

---

---

## 第2回 御堂筋空間利用検討会 議事要旨（案）

---

---

1. 日 時 平成22年2月24日（水）14：00～16：00
2. 場 所 近畿地方整備局 新館3階 A会議室
3. 出席者 （別紙参照）
4. 議事次第
  - 1) 第1会検討会議事要旨
  - 2) 御堂筋空間利用検討会の進め方
  - 3) 緩速車線をゆとり空間とした場合の課題と影響の検討
  - 4) 意見聴取方法について

---

---

### ○意見の概要

#### 〔空間利用の検討に関して〕

- 1, 御堂筋に停車帯を作ることによって交通混雑を緩和できるのではないか。平均通過時間が停車帯を作ることによって短くなるという憶測が成り立つが、他に荷捌きの関係もあるので停車帯を検討願いたい。
- 2, 停車帯を作るとイチョウがぎりぎりになるが、それについて検討しているのであれば検討状況を報告して欲しい。
- 3, 街づくりと合致して緩速車線を閉じることが必要であれば良いが、そういうものと連動しないと望ましくないと云々を得ない。
- 4, 御堂筋を通過車両の多い産業道路として使っておく必要性は薄れてきており、車社会よりも人間社会を選ぶという時代になってきていると思う。
- 5, 御堂筋の緩速車線を開放して、もっと街のために使っていくということを割り切って前に進めるという決断がぜひ必要である。
- 6, 緩速車線を閉じる場合は全て閉じなければいけないのか。一部残すことによりメリットがあれば部分的に残すことも考えられるのではないのか。
- 7, 緩速車線を全て閉じるのではなく一部、2m位の幅で駐輪場として使う等の実験的な取組みを検討してもらいたい。
- 8, 高齢化社会に向けて公共交通機関の拡充が必要であり、例えば公共交通機関のため緩速車線を全部閉じるのではなく東側は現状のままというのも一つの方策ではないか。
- 9, スピード時代とか効率化を優先したために大阪が失ってきたものがあまりに大きい。車社会から人社会へ、人らしさ、文化、ゆとりといったものを大阪の顔である御堂筋に戻したいというのが検討の課題。
- 10, 大きく御堂筋をどうするのかという事を議論するのであれば、大阪市として御堂筋全体の考え方、どんなことがしたいのかと言う事が無いと議論が進まない。
- 11, 緩速車線を閉じることについては、市内の交通政策や御堂筋沿道の街づくりとの関わりがあり、一体的に考える必要がある。
- 12, 4.4mの御堂筋だけの議論ではなく、大阪市として周辺の街づくりをどのように考えるのかを示してもらいたい。

- 13, どのような街の姿を創るか、パリのシャンゼリゼ通りのような本当に誇れる空間として仕立て上げるためにどのように合意を諮るかについて、今後議論をしていきたい。

#### 〔交通影響に関して〕

- 14, 緩速車線を閉じることにより、多くのタクシーが本線へ移った場合に、1車線が完全にふさがり交通に与える影響が大きくなることを危惧する。
- 15, 緩速車線を閉じるのであれば、自家用車についてもナンバープレートの奇数・偶数で通行制限を行うなど、思い切った交通量の抑制策を行わないと、緩速車線の部分は閉じれない。
- 16, 緩速車線を閉じた場合に対策をしなければ、通過時間が現在12分から43分になり、右左折専用レーンを設置しても25分となり、非常に通過時間がかかるため反対である。
- 17, 緩速車線を閉じることで混雑が発生するのであれば、地球温暖化対策に逆行することになるのではないか。
- 18, 今回のシミュレーションは何も対策を行わない場合の結果であり、通過交通の迂回等、行政として考えられる対策を講じた場合の試算を追加してほしい。
- 19, 未来を想定した場合どれくらい交通が減るかの見解を示して欲しい。
- 20, シミュレーションではなく、実際に道路上にパイロンを置いて車道を狭くして社会実験を行ってはどうか。渋滞が酷くなるかもしれないし、逆に排ガスの少ない都市にしようという協力が得られるかもしれない。そういう呼びかけも1つの方法ではないか。
- 21, シミュレーション結果を見る限り決して楽観はできないが、工夫の仕方によっては、みんなが誇れる御堂筋にできるのではないかと感じた。

#### 〔その他〕

- 22, 検討の前提条件に、御堂筋を従来の産業道路から人の道路へというコンセプトをぜひ入れてほしい。
- 23, 今回はデメリット的なレポートになっているが、今後、人に優しいとか人のタウンライフの楽しさとか素晴らしさ等メリットの部分レポートにしてほしい。
- 24, 今後市内における交通をどのように考えるのか。公共交通に重点を置くのか、自動車は規制するのか、自転車は共生させていくのか。それによってあり方が変わってくる。
- 25, 交通の状況と将来の街づくりの両方を見ながら、将来の夢を描いてどこで手を打つかという、両方のたたき台があれば有りがたい。
- 26, 日本や諸外国の成功事例を参考に紹介してもらいたい。
- 27, 車社会よりも人間社会ということで、車に遠慮してもらうことで街が活性化し、併せて放置自転車が周辺道路に来ないようにしてもらいたい。

以上

## 別紙－出席者名簿

出席者（所属・役職等）	出欠	出席者氏名
大阪工業大学教授・リエゾンセンター	○	村橋 正武
立命館大学教授	○	塚口 博司
大阪ガス(株)エネルギー・文化研究所 主席研究員	○	栗本 智代
中央区愛日連合振興町会 会長	○	木下 修二
中央区船場連合振興町会 会長	○	橋本 英男
中央区久宝連合振興町会 会長	欠	芦田 圭一
中央区芦池連合振興町会 会長	欠	芝池 博司
中央区御津連合振興町会 会長	○	中村 廣
中央区精華連合振興町会 会長	欠	中山 一彌
中央区南商店会連合会 会長	○	千田 忠司
心斎橋筋商店街振興組合 理事長	欠	伊達 徹
宗右衛門町商店街振興組合 理事長	○	岡本 敏嗣
アメリカ村の会 会長	○	井原 正博
三休橋筋商業協同組合 事務局	代理	岡本 浩典
長堀21世紀計画の会 理事長	○	吉田 正雄
御堂筋まちづくりネットワーク 都市環境部会副部会長	代理	松井 豊
ミナミまち育てネットワーク 街づくり委員会委員	○	西川 孝彦
中之島・御堂筋SBJ連絡協議会 代表	○	成松 孝
関西経済同友会 「水都・大阪」推進委員	○	鈴木 一也
関西経済連合会 参与	代理	山下 篤樹
大阪商工会議所 理事・地域振興部長	○	豊岡 賢二
大阪タクシー協会 専務理事	○	足立 堅治
全国個人タクシー協会 近畿支部 専務理事	代理	宇田 勝紀
大阪府トラック協会 企画室長	代理	橋本 文輝