

御堂筋の道路空間利用のあり方

御堂筋の概要

御堂筋は大阪のシンボルロードであり、その沿道には大阪を代表する多くの企業や商業施設が集積。様々なイベントが開催される等、多くの人々に親しまれている。近年は、歩行者と自転車の輻輳、放置自転車の増加等の課題が発生。

御堂筋の概要



- ・ 梅田～難波間を南北に結ぶ約4kmの幹線道路
- ・ 国道25号、26号、165号の重複区間
- ・ 本線4車線 + 緩速車線(副道) + 自転車歩行者道
渋滞対策として、南向き一方通行となっている
- ・ イチョウ並木や彫刻等、美しい景観を形成



企業や商業施設が集積



美しい景観を形成



御堂筋オープンフェスタ

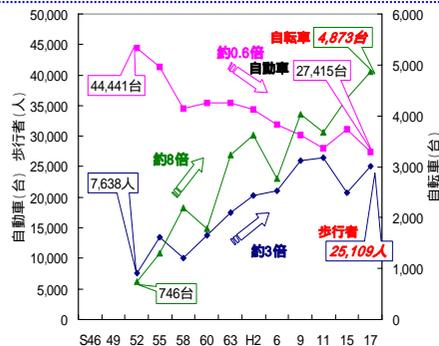


御堂筋イルミネーション

近年の課題

< 御堂筋の交通の利用状況(心齋橋) >

自動車は減少傾向。歩行者・自転車は増加傾向



不法駐輪の状況(難波・新歌舞伎座付近)



不法駐輪により狭くなった歩道を歩行者と自転車が輻輳

御堂筋の空間利用に関する様々な提案

御堂筋の空間利用に対する沿道地域の関心は非常に高く、これまでに、経済界やまちづくり団体（NPO等）から様々な提案がなされている。

提案の概要

平成16年3月 「明日の御堂筋」委員会（大阪国道事務所）

緩速車線を廃止し、歩道あるいはランジットモールとして整備
自転車通行帯を整備 平成18年10月に社会実験を実施

平成16年6月 御堂筋まちづくりネットワーク（企業による任意団体）

緩速車線を廃止し、自転車歩行者道として整備（現在の歩道は歩行者専用とする）
ベンチ、キオスク、カフェテラス等の設置によるアメニティゾーンの創出

平成21年10月 NPO法人 長堀21世紀計画の会

緩速車線を廃止し、自転車、ヴェロタクシー等のみが通行可能な“ゆったりモード”ゾーンを整備
ベンチ、キオスク、カフェテラス等の設置によるアメニティゾーンや駐輪スペースの創出

平成21年3月 社団法人 関西経済同友会

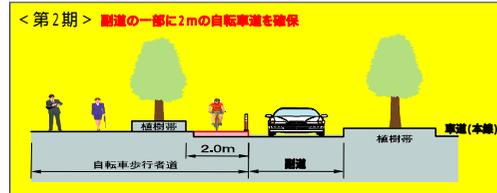
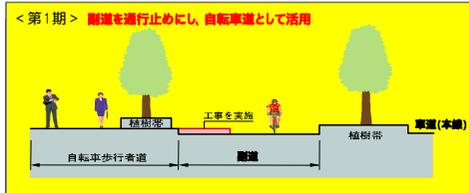
緩速車線を廃止し、市民や観光客が身近に水と親しめる「水の路」を整備
世界に誇れる「水都大阪」を復活

御堂筋の自転車対策に関する社会実験

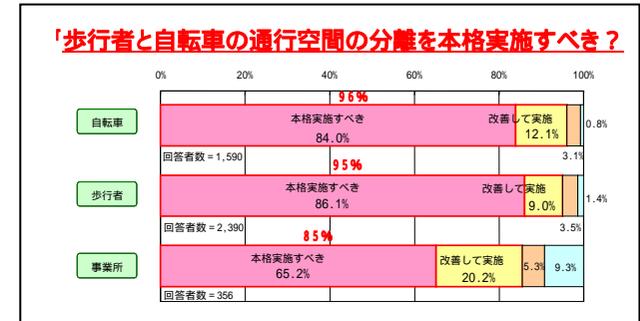
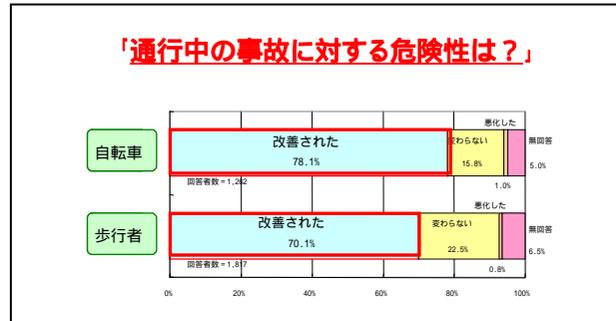
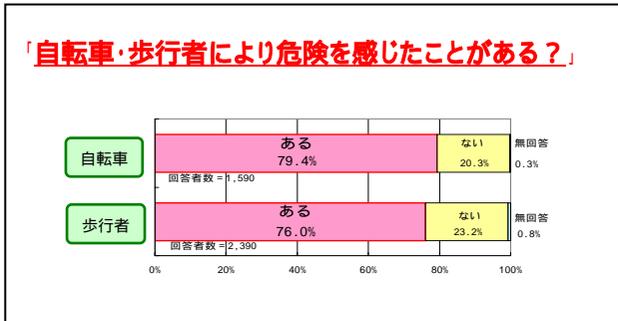
平成18年10月に御堂筋の緩速車線（副道）を自転車道として活用する社会実験を実施。多くの利用者から「通行中の事故に対する危険性が改善された」等の評価を得た。

社会実験の概要

- 実施主体：御堂筋周辺自転車利用適正化検討会(国土交通省、大阪市等)
- 実施期間：平成18年10月 約1ヶ月間(第1期:1週間、第2期:3週間)
- 実施区間：約400m区間(久宝寺町3～新橋北交差点)



実験中の御堂筋利用者に対するアンケート調査結果



実験結果を踏まえた今後の課題

- 緩速車線を廃止する事による自動車交通への影響（渋滞対策）
- 沿道商業施設への荷捌きのために駐車するトラック等に対する対策
- 緩速車線を利用するバスやタクシーに対する対策

御堂筋空間利用検討会の概要

平成21年12月に国土交通省と大阪市が共同で設置。

学識経験者、沿道地域の連合自治会、まちづくり団体、経済団体、利用者団体のメンバーで構成。

御堂筋及びその周辺地域の変化や課題をふまえ、広く市民や道路利用者の合意を図りながら、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方について検討を行う。

検討会メンバー (:委員長)

敬称略

分野	名称等	備考
学識経験者	村橋 正武(大阪工業大学教授・リエゾンセンター長) ・塚口 博司(立命館大学教授) ・栗本 智代(大阪ガス(株)エネルギー・文化研究所主席研究員)	「都市計画」 「交通工学・国土計画」 「景観・計画プロセス」
沿道地域の 連合自治会等	・沿線連合振興町会各会長(愛日、船場、久宝、芦池、御津、精華) ・南商店会連合会長及び宗右衛門町商店街振興組合理事長、心斎橋筋 商店街振興組合理事長、アメリカ村の会会長 ・東商店会連盟三休橋筋商業協同組合	
まちづくり 団体等	・長堀21世紀計画の会 ・御堂筋まちづくりネットワーク ・ミナミまち育てネットワーク ・中之島・御堂筋SBJ連絡協議会	
経済団体	・関西経済連合会 ・関西経済同友会 ・大阪商工会議所	
利用者団体	・大阪タクシー協会 ・全国個人タクシー協会 近畿支部 ・大阪府トラック協会	

御堂筋空間利用検討会における検討状況

これまでの検討状況

第1回 御堂筋空間利用検討会 (H21.12.14)

御堂筋の現況と課題

- ・御堂筋をとりまく社会環境の変化
- ・御堂筋周辺の交通状況
- ・御堂筋における近年の課題

地元の方々の意見及びNPO等による様々な提言

- ・自転車道整備による歩行者と自転車の分離
- ・水の路の整備
- ・駐輪場整備と放置自転車対策

【第1回検討会での主な意見】

- ・御堂筋の緩速車線から車を排除し、歩いて楽しい通りにしてもらいたい。
- ・歩行者と自転車を分離することにより、安全で快適な空間の実現を早期にお願いしたい。
- ・御堂筋の空間を利用して駐輪場を整備するなど、放置自転車の対策をお願いしたい。
- ・緩速車線の廃止は、様々な視点からの課題や影響を考慮し、市民の意見を踏まえ慎重に判断してほしい。

第2回 御堂筋空間利用検討会 (H22.2.24)

御堂筋空間利用検討会の進め方

緩速車線をゆとり空間とした場合の影響と課題

- ・緩速車線を閉じた場合のメリット
- ・緩速車線を閉じた場合のデメリットとその要因
(交通処理機能への影響)(停車機能への影響)

意見聴取方法

- ・調査の目的、調査内容、調査方法

【第2回検討会での主な意見】

- ・緩速車線を完全に閉じてしまうと交通への影響が大きいので、何らかの対策が必要。
- ・荷捌きへの配慮が必要である。
- ・交通政策とまちづくり政策を示した上で議論する必要がある。
- ・御堂筋を車中心から人中心の道路機能に転換する政策が必要である。
- ・御堂筋周辺のまちづくりのビジョンが必要である。

今後の進め方

第1回 検討会 (H21.12.14)

御堂筋の現況と課題

地元の方々の意見及びNPO等による様々な提言

第2回 検討会 (H22.2.24)

緩速車線をゆとり空間とした場合の影響と課題

幅広い利用者に対する意見聴取方法

【幅広い利用者に対する意見聴取】

(H22年3月～5月末実施予定)

緩速車線をゆとり空間とした場合の影響と課題に関する意見聴取

(課題の確認)

緩速車線をゆとり空間とした場合の課題と対応方針

影響と課題に関する意見聴取結果の確認

課題に対する対応方針の検討

【幅広い利用者に対する意見聴取】

緩速車線をゆとり空間とした場合の課題と対応方針に関する意見聴取

(合意形成)

御堂筋の道路空間利用のあり方についての合意と提言

課題と対応方針に関する意見聴取結果の評価

提言(案)の検討

緩速車線をゆとり空間とした場合の影響と課題

緩速車線を閉じた場合の交通への影響（シミュレーションによる予測結果）

御堂筋本線への影響(通過時間の変化)

最も悪い条件を想定した場合、御堂筋本線の交通混雑が予測される

【ケース1：緩速車線に停車している車両が全て本線に停車すると想定した場合】

現況に比べ約3倍(約13分 約44分)。右左折専用レーンの設置により約2倍(約13分 約25分)。

【ケース2：バス、タクシーのみが本線上に停車すると想定した場合】

現況に比べ約2倍(約13分 約29分)。右左折専用レーンの設置により約1.2倍(約13分 約15分)。

【ケース1】

ケース名	現況ケース (4車+2車)	緩速車線を閉じた場合		
		右左折専用レーン無し	右左折専用レーン設置	
車線構成	本線4車線+緩速車線2車線	本線4車線のみ	本線4車線+主要交差点に右左折専用レーン	
信号現示	現況信号現示			
路上での停車	現況	緩速車線の停車車両を全て本線に停車		
シミュレーション結果 平均通過時間	梅新南～淀屋橋	1.1分	13.0分	6.0分
	淀屋橋～本町3	3.8分	17.5分	8.2分
	本町3～新橋	4.0分	8.6分	6.4分
	新橋～難波	3.7分	4.5分	4.1分
	合計	12.6分	43.6分	24.7分
平均信号停止回数	3.2回	15.6回	8.0回	

【ケース2】

ケース名	現況ケース (4車+2車)	緩速車線を閉じた場合		
		右左折専用レーン無し	右左折専用レーン設置	
車線構成	本線4車線+緩速車線2車線	本線4車線のみ	本線4車線+主要交差点に右左折専用レーン	
信号現示	現況信号現示			
路上での停車	現況	バス、タクシーを本線上に停車		
シミュレーション結果 平均通過時間	梅新南～淀屋橋	1.1分	8.1分	2.7分
	淀屋橋～本町3	3.8分	10.9分	4.2分
	本町3～新橋	4.0分	5.8分	3.8分
	新橋～難波	3.7分	4.2分	4.3分
	合計	12.6分	29.1分	15.0分
平均信号停止回数	3.2回	9.8回	4.2回	

緩速車線をゆとり空間とした場合の影響と課題

緩速車線を閉じた場合の交通への影響 (シミュレーションによる予測結果)

周辺道路への影響(混雑度の変化)

周辺道路の混雑は以下のように変化すると予測される

- ・車線数が4車線となる区間の混雑度は上昇するが1.0は超えない
- ・淀屋橋交差点以北(車線数変化なし)では混雑度が低下(1.06 → 1.03)
- ・南北幹線道路・東西幹線道路では4区間で1.0を超える(現状でも1.0を超える)



		現況	→	4車線 (右左折専用 レーン設置)
御堂筋	A	1.06	→	1.03
	B	0.69	→	0.98
	C	0.62	→	0.82
	D	0.54	→	0.77
	E	0.37	→	0.37
松屋町筋	F	0.43	→	0.44
	G	0.35	→	0.38
	H	0.46	→	0.48
堺筋	I	1.14	→	1.13
	J	0.90	→	0.89
四つ橋筋	K	0.44	→	0.44
	L	0.32	→	0.32
なにわ筋	M	0.65	→	0.68
	N	0.71	→	0.75
	O	1.15	→	1.15
土佐堀通	P	0.79	→	0.83
	Q	0.97	→	0.97
本町通	R	0.73	→	0.83
	S	1.02	→	1.11
中央大通	T	0.74	→	0.66
	U	0.42	→	0.42
長堀通	V	0.62	→	0.58
	W	0.86	→	0.84
千日前通	X	0.55	→	0.55
	Y	1.06	→	1.04

混雑度の算定式

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量}}{\text{交通容量}} \quad 1)$$

1) 自動車交通を円滑に流すことのできる最大の交通量

混雑度の解釈

混雑度1.0未満	昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる
混雑度1.0 ~ 1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が1 ~ 2時間ある

緩速車線をゆとり空間とした場合の影響と課題

緩速車線を廃止した場合の停車機能への影響(現在の利用状況)

緩速車線に設置されているバス停



緩速車線に設置されているタクシー乗り場



緩速車線で行われている荷捌き

