

(3) 検討会委員への意見聴取(平成 23 年度)

過去4回の検討会での検討結果を踏まえた検討会委員の空間利用の方向性に対する考えを掌握するため、平成23年10～12月の期間に、改めて将来イメージ例を提示の上、検討会委員へのヒアリングを実施した。



図 御堂筋の将来イメージ例

表 検討会委員へのヒアリング結果総括

項目	主な意見	代表的な意見
空間再編	御堂筋の空間再編に賛成	現在だけに目を向けるのではなく、50年先を見据えた、空間再編の検討の上での英断が必要。 3分程度の影響であれば、現状のままとするよりは、将来イメージ例②または③の様に、緩速車線を閉じて空間再編したほうがよい。
	御堂筋の北と南で異なる再編としてもよい	御堂筋は北と南で地域性が異なるため、全体の美観だけでなく、実用性等についても考慮し、北と南で異なる再編であってもよい。
	現況の道路の断面を維持してほしい	御堂筋は地域住民の寄付もあり出来たことから当時の英断を引き継ぎ、産業の発展を重視して、地域が望むよう現状の道路の断面のままであるべき。
	「将来イメージ例②：自歩道」は、かえって危険では	全面自歩道にした場合、自転車と歩行者が混在する。双方が、空間が広がったと認識するため、かえって危険では。
	「将来イメージ例③：歩道、自転車専用道を分離」に賛成	将来イメージ例では③が望ましい。 ただし、沿道施設への自動車の寄り付きができなくなることや、自転車専用道の設置によって、以前にも増して速いスピードの自転車が走行する部分を横断する際に問題等はないのか。
	歩行者・自転車の動線分離を図るべき	自転車の通行は専用道にセパレートするべき。 その際にも、自転車専用道は単に使い勝手が良いということだけを優先するのではなく、景観に配慮して、まちのブランディングに貢献できるようなものにするべき。
	御堂筋だけでなく、面としての検討が必要	ミナミは路上駐輪が多いため、千日前通の駐輪場整備事例のように東西道路における整備も含め、御堂筋だけでなく、面的に捉えていくべき。
	安全に通行できる環境整備が必要	御堂筋を安心して通行できる環境整備が必要であり、そういった意味でも沿道企業の協力が必要。
	停車帯の確保は必要	駐車監視員の取り締まりにより、御堂筋における違法駐車は見違えるほど減少したが、荷捌き車両等のために停車帯の確保は必要である。
将来ビジョン	御堂筋の将来ビジョンを明確にすべき	再編の大前提となる大きなビジョンや目的が少し見えにくい。
ソフト対策	ハード整備だけでなく、同時にソフト対策も必要	ハード整備だけが先行されたとしても、思うような活用がなされないことが考えられ、ソフト対策も同時に実施することが重要。
エリアマネジメント	エリアマネジメントの推進	ローカルルールで新しい街路の使い方、自転車の使い方ルールについて、行政と地元が一体となって策定してはどうか。
渋滞	自動車の渋滞のさらなる悪化を懸念	自転車専用道を設置した場合、自動車の右左折車両の渋滞がさらに悪化することが懸念される。
自転車	自転車のマナーが悪い	御堂筋を通行している自転車は、もの凄いスピードで走行しており凶器化している状況にある。特に高齢者にとって大変危険な状況。
	自転車問題が最も深刻	御堂筋といってもエリアごとに課題が異なり、ミナミでは自転車利用に関する課題が避けて通れない。
	自転車利用者にマナーを徹底させることが重要	自転車を押して歩くことは少し無理があるように思われるため、マナーの徹底が重要。
	駐輪施設は景観に配慮すべき	駐輪場の設置は地下としたほうがよいと考えるが、歩道上に設置するのであれば、駐輪場の歩道側を緑の植物などで目隠しするなど景観に配慮したほうがよい。
オープンカフェ	オープンカフェは現実的に成り立つか疑問	再編によりスペースが創出しても、清掃や高い土地代等の問題が考えられ、実際に開業・運営されるか危惧される。

2.御堂筋の問題・課題

2-1. 御堂筋における現状の問題

(歩行者の通行空間に係る問題)

御堂筋の歩行者交通量は、平成 17 年道路交通センサスにおける大阪府内の一般道路 695 区間のなかで、1 位（心齋橋）、2 位（難波）、3 位（備後町）とトップ 3 を占めており、極めて歩行者交通量が多い道路である。

しかし、歩道部において自転車が通行可能となっているため、自転車と歩行者が混在し、自転車の走行マナーが悪いことや放置自転車・看板等の障害物の存在等により、歩行者にとって歩きにくい状況にある。

前述の一般市民アンケート調査においても、「歩行者、自転車が混在し、歩きにくく危険であること」「放置自転車・看板等の障害物が通行の妨げになっていること」「自転車の走行マナーが悪いこと」等の状況について、約 7 割～9 割が「問題、やや問題」と回答するなど、多くの人が問題と感じている状況にある。

なお、検討会委員の代表的な意見としても、自転車の走行マナーが悪いことなどが問題として挙げられる。

(自転車の通行空間に係る問題)

歩道部において自転車が通行可能となっているため、現在、多くの自転車は歩道を走行しているが、歩行者交通量が多く、自転車にとって通行しにくい環境になっている。

一方、緩速車線においても、駐停車車両の存在や速度差のある一般自動車の走行などにより、通行しにくい環境になっており、自転車が快適に通行できる空間が存在しない状況にある。

また、御堂筋沿線ではオフィスや商業施設が集積しているが、各施設で駐輪場が十分に確保されている状況にないため、自転車を放置する者も多くなっている。

このため、前述の一般市民アンケート調査においても、自転車利用者の認識する御堂筋の課題として、「歩行者や自転車が混在し、歩きにくく危険であること」「駐輪場が少ないこと」等の状況について、8 割以上が「問題、やや問題」と回答するなど、多くの人が問題と感じている状況にある。

(沿道価値に係る問題)

御堂筋のイチョウ並木やその並木と調和した植栽やモニュメント、高さの揃った沿道建築物が創り出す美しい景観は広く市民に親しまれている。

また、沿道において、大手企業や銀行、デパートなどが立地するなど、関西を代表する商業・業務地域としての価値を有するとともに、最近ではブランドショップも建ち並び、新たな御堂筋の魅力を高めている。

しかし、上記のような歩行者の歩きにくさ、自転車による通行しにくさ、放置自転車・看板等による景観の阻害等が、御堂筋の魅力や価値を低下させる要素となっており、改善が求められる状況にある。



2-2. 御堂筋の課題

(歩行者・自転車の通行空間の安全性・快適性の向上)

御堂筋における歩行者の歩きにくさ、自転車による通行しにくさを解消していくうえで、歩行者や自転車の各々の動線における快適性向上を図ることが不可欠となっている。

その際には、歩行者や自転車について、各々が快適に通行できる動線確保を確保することが重要となる。

歩行者については、歩道部の拡幅や通行の妨げになっている要素（放置自転車、看板等）の排除等による通行領域の拡大のほか、自転車との動線分離、自転車の走行マナー向上（歩行者に配慮した車道側通行等）などのアプローチが考えられるため、限られた空間のなかで適切なアプローチを考えていくことが必要である。

一方、自転車についても、その円滑な通行動線を確保していくうえで、歩行者と共存する場合は、その通行領域を十分に確保するほか、自動車や歩行者との動線分離を図るなどのアプローチを考えていくことが必要である。

また、このような動線の確保に加え、バリアフリーやユニバーサルデザインに配慮することによって、通行空間の質的向上を図っていくことも重要である。

なお、検討会委員の代表的な意見としても、御堂筋を安全に通行できる環境整備が必要であり、歩行者や自転車の動線分離を図るべきといったことや自転車利用者にマナーを徹底させることが重要であるといったことなどが挙げられる。

(自動車との共存)

現在、御堂筋においては、緩速車線を通行する自転車が存在するが、緩速車線を通行する車両等との錯綜が生じている状況にあり、自動車及び自転車双方のルール厳守とマナー向上が不可欠と考えられる。

また、緩速車線については、荷捌き車両やタクシー、バス等の停車や沿道アクセスに資する機能を担っているが、歩行者と自転車の課題解消のアプローチによっては、これらの機能が喪失・低下する可能性がある。このため、検討にあたっては、これらの機能に配慮したうえで、歩行者・自転車・自動車等が共存した、快適で、利便性の高い空間形成を図っていくことが求められる。

(沿道価値の向上)

御堂筋において顕在化している歩行者や自転車の通行しにくさや放置自転車・看板等による景観の阻害等の問題を解消して、御堂筋や沿道の価値や魅力を高めていくことが重要である。

その際には、現在、顕在化している問題に対して、御堂筋の道路空間のみに目を向けて、アプローチするのではなく、周辺を含めた歩行者や自転車の動線や駐輪需要に着目して、エリアレベルでの対応を図っていく必要がある。

さらには、御堂筋を、単なる通行空間として捉えるのではなく、地域の活性化に資する資源として、沿道の建築物と一体となった景観形成や魅力向上に資する機能構築を図っていくことが必要である。

特に、御堂筋においては、様々な地域活動やイベント等が展開されており、このような活動と連携して、相乗的に価値を高めるようなアプローチが必要である。

3. 御堂筋の空間利用の方向性

3-1. ゾーン別のイメージ像

御堂筋の課題解決に向けては、従来のような『クルマのための道』ではなく、『人のための道』として、新たな魅力を高めることにより、人が集まるような仕掛けを図っていくことが重要となる。

なお、大阪市を中心に設立されている「新しい時代の御堂筋」協議会では過去に、ゾーン別の整備方針が示されており、本検討会では、これを基に前述の全区間共通での空間利用の方向性を踏まえつつ、御堂筋の空間利用のイメージ像を目指していくことを提言する。

(1) 阪急前～淀屋橋交差点(梅田駅～淀屋橋駅)

本ゾーンは、大阪の玄関口ともいえる「キタ」のターミナルから御堂筋へのエントランス機能を担うゾーンであるため、連続するビジネス空間やアミューズメント空間へと向かうにあたっての期待感を高める空間の形成を目指すべきである。

その際には、堂島川、土佐堀川と交わり、御堂筋のなかでも、特に、水都大阪を感じうる空間であるため、これらの水辺との連続性に配慮しつつ、「うるおい」と「ゆとり」を感じうるアメニティ空間の形成を目指すべきである。

空間形成テーマ：『うるおい・ゆとりのあるアメニティ空間』

(2) 淀屋橋～新橋交差点(淀屋橋駅～心斎橋駅)

本ゾーンは、4列のいちょう並木が形成され、歩道部において一定のゆとりが感じられる状況にあるため、「御堂筋らしさ」が最も表れた代表的空間と捉えられることができる。また、オフィスの集積したビジネス街であり、落ち着いたゾーンである。

また、御堂筋彫刻ストリートとして、沿道企業等からの寄付による彫刻を設置されており、来訪者に親しまれる芸術や文化の軸としての機能を担っている。

このため、地域の市民や企業市民が一体となって、大阪のシンボルに相応しい魅力を向上させつつ、歴史・文化や風格などの地域の財産を活かしながら、にぎわいや活力を高めるような空間の形成を目指すべきである。

空間形成テーマ：『風格と活力のあるビジネス空間』

(3) 新橋～難波西口交差点(心斎橋駅～なんば駅)

本ゾーンでは、心斎橋を中心に、百貨店やブランドショップが集積しており、華やかな雰囲気を出している。また、大阪を代表する繁華街「ミナミ」として、賑わいであふれたゾーンでもある。

しかし、商業集積が高いため、通行者が多く、放置自転車の多さとあいまって、御堂筋の歩道部における歩行者や自転車の錯綜が著しく、落ち着いて散策等を楽しめるような雰囲気になっていない。

このため、ショッピングをはじめ、御堂筋とその周辺地域の落ち着いた散策が楽しめる空間として、歩行者環境を高めるとともに、人が集い、交流し、情報を発信していく拠点となりうる空間の形成を目指すべきである。

空間形成テーマ：『にぎわいのあるアミューズメント空間』

3-2. 求められる役割の変化を踏まえた御堂筋の空間利用の方向性

御堂筋において、「人のための道」として、新たな魅力を高めていくうえで、沿道地域の建物等立地特性や資源を活かした空間形成を図ることにより、集まった様々な人々が交流し、新たな『何か』を創出し、情報発信することで、国内そして世界に誇りうる価値が高まることが期待される。そして、その価値を求めて、更に、沿道に住む人や訪れる人が集まるなど、相乗的に地域の活力を高めるような好循環を形成することが重要と考えられる。

このような考え方にに基づき、本検討会では、御堂筋において、「世界に誇れる 魅力と賑わいにあふれた空間の創出」というコンセプトの下、以下のような空間利用の4つの方向性を提言する。

<御堂筋の空間利用の方向性>

【方向性1】人にやさしく、歩きやすい御堂筋

従来の「クルマのための道」から、「人のための道」へと転換し、人にやさしく、歩きやすい「ゆとり空間」の形成を目指す。

そのためには、自転車が円滑に走行できるとともに、歩行者と自転車が錯綜し、歩行者が安心して通行できないような状況を改善し、落ち着いて散策を楽しめるような空間を創出していくことが望まれる。

【方向性2】多様な個性を活かしつつ、活力に溢れた御堂筋

個性ある沿道地域の特性に応じて、御堂筋の「ゆとり空間」を活用し、憩いや交流、活力形成に資する空間の創出を目指す。

そのためには、地域ニーズを踏まえつつ、魅力や活力の向上に資する仕掛けや機能等の配置が望まれる。

【方向性3】大阪の顔として、文化や情報を発信する御堂筋

イチョウ並木、彫刻、歴史・文化などの資産を活用・継承し、大阪の顔として相応しい空間形成を図るとともに、その情報発信の拠点としての機能の向上を目指す。

その一環として、例えば、水上交易の中心都市として、活況を呈していた「水の都・大阪」を広くアピールするなど、高い景観性を有する空間演出等を図ることが望まれる。

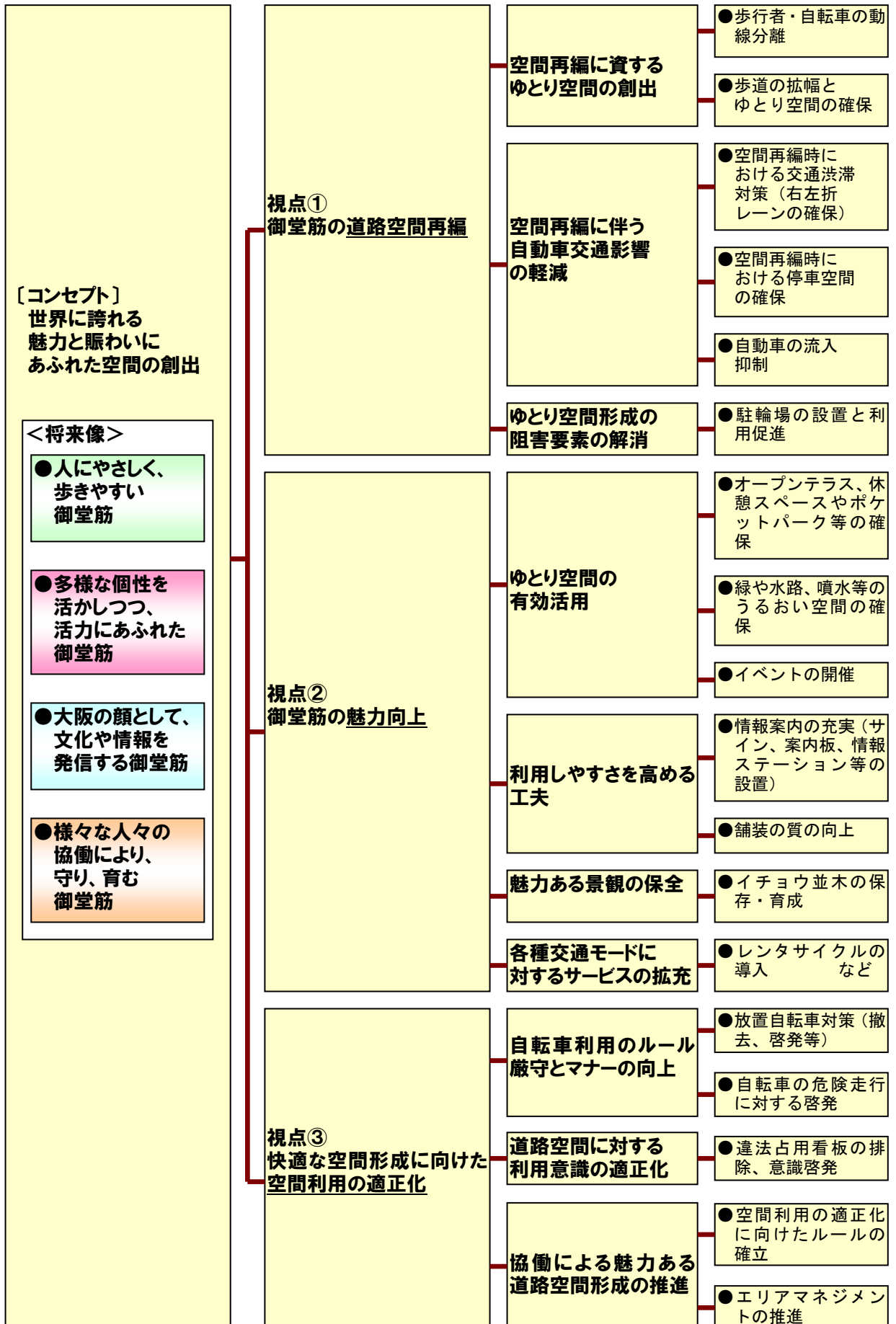
【方向性4】様々な人々の協働により、守り、育む御堂筋

ハード的に魅力ある空間が整備されても、利用者が適正に空間を利用しなくては、真の魅力が高まらないため、市民・企業・行政等御堂筋に係る様々な人々の協働により、御堂筋の魅力を維持管理されるような「つながり」の形成を目指す。

そのためには、様々な人々が円滑に協働していくための仕組みやルール、組織を構築し、適切かつ継続的に運用されるような取組みを図ることが望まれる。

4.御堂筋の空間利用

御堂筋において、目指すべき将来像の実現を図るうえで、以下の施策体系が考えられ、3つの視点から、御堂筋の空間利用を図っていくことが望まれる。



4-1. 御堂筋の道路空間再編

(道路空間の再編によるゆとり空間の創出)

御堂筋において、人にやさしく、歩きやすい空間形成を図るうえで、自転車が円滑に走行できるとともに、歩行者が、落ち着いて散策を楽しめるような空間の創出が望まれる。

この場合、従来の「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めるなど、その道路機能を見直し、道路空間の再編を図るという選択肢がある。

例えば、これまで自動車のための空間であった緩速車線を、「ゆとり空間」として、利活用する方法が考えられる。

この場合、「ゆとり空間」としては、現在の歩道と一体となった広幅員歩道、自転車専用の通行帯、トランジットモール、もしくはオープンテラス等の滞留空間など、様々な活用方法が考えられる。

緩速車線を「ゆとり空間」として活用した場合、交通渋滞の発生、緩速車線が受け持っていた駐停車需要の受け皿の不足など、様々な交通影響が懸念されるが、交通シミュレーション分析の結果、主要交差点における右左折レーンの設置、停車帯の設置、周辺駐車場の利用促進等の施策を講じることによって、これら交通影響への対応が可能であるものと分析されている。

但し、現在、御堂筋の特定の場所では放置自転車が存在しており、「ゆとり空間」が形成されても、それらの放置自転車が残されている場合は、その取組みが水泡に帰すものとなるため、景観に配慮した駐輪場の確保とその利用促進を図っていくことが重要となる。

(現在の道路空間の維持)

一方、現在の御堂筋は、大正 12 年に就任した第七代大阪市長・関一氏の「都市大改造計画」のメイン事業として、拡幅に伴う立ち退きや受益者負担金の徴収等に対する市民の理解を得て成し遂げられたという経緯を有するとともに、そのイチョウ並木は「大阪市指定名勝」に指定されているなど、沿道の住民にとって思い入れの深い存在でもある。

このため、沿道の住民にとって思い入れの深い「今の御堂筋のかたち」を維持すべきとの根強い意見もある。

（区間特性に応じた道路空間の再編）

御堂筋では、その課題を踏まえて、道路空間の再編が望まれる一方、沿道の住民にとっては「今のかたち」に対する思い入れが深い状況という、相反する思いが存在する。

現在の御堂筋において、特に歩行者空間に係る問題が大きいと考えられるのが、新橋交差点以南の区間である。この区間においては、商業集積が高く、御堂筋で最も賑わっている空間である一方、歩行者が極めて多く、現在の歩道部では落ち着いて散策等を楽しめる状況にないことに加え、自転車が歩行者の間を掻い潜るように走行しており、危険な環境にある。

このため、この区間において、優先的に空間再編を図ることにより、歩行者環境を高め、人々が安心して通行できる環境を目指していくという選択肢もある。

以上より、御堂筋の空間利用については、合意形成の図れた区間から先行して試行的に空間再編を実施するなどの検討も必要であり、例えば新橋交差点以南における空間再編による効果と新たに生じる課題等を踏まえて、沿道の住民や企業等の意向を確認し、どのように空間づくりを目指すのかを考えていくなど、段階的に進めていくことも有効であるものと捉えられる。

＜御堂筋の道路空間再編に資する取組みの例＞

○空間再編に資するゆとり空間の創出

- ・歩行者・自転車の動線分離
- ・歩道の拡幅とゆとり空間の確保

○空間再編に伴う自動車交通影響の軽減

- ・空間再編時における交通渋滞対策（右左折レーンの確保）
- ・空間再編時における停車空間の確保
- ・自動車の流入抑制

○ゆとり空間形成の阻害要素の解消

- ・駐輪場の設置と利用促進

4-2. 御堂筋の魅力向上に向けた空間活用

(ゆとり空間の有効活用)

御堂筋における道路空間の魅力を高めていくうえで、人にやさしく、歩きやすい空間形成に向けた道路空間再編を図るとともに、憩いや交流、活力形成に資する機能を付加することが望まれる。

この際には、「ゆとり空間」において、オープンテラス、休憩スペース等による憩いの空間、水路、噴水、植栽の充実によるうるおい空間、イベント開催による賑わいや文化発信に資する空間など、様々な有効活用が考えられる。

(利用しやすさを高める工夫)

また、情報案内の充実、歩きやすさを高めるような歩道の質の向上等により、来訪者の利便性や回遊性を高める工夫も考えられる。

この際、御堂筋において、個性ある沿道地域が存在していることから、沿道地域のニーズを踏まえつつ、魅力や活力の向上に資する仕掛けや機能等の配置を図ることが重要である。

(魅力ある景観の保全)

一方、御堂筋においては、イチョウ並木がその空間イメージを象徴することから、その保存・育成を図り、御堂筋の風格ある景観の保全を図ることは不可欠である。

(各種交通モードに対するサービスの拡充)

このような御堂筋の魅力向上に向けた空間活用を図っていくうえで、通行する人々の移動性にも配慮することが重要であり、放置自転車の抑制と回遊行動の支援に資することも考えられているレンタサイクルの導入などにも配慮するほか、御堂筋の景観を楽しむようなLRTや小型バス等の交通モードの導入可能性についても検討するなど、様々な交通モードに対するサービスの拡充を図っていくことが望まれる。

<御堂筋の魅力向上に向けた空間活用に資する取組み>

○ゆとり空間の有効活用

- ・ オープンテラス、休憩スペースやポケットパーク等の確保
- ・ 緑や水路、噴水等のうるおい空間の確保
- ・ イベントの開催

○利用しやすさを高める工夫

- ・ 情報案内の充実（サイン、案内板、情報ステーション等の設置）
- ・ 舗装の質の向上

○魅力ある景観の保全

- ・ イチョウ並木の保存・育成

○各種交通モードに対するサービスの拡充

- ・ レンタサイクルの導入
- ・ LRTや小型バス等の御堂筋の景観を楽しむ交通モード導入

4-3. 快適な空間形成に向けた空間利用の適正化

道路空間再編やその魅力向上に向けた空間活用を図るに当たっては、その効果を最大限に引き出すために、自転車利用のルール厳守とマナーの向上や違法占用の排除を図り、多様な道路利用者に対する空間利用の適正化を図ることが不可欠である。

(自転車利用のルール厳守とマナーの向上)

特に、自転車利用においては、危険走行と放置自転車という2つの面からのルール厳守とマナーに係る問題がある。

このため、危険走行に対しては、自転車専用の通行帯の確保というハード的な対策と一体となって、呼びかけや啓発、より一層の取締り等の強化等のソフト的な対策を継続的に講じることによって、利用のルール厳守とマナーの向上を図っていく必要がある。

また、放置自転車に対しては、駐輪場の確保を図ったうえで、駐輪場の利用を促すための呼びかけや啓発を継続的に図るとともに、撤去活動を強化することによって、放置自転車を行いにくい環境づくりを図っていく必要がある。

(協働による魅力ある道路空間形成の推進)

空間利用の適正化を図っていくうえで、行政と地元が一体となって、新しい道路空間利用のあり方、自転車の使い方など、ローカルルールを策定するなど考えられる。

また、このようなローカルルールの策定や運営のほか、御堂筋の道路空間や沿道建物等を活用した継続的なイベント等の開催、さらには沿道の建物が中心となった御堂筋の空間デザインや演出など、御堂筋の魅力や賑わいを高めていくうえで、沿道の住民や企業、地権者等による自主的な取り組みが重要となる。

その際には、現在、御堂筋では、様々なまちづくりNPOが存在するとともに、国・市・市民の三者協定による、数多くのボランティアサポートが展開されていることから、このような官民協働によるまちづくり活動を拡大し、空間利用の適正化や活性化に向けた意識の共有を図り、積極的に行動していくエリアマネジメント活動を展開していくことが望まれる。

<快適な空間形成に向けた空間利用の適正化に資する取組み>

○自転車利用のルール厳守とマナーの向上

- ・ 放置自転車対策（撤去、啓発等）
- ・ 自転車の危険走行に対する啓発

○道路空間に対する利用意識の適正化

- ・ 違法占有看板の排除、意識啓発

○協働による魅力ある道路空間形成の推進

- ・ 空間利用の適正化に向けたルールの確立
- ・ エリアマネジメントの推進

參考資料

今後の道路行政の方向性

現在、国土交通省が設置した社会資本整備審議会道路分科会の基本政策部会において、今後の道路行政のあり方・方向性についての議論が行われている。

このような議論のなか、平成 24 年 2 月 7 日(火)に開催された第 38 回部会において、「社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ(素案)」が示された。

この中間とりまとめ(素案)では、「今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点」として、「転換の視点」と、既存施策に対する「更に強化・充実していくべき視点」が示され、これらの視点に基づく具体的施策の提案が行われている。

特に、「転換の視点」においては、以下のような視点が示されている。

①「クルマ」主役から「多様な道路利用者の共存」へ

- ・道路のベーシックユーザーたる歩行者・自転車等「クルマ」以外の多様な道路利用者が共存する空間へ

②道路を「賢く使う」

- ・今後の新規投資への制約
- ・交通機能を阻害する要因の排除を徹底、地域での道路ネットワーク構成を踏まえた道路の使い方の工夫により、既存道路のパフォーマンスを最大限発揮

③利用者ニーズの的確な反映

- ・国民のニーズは「新たな道路の供給」から「今ここにある道路」の改善へ
- ・「今ここにある道路」の利用状況や利用者ニーズを的確に把握し改善を進める、Check-Action 型の政策運営へ

④進化する道路～道路の有する機能や価値の再構築～

- ・地域・沿道からの新たなニーズに基づく新たな機能や利用の想定
- ・ICT や乗り物の進化に対応した道路のあり方

また、御堂筋を含む大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域は、都市再生特別措置法に基づく政令で定める「都市再生緊急整備地域」であるが、法改正により、平成 23 年 10 月より、オープンカフェや自転車駐輪場の設置に当たっての許可基準*が緩和されている。

このように、今後の道路行政においては、人を重視する傾向が高まるとともに、一般交通の用に供する以外の機能が期待されるようになっている。

御堂筋では、これまで自動車交通が重視されてきたが、これからは、御堂筋の問題・課題への対応を図っていくうえで、人にやさしく、歩きやすい、もしくは様々な交流の場となりうる「ゆとり空間」の形成について考えていくことが、有効なアプローチと捉えることができる。

※道路区域外に設置する余地がない場合に限って、占用を許可するという基準（無余地性の基準）

＜社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会における具体的施策の提案内容
(社会資本整備審議会道路分科会建議 中間とりまとめ(素案)
; 第38回基本政策部会〔2012年2月7日〕資料より)＞

1. 道路の賢い使い方による多様な道路利用者の共存

■多様な道路利用者が共存する道路空間の形成

(道路空間の再配分等による自転車走行空間、歩行空間の形成)

- ・車、歩行者、自転車等の多様な道路利用者が共存する道路空間を形成するため、道路のネットワーク構成を踏まえ、それぞれの道路の役割、位置づけを明確にするとともに、地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進すべきである。
- ・幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分することが有効な手法であり、バイパス等の整備にあわせて、道路空間の再配分を一体的に計画し、積極的に実施すべきである。
- ・そのため、一定のエリアにおける道路の利用に関して、関係する道路管理者やまちづくり等の関係機関が一体的な計画を策定し、実施する仕組みを新たに構築すべきである。
- ・また、自転車利用環境の整備にあたっては、自転車道や自転車レーンといった自転車走行空間整備などのハード対策から交通安全教育、自転車利用促進方策などのソフト対策まで、幅広い対策を推進すべきである。

2. 道路が有する新たな価値の創造

■道路空間のオープン化・多機能化

(たまり場としての空間)

- ・2011年10月より、オープンカフェを始めとした食事施設やコミュニティサイクルのための自転車駐車器具の占用許可基準が緩和されたところであり、制度改正後の運用状況を分析して効果や課題を把握し、街の秩序や美観を保つため、道路空間の品質の維持や道路の有効活用に向けて道路管理者と地方公共団体を始めとしたまちづくり関係者が連携する仕組みなどを進めるべきである。

(収益活動の場としての空間)

- ・食事施設・購買施設や広告は、収益活動のための占用であっても、占用主体の選定は原則として先願主義を採っており、また、占用料の額も画一的であることから、公平性を担保しつつ空間を有効利用するため、競合性のある占用物件の占用主体の選定にあたっては一定期間の公募を経て選定するとともに、道路占用の対価の在り方について検討することが必要である。

(公共空間としての機能向上)

- ・これまで道路空間は、交通機能を重視した使い方がなされてきた。今後はパブリックスペースとしての道路空間において、地域の顔として誇れる景観の形成など、道路の付加価値を高める取組や、津波対策の標高表示を設置するなど、公益に資する空間として活用を進めるべきである。
- ・道路上空の電線類の輻輳などの景観を害する事例が多々見られるため、電線共同溝の整備を始めとした無電柱化による架空電線の減少、屋外広告物規制当局と連携した野立て看板の撤去・集約、不法占用対策の強化による違法突き出し看板等の適正化を行うべきである。
- ・道路の景観や風致の維持に向けて計画的に物件を設置させる仕組みや戦略が必要であり、地域協議会の活用や地区の条例に反映させるなど、地域にふさわしい沿道環境を地域と一体となって整備するスキームを検討するべきである。
- ・厳しい財政制約等の原因により街路樹等の適正な維持管理がなされていないことが多いため、街路樹の維持管理に当たっては沿道の地域住民のボランティアの力も活用すべきである。

※御堂筋に係るものと捉えられる主な事項について抜粋

