

## 「御堂筋将来ビジョン（案）」に関するご意見

(ご意見募集期間)

平成30年12月21日(金) から平成31年1月25日(金) まで

ご意見の該当箇所	
(6-7) ページ	(人中心 — フルモール化) について

### 【意見内容】

- ・全体目標としての「車から人中心のストリートへの転換」については賛成です。
- ・しかし、御堂筋を全面終日フルモール化することには反対です。歩行者系(車いす、低速パーソナルモビリティを含む)、自転車系、車系を交通モードのベースとして考え、道路空間再配分にあたっては、安全面の視点から歩行者系>自転車系>車系の順で優先性を考え、現行の歩行者・自転車混在空間を無くし、分離型の整備(自転車専用走行空間の確保)を目指すべきです。これらの空間は、緩速車線や本車線削減により生み出すものとする。
- ・全長4kmの御堂筋を全面終日フルモール化すれば、利用できるのは体力がある人に限定される。また、搬出・搬入車両、緊急車両の出入り、東西方向の交通も必要となる。フルモール化は、土日や祝日など曜日や時間帯、空間を限って導入するべきではないか。
- ・現状において「自転車交通量が10年前の約6~7倍と増加」、「歩行者と自転車が歩道内で錯綜することにより、歩行者が歩きにくい状況となっている」という課題がある。道路空間の再編のあり方として、歩行者を優先としながら多様なモビリティが安全に共存することのできる空間・ルールづくりの必要性を謳っているが具体的に自転車についてはどのように位置づけて、活用していく考えなのか?が見えない。
- ・同イメージ図において描かれているのは、すべて歩行者(車いす使用者を含む)であり、自転車利用者が見当たらない。また、道路空間の配分においても、自転車走行空間は明示されていない。歩行者の通行と滞留空間ですべてが埋められている。これでは「歩行者を優先としながら多様なモビリティが安全に共存できる空間」とは言えない。なお、多様なモビリティとしては、歩行、自転車、車いす、パーソナルモビリティなどが挙げられよう。

- ・原案のフルモジュール化は、道路空間の通行機能（link）を軽視し、広場機能（place）を過度に重視しすぎている。道路空間においては、link 機能と place 機能を、個々の道路空間の性格に応じて適切にバランスよく配置することが必要。
- ・一方、18、19 ページの②エリア特性を踏まえた空間づくりにおいては、ゾーンの性格別に空間を捉え、通行ゾーンを歩行者と自転車の分離型とし、多機能ゾーンも含めた形で検討しており、この視点には賛成である。この考え方と目標とする全面フルモジュール化とは整合しないのではないか。

ご意見の該当箇所	
(9) ページ	(人中心の道路空間) について

- ・シェアド・スペースの考え方を参考にするのは評価できるが、この考えが最初に導入され道路空間整備が行われた、オランダのハーレンにおいても、歩行者、自転車、車の完全なるシェアド・スペースとは別に、分離型を取り入れたスペースがあり、速度の異なる交通モードの共存は安全面から十分検討する必要がある。
- ・パーソナルモビリティと歩行者の共存は、速度面から可能であるが、自転車とは速度が異なるので自転車走行空間は分離型を基本とすべきである。都心部から自動車を排除しつつ、自転車、低速の公共交通や乗り合いバス・タクシー、近未来型モビリティも含めた低速交通レーンを分離型で設置してほしい。
- ・なお、シェアド・スペースはドイツ、オランダにおいても普及が進んでいるとは言えない状況である。

ご意見の該当箇所	
(10) ページ	(出会うの空間を創出) について

- ・都市における賑わい空間づくりは四六時中イベントを行うことではないのではないかと。外部の人を呼ぶこむためだけの演出はテーマパーク化してしまう危惧がある。来訪者や住民が都市での生活、ビジネス、文化そのものの活気を感じることができる「場」であることが

都市の賑わいの源。そのためには、面的な整備方針（都市計画マスタープラン等）と交通ネットワークが連動している必要があり、対応するエリア毎のビジョンが必要ではないか。その上で、各ゾーンをつなぐ適切な移動・交通ネットワーク（歩行者・自転車・パーソナルモビリティ・公共交通・自動車）の再編を図るべき。その中で非日常的なイベントやアクティビティとの相乗効果が図られるのではないか。

ご意見の該当箇所	
(15) ページ	(ファーストステップ 側道歩行者空間化) について

・側道の歩道化にあたっては、歩道とは構造的に分離された、自転車専用走行区間の確保を行うこと。

ご意見の該当箇所	
(21) ページ	(都心部全体の交通ネットワークの再編) について

・交通ネットワーク再編の具体性が不明。交通量を減らすのであれば、御堂筋や堺筋の両方向通行化もありうるのではないか。御堂筋だけでなく、都心部は「人中心」の方針の下、他の道路・及び、街区、駅前のまちづくりを再編し、都心部全体としての魅力向上を進めるべき。例えば、トランジットモール化や LRT 導入などは都市景観や魅力の向上に貢献する。また、東西方向の道幅の狭い道をフルモール化する方がショッピングを楽しむ歩行者で賑わうのではないか（例：周防町通など）。こうした整備と併せて、自転車の交通ネットワークも都心部、および、周辺部とのつながりを再編していただきたい。