

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>1. 空間再編の方向性について</p> <p>【御堂筋の整備方針について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大阪の顔として、文化や情報を発信する御堂筋」を目指すのであればイチョウや街灯・サイン・そこで行われる活動等すべてが「上質」であるべきです。ブランドストリートをめざすのですから、「上質」というコンセプトをきちんと位置付けるべきと考えます。 ・沿道ごとに個性を活かした空間再編が必要と考えており、特に本町～心斎橋周辺エリアはスーパーブランド店が多数立地しており、高級な賑わい景観を形成しております。貴市の案では、大阪の顔グレードが低いと考えております。 ・エリアマネジメントやICTの導入によるスマート化など、「時代の先をいく新しい魅力づくり」を方針に追加検討ください。 ・御堂筋を大阪の新たな観光ストリートにしたいと考えます。その中で、日本文化の魅力を伝えていけるとより良いものにしていけると考えます。そういった文化を知ってもらえるような場にもしていきたいと考えます。 ・イチョウ並木を観光資源とし、日本の伝統芸能・芸術・文化を意識した「くつろぎとおもてなし」の場として検討してほしい。 ・再訪したくなるまちには何かしら新しい文化が生まれる要素があります。そのためには、大学のもつ「知の発信」が重要です。「知の発信」と文化の融合が新しい文化が生まれる基礎になります。 ・他府県からみた大阪のイメージ、「汚い」「ガラが悪い」「マナーが悪い」「道路標識が少ない」といったものを変えるためにやさしい街づくりおよび気品、文化の有る街づくりをお願いしたい。 	<p>御堂筋・周辺エリアは、大阪の伝統と革新がうみ出す世界的ブランド・ストリートとして、歩いて楽しみ、24時間稼働する多機能エリアへと転換し、安全・安心かつ複合的な都市機能を備えたまち、御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへの発展を目指しています。</p> <p>これらのことから、御堂筋（みち）においても、近年の交通状況の変化をとらまえ、都市（まち）の魅力向上に資する取り組みとして、道路空間の再編により、「憩いや交流、活力形成に資する空間」、「人にやさしく歩きやすい空間」、「大阪の顔としてふさわしい空間」を形成してまいります。</p> <p>また、道路空間を活用した都市の魅力向上に資する具体的な取り組みについては、沿道地域の特性に応じて官民が連携して取り組んでいけるよう関係先と調整しながら検討してまいります。</p>
<p>【にぎわい・魅力づくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・できれば、長堀通～千日前通間は、土日祝日の9:00-19:00頃は全面的に車両通行止めとし、シャンゼリゼ通りを凌ぐような賑わいのある空間にしてほしい。 ・日曜日（定期的に）など御堂筋自体を封鎖し、歩行者天国にしてほしい。 ・食の大阪らしいカフェやテイクアウト販売があり、三世代四世代が一緒に楽しめる道づくり、ベビーカーや車椅子の人も出かけやすい街を実現してほしい。 ・イベントを行うのであれば、今有る常態でうまく工夫すべきだと考えます。むしろ、お祭りのような派手さは無いけど安全で円滑な交通の実現を望みます。 ・今の御堂筋は企業の事務所が1階にあるため、シャンゼリゼ通りのように店舗が立ち並ぶよう、事務所を2階に上げることを推進してほしい。 	<p>御堂筋・周辺エリアでは、世界の都市間競争に打ち勝つ都市魅力創造の基盤づくりとして、国内外の人々を惹きつけるクオリティの高いにぎわいの創造・発信を目指しております。</p> <p>そのため、例えば御堂筋の北側（淀屋橋～新橋間）では地区計画及び御堂筋デザインガイドライン等により建築物の低層部に店舗、文化施設等の導入を図るなど、各エリアの個性をいかした多様なにぎわいの形成を誘導しています。</p> <p>これらのことから、御堂筋（みち）においても、都市（まち）の魅力向上に資する取り組みとして、歩行者が楽しみながら、安心して歩くことができる空間を形成するとともに、沿道地域の特性に応じた道路空間の活用を図ってまいります。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
2. 御堂筋の交通等について	
<p>【側道の閉鎖】</p> <ul style="list-style-type: none"> 側道を廃止し、人のための機能を高めることは大賛成です。 自動車交通量の減少に応じた道路空間再編は、御堂筋の価値を高めるものとして賛成します。 交通の円滑を大きく阻害することは明らかであり、物流の効率化を大きく損ない、莫大な経済的損失を招くので、車線を減少する計画に反対します。 大阪中心部を縦断する貴重な道路である御堂筋は、有事の際とても貴重であることは間違いないので車道を広げることがあっても削るべきではないと思います。 防災などを考えると、緊急時のためには側道の2車線は残されるべきであると考えます。 新橋～難波西口の南区間において多大な渋滞問題が発生することが考えられ、観光やビジネスで大阪を訪れた方々に大変な迷惑をかける事でしょう。世界的ブランドストリートを作る事には賛成しますが、場所を再考して頂きたい。新橋～難波交差点間で社会実験を実施すれば一目瞭然でこの計画実施による弊害が判明されるでしょう。 	<p>御堂筋・周辺エリアを大阪の顔にふさわしい世界的なまちとして都市魅力を向上させるためには、近年の交通状況の変化に合わせて道路空間を再編し、「クルマのための機能」を抑えて「人のための機能」を高めることで、歩行者が楽しみながら安心して歩くことができる空間が必要と考えております。</p> <p>そのため、平成 25 年度には、南側（新橋～難波西口間）において、側道で自動車等の通行を規制したときの本線での自動車等の交通影響を確認する社会実験を実施しております。</p> <p>社会実験では、本線での過度な自動車等の交通影響は見られませんでした。合わせて実施したアンケートではドライバーの約7割が混雑を感じられていることもあり、空間再編時には、可能な範囲で右左折レーンを交差点に設置する等、自動車等の交通影響を緩和する方策も合わせて実施してまいります。</p>
<p>【停車空間・荷捌き】</p> <ul style="list-style-type: none"> 御堂筋に停車機能は不要だと思います。 御堂筋は停車禁止にし、荷卸しや人の乗降はすこし離れたところにつくるか、駐車場のようにならぬ間隔で一角を作って欲しい。 停車空間が違法駐車や温床にならないように利用の工夫や取締の強化が必要だと思います。 荷捌きエリアは、必要とするものが用意すべきものであり、貴重な道路空間を使用するべきではありません。心齋橋商店街のように、深夜早朝等を通行可能にするなどして、空間的制限ではなく時間的制限でシェアする発想が必要です。 自転車専用レーンができると、沿道店舗への入退店の導線が確保できなくなるのではないのでしょうか。お足の不自由な方々の来店もあるため、安全な導線の確保をお願いいたします。 東西ともに駐車帯の幅が十分でないように思います。大丸前にはバス停やタクシー乗り場として、一般の乗降もあるなかで、現在の案では危険が伴います。また、計画の駐車帯幅では走行車線への影響が懸念されます。 	<p>御堂筋における現在の停車利用の状況を考えると、停車機能の確保は必要と考えております。</p> <p>特に、南側（新橋～難波西口間）については、大阪を代表する集客・観光資源が集積している地域であり、平成 25 年度に実施した社会実験でも御堂筋上の停車需要が一定数あることを確認しているため、道路空間の再編にあたっては本線横の植栽帯を削って停車機能を確保することを基本としております。一方、北側（淀屋橋～新橋間）については、本線横の植栽帯に植わっているイチョウが南側に比べて本線側に寄って配置されていることから、周辺道路も含めた停車機能の確保について検討してまいります。</p> <p>なお、具体的な停車空間の整備方法や運用方法等については、安全で適正な利用が可能となるよう関係先と調整しながら検討してまいります。</p>
<p>【交通量に関する懸念】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通量の減少に関して、曜日時間帯によりまちまちな状況を考えると、曜日時間帯に分けて精度の高い交通量データを取り判断するべきだと思います。 御堂筋の交通量は北側が多く、南側は比較的少ないとされているがこれは正しい統計でしょうか。本道と側道の合算値ではなくそれぞれを個別に測定し影響を検討する必要があります。側道閉鎖による影響があるのは南 	<p>自動車交通量の減少は、道路交通センサス等の定期的に実施される調査データを基に、各年の平均的な交通状況を比較したものです。</p> <p>南側（新橋～難波西口間）の東西側道を閉鎖した際の自動車等の交通影響については、平成 25 年度に社会実験を1週間実施して確認しております。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
側だと思われます。	なお、自動車交通量を本線と側道で個別に見ても、南側より北側の方が比較的多くなっております。
<p>【都心部交通のありかた】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまでの都心部における交通静穏化と人中心の道路空間への転換への検討は御堂筋に限定され、市域全体に及んでおらず、御堂筋のみの活性化策に陥っているように感じられます。したがって、本施策を進めるためにも、自動車交通を抑制し、公共交通、自転車、歩行を中心とした市域全体、特に都心部の街路の在り方を取りまとめた基本計画を打ち出すべきと考えます。公共交通が発達した都心部においての車利用は極めて限定的にすべきです。 ・今回のプランでは他主要道路と御堂筋との補完関係が示されておらず、都市づくりの中の今回の開発の位置付けが明確ではありません。「グランドデザインのなかの御堂筋開発」を明示すべきです。 ・大阪市内の一方通行は大阪万博の頃、増大する自動車交通量に対処するために実施されたものです。4～5割も自動車交通量が減ってきているのであれば、まずは原点に戻って市内主要幹線道路の対面通行化を先に検討、実施すべきではないでしょうか。 ・グランドデザイン大阪では長期的な取り組みとして、自動車交通を排除しLRTに変えて全面みどり化することとなっています。自動車交通を減らすことは基本的に良いことと思います。しかし御堂筋のビルを高層化すれば、交通量の増加も考えられます。グランドデザイン大阪および御堂筋沿道ビルの高層化と道路空間再編案の間にはそれぞれ無理があるように思えます。 	<p>側道（緩速車線）を活用した御堂筋の道路空間再編は、大阪の顔としての魅力・集客力を活かした都市魅力向上に向けた取組みの一環で、「クルマのための機能」を抑えて「人のための機能」を高めることで、歩行者が楽しみながら安心して歩くことが出来る空間づくりを進めようというものです。</p> <p>将来的な都心交通のあり方については、交通状況の変化や、魅力ある都市づくりの視点を踏まえながら、公共交通機関と個別交通手段（自動車、自転車等）の役割分担や、御堂筋を含む都心部の道路空間の再編などについて検討していく必要があると考えております。</p>
<p>3. 自転車について</p>	
<p>【自転車通行空間の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道上での歩行者と自転車が輻輳している状況を改善するため、自転車通行空間を分離する方針に賛成します。 ・自転車通行空間の確保は、国際的な都市の顔となる道路には欠かせない要素なので大賛成です。 ・御堂筋両側側道に相互通行できる自転車通行帯があれば安全に移動できます。歩道も安心して子供やお年寄りが歩行できるようにしてほしいです。 ・側道を自転車道ではなく、歩道やアメニティ空間にもっと使えるように工夫してほしい。御堂筋の両側に自転車道を設置するのになぜこれほど広い専用道が必要なのでしょう。 ・自転車専用道路は必要でしょうか。イチョウ並木のトンネルを自由に歩いてこそ、新しい御堂筋を体験出来ると思います。自転車用道路がなければ、パフォーマンスや物販スペースを確保でき、人を引き付ける仕掛けが作りやすいはず。 ・側道を自転車専用道路にすることは無駄。歩道を歩行者や自転車が好き勝手な方向で動くことがないように通行ルールを設ければよい。 	<p>御堂筋・周辺エリアでは、大阪の伝統と革新が生み出す世界的ブランド・ストリートとして、歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能なエリアへの転換を目指していますが、現在の御堂筋は、歩行者と自転車が歩道内で混在して通行していることから、歩行者がゆっくりと安心して歩くことができない状況となっております。さらに、今後、観光で来られる方々の増加や都心居住の促進等が進むことによって、歩行者や自転車利用の増加が見込まれることから、双方の安全の確保が必要と考えております。</p> <p>これらのことから、歩行者と自転車の通行空間を分離し、歩道を拡張して新たに多機能な空間を創出し、沿道地域の特性に応じた道路空間の活用を図っていくことで、歩行者が楽しみながら安心して歩くことができる空間を形成してまいります。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間を分離しても歩行者通行空間を高速で自転車走行する人は必ず居るので、歩行者の「歩きにくい」状況が改善されることはないと考えます。 ・「都市交通としての自転車」を位置付け、御堂筋に限らず、大阪市内の自転車の走行ネットワーク計画を作成し、北行き南行きの役割分担をさせながら整備をすべきです。また、走行ネットワークと同時に駐輪場を明記した案内サイン整備をすべきです。 ・計画案には他自転車通行空間との連携について記載がありません。少なくとも本町通り自転車レーンとの連携は言及してください。 	
<p>【自転車の通行方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーンの対面通行化はやめてください。御堂筋は車同様に南行きの一方通行でよく、北に行くのならば四ツ橋筋か堺筋を走ればよい。ママチャリ用、ロード用、追越し用の3車線ある自転車レーンを御堂筋につくってほしい。 ・対面通行になっているため、一方通行の御堂筋において逆走を認めるものになってしまっています。仮に対面通行の場合安全のために十分な幅員を確保する必要があり、最低でも4mは必要です。 ・北側のイメージ図では幅2m程度の狭い自転車道を双方向に自転車が走り、両側を柵や並木で囲まれているため、自転車事故の大幅な増加が予想されます。歩道を削ってでも自転車道は車道側にし、双方向の自転車道に十分な幅を確保できない場合は片側通行にし、接触の危険がある柵は設けるべきではありません。 ・北側のステップ1は、双方向通行には狭すぎ、自転車の衝突の危険が多く思われます。そこで、東西緩速車線にそれぞれ一方向ずつの1台通行幅の自転車専用レーン（一方通行）を設けることを提案します。東側が北方向、西側が南方向で、新橋交差点で切り替えるのはどうでしょうか。 ・原則としては自転車も、南側一方通行のみとする方が安全です。対面通行とする場合、右左折車両と直進車両との交差によるリスクが生じるため、自転車用信号、自転車の二段階右折・左折時の待機場所の設置を検討すべきです。 ・御堂筋と心齋橋筋は自転車通行禁止、一筋隣を通行可能にしてほしい。もし、どうしても御堂筋に自転車道をつくるならば、側道の両端ではなく、片側にすべきです。 ・自転車通行空間の速度制限が必要です。 ・自転車専用道を設けているものの、あまりにも道幅が狭すぎ、イメージ図の通りでは追い越しもできず、アクシデントが起きた時回避することができません。また、輸送用のトレーラー（＝リヤカー）や大型の自転車（＝屋台、ペロタクシー）、高齢者や障がい者が乗るトライク（3輪車）等も通行する事が考えられていません。 ・御堂筋においては、歩道の自転車通行を明確に禁止し、罰則を設け取り締まるべきです。 ・側道を自転車レーンにした場合、歩道の自転車通行は禁止してください。この規制が無ければ、従来の慣習で 	<p>現在、御堂筋を通行する自転車は、歩道内を双方向通行することが可能となっておりますが、一方でご指摘の通り双方向通行には課題があることも認識しております。</p> <p>限られた道路空間を使って「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めていくためには、歩行者が楽しみながら、安心して歩くことができる空間を優先して形成していく必要があると考えており、その上で安全に通行することが可能な自転車通行空間を確保していきたいと考えております。</p> <p>これらの点を踏まえた上で、今後の具体的な自転車の取扱いについては、関係先とも調整しながら検討してまいります。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>歩道を走る自転車は減らず、自転車レーンの意味がなくなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーンができ、歩道の自転車通行が禁止された場合、商店街を通る自転車が増える可能性があります。商店街の安全な通行のため、商店街の全面的な自転車通行禁止を商店街と協議してほしいです。 	
<p>【駐輪場の設置・放置自転車対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要交差点周辺への地下駐輪場や円形立体駐輪施設の設置、民間ビルへの駐輪設置協力条例などによって不法駐輪を解消してほしい。 ・整備により、現在より自転車での来街者が増加するでしょう。そのために現在のミナミ地区の駐輪場不足が、よりひどい状況に陥ると思われまます。より多くの駐輪場の増設をお願いいたします。 ・御堂筋において自転車レーンを大きく設けるのであれば、自転車レーンと駐輪スペースを複合してデザインし、おしゃれに駐輪できる環境に溶け込む駐輪場を設けていただきたい。 ・市の条例では建物に駐輪場の設置義務があるようですが使わせてくれない、使えないのが現状です。観光面から見て駐輪場整備のアイデアをいれていただきたい。 ・御堂筋北側・南側とも駐輪場の整備を検討いただきたい。また、自転車専用レーンの途中何箇所にも、停車帯を設け、自転車から下車して沿道施設を利用できるようにしていただきたい。 ・放置自転車ゼロを実現するのならば、夜間にも撤去活動を行うべきであり、市民生活に悪影響を及ぼす放置自転車はなくすべきです。 	<p>御堂筋を含む市内中心部の鉄道駅周辺においては、駐輪場が不足していると認識していますが、予算にも限りがある中で、駅からの距離や立地条件、周辺の放置自転車の状況などを考慮し、整備効果の大きな箇所を選定し、適正な規模の駐輪場の確保に努めているところです。また、会社や店舗などの特定施設を利用する事を目的とした自転車の駐輪については、あくまで駐車需要を発生させる施設側（会社等）で駐車スペースを確保していただくことを基本と考えております。</p> <p>御堂筋におきましても放置自転車対策が課題の一つではありますが、憩いや交流、活力形成に資するように多機能空間で様々な使い方が可能となるよう自転車駐輪場の設置は必要最小限にしていきたいと考えております。</p> <p>放置自転車の撤去につきましては、平成 21 年度より夜間撤去を含む撤去強化を行っているとともに、地域住民と協働して駐輪場への利用案内等の啓発活動を実施しておりますので、引き続き、自転車を放置しにくい環境づくりに努めてまいります。</p>
<p>【自転車の安全対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点部には矢羽根マークを整備し、ドライバーにも自転車の動きを認識できるようにする必要があります。歩道と車道を出入りする場合のルールを徹底する方策も必要です。 ・自転車専用レーンは漢字表記をせずユニバーサルデザインに配慮し外国人にもわかりやすくピクトグラム等で誘導すべきです。公募による独自デザインの検討をすべきです。 ・自転車の左側通行が自然に理解され、スムーズで安全な自転車環境実現、安全のためには「見せること」が重要です。例えば、平面自転車マークのような目で見た情報が素早く脳に伝達するマークが必要だと思えます。 ・現在御堂筋は南向き一方通行であり車道の北向きには信号がありません。自転車を北向き通行可能とする場合、北向きに自転車用の信号機を設置する必要があります。側道から歩道上の信号機は見えにくいいため、歩道上の信号機のみでは危険です。 ・現在は歩車分離式ですが、「車道上を走行する自転車は、車道上の信号（車両用）を守る」というルールを明確にしてほしいです。 ・自転車道と車道の間に植樹帯があり、見通しが悪く交差点付近では植樹帯を撤去する必要があると思われまます。 	<p>自転車通行空間を整備する際の詳細の安全対策については、引き続き関係先とも調整しながら具体的な対策を検討していくこととしており、ご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>【自転車利用マナーの啓発強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道上を自転車と歩行者が混在し危険な現状をみるに、自転車は軽車両であることを利用者に啓発をしていくことが優先だと考えます。 ・自転車通行空間が設置されたとして、大事なのはその後のフォローであり、警察官等が要所に立つ、教育機関で交通ルールを教えるなどマナーアップも大事な要素だと思います。 ・歩行者自転車双方がお互いの通行空間に入らないことを遵守するような施策をお願いしたい。交通政策、ルールづくりなど、望ましい形を御堂筋から市内全域に広げていけるようなモデル空間にしてほしいです。 	<p>歩行者が楽しみながら安心して歩くことができる空間を形成するためにはソフト・ハード両面の対策が必要と考えております。</p> <p>自転車利用のルールやマナーの啓発については、これまでに地域住民や警察とも連携しながら様々な啓発活動を実施しており、今後も継続的な取り組みを進めてまいります。</p>
<p>【コミュニティサイクルの検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティサイクルの導入により自転車の総量を減らし放置自転車を減らすことができます。自転車レーンに連動する形で、民間のノウハウを活かしながら自転車を活用した街づくりをすべきです。 ・市内には小規模な民間コミュニティサイクルが運営されているが、互換性が無く実用性に欠けます。これを機会に御堂筋を中心にサイクルポートを設置しコミュニティサイクルを導入すべきです。 	<p>コミュニティサイクルは、まちづくりや交通の課題を解決するための一つの手段として他都市で実施している例はありますが、事例数としてはまだ少なく、他都市と比べて自転車の保有台数が多いなどといった大阪の地域特性も踏まえた検討が必要と考えております。</p>
4. 段階的整備について	
<p>【北側の段階的整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北側と南側を一体に整備すべきです。ステップ1（歩行者と自転車の通行空間を分離）は意味がないので不要だと思います。 ・御堂筋に交わる枝道それぞれの一方通行に合わせて、必要性の低い片側の緩速車線を廃止し、ステップ2に進めてほしい。これにより利用者にとって自転車道の位置が南側と一直線でわかりやすく、車走荷重によるイチョウへの負担を軽減できます。 ・北側も思い切って側道を自転車通行空間にしてしまった方がよいと思います。色んなルールが混在すると、利用者はややこしく感じてしまいます。 ・北側の段階的整備は必要ないと考えております。交通渋滞への懸念はありますが、御堂筋の活性化が大幅に遅れることになり、地域へのマイナス影響が大きいと考えます。 ・再編のなかで歩道上にいわゆる「普通自転車通行指定部分」を設けようとしているように見受けられます。歩道上での信号待ちの歩行者との交錯を招くため、非常に危険です。国土交通省と警察庁が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の整備形態にない方法を選択することはあってはならないと考えます。 ・歩道の自転車通行帯は大変危険であり、撤去する方針が警察庁から出されていました。必ずイメージ図からの削除をお願いします。 ・「歩道上での自転車通行空間の整備」は、却って混乱をもたらし、事故を誘発する危険性があるので反対です。段階的整備であれば、東側の側道上に南向き一方通行の自転車レーンを整備し、側道内は30km/hの速度規制・ 	<p>御堂筋・周辺エリアを大阪の顔にふさわしい世界的なまちとして都市魅力を向上させるために御堂筋の道路空間再編に取り組んでおりますが、北側（淀屋橋～新橋間）については現時点で側道を閉鎖する場合の自動車等の交通に与える影響の大きさを考慮する必要があると考えております。</p> <p>これについては、引き続き自動車等の交通状況も注視しながら、実施段階で段階的整備の必要性も含めて判断してまいります。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>駐停車禁止を提案します。</p>	
5. イチョウ等について	
<p>【イチョウ・植栽の保全】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大阪の顔として相応しい空間の形成」を行うのであれば、本線～側道間の植栽帯を削ることなく整備される計画が良いと考えます。既存の植栽帯を削ることはイチョウの根茎を傷めることにつながり、また老木のイチョウにはストレスとなる環境改変になります。イチョウ並木を守り、手入れの良い見事な樹形に育てていくことが大切であると思います。 ・イチョウ並木のライトアップは植物にとって悪影響となるので、控えてほしい。 ・イチョウ並木の樹形を整える剪定をしてほしい。 ・緑が減り、余分な費用が発生するため植栽帯を削ることに反対します。写真を見ただけで御堂筋と分かる特色が必要であり、今ある植栽帯がまさに御堂筋のシンボルにできるのではないのでしょうか。 ・御堂筋での植栽帯の芝地の緑は特色のある魅力的な道路空間を創る上で非常に重要な意味を持ちこれを削って狭めることは豊かな道路環境を痩せ細らせることになり、緑を削るべきではありません。 ・植栽帯へ駐輪する人が出てきたり、停車空間の確保によって植栽帯が日常的に横断されたりして、植栽帯が荒れる可能性が高いように感じます。 	<p>御堂筋のイチョウ並木は、市の文化財であり、市民の大切な財産であることから、その取り扱いについては十分注意を払っていく必要があると考えています。こうしたことから、並木の4列配置を基本的に維持し、道路空間の再配分に伴うイチョウの移植は最小限となるよう努めてまいります。</p> <p>イチョウは樹木の中でも比較的社会的環境の変化に強い樹種として認知されており、平成23年度に国土交通省が実施したイチョウへの影響確認実験でも、枯れるなどの影響は見受けられませんでした。しかしながら個体差もあることから、引き続き専門家の意見も聞くなど、整備後においても状況を確認し、慎重に実施していくことで大阪の顔としてふさわしい空間を形成してまいります。</p> <p>また、イチョウ以外の低木や地被類等の緑については、憩いや交流、活力形成に資するさまざまな機能のひとつとして配置するとともに、合わせて放置自転車対策や停車空間からの横断箇所の集約など、植栽帯の保全に努めてまいります。</p>
6. 景観等について	
<p>【沿道建物の看板規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・看板についてのグレードを上げる工夫が必要であり、御堂筋にふさわしいデザイン・質となるよう一定の基準が必要です。 	<p>御堂筋沿道の建物に設置される看板等については、屋外広告物条例に基づく許可基準に加え、御堂筋デザインガイドラインや建築美観誘導基準などによって、意匠や表示面積、設置位置等の基準を定めており、今後も御堂筋の良好な都市景観の形成を図ってまいります。</p>
<p>【歩道上に放置された看板・物品の取締り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個人商店やビルの荷物・看板が、当たり前のように歩道に出してあり、外観上も汚く安全性に欠けます。歩道を私物化する人たちを取り締まるべきだと思います。 	<p>歩道を不正に使用している看板等については、道路上から撤去するよう、個々の設置者に対し指導を行っており、今後も継続的な取り組みを進めてまいります。</p>
<p>【沿道照明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・御堂筋のなかでも本町駅付近において、大阪を代表する通りの割に照明が非常に暗く感じます。必要最低限の明るさはあるのかもしれませんが、快適さや楽しさを感じることはできません。雰囲気や居心地が良くなるような照明を設置してほしい。 	<p>御堂筋の照明については、安全で快適な通行が可能な明るさを確保しつつ、沿道ビルのライトアップや建物から漏れる光との整合性にも配慮しながら、魅力ある夜間景観の創出を図ってまいります。</p>
<p>【舗装について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道にはインターロッキング（コンクリートブロック）を用い、色はセメント色ではなく、イチョウの新緑や 	<p>舗装などの道路施設については、イチョウや沿道景観との整合性を図りつつ、持</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>黄葉が映える色にしてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 多機能空間（カフェ等）にふさわしい舗装のしつらえが必要と考えています。 舗装の色が青色になっているが、景観上好ましくないと思う。京都市の例などを参考に、景観に配慮した色を検討すべきです。 	<p>続可能なまちと一体的となった大阪の顔としての魅力ある空間形成を図ってまいります。</p>
<p>【新橋交差点の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新橋交差点の整備の検討をお願いします。新橋交差点は広い2本の道路（御堂筋・長堀通）が交差しており、建物の林立する都会の中、非常に空の広さを感じる事が出来る、稀有で価値あるスペースと考えます。 	<p>御堂筋の空間再編では、沿道景観との整合性を図りつつ、まちと一体的となった大阪の顔としての魅力ある空間形成を図ってまいります。</p>
<p>7. 多機能空間について</p>	
<p>【多機能空間のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車道と歩道を分離しているベンチ等を設置している多機能空間には芝地帯にすることが必要だと思う。これにより歩くための移動のみの空間から自由でゆっくり休むための空間の意味合いが強まり、景観とあいまって豊かな道路空間の形成につながると共に特色のある個性的で魅力的な御堂筋の形成につながると考えられます。 もっと歴史案内看板（町名の由来など）を立てて欲しい。御堂筋や船場の歴史を知ることができれば観光客にも喜ばれるでしょうし地元の愛着もわき御堂筋と大阪がもっと愛されると思います。 現在設置している彫刻やモニュメントの再設置をしてほしい。 大阪の都市景観形成には、「水」というキーワードが不可欠であり、御堂筋に、自転車と歩行者が共に快適な空間「水の路」を形成することが必要であります。水のせせらぎを中心に、水のオブジェや水辺ゾーンを設置し、親水性豊かな市民の癒しの空間を演出して頂きたい。 	<p>多機能空間では、御堂筋に設置されている彫刻などの資産を活用・継承しつつ、憩いや交流、活力形成に資するさまざまな機能を沿道地域の特性に応じて官民が連携して配置もしくは誘導することを考えております。</p> <p>平成 25、26 年度には地域の方々等と連携して道路空間を活用してにぎわいを創出する社会実験を実施しており、これらの社会実験の結果を今後の検討に活かしていくとともに、ご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>8. 地域との協働について</p>	
<p>【地元との対話・協働】</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道の魅力はハードの道路空間と店舗等による賑わいやプロモーションなどソフトの活動が一体となって創られるものであり、事業具体化を市と地元の協働により進めるべく、早急に対話の機会を設けるようお願い致します。 基本整備方針には賛同しています。今後も継続して意見交換の機会を頂きたいと思います。 	<p>都市の魅力向上に資する具体的な取組みは、沿道地域の特性に応じて、官民が連携して取り組む必要があり、今後も継続して沿道地域の方々と対話を行いながら進めてまいります。</p>
<p>【エリアマネジメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路空間再編には人の活動や空間の使われ方のような運用面も考慮することが必要であり、エリアマネジメントが求められます。 御堂筋に面した建物所有者には自社建物が接する自歩道のゴミ取りと植栽への水やりなどの管理に協力してもらい、見返りに低額でいいので固定資産税の一部削減をするというアイデアはどうか。 	<p>道路を含めた御堂筋周辺のまちづくりの推進体制については、エリアマネジメントが重要であると認識しており、今後、仕組みの構築の検討や関係者との調整を進めてまいりたいと考えております。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>9. その他の意見</p> <p>【観光バスへの配慮】</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光バスの停車スペースについては現在の日本橋の橋上の惨状をみると安易に設置するべきでないと思います。仮に設置する場合は停車整理スタッフの配置などソフト面の運用に関する仕組みづくりが必要だと思います。 アジアからの観光客が増えていくなか、肝心のバスツーリズムに対応できていません。新橋～難波西口間の側道にバス専用待機場所を確保すべきです。 現状、御堂筋を走るバスは本道と側道を交互に出入りするなど危険な走行が目立つため、バス停設置位置も含めバスの通行の検討をお願いします。 	<p>観光バスの駐車や乗降の場所は本来、原因者である観光施設で確保するのが原則と考えておりますが、都市部の観光振興の観点も踏まえ、御堂筋における観光バスの乗降場等の取扱いについて、関係先と調整してまいります。</p>
<p>【道路空間再編の早期実施等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 側道閉鎖等による道路空間の御堂筋全区間の再編およびそのスピードアップを進めて頂きたい。 御堂筋の道路空間は早期の再整備が必要であり、御堂筋 80 周年を迎える 2017 年には再整備を実現してほしい。 淀屋橋・本町エリアにおいても早期に側道の歩行者空間化・多機能空間化されることを望みます。この 10 月に実施された、御堂筋ギャラリーにおいて側道封鎖空間を活用して多くの音楽イベントを開催させていただき、大きな喜びを感じました。淀屋橋や本町エリアで働く方自らが楽しみ、ここでしかできない、経済と文化両方の発展が見込める空間を希望します。男性のみならず女性が活躍し、仕事だけでなくたくさんの方のコミュニティが創造できる街であってほしいと願います。 御堂筋の自転車レーン化について、今後の明確な実施スケジュールを示してほしい。 	<p>御堂筋・周辺エリアを大阪の顔にふさわしい世界的なまちとして都市魅力を向上させるために御堂筋の道路空間再編に取り組んでおりますが、実施にあたっては関係先とも十分に調整を行いながら進めていく必要があります。特に北側（淀屋橋～新橋間）については、南側に比べて自動車交通量が多く、現時点で側道を閉鎖した場合、自動車等の交通に与える影響が大きいと考えられます。そのため、引き続き交通状況も注視しながら、御堂筋の道路空間再編に取り組んでまいります。</p>
<p>【防災】</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの人が集まる御堂筋では災害時には多くの犠牲者が出ます。あらゆる手段を通じて、防災に関し万全な体制の御堂筋を訪れる人全てにアピールすべきです。 災害発生の予兆の告知あるいは災害発生時の避難誘導設備（サイレン・スピーカー）の設置が必要だと思う。 <p>【緊急車両の側道通行可】</p> <ul style="list-style-type: none"> 非常時における一方の側道の封鎖による緊急車両の運用を考慮にいれるべきだと思います。 側道が自転車レーンにした場合でも、緊急車両は側道を通行可としていただきたい。 	<p>御堂筋は地域防災計画において緊急交通路に位置付けられており、大地震などの災害時においては、御堂筋における一般車両の通行は規制され、被災者の避難及び救出・救助、消火活動等に使用される緊急車両（自衛隊、消防、警察）及びこの活動を支援する車両のみが通行可能となります。</p> <p>なお、平常時における救急車等の緊急車両については、側道を閉鎖して歩道の拡幅や自転車通行空間の整備を行った際は、本線等を通行することになります。</p>
<p>【車道の速度制限】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道を多機能空間として活用する場合、隣接する道路において車が高速に走り騒音や排煙をまき散らしては意味がないため、車道の速度を 30 k m/h に制限する規制を検討してほしい。 	<p>道路空間の再編にあたっては、多機能空間に緑を配置するなど、快適な道路環境の確保にも努めてまいりたいと考えております。また、車道の速度制限の規制については、必要に応じて関係先と調整してまいります。</p>

「御堂筋の道路空間再編について（案）」に対するご意見とご意見に対する本市の考え方

意見要旨	本市の考え方
<p>【情報発信】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新橋～難波西口間には電飾看板が乱立していますが、ビッグデータ時代へ対応した街並み形成の為、一部をソーシャルメディアからの情報発信ボードにできないでしょうか。 ・快適性向上として、デジタルサイネージの設置および維持運用の仕組みを作っていく必要があると考えております。 	<p>御堂筋沿道でのデジタルサイネージについては、ヒューマンスケールのにぎわい形成やまちの利便性、安全性の向上といった効果が期待できる区間として、道頓堀付近から難波駅周辺までの範囲等をモデル区間として設定し、「デザイン性の高いもの」、「まちの利便性や安全性を高める各種の情報やまちの魅力を向上させる映像等を提供するもの」等の一定の基準を満たすものについて設置を可能としており、にぎわい空間における良好な景観形成に努めております。</p>
<p>【イルミネーションは一般公募の参加を募るべき】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政主導で大掛かりなイルミネーションは作ってもいいが、小さい木などの飾りつけは、子供たちに作ってもらったり、芸大生に作ってもらったり、一般企業の広告に使ってもらったりして、活気づくりをしていくべきだと思う。 	<p>ご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>