者のマナーが悪い
  - ・降雨時に歩道が水浸しになる、歩道に段差がある。車いすでは安心して通行できない。
  - ・車いすユーザーがゆっくりと乗り降りするためのスペースが全くない。とても不便。
  - ・ガムやたばこの吸い殻、季節によっては落ち葉で汚い。清潔感が無い。ゴミが多い。
  - ・大阪のメインストリートに相応しい有形無形の魅力が有るにもかかわらず、それらをうまくPR出来ていないことがもったいない。

など

# 4)意見把握結果について

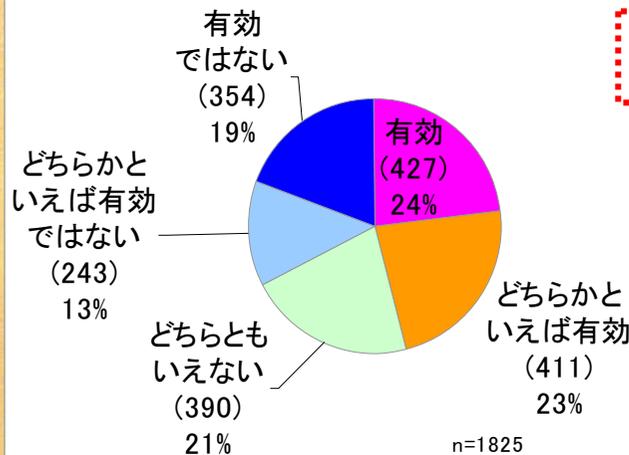
◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

## 6)緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性と想定される影響

- 『緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性』について、「有効」「どちらかといえば有効」が47%、「有効ではない」「どちらかといえば有効ではない」は合わせて32%、どちらとも言えないが21%となっている。
- また、『緩速車線を閉じたときの想定される影響』については、約8割の人が交通混雑を懸念しており、バス、タクシーの乗降、客待ちが出来なくなること、荷捌きが出来なくなること、歩道の横断距離が長くなることについても約7割の人が懸念している。

[問6①]

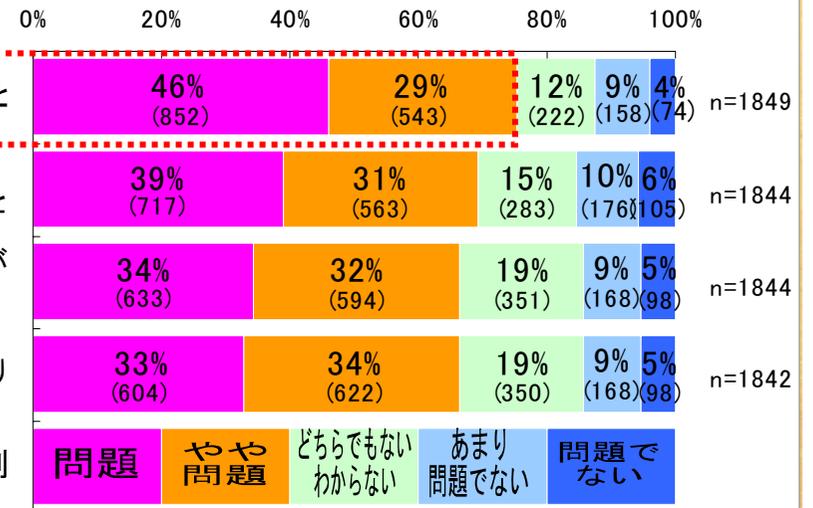
緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性



[問6②～⑤]

想定される影響

- 車線数が減少することで混雑が発生すること
- 緩速車線でのバスやタクシーの利用や乗降、客待ち停車ができなくなること
- 緩速車線での停車や荷さばき活動ができなくなること
- 車が御堂筋沿道のビルや駐車場に入るとき歩道の横断距離が長くなり人と車がぶつかりそうになること



※設問により有効回答数は異なる ( )内は回答数

## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

### 7)緩速車線を閉じてゆとり空間を創った場合に設問項目以外で問題と感じている点 (問6自由記述の整理)

- ・歩道が広がっただけ、放置自転車が増える、自転車の走行速度が上がって危険。
- ・本線が混雑し、強引な運転で事故が増える。
- ・周辺細街路に車両が増えることで事故の危険が著しく増大する可能性が高い。
- ・広くすると放置自転車や看板、お店のワゴンなどで、結局ゆとりがなくなる。

要旨	具体的回答
自転車の速度上昇、 放置自転車の増加	<ul style="list-style-type: none"><li>● 放置自転車の2重駐輪が起こる可能性。</li><li>● 策を講じなければ、<u>歩道が広がっただけ、放置自転車が増えるとともに、自転車の走行速度が上がってより危険</u>になる。</li><li>● 自転車専用道路も必要と思うが、<u>スピードの出し過ぎで自転車同士の事故</u>が心配になってくる。</li></ul>
事故の可能性	<ul style="list-style-type: none"><li>● タクシー等の駐停車により、本線で走れる車線がなくなり、事故や渋滞を起こすことが予想される。</li><li>● <u>車が進まなくなって強引な運転で事故が増える</u>ような気がします。</li></ul>
周辺道路への影響	<ul style="list-style-type: none"><li>● 北進には堺筋と四ツ橋筋があるが、南進には松屋町筋と狭くなった御堂筋しかなくなるため、<u>周辺細街路に車両が増えることとなり、事故の危険が著しく増大する可能性</u>が高い。</li><li>● 渋滞を避け、周囲道路に車が流れ交通事故が起こり、大きな問題になる。</li></ul>
看板等の増加	<ul style="list-style-type: none"><li>● 空間ができたなら埋めようとするのが関西だから、<u>放置自転車や看板で結局ゆとりがなくなりそう</u>。</li><li>● あってはならないことだが、<u>歩道を広くすると、お店のワゴンなどが道にどんどん出てきて、又歩道がせまくなる</u>。</li><li>● ゆとり空間の管理がむずかしい。ゆとり空間にテントをはる人がでるのではないか。</li></ul>

## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(1)一般市民アンケート

### 8)緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることにより想定される影響に対する対策案

要旨	具体的対策案
車線数減少による混雑の発生に対する対策	<ul style="list-style-type: none"><li>● 混雑は右左折の車両において発生するので<u>4車線のうち両サイドを現在の緩速道の代わりとして左折専用右折専用にしてしまう。</u></li><li>● <u>道路の混雑は迂回路となる他の筋の整備により解消する。遠回りでもスムーズに通れるなら選択する車は出てくる。</u></li><li>● 業務以外の車両の通行を、厳しく規制する。一般車両はパークアンドライドさせる。</li></ul>
停車(タクシー)が出来なくなることに対する対策	<ul style="list-style-type: none"><li>● タクシー待機所での客待ちを無くし<u>完全入替制タクシー予約システムとすれば良い。</u></li><li>● <u>タクシー専用の乗降場を何箇所か設ければ今よりスムーズになるのでは。</u></li><li>● 御堂筋と垂直に交わる<u>東西の通りの拡幅(船場後退線の規制強化)を推進し、タクシー乗り場、荷捌き活動スペースを整備する。</u></li></ul>
停車(荷捌き)が出来なくなることに対する対策	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>所々に停車できるスペースを設け、荷さばきや緊急車両だけ停車できるようにする。</u></li><li>● <u>東&amp;西側の緩速道路5mを「荷物さばき+自転車専用レーン」にする。</u></li><li>● 路上駐車する<u>運送関係の車両は許可制とし、搬入に際して制限時間を設けて</u>不必要な路上駐車を防止する。</li><li>● 荷さばきを必要とする企業、ビルが<u>ビル一階等に荷さばきエリアを確保するよう義務付ける。</u></li></ul>
沿道ビルへ入る際の歩道の横断距離	<ul style="list-style-type: none"><li>● ビルや駐車場については、その所有者の費用で<u>誘導員を設置する。</u></li><li>● <u>車が歩道に入る時は、センサーと音で注意を促すこと。</u></li></ul>

# 4)意見把握結果について

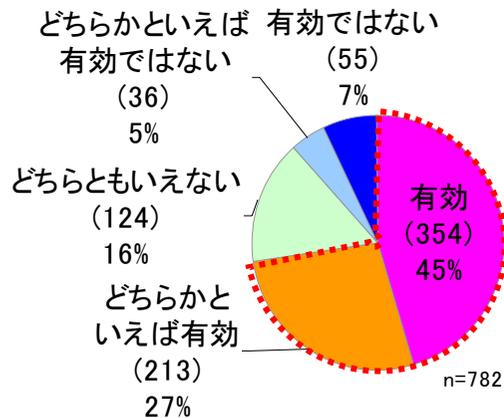
◆意見把握結果：(2)イベント来場者アンケート

## (2)イベント来場者アンケート

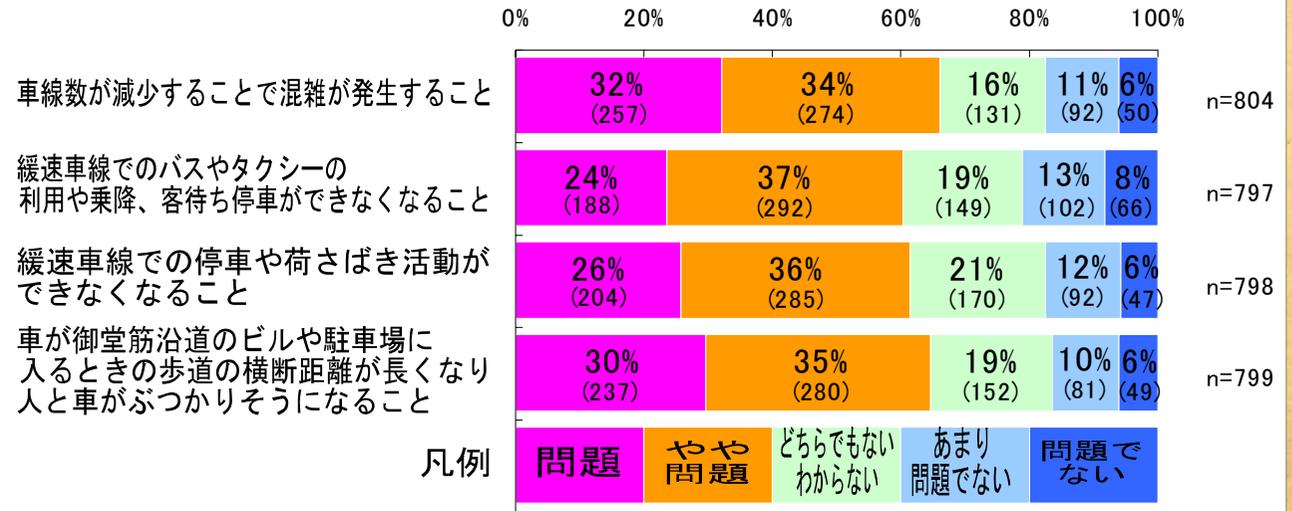
### 緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性と想定される影響

- イベント来場者の傾向は一般住民等と、概ね同じ傾向となっている。しかし、『緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性』については、イベント来場者では「有効」「どちらかといえば有効」は7割を超えており、一般市民等に比べて約2割以上高くなっている。
- 『想定される影響』は「問題」「やや問題」を合わせると6割を超えているが、これは、一般の御堂筋利用者に比べてやや低くなっている。

[問6①] 緩速車線を閉じるゆとり空間を創ることの有効性



[問6②～⑤] 想定される影響



※設問により有効回答数は異なる ( )内は回答数

## 4)意見把握結果について

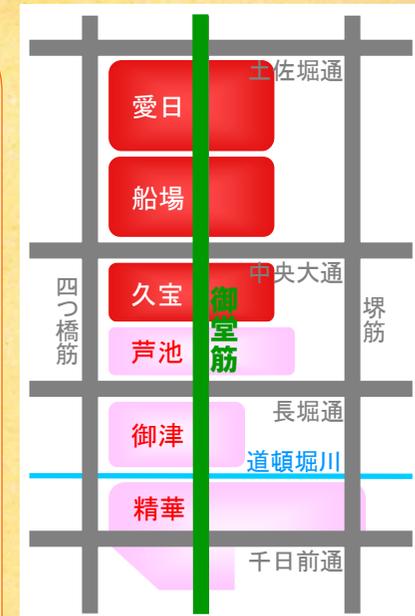
◆意見把握結果：(3)地元自治会グループインタビュー

### (3)地元自治会グループインタビュー

#### 1)愛日・船場・久宝地区

##### ①構造を変える必要はない。問題は自転車・歩行者のマナーである。

- 北船場の我々の愛日地区に関しては、何の不自由もないし十分納得した状態で我々の生活道として御堂筋を利用させていただいている。今の状況で何の問題もなく利用されており、このままで良いのではないかと思っている。
- 社会実験の時、自転車はすごいスピードで走っていた。現状の問題が起こっているのは実験が原因である。好評だったという自己満足のデータを元に、我々に不便を押しつけることはやめてほしい。なぜ緩速車線を閉じる必要があるのか、悪いのは自転車のマナーである。
- 生活道路として利用している者にとって、現行のままで良い。自転車対策はまた別。マナーが出来ていない大阪で物だけつくっても運用を間違えば事故の元。
- 自転車と歩行者、お互いのマナーが悪いだけである。この改善の手だてを道路管理者としてされたのか。自転車、歩行者が真剣に通行し、お互いをカバーしあえば事故は起こらない。



##### ②慎重に検討を進めるべき

- もう少しじっくりと時間をかけて検討を進めてよいのではないかと。焦って議論しているように見える。ゆっくり考えていただきたいというのが私のお願いである。
- 移管の問題を優先して慎重にやっていただきたい。市民でつくった御堂筋なので、国がやらずに地域主権、地方分権の流れの中、大阪市に任せてはどうか。

## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(3)地元自治会グループインタビュー

### ③御堂筋は北と南で地域性が異なる

- 新橋から北と南で、検討会においては同じようにひとくくりとして考えているようだが、それぞれの街の関係者のビジョンが違い、目指すところが違うため、その部分をはっきり根底に見据えて、これからの御堂筋というものを考えてほしい。

### ④自転車通行禁止にすべき(社会実験)

- 御堂筋を歩行することに狭いとは感じなくて、「ほとんどが自転車問題と違うのか」と言いたくなる。新橋から南の繁華街と言われる所は、自転車乗り入れ禁止でいいんじゃないかと思う。自転車専用道を設置するとヨーロッパの事例でもスピードは絶対に上がると思う。ルールがしっかり定着していない大阪、日本人では問題がある。
- 1ヶ月間、自転車の通行禁止の社会実験をして、事故の減少を検証してみてもどうか。それで歩行者の事故がなくなればいいのではないか。

### ⑤イチョウをさわることは絶対反対

- 絶対に木を切られるのは嫌である。何の不自由もなく生活させていただいているので、絶対に触ってほしくない。
- 本日意見を言いに来た全員が反対した。御堂筋を触ってくれるなという意見を持ってきたということを委員会に伝えてほしい。
- 皆さん思い入れのあるイチョウを切るのはいかがなものか。

### ⑥その他

- 大阪を代表する御堂筋に駐輪機をずっと並べるのは、果たして都市景観の観点からどうか。私個人的には反対である。
- 御堂筋を一方通行ではなく、もとの対面通行にすべき。梅田に行けない。
- 御堂筋に自転車を駐めてはいけなから、裏道にまわってくる。1年毎に裏道の自転車は増えている。同一箇所において、時間毎に定期的に違法駐輪の写真を撮り、自転車の量を計測してはどうか？

## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(3)地元自治会グループインタビュー

### 2)芦池地区

#### ①具体的な案やメリットを示すべき

- 「歩道をこうします。こんなことを考えています。」ということであれば検討する値打ちがあるのかもしれない。しかし、「これから検討する。歩道だけを広げる。潤いを提供する。」こういった抽象的なことで、この御堂筋を一大変革するのは少し危ないように思う。メリットが非常に弱い。
- こういう案があって、こういうふうにしていきたいという概念や考え方がなければ、我々だってじゃあどうして下さいと言うことができない。

#### ②自転車対策

- 御堂筋は自転車通行禁止にすれば良いと思う。
- 側道にバス、タクシーの限られた車を通しながら、自転車を通すということは、ほとんどお金をかけなくてよい。そうした場合、交通がどうなるかデータを頂きたい。

#### ③その他

- お金をかけずに実際に緩速車線を通行止めにして、どのような状態になるかを実証実験されたら良いと思う。
- 御堂筋は大阪の中心地の大動脈。大動脈を細くすることは考えられない。ビジネス街に今より広い歩道は必要ない、これからも現在の姿のまま大阪の大動脈として発展をしていって欲しいと思っています。(書面)



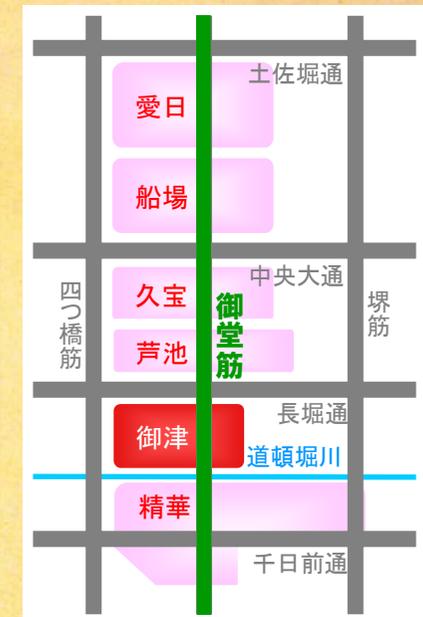
## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(3)地元自治会グループインタビュー

### 3)御津地区

#### ①具体的な案を示すべき

- 30年、40年後、どういう社会に向かっていくのかというところの視野が少ない。観光に軸足を置くのか、道路に人を取り戻すのか、その辺の整理がされないまま説明しても、マイナス要因があったらやめてしまえという論法もおきる。
- 緩速車線を閉鎖して新たなゆとり空間となっているが、ここを将来どうするかという意見が一つもでてこない。案を示してもらわないと検討しようがない。
- 何が目的なのかよく分からない。大阪市、大阪府がどういう街にしていくのか、都市計画に基づき、その一環として御堂筋をどうするということならば、もっと具体的に意見も出てくる。
- 世界はこうですよ、というような話を聞かせてもらえれば心は傾くけれど、我々一般の人間が漠然と道路の問題や、車、駐輪の問題の話を聞いて、知恵が出てくる訳がない。



#### ②御堂筋は北と南で地域性が異なる

- 同じ御堂筋でも梅田から難波まで4kmあり、北側の地域、或いは新橋から北側の船場地区、それから御津、難波地区とビジネス街、或いは繁華街と地域によって一括りでは考えられない。そういう地域の状況を反映して、きめ細やかな案をつくってもらいたい。

#### ③その他

- 日曜日に、社会実験として側道を止めて中央だけを使って、それで側道を人専用にして車がどれだけ迷惑し、どれだけ渋滞するかを一度実験すると一目で分かる。
- 御堂筋は人のためにある、車のためあるんじゃないと言いたい。シャンゼリゼ通りのように観光客が来る、車の御堂筋ではなく、人が造る御堂筋である。
- 御津地区には東西道路が10本ある。御堂筋は国、東西道路は市の管理だが、駐輪問題などは切り離して考えるのは無理である。
- 取り締まりの体制とか法を整備するとかをセットで検討していかないと、理想でモノを造って、ルールを作っても守らない人がでてくるので、その辺もきちっと決めてもらいたい。
- 御堂筋の交差点の南側の横断歩道を無くせば、東西からの車は南進しやすくなる。

## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(3)地元自治会グループインタビュー

### 4)精華地区

#### ①具体的な案を示すべき

- 空間利用検討会は、何に的をしばっているのかを聞きたい。自転車問題に的をしばっているのか？歩道を広くして楽に歩行者を通そうとしているのか？カフェテリアでもできたらきれいな街並みになる。シンボルロードになる。それをやろうと思っているのか。
- 次の会ではもう1つ国側から「これに対してどうですか」などもっと具体的に。こちら側から質問ではなくて、何か提示してもらった方が我々も意見を言いやすい。
- 30年、50年先はどうなるのか、未来の想像図は「こういう風になる」「こういう構想でいこうと思う。」という未来像があっても良い。

#### ②自転車対策

- 人の間を自転車が縫うように通っても、規制するもの、押さえるものがない。道路を広げるよりもそれである。
- 御堂筋を綺麗にしたいのであれば、東西の他の道路に目をつむってもらって、駐輪場をつくってもらうなど、メインの御堂筋だけを綺麗にするなど。
- 社会実験の結果で、ある程度答えが出ているなら、そういう風にしないと駄目。ポイントを絞って、積極的にやって欲しい。

#### ③その他

- 緩速車線を減らす余裕があるのならば、南行き一方通行だけではなく南北双方に通行できるようにしてもらえないか。



# 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(4)沿道事業所アンケート

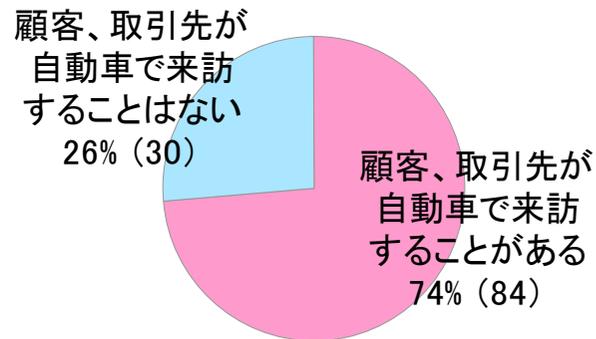
## (4)沿道事業所アンケート

### 1)来訪者の駐車状況

- 自動車を所有している沿道事業者は、概ね所有台数に応じた専用駐車場を入居建物の敷地内又は近隣の駐車場で確保されている。
- 顧客、取引先等の自動車での来訪は約7割となっている。満車の場合、約7割が「来訪者の判断に任せる」と回答している。来訪者の約9割が「御堂筋近隣の駐車場」を利用しており、約1割が「御堂筋の緩速車線」もしくは「御堂筋と交差している東西道路」に停車している。

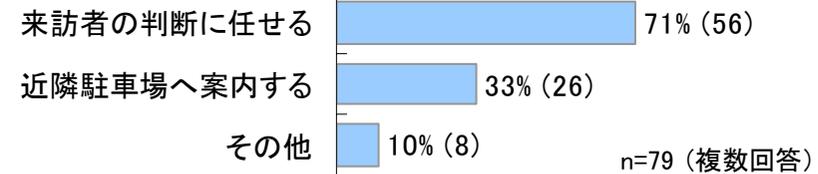
[問4(6)]

顧客、取引先等の自動車での来訪

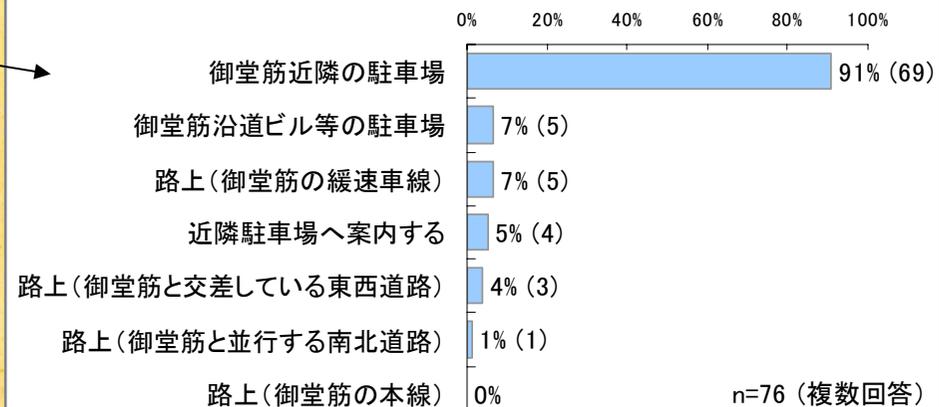


n=114

[問4(7)] 満車時の対応



[問4(8)] 満車時の駐車場所



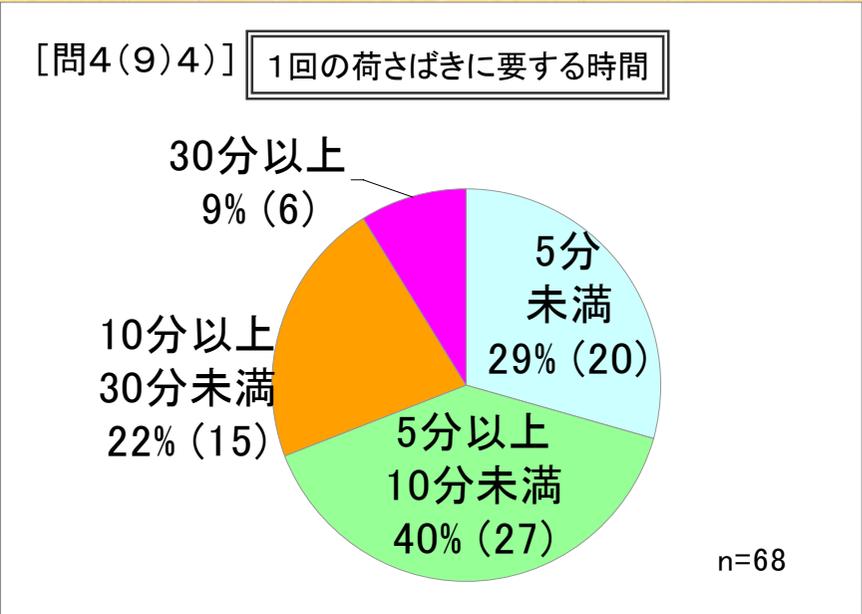
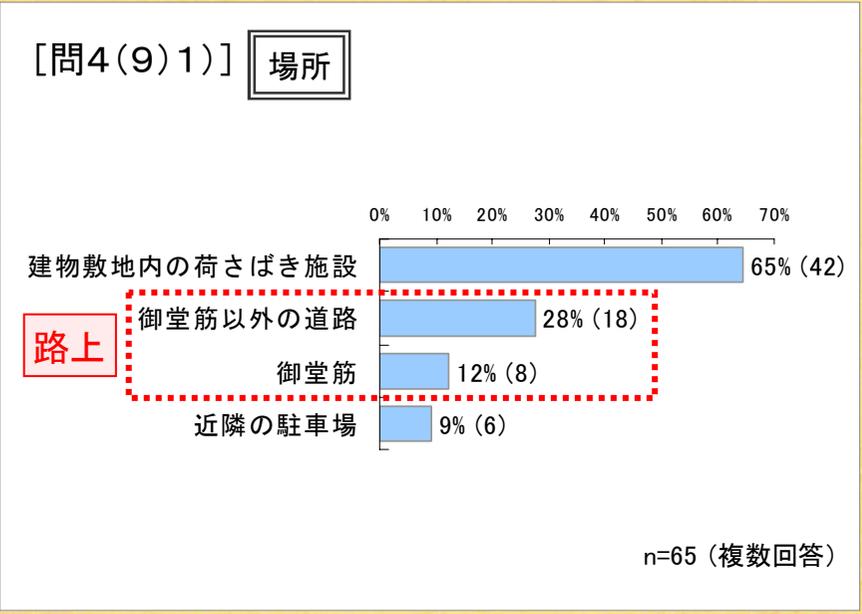
※設問により有効回答数は異なる。( )内は回答数

# 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(4)沿道事業所アンケート

## 2)荷さばきの実施状況

- 荷さばき場所は「敷地内の荷捌き施設」が65%ともっとも多く、次いで「御堂筋以外の周辺道路」が28%となっている。
- 「御堂筋」が12%となっており、「近隣の駐車場」9%より、多い回答数となっている。
- 1回の荷捌きに要する時間は約7割が10分未満であるが、30分以上も約1割ある。



※設問により有効回答数は異なる。( )内は回答数

# 4)意見把握結果について

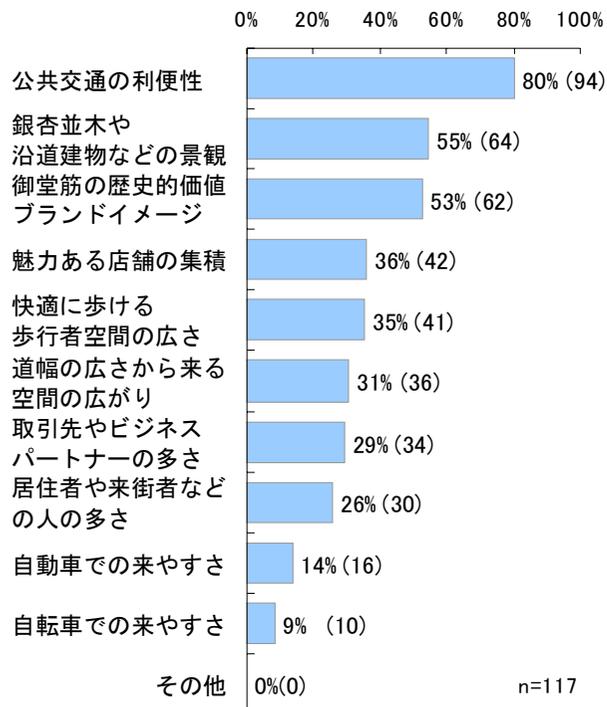
◆意見把握結果：(4)沿道事業所アンケート

## 3)御堂筋の『価値』に対する考え

- 『御堂筋の価値』については、「公共交通の利便性」が良いことを上げる事業所が8割と最も多く、イチョウ並木や沿道建物などの「景観」や、御堂筋の「歴史的価値」「ブランドイメージ」と「価値」を上げる事業所が5割を越え、2位、3位を占めている。
- 『価値を低下させている要素』としては、ここでも「放置自転車」、「歩道内での歩行者と自転車の混在」、「緩速車線の駐停車」など、一般市民アンケートで利用者が問題とされた事項を上げる事業所が多く、立場をこえてこれらの問題が御堂筋の問題と認識されている。
- 『価値を向上させる対策』についても、低下させている要素に応じて、「駐輪場の整備」や「自転車マナーの向上」、「快適に歩ける歩道空間の創出」などが上位を占めている。

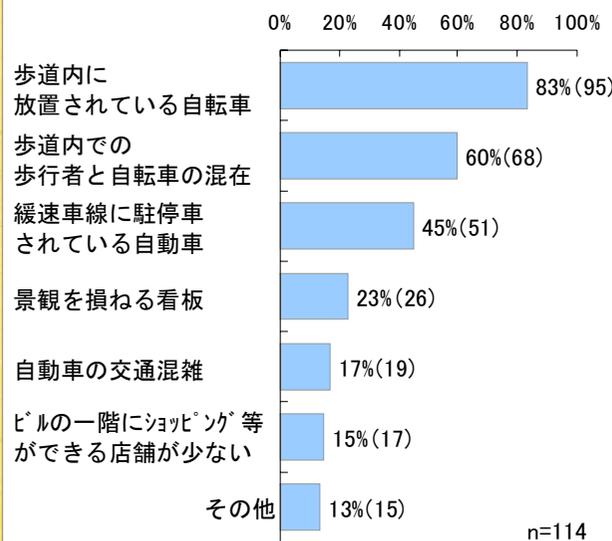
[問5(1)]

価値



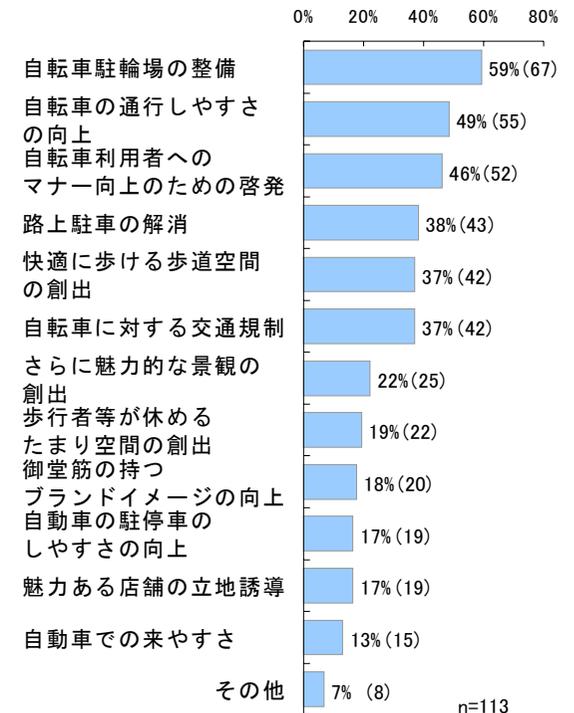
[問5(2)]

価値を低下させている要素



[問5(3)]

価値を向上させるための改善策



※設問により有効回答数は異なる。( )内は回答数 19

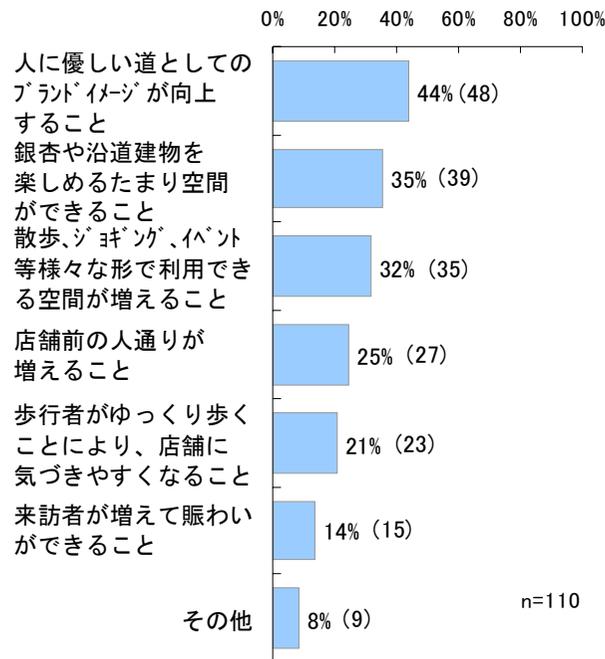
# 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(4)沿道事業所アンケート

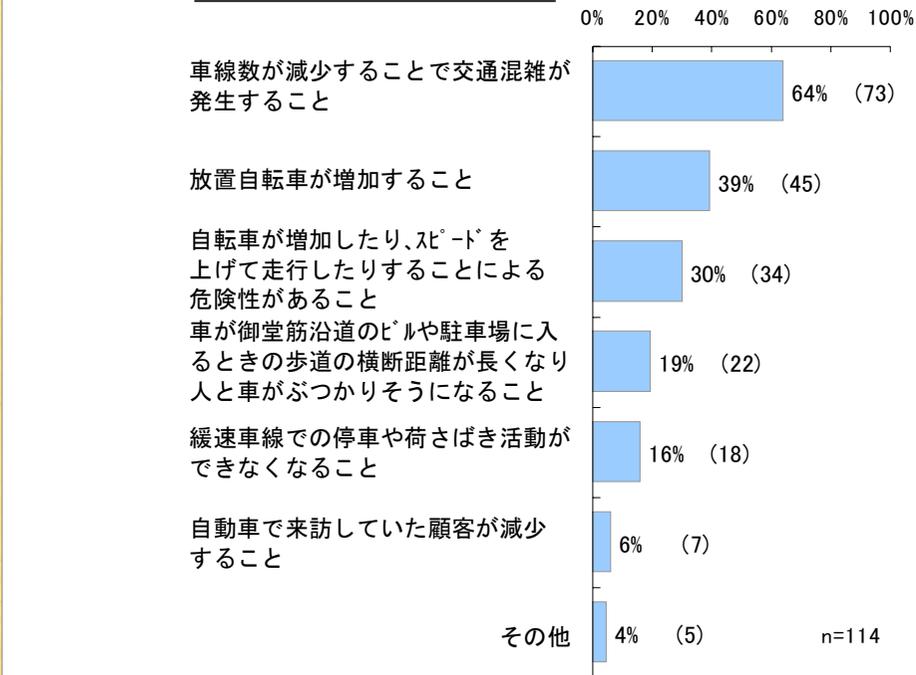
## 4)緩速車線を閉じてゆとり空間とすることに対する期待、不安

- 緩速車線を閉じてゆとり空間を創出することに対するメリットとして、「人に優しい道としてのブランドイメージが向上すること」を期待する回答が最も多く、次いで「銀杏や沿道建築物を楽しめるたまり空間ができること」、「散歩、ジョギング、イベント等様々な形で利用できる空間が増えること」を期待する回答が2位、3位を占めている。
- 逆に不安と思うこと、デメリットは「交通混雑」、「放置自転車の増加」、「自転車が増えたりスピードが上がること」などが上位を占める。自転車の問題では、現状での課題、問題点が増幅されることを不安とする回答が多い。

[問6(1)] 最も期待するメリット



[問6(2)] 最も不安と思うデメリット



## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(4)沿道事業所アンケート

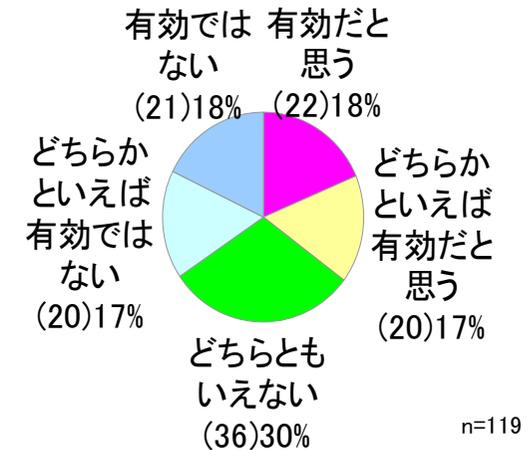
### 5)緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性

- これらを踏まえ、緩速車線を閉じてゆとり空間とすることに対し、「有効」、「どちらかと言えば有効」とする回答は約35%、「有効でない」、「どちらかと言えば有効でない」とする回答も35%、「どちらとも言えない」が30%と均等に1/3ずつの回答数となっている。

### 6)緩速車線を閉じてゆとり空間を創りだす場合、不安やデメリットを軽減するために行った方が良く考えられる対策

[問6(4)]

緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性



#### ①自動車交通の混雑緩和対策について [問7(2)]

- 右左折専用レーンの設置
- 路上駐停車に対する取り締まりの強化
- タクシー、観光バスのマナー改善
- 公共交通の利用促進

#### ②駐輪対策について [問7(3)]

- 駐輪スペースの確保
- 違法駐輪に対する取り締まりの強化
- 放置自転車撤去の徹底
- レンタサイクルの導入
- 御堂筋への乗り入れ禁止(自転車で移動できる距離は、徒歩か公共交通を利用する)

#### ③荷さばき駐車について [問7(1)]

- 御堂筋及び御堂筋以外の周辺街区における荷さばき駐停車スペースの確保
- 沿道ビルに荷さばき駐停車スペースを確保してもらう
- 路上パーキングの増設や時間帯の制限を設けた荷さばき駐停車スペースの設置

## 4)意見把握結果について

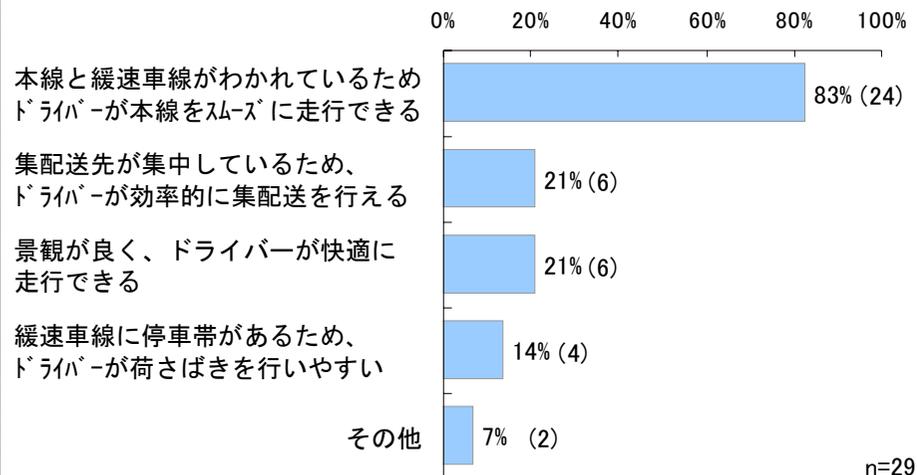
◆意見把握結果：(5)運送事業者、タクシー事業者アンケート

### (5)運送事業者、タクシー事業者アンケート

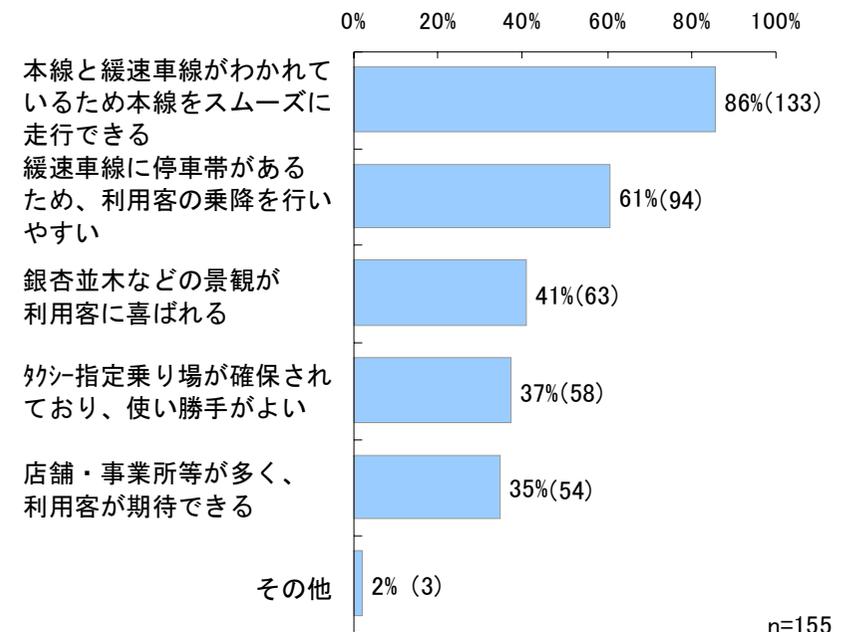
#### 1)御堂筋の良い点

- 運送事業者、タクシー事業者から見た良い点は、「本線と緩速車線がわかれているため、本線をスムーズに走行できる」が約8～9割で最も高くなっている。
- タクシー事業者からは、「緩速車線に停車帯があるため、利用客の乗降を行いやすい」が約6割で比較的、高くなっている。

[問5, 5-1] 運送事業者から見た良い点



[問2, 2-1] タクシー事業者から見た良い点



※設問により有効回答数は異なる。( )内は回答数

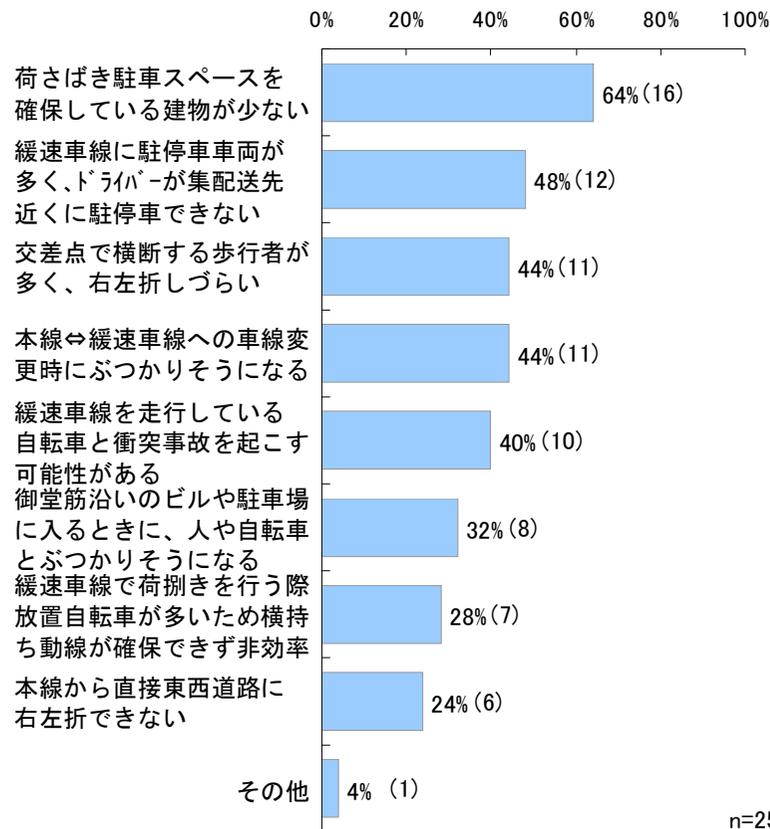
# 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(5)運送事業者、タクシー事業者アンケート

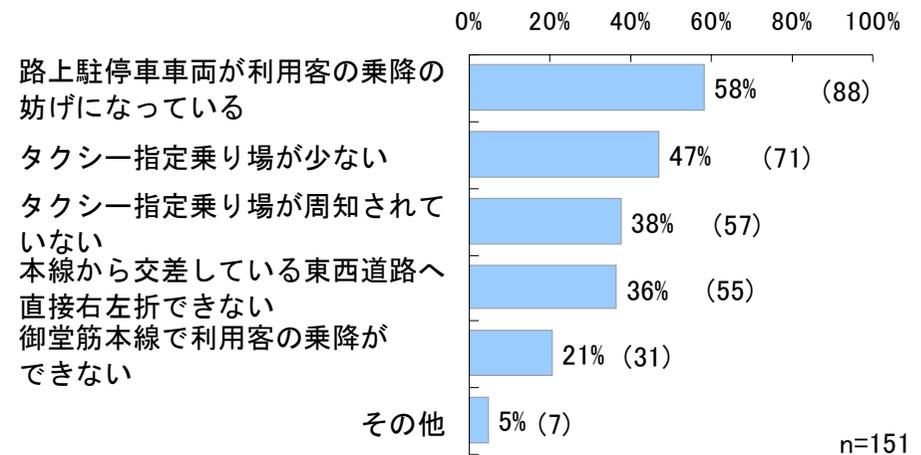
## 2)御堂筋の問題点、改善が必要な点

- 運送事業者から見た問題点、改善が必要な点は、「荷さばき駐車スペースを確保している建物が少ない」が約6割で最も高い。
- タクシー事業者から見た問題点、改善が必要な点は、「路上駐停車車両が利用客の乗降の妨げになっている」が約6割で最も高く、次いで「タクシー指定乗り場が少ない」が約5割となっている。

[問5、5-2] 運送事業者から見た問題点、改善が必要な点



[問2、2-2] タクシー事業者から見た問題点、改善が必要な点



※設問により有効回答数は異なる。( )内は回答数

# 4)意見把握結果について

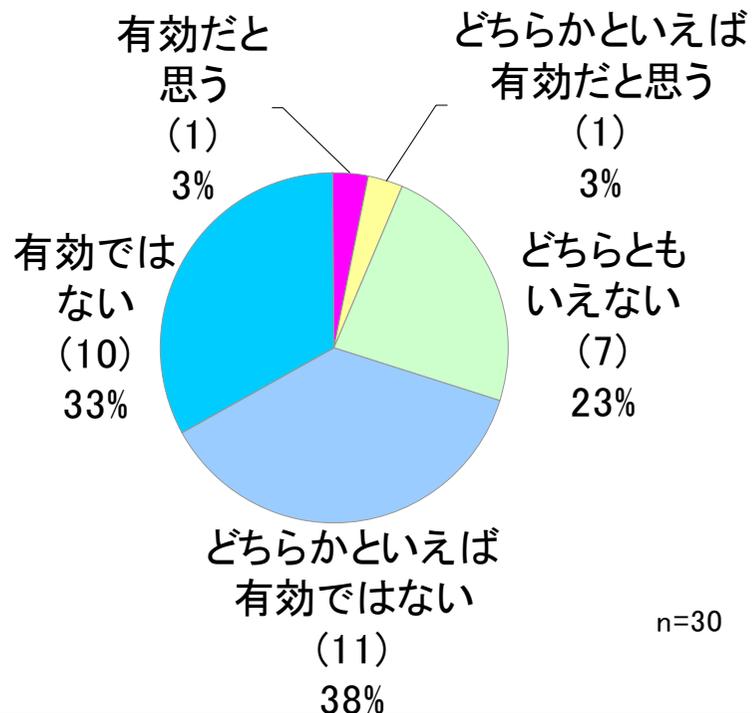
◆意見把握結果：(5)運送事業者、タクシー事業者アンケート

## 3)緩速車線を閉じてゆとり空間を創りだすことの有効性

- 運送事業者、タクシー事業者から見た『緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性』は、「有効」、「どちらかといえば有効」が約1割未満、「有効ではない」、「どちらかといえば有効ではない」が7～9割となっている。

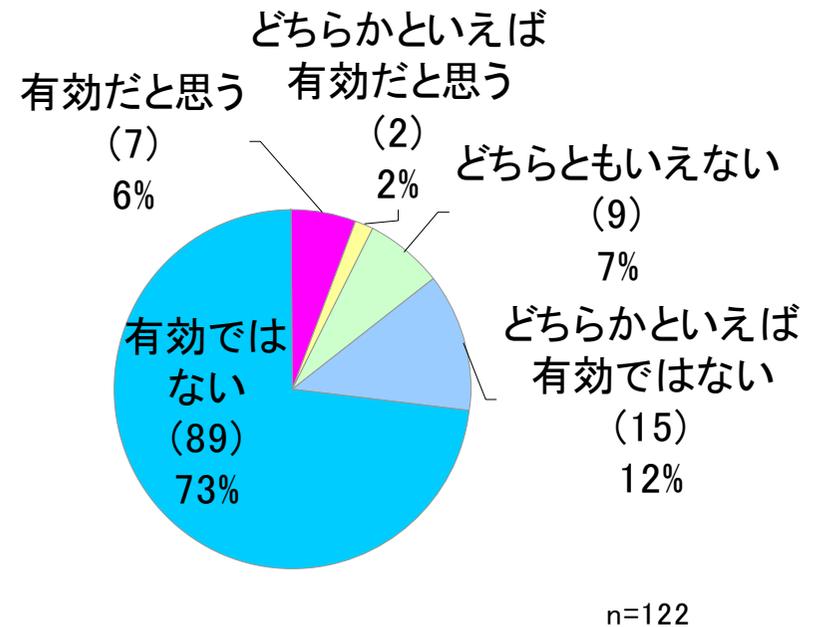
[問6, 6-2]

運送事業者から見た  
緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性



[問3, 3-2]

タクシー事業者から見た  
緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性



※設問により有効回答数は異なる。( )内は回答数

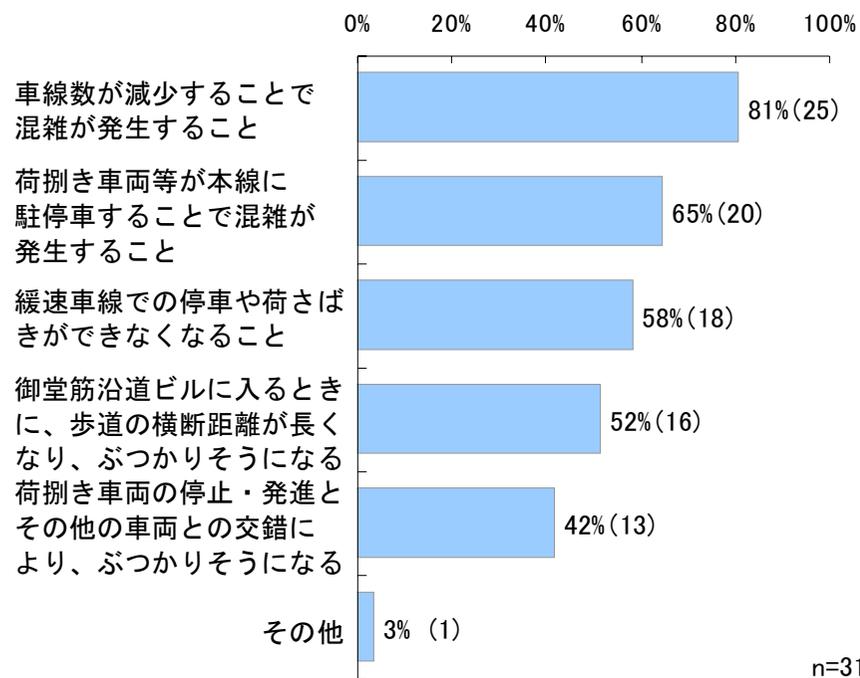
## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(5)運送事業者、タクシー事業者アンケート

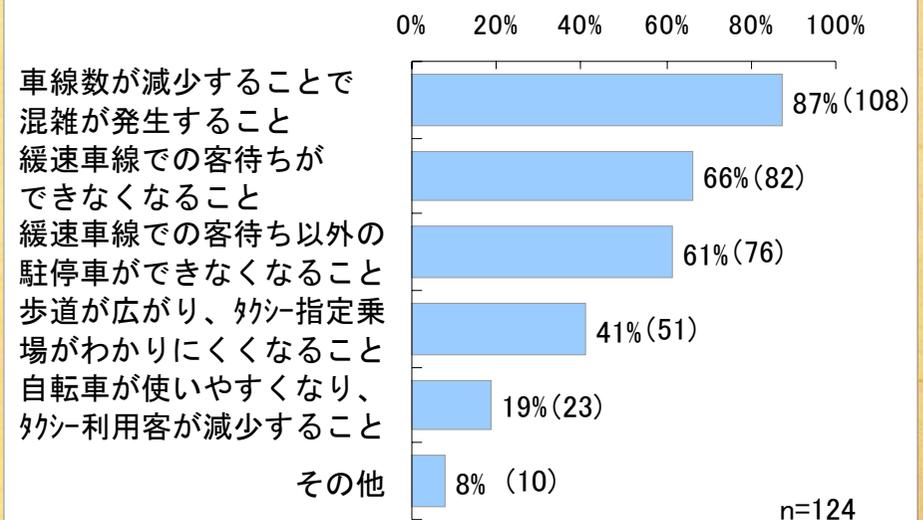
### 4)緩速車線を閉じてゆとり空間を創りだすことへの不安と感ずること

- 運送事業者、タクシー事業者から見た『緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることへの不安と感ずること』は、「車線数の減少による交通混雑の発生」が8～9割で両者とも最も高い。
- 運送事業者では「本線の駐停車車両による交通混雑の発生」、「緩速車線での停車や荷さばきができなくなる」が各々約6割で高くなっている。
- タクシー事業者では、次いで「緩速車線での客待ちができなくなる」が約7割で高くなっている。

[問6, 6-1] 運送事業者から見た不安と感ずること



[問3, 3-1] タクシー事業者から見た不安と感ずること



## 4)意見把握結果について

◆意見把握結果：(6)意見把握に関するまとめ

### (6)意見把握に関するまとめ

#### ●現状の御堂筋に関する課題の認識について

- ・「路上駐車や放置自転車がが多く景観が悪い」、「歩行者・自転車の走行マナーが悪い」、「歩道に歩行者と自転車が混在して危険である」などが課題であるとの意見が多数あった。
- ・その他、「歩行者のマナーが悪い」、「歩道に段差があり、車いすでは安心して通行できない」、「ゴミが多く、清潔感がない」「有形無形の魅力をうまくPR出来ていない」との意見があった。

#### ●緩速車線を閉じてゆとり空間を創ることの有効性について

- ・一般市民では約5割、沿道事業者では約3割、運送事業者、タクシー事業者では約1割が「有効、どちらかといえば有効」との回答であったが、同時に多くの人がゆとり空間とした場合の影響について、デメリットや不安を感じている事が明らかになった。
- ・また、一部の地元からは強い反対意見や大きな懸念が示された。

#### ●緩速車線を閉じてゆとり空間とした場合の影響について

- ・緩速車線を閉じてゆとり空間とした場合に、交通混雑の発生や荷捌き、タクシー利用客の乗降、客待ちが出来なくなる事を懸念する意見が多く見られたほか、広い空間が出来ることにより、放置自転車の増加や自転車のスピードが上がり危険性が増すなど、現状の歩道上の問題点が改善されない、悪化するのではないかと懸念する意見も多かった。
- ・その他、広い空間が出来ると、放置看板や無秩序な空間利用が増加することを指摘する意見もあった。

#### ●その他

- ・ゆとり空間についてどのような空間なのか、具体的な案を提示すべきとの意見が地元から多数出された。
- ・御堂筋の北側地区と南側地区では沿道の利用状況や、抱える課題も異なることについて指摘する意見があった。