

外部専門家からの意見及び府の考え

カテゴリー（府の考え）	外部専門家の意見	意見を踏まえた方向性（府の考え）
<p>交通量によって一律的に車線数を決定するのではなく、地域の実情に応じ柔軟に車線数を選択し、効率的・効果的に道路整備を進めたい。</p>	<p>○車線数の決定方法の独自基準については、道路空間配分に活用できるのでよいことだと思う。</p> <p>○例えば、自動車交通量が減るような配分を行うなどすれば、空間が生まれる。それを再配分して余裕を生み出すということもできる。</p>	<p>交通量によって一律的に車線数を決定するのではなく、地域の実情に応じた、効率的・効果的な車線数が選択できる規定を道路構造条例に盛り込み。</p>
<p>自転車ネットワーク上、必要な箇所(幹線道路)で、車道における自転車通行空間を明確化したい。</p>	<p>○自転車に関して、日本でこのこれまでの使い方は、ゆっくり走るのが主流であったことから、歩道運用でも大きな問題がなかった。つまり、自転車利用の目的は高速移動でも環境対策でもなかったが、近年の利用促進の目的とされているように、環境や健康面での効用を想定した比較的速い(中速)利用のためには、自転車レーンなどの専用通行帯が必要であるが、実際にはそのほとんどが歩道空間に整備されている。</p> <p>○自転車環境の整備では、その効果が連続性と走行速度、概ね20～30km/hを目標として評価されている。通勤などの中速のニーズとその他の用途では、利用形態が異なるため、整備の仕方が変わってくる。府として、どのような自転車環境を作りたいのか考えをまとめておく必要がある。</p> <p>○現状の道路では、自転車利用の立場では、車道を走るのには危険を感じる。そのため、歩道を走行している状況が多々見受けられる。</p>	<p>自転車の安全利用のため、</p> <p>①指導取締り ②ルール・安全教育 ③通行空間整備</p> <p>などの取組みにより、すべての道路利用者が道路を安全に通行できる環境づくりを進める。</p> <p>なお、③の一環として必要に応じ、車道においても自転車通行空間を確保することができる規定を道路構造条例に盛り込み。</p> <p>また、自転車関連事故の多くは、比較的道幅の狭い道路で発生していることから、細街路も対象にした、自動車への注意喚起や自転車の通行位置・進行方法等を示す法定外表示の府内統一仕様を作成する。</p>
<p>規定上2.0mの歩道でも、電柱や安全柵により、幅員がフルに歩行空間として利用できないケースがある。幅員2.0m以上の実質的な歩行空間を確保するなど、誰もが安心して歩ける歩道としたい。</p>	<p>○歩行者は、実際は譲り合いをしながら歩くが、基準としては有効幅員を取り入れることはよいことだと思う。</p> <p>○大阪の市街地特性では狭隘な空間が特徴かと思う。例えば、幅員等の基準を緩和し、道路整備が進むようなことがあれば、緩和してもよいかと思う。</p> <p>○歩道を危険でないという状態にしなければ、高齢者等が外出できなくなり引きこもりのようになってしまう。</p>	<p>歩道の有効幅員、透水性舗装、横断勾配の緩和などのバリアフリー規定を、特定道路だけでなく府が管理する全ての道路に適用していく。(道路構造条例にも位置づけ)</p>
<p>歩行空間等を確保しつつも、府民が実感できる「みどり」を確保したい。</p>	<p>○「みどり」について構造令や条例案では「植樹帯」と表記している。大阪府がいう「みどり」と構造令での「植樹帯」とは意味合いが異なると思う。概念として「みどり」があるなら取り入れてはどうか。</p> <p>○景観については、電線、電柱よりも沿道建物の看板等が景観調和に欠ける。みどりがあれば、それを和らげることができるかと思う。</p>	<p>景観に配慮すべき箇所など特定箇所において、「みどり」の確保を集中的に取組み。</p> <p>また、道路構造条例では、植樹帯に限定せず植樹樹で代替できる規定を道路構造条例に盛り込み、府民が実感できる「みどり」（緑視率）を確保していく。</p>

外部専門家からの意見及び府の考え

カテゴリー（府の考え）	外部専門家の意見	意見を踏まえた方向性（府の考え）
<p>「活力・成長」「安全・安心」「都市の魅力づくり」につながる道路づくりを進めたい。</p>	<p>○道路は場所によって様々な条件があるので「成長・活力」「安心・安全」「都市魅力」の3本柱が必ずしも当てはまらない場合がある。今後、運用面を充実させていくため、例えば、条例前文に思想(空間再配分の考え方)を書いておくというのはいかがでしょうか。</p>	<p>「大阪の確かな成長と府民の安全・安心な暮らしを支える」という目的を条文に盛り込み。 また、道路構造基準運用マニュアルを整え、地域の実情に応じた運用ができるよう、取組を継続する。</p>
	<p>○例えば、交差点付近では視認性の面から植栽をなくしてしまうケースも出ているが、そうではなく、視認性の確保に合致した樹種の選定やその他の構造や標識面からの対応を検討すべき。利用者のニーズも異なるが、道路は都市の顔でもあるので、よく検討すべき。 ○交差点での左折巻き込みや右直事故対策として実施している、交差点部の路肩の縮小等の安全の基準を取り入れていくなど、運用面も固めていくべき。</p>	<p>道路構造基準運用マニュアルを整え、地域の実情に応じた運用ができるよう、取組を継続する。</p>
	<p>○停車帯を2m設けるなど、標準断面で一律に整備してきた経緯がある。今となっては、その停車帯が不要となっているなど、地方がよりよい道路整備ができるようになったことを考える方がよい。例えば、市道との連携など。</p>	<p>路線・地域の特性を考慮し、「活力・成長」「安心・安全」「都市魅力」の観点からの課題や府民ニーズなどを踏まえ、道路空間の再配分の優先性を総合的に判断する。</p>
	<p>○道路空間のにぎわい利用として、バス停や交差点以外のところでも、スペースを取ることができる可能性も取り入れるべき。例えば、高齢者のために、例えば250mごとに休憩できるスペースを設けるようにできるなど、まちづくりをする観点からもよいのでは。 ○歩行者の滞留の用に供する部分で、例えば坂道の途中の休憩スペースのベンチなどを運用や解釈で取り入れてはどうか。 ○本当に道路構造令は何でもできるのか。例えば、御堂筋の緩速車線などの件は、断面構成上はどう取り扱うのか。歩道にするのであれば、本当に目指しているものになるのかは疑問である。今の道路構造令の中で合致する断面種類はないかと思う。このような場合、道路ではなく、帯状の公園として扱ってしまうが、このような、道路構造令に無いことをどう受け止めるのか。 ○街路構造令が昔にあったが、街路構造令と道路構造令が過去に合併した。街路構造令では、市街地の街路については、歩行者中心でゆとりをもたすなど断面構成の考え方は違っていた。街路構造令ある断面の考え方には、B/Hという道路幅員と沿道建物の高さの割合でゾーンなどを示したものがあつた。現行の構造令では、そのような概念が無い。このような、現行の構造令の道路種別（1種から4種）とは違った概念を取り入れるということがあってもよい。</p>	<p>地域の実情に応じた運用ができるよう、具体的事例を基に検討していく。</p>