

なんさん東西通りの一方通行化に係る検討状況

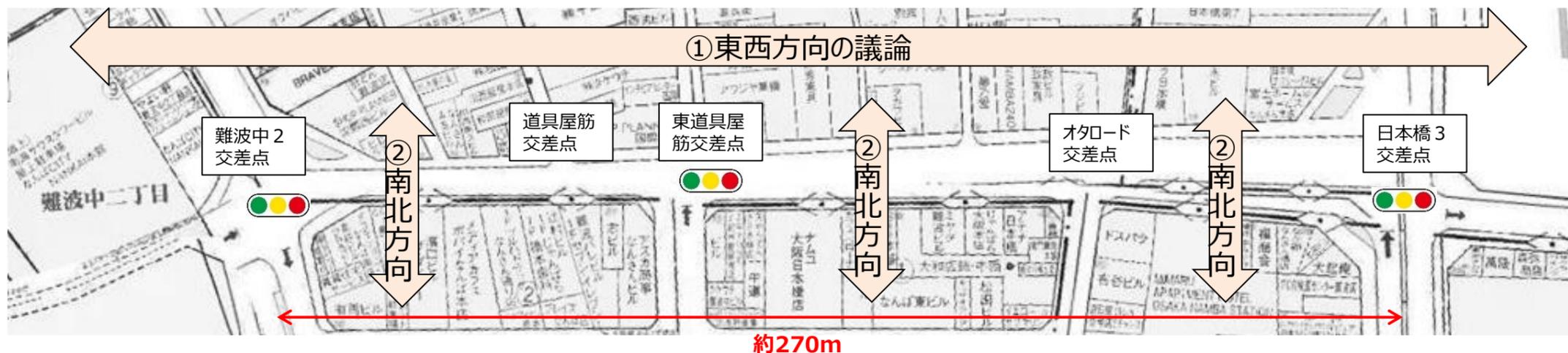
令和6年2月

大阪市 建設局 企画部 企画課（道路空間再編担当）

■ 地域関係者との協議状況

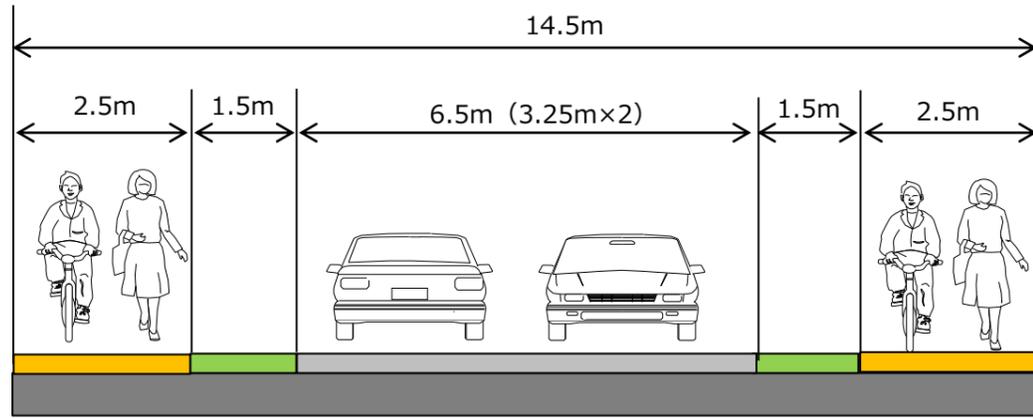
日程	名称	主なご意見（キーワード）				
		道具屋筋・東道具屋筋 交差点	オタロード 交差点	日本橋3 交差点	車両の寄り付き	自転車
令和5年 10月30日	難波千日前日本橋ま ちづくり協議会役員 ・大阪市打合せ	・横断歩道の設置方法 ・信号設置	・右折可の是非 ・南北方向の横断	・歩道は狭めない ・車線運用変更 (左折、直左)	・アクセススペースの是非・幅員 ・現状の運用	・自歩道の是非 (車道or歩道)
令和5年 12月14日	警察・大阪市との 意見交換	・幅広横断歩道困難 ・信号設置困難 (交差点間隔)	・右折問題なし ・東西方向の 横断歩道設置提案	・車線運用変更の対 策は問題ない (左折、直左)	・南側の商業施設か ら合意がとれるのか	—
令和6年 1月24日	難波千日前日本橋ま ちづくり協議会役員会	・横断歩道の設置方法 は検討必要 ・道具屋筋交差点で信 号設置不可であるなら 根拠を示してほしい	・南北方向の横断歩 道が設置できるので あれば概ね問題なし	・車線運用変更の対 策は問題ない (左折、直左)	・左右の路肩のバラ ンスが異なるのであれば 反対 ・区画線の引き方は 両側で統一	・自歩道で問題なし
令和6年 1月25日	警察・大阪市との 意見交換	・幅広横断歩道困難 ・信号設置困難 (交差点間隔)	・南北横断歩道設置 困難 ・右折可は問題なし	・車線運用変更の対 策は問題ない (左折、直左)	・アクセススペースを無 理に設置する必要は ない	・車道走行が望まし い

⇒一方通行化することで、スペースを確保することは概ね合意しているものの、
限られたスペースの中でどういった機能を持たせるのか継続的に議論が必要（すべての機能を付加させることは難しい）
⇒東西断面、南北断面に分けて、優先すべき事項（持たせたい機能）等について議論を進めていく。



①一方通行による空間再編の是非

【現況イメージ】



【メリット】

- ・車が双方向で移動できる
- ・北側・南側の両方で車両の寄り付きが可能

【デメリット】

- ・歩道が狭いため、サービス水準が低い

【歩道のサービス水準】

② 歩行者交通に対応し得る十分な施設計画とした上で、さらに快適な歩行環境の形成を行うことが必要である。

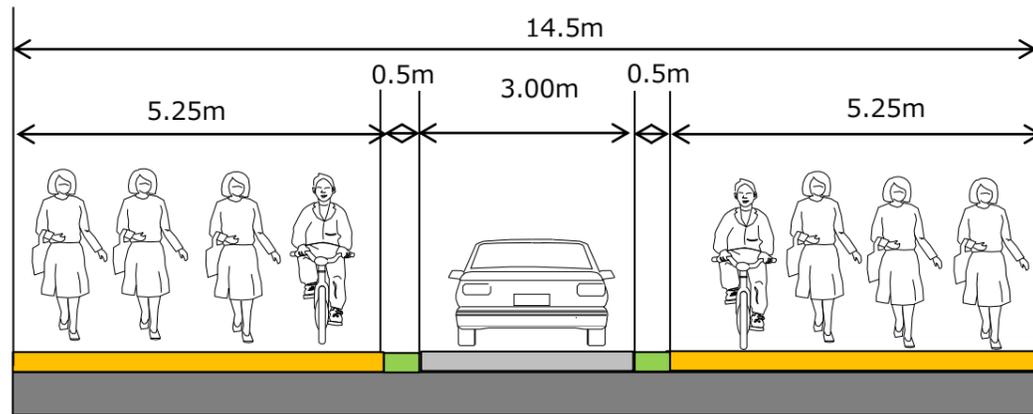
・ 大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと。

A	自由歩行	～27人/m・分
B	やや制約	27～51
C	やや困難	51～71
D	困難	71～87
E	ほとんど不可能	87～100

・ 植樹、特殊舗装（カラー舗装等）、ストリートファニチュアの設置等が行われることが望ましい。

出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版、H26.6、国土交通省都市局都市計画課

【一方通行イメージ（車道・歩道境界幅最小）】



【メリット】

- ・広がったスペースを様々な用途に活用することが可能
- ・歩道のサービス水準は現況よりも高くなる可能性がある

【デメリット】

- ・車両の利便性が低い（一方通行）
- ・南側での車両の寄り付きは困難

【現況のサービス水準】

・ 2,078人/時間 ÷ (2.5m × 60分)
= **13.9**人/m・分

【一方通行イメージでのサービス水準（車道・歩道境界最小）】

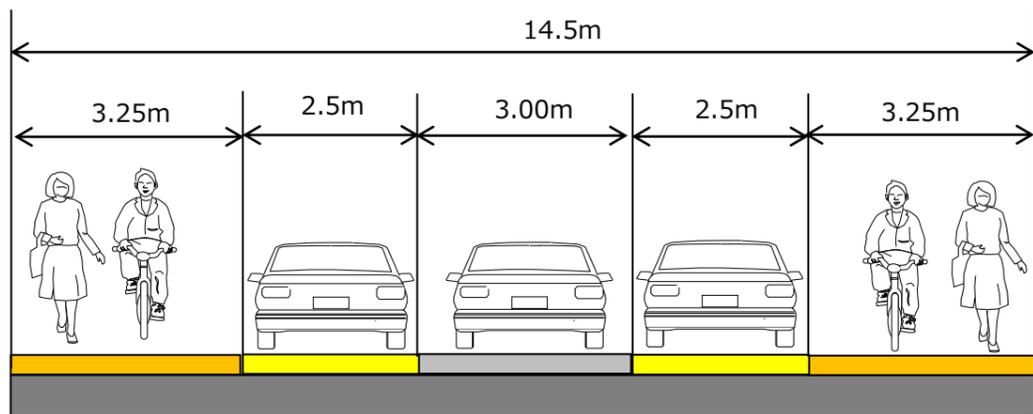
・ 2,078人/時間 ÷ (5.25m × 60分)
= **6.6**人/m・分

【一方通行イメージでのサービス水準（車道・歩道境界最大）】

・ 2,078人/時間 ÷ (3.25m × 60分)
= **10.7**人/m・分

※歩行者・自転車交通量は
2021年11月27日（土）計測結果
（南側断面ピーク時間）

【一方通行イメージ（車道・歩道境界幅最大）】

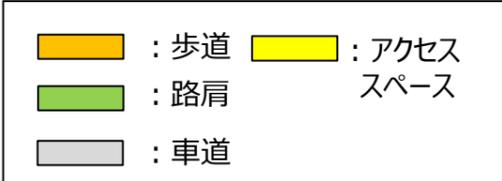


【メリット】

- ・広がったスペースを様々な用途に活用することが可能
- ・車両の寄り付きはしやすい

【デメリット】

- ・車両の利便性が低い（一方通行）
- ・歩道幅員が道路構造令の自歩道の基準を満たしていない



【参考】関係法令

※道路交通法第47条：一方通行を採用した場合、道路の左側端に設置することが原則で、両側に車を停車するのは困難

(停車又は駐車の方法)

第四十七条 車両は、人の乗降又は貨物の積卸しのため停車するときは、できる限り道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

2 車両は、駐車するときは、道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

3 車両は、車道の左側端に接して路側帯（当該路側帯における停車及び駐車を禁止することを表示する道路標示によつて区画されたもの及び政令で定めるものを除く。）が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、前二項の規定にかかわらず、政令で定めるところにより、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない。

(罰則 第一項については第百十九条の三第一項第四号 第二項及び第三項については第百十九条の二の四第一項第二号、第百十九条の三第一項第四号)

※道路構造令の解説と運用（日本道路協会）：自歩道の幅員 ※なんさん東西通りは歩行者の交通量の多い道路に該当

(自転車歩行者道)

第10条の2

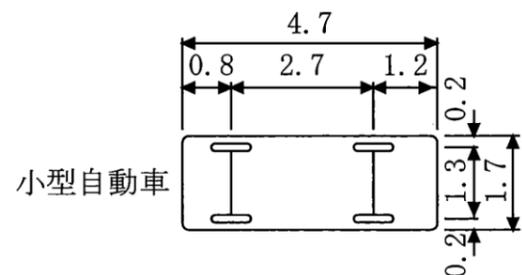
2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。

※道路構造令の解説と運用（日本道路協会）：停車帯の幅員等

(停車帯)

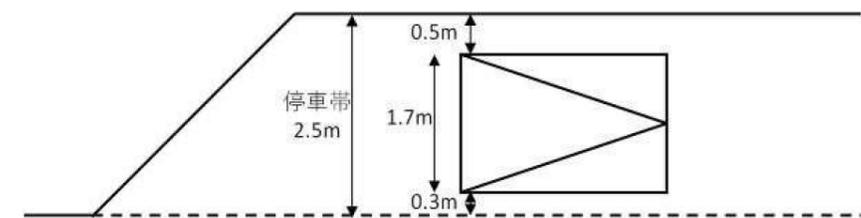
第9条 第4種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

2 停車帯の幅員は、2.5メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。



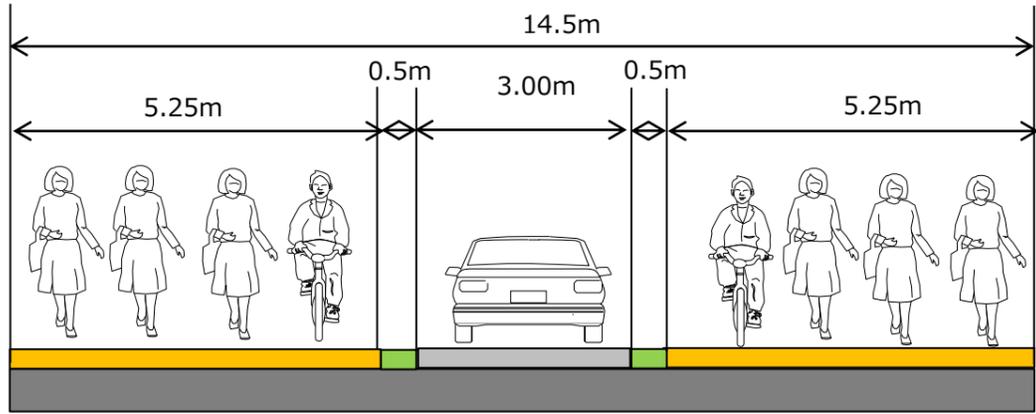
※車両幅を考慮した、停車帯の幅員の考え方

停車車両は小型自動車(1.70m×4.70m)を想定し、停車帯の幅員は2.50m(路肩0.50mを含む)に整備し、小型乗用車への乗降で最低限必要とされる幅員0.50m、車体幅1.70m、クリアランス0.30mを確保する。



②広がったスペースの活用方法 ～歩行者・自転車・寄り付き車両のうち何を優先するか～

【歩行者優先イメージ】



【メリット】

- ・歩道のサービス水準は高い

【デメリット】

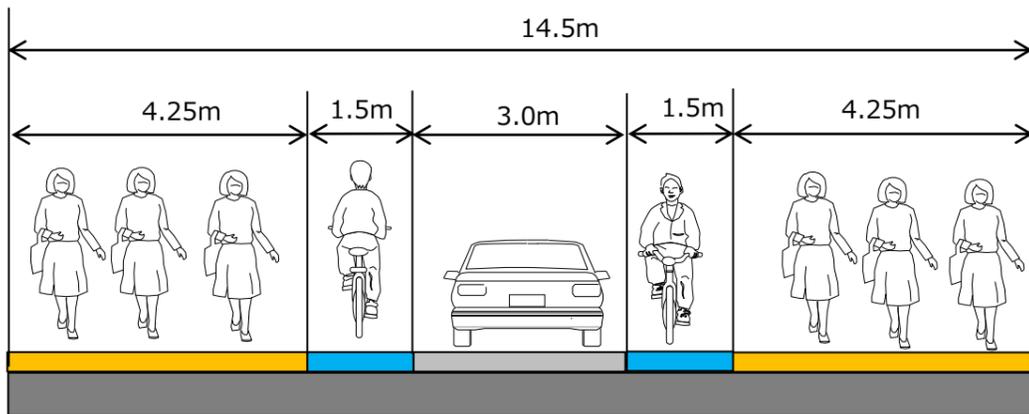
- ・歩道で歩行者と自転車が混在
- ・車両の寄り付きがしにくい

【歩道のサービス水準】

$$\cdot 2,078 \text{人/時間} \div (5.25\text{m} \times 60\text{分}) = \mathbf{6.6} \text{人/m} \cdot \text{分}$$

※歩行者・自転車交通量は
2021年11月27日（土）計測結果
（南側断面ピーク時間）

【自転車車道走行優先イメージ】



【メリット】

- ・歩道のサービス水準は高い
- ・自転車が歩行者と分離されている

【デメリット】

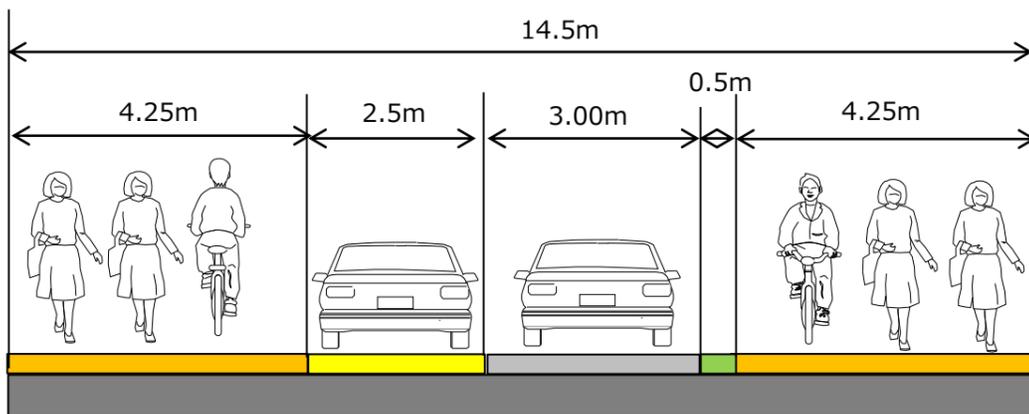
- ・車両の寄り付きがしにくい
（自転車の走行にも影響）

【歩道のサービス水準】

$$\cdot 1,903 \text{人/時間} \div (4.25\text{m} \times 60\text{分}) = \mathbf{7.5} \text{人/m} \cdot \text{分}$$

※歩行者交通量は
2021年11月27日（土）計測結果
（南側断面ピーク時間）

【車両の寄り付き優先イメージ】



【メリット】

- ・車両の寄り付きがしやすい

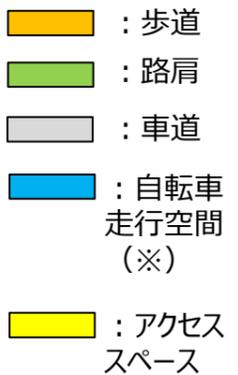
【デメリット】

- ・歩道のサービス水準はやや低い
（ただし、現況よりは高い）
- ・歩道で歩行者と自転車が混在

【歩道のサービス水準】

$$\cdot 2,078 \text{人/時間} \div (4.25\text{m} \times 60\text{分}) = \mathbf{8.1} \text{人/m} \cdot \text{分}$$

※歩行者交通量は
2021年11月27日（土）計測結果
（南側断面ピーク時間）



（※）あくまでイメージ
（逆向き走行の空間整備手法は要調整）

①信号設置が困難な理由

大阪府警察

キーワードから探す

Select Language 翻訳

Google 提供



総合案内
事件情報
手続き・申請
相談窓口
お近くの警察署
安全な暮らし
交通情報
採用案内

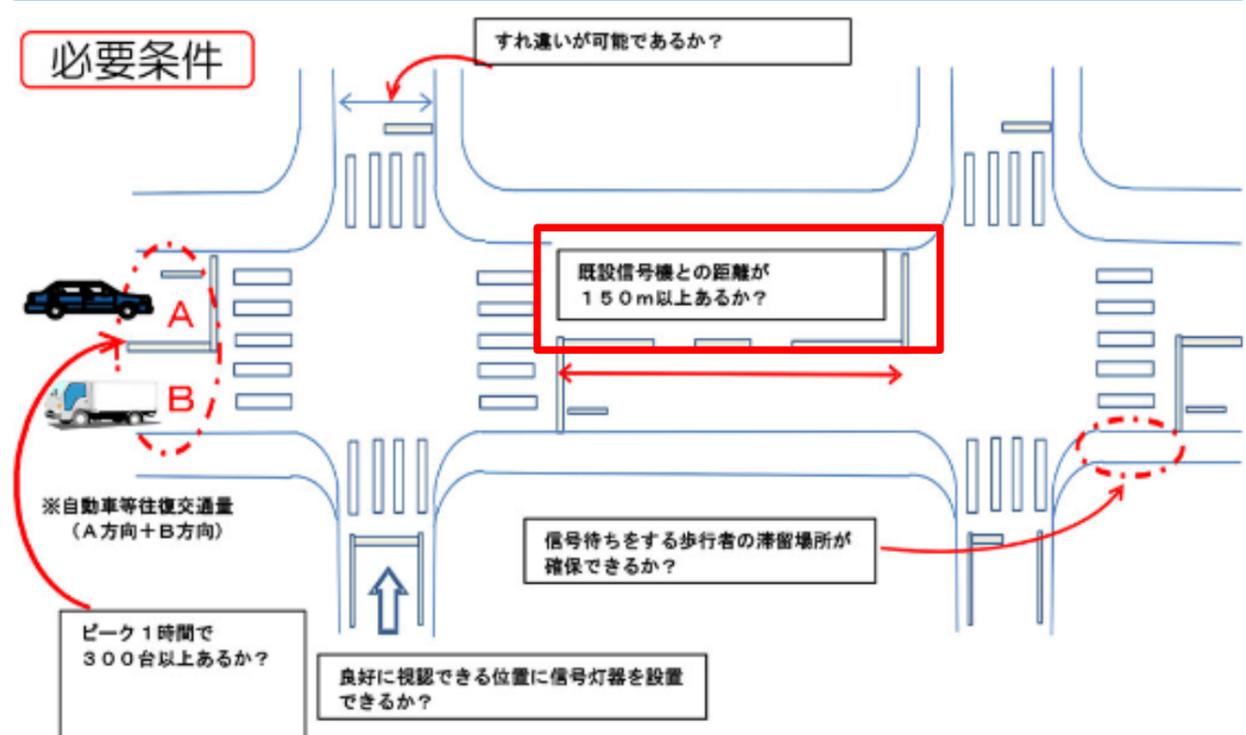
現在のページ [ホーム](#) > [交通情報](#) > [交通規制に関すること](#) > [ご意見・ご要望](#) > [信号機の設置](#)

信号機の設置

効果的に交通の安全と円滑化を図るために、信号機の設置においては、交通量や交差点形状、隣接信号機との距離などの条件を考慮しています。
これらを考慮せずにむやみに信号機を設置すると、信号無視を誘発するなど、交通の安全と円滑に支障を及ぼすこととなります。
設置の必要性については、十分な検討をして参ります。

信号機を設置するための考え

必要条件



すれ違いが可能であるか？

既設信号機との距離が150m以上あるか？

信号待ちをする歩行者の滞留場所が確保できるか？

良好に視認できる位置に信号灯器を設置できるか？

※自動車等往復交通量 (A方向+B方向)

ピーク1時間で300台以上あるか？

➤ [信号機設置の指針について](#)

ご意見・ご要望

- > [信号機の設置](#)
- > [信号機の撤去](#)
- > [信号灯器が見えにくい](#)
- > [信号の表示 \(右折矢印信号の設置等\)](#)
- > [信号の秒数 \(歩行者横断秒数の延長等\)](#)
- > [信号機の故障や破損](#)
- > [よくあるご意見・ご要望・その他](#)
- > [道路標識等に関する意見・要望の窓口](#)

②横断歩道を近接して設置できない理由、幅広の横断歩道を導入できない理由

原議保存期間	20年(令和25年3月31日まで)
有効期間	一種(令和25年3月31日まで)

各管区警察局長
各都道府県警察の長
(参考送付先)
庁内各局部課長
各附属機関の長

警察庁丙規発第11号
令和5年3月17日
警察庁交通局長

「交通規制基準」の改正について(通達)

交通規制を実施する場合の標準については、「交通規制基準」の改正について(通達)」(令和3年11月30日付け警察庁丙規発第27号。以下「前通達」という。)により示しているところであるが、この度、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令(令和4年内閣府・国土交通省令第7号及び令和5年内閣府・国土交通省令第1号。)の公布に伴い、所要の改正を行った。

そこで、別添のとおり、改正後の「交通規制基準」の全データを送付するので、都道府県警察においては、本年4月1日及び7月1日の施行に合わせ、本通達による改正後の「交通規制基準」に準拠して交通規制を実施されたい。

なお、前通達は令和5年6月30日をもって廃止する。

出典：交通規制基準に関する通達(警察庁)

f. 横断歩道の幅員は、原則として幹線道路相互の交差では4m、細街路相互の交差では3mを最小とする。

横断歩道の幅員は、横断歩行者数と、歩行者の横断に割り当てられる現示時間等を勘案し、当該平面交差の実状に応じて、設定すべきであるが、個々の平面交差ごとに、歩行者の交通量に応じて幅員を変化させることは好ましくない。横断歩道の最小幅員は、上記とするが、必要に応じて1m単位で広くする。

出典：道路構造令の解説と運用(日本道路協会)

第6 横断歩道

規制目的	歩行者等の横断場所を指定するとともに、車両等に対して歩行者保護の義務を課して、横断歩行者の安全を確保する。		
根拠等	法第2条第1項第4号	標識 407-A・B	標示 201
規制実施	対象道路	<ol style="list-style-type: none"> 信号機が設置されている交差点 信号機が設置されている交差点については、原則として各流出部に横断歩道を設置するものとする。ただし、次のいずれかに該当する場所については、原則として設置しないものとする。 (1) 横断歩行者数が極端に少ない場所 (2) 横断歩道橋等の立体横断施設のある場所の直近部 (3) 車道幅員がおおむね3.5メートル以下の場所、歩行者の滞留スペースのない場所等横断歩道の設置が適当でない場所 信号機が設置されていない交差点 信号機が設置されていない交差点については、原則として車道幅員がおおむね3.5メートル以上で、次のいずれかに該当する場所に横断歩道を設置するものとする。 (1) 交通量及び横断歩行者が多く、歩行者の安全を確保する必要がある場所 (2) 沿道に多数の人が利用する商店、公共施設等がある場所 (3) 駅、学校等に通じる場所、バス停留所付近等特に必要な場所 単路 単路については、原則として次のいずれかに該当する場所に横断歩道を設置するものとする。 (1) 車道幅員が5.5メートル以上で、横断歩行者が多く歩行者の安全を確保する必要がある場所 (2) 信号機が設置されている場所 	
基準	対象	歩行者等及び車両等	
	留意事項	<ol style="list-style-type: none"> 次のいずれかに該当する場所については、原則として設置しないものとする。 (1) 勾配の急な坂若しくは坂の頂上付近又は見通しのきかない道路のまがりかど及びその付近 (2) 高速自動車国道等の流出路と一般道路の取付け部付近その他横断歩道を設置することにより交通の危険が生じるおそれのある場所 横断歩道の間隔は、市街地においては、おおむね100メートル以上、非市街地においては、おおむね200メートル以上とする。ただし、通学・通園児、高齢者、身体障害者等の横断する場所や商店街等で歩行者の横断が特に多い場所においては、設置間隔を短縮することができる。 多通行帯道路等で横断距離が長くなる場合は、交通島の設置や横断歩道付近の乱横断防止のための防護柵等の設置がなされるように努めること。 歩行者の安全を確保するため、横断歩道と接続する歩道等の設置、歩道の切り下げ、滞留スペース等の設置がなされるように努めること。 夜間における道路標識等の視認性を高め、横断歩行者の安全を確保するため、道路照明等の設置がなされるように努めること。 	
設置基準	道路標識	設置場所	横断歩道を設ける場所の必要な地点における路端
		設置方法	1 横断歩道を設ける場合には、次表に示すところにより、道路標識「横断歩道(407-A・B)」及び道路標示「横断歩道(201)」を設置するものとする。

出典：交通規制基準に関する通達(警察庁)