

御堂筋について

平成21年12月14日

目次

	頁
1 御堂筋の概要	1-1
(1) 御堂筋の歴史	1-2
① 御堂筋の建設	1-2
② 受益者負担制度の導入	1-4
③ 地下鉄の建設	1-5
(2) 御堂筋の景観	1-6
① イチョウ並木	1-6
② 百尺 (31 m) 制限 (スカイラインの形成)	1-7
③ 沿道建築物等の誘導	1-8
④ 彫刻	1-11
(3) 御堂筋のイベント	1-12
① 御堂筋オープンフェスタ (平成 15 年～)	1-12
② 御堂筋 k a p p o (平成 20 年～)	1-14
③ 御堂筋イルミネーション (平成 20 年～)	1-15
④ その他のイベント	1-16
2 御堂筋を取り巻く社会環境	2-1
(1) 人口の変遷	2-1
① 夜間人口 (定住人口) の推移	2-1
② 夜間人口の増減の状況	2-2
③ 昼間人口の推移	2-3
④ 生産年齢人口の推移	2-4
⑤ 生産年齢人口の増減	2-5
(2) 御堂筋沿道の経済活動	2-6
① 事業所数及び従業者数の推移	2-6
② 事業所数の増減	2-8
③ 従業者数の増減	2-9
④ 建物の用途別新規着工件数	2-10
⑤ オフィスビルの空室状況の推移	2-11
⑥ ブランド店の出店	2-14
⑦ 観光客数の推移	2-15
⑧ 大阪の観光ガイドブックにおける御堂筋の取り扱い	2-17
⑨ 売上額の推移	2-19

3 御堂筋の交通	3-1
(1) 自動車交通	3-1
① 自動車交通の変遷	3-1
② 平日、休日、五十日の交通量	3-3
③ 本線と緩速車線の交通分担割合	3-4
④ 時間交通量	3-5
⑤ 本線と緩速車線の走行速度	3-8
⑥ 渋滞の状況	3-12
(2) 路上停車車両	3-15
① 時間帯別路上停車台数（平日）	3-15
② 時間帯別路上停車台数（休日）	3-15
③ ピーク時の沿道地区別の街区当たりの停車台数	3-16
④ 路上停車車両の停車時間と業務内容	3-30
⑤ タクシー乗り場の位置	3-31
(3) 歩行者・自転車交通	3-32
① 歩行者・自転車交通量の変遷	3-32
② 歩行者・自転車交通量の状況	3-33
③ 平日、休日別・歩行者・自転車の交通量	3-34
④ 東西歩道の交通量の比較	3-35
⑤ 時間交通量	3-36
⑥ 地下鉄利用者の推移	3-37
(4) 路上駐輪	3-40
① 時間帯別路上駐輪台数	3-40
② 街区別最大瞬間路上駐輪台数	3-41
③ 違法駐輪対策	3-47
(5) 交通事故の発生状況	3-48
① 御堂筋の事故の特徴	3-48
② 歩行者・自転車の事故発生状況	3-49
③ 本線、緩速車線別の事故発生状況	3-52
④ 歩道上の歩行者と自転車の錯綜状況	3-53

1 御堂筋の概要

- 御堂筋は第7代大阪市長関一をはじめとする先達が、我々に残した都市の遺産である。
- 御堂筋の空間利用を再検討する上では、御堂筋を建設する際に込められた思想を今の時代性や社会的ニーズに照らし合わせて残すべきところは残し、新たに生まれ変わるところは変えていくことが重要である。
- 以下に御堂筋の歴史年表を示すとともに、次頁からその詳細について整理する。

表 御堂筋に関する歴史年表

年代	概要
16世紀末	大阪城築城とほぼ同時期に御堂筋周辺の開発が始まり、42間の正方形街区と幅員4間3分に東西の「通り」と、同3間3分の南北の「筋」による市街地が形成
大正10年	御堂筋を含む大阪市内24路線を都市計画決定
大正15年	御堂筋の工事着手（昭和12年 工事完了）
昭和44年	全国的に沿道高さ制限を撤廃する中、御堂筋においては高さ制限を残す（30.3m、淀屋橋～本町）
昭和45年	一方通行化（大阪万国博覧会開催）
昭和46年	欧陽菲菲が歌う「雨の御堂筋」が大ヒット
昭和58年	御堂筋パレード開催
平成4年	御堂筋彫刻ストリートに着手
平成7年	沿道建物高さ制限緩和（50m、壁面後退4m）
平成12年	銀杏並木が大阪市指定文化財となる
平成13年	淀屋橋・大江橋が大阪市指定文化財となる
平成15年	阪神タイガースが祝勝パレード
平成17年	御堂筋オープンフェスタ開催
平成19年	御堂筋完成70周年記念パレード開催
平成20年	大江橋及び淀屋橋が国の重要文化財に指定 御堂筋k a p p o開催、御堂筋イルミネーション開催

図 1759年(宝暦9年)の御堂筋周辺



(1) 御堂筋の歴史

① 御堂筋の建設

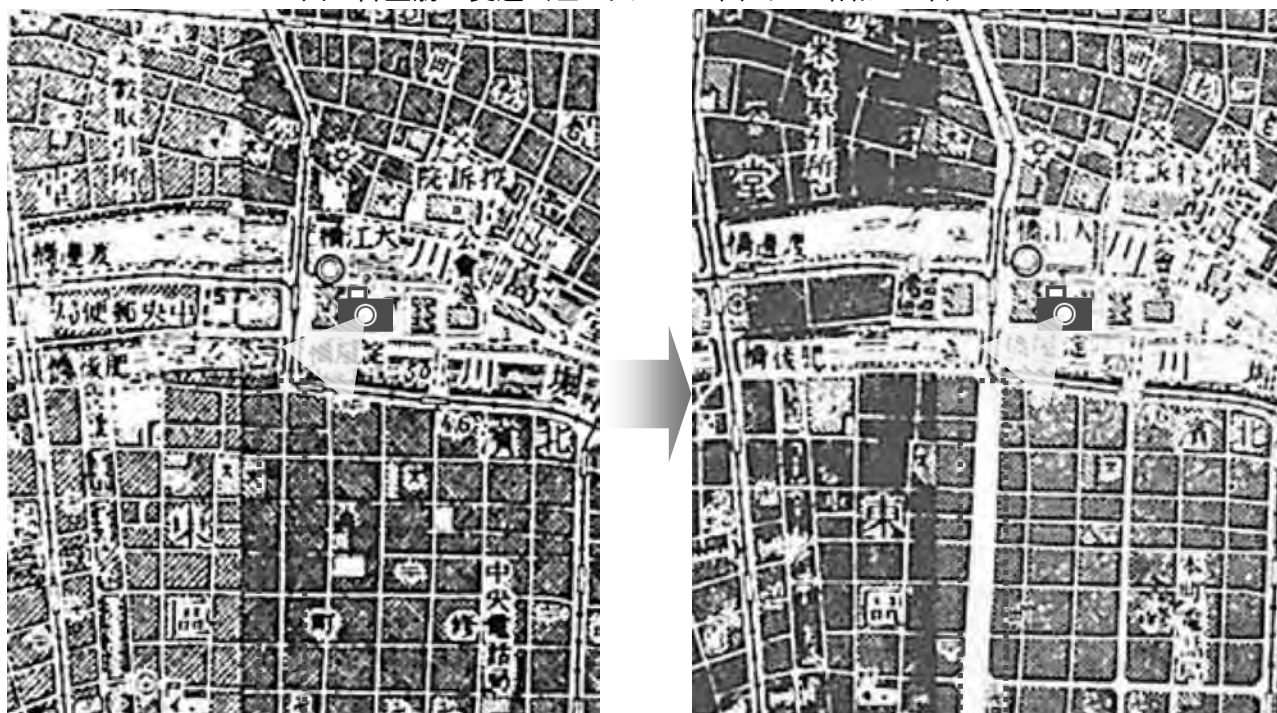
- 御堂筋の由来は、北御堂と南御堂の前を通っていたことに由来する。
- 当時の大阪商人にとって、「御堂はんの屋根の見えるところに店を構えること」がステータスとなっていた。
- 御堂筋は、「本市最高の機能を達成すべきものであり、大阪の中心街路たるに恥じざる幅員と体裁を備える」という、大正 15 年当時の関市長の先見的な計画思想により、梅田地区と難波地区の両拠点を結ぶ幅員 24 間 (44m) という空前規模の街路が誕生した。
- 拡幅以前の御堂筋は、道幅 6 m、北の淡路町から南の長堀まで約 1.3km の狭く短い道であった。
- その御堂筋を幅 44m、南北に約 4km の道にするという関市長の考えに、市民は「市長は船場の真ん中に飛行場でもつくる気か」と反対した。

写真 市役所庁舎から見た淀屋橋南詰め



出典：(財)大阪市都市工学情報センター

図 御堂筋の変遷 (左：大正 12 年、右：昭和 22 年)



出典：日本図誌体系 近畿 I

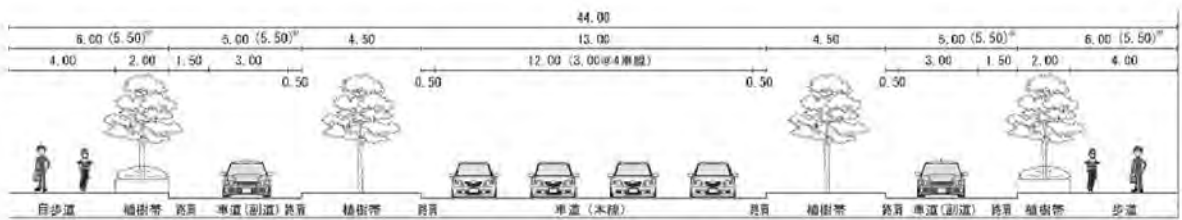
図 御堂筋の変遷



第7代大阪市長 関一



出典：(財)大阪市都市工学情報センター



出典：大阪国道事務所内部資料

図 拡幅前と拡幅後の重ね合わせ



：拡幅前の御堂筋

出典：景観デザイン規範事例集

② 受益者負担制度の導入

- 御堂筋は、建設に際して都市計画法に基づく受益者負担金制度（大正8年制定の都市計画法第6条(現行の都市計画法第75条にあたる)）をわが国で初めて導入した。
- 周辺住民からは強い反発を招いたが、新しい制度導入に意欲的に取り組む行政とそれに戸惑う住民の対話と協調により事業は実現し、建設費の1/4を捻出した。
- 市民参加による都市計画の原点であると言える。
- こうして昭和12年に完成した御堂筋は、現在まで引き継がれ、本線（4車線：12m）＋緩速車線（東西1車線ずつ）（10m～11m）＋自転車歩行者道（8m）の横断構成となっており、大阪のメインストリートとなっている。
- また、建設当初は2方向通行であったが、増加する自動車交通と渋滞問題に対応するため、昭和45年の大阪万国博覧会開催時に南行き的一方通行に変わった。

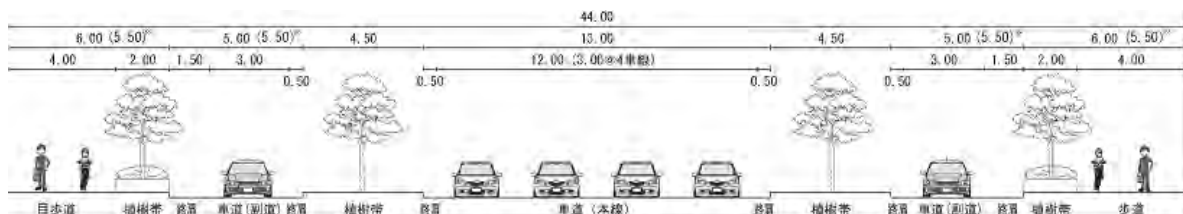


出典：(財)大阪市都市工学情報センター



撮影：大阪国道事務所

図 御堂筋の横断構成



※()内の幅員は中央大通り以南

③ 地下鉄の建設

- 御堂筋を大阪の交通動脈とするため、御堂筋の道路拡幅とあわせて、道路の地下に鉄道を通すという交通機能の立体的利用が図られた。
- 地下鉄御堂筋線は、大阪初の地下鉄であり、かつ日本初の公営地下鉄として昭和8年に梅田～心斎橋間が開業した。
- 地下鉄の各駅は、シャンデリアや壁面タイル等がそれぞれの駅により異なる様式がデザインされ、開業当時は1両編成であったが、将来を見据え、10両編成に対応可能な計画であった。

写真 地下鉄の建設



出典：(財)大阪市都市工学情報センター



出典：御堂筋まちづくりネットワーク HP

写真 完成した地下鉄駅



出典：(財)大阪市都市工学情報センター

(2) 御堂筋の景観

① イチョウ並木

- 大阪市の中心部を南北に貫くメインストリートであり、そのイチョウ並木や高さの揃った沿道建築物が創り出す美しい景観は広く市民に親しまれ、わが国を代表する街路の1つにあげられる。
- 御堂筋は建設当時にイチョウが植えられ、現在は約 800 本のイチョウが植えられており、平成 12 年に大阪市の文化財に指定されている。
- イチョウは風格があり季節感が漂うことから、「東洋の特産で外国人にアピールできるイチョウは国際都市を目指す大阪にふさわしい」といった主張が通り、淀屋橋から難波までの銀杏並木が実現した。
- 季節により様々な表情を見せるイチョウ並木は、平成元年に「大阪みどりの百選」にも選定されている。

写真 イチョウ並木の変化



2008 年 2 月



2008 年 4 月

伏見町交差点より北方向を望む



2008 年 8 月



2008 年 12 月

撮影：大阪国道事務所

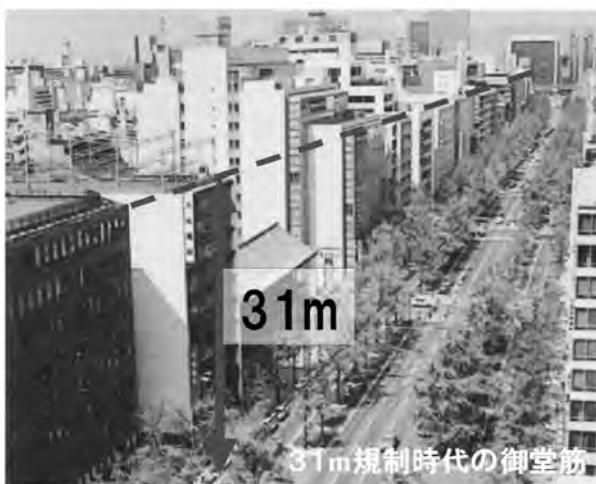
② 百尺（31m）制限（スカイラインの形成）

- 御堂筋の風格あるまちなみの伝統を受け継ぎ、さらに発展させるために、景観などに関する協議・調整を行い、大阪のシンボルロードにふさわしい、うるおい、にぎわい、ゆとりのある御堂筋の良好な都市景観と沿道空間の形成を図る目的で、平成 18 年 12 月 25 日に「御堂筋地区景観協議会」が設立した。
- イチョウ並木と統一されたスカイラインが創出する景観との相乗効果で、風格あるシンボルロードを形成している。

表 御堂筋の高さ制限の変遷

1920 年（大正 9 年）	建物の高さの「百尺（31m）制限」開始
1969 年（昭和 44 年）	建物の高さ制限が撤廃（建築基準法の改正） 北浜（土佐堀通）～船場中央（中央大通）間（1.1km）は大阪市の行政指導で規制
1995 年（平成 7 年）	上記期間について、高さ 31m から 50m に緩和（ビル正面 50m、後方 60m） 御堂筋まちなみ誘導制度による指導の開始
2007 年（平成 19 年）	大阪市都市計画審議会で、建物の高さ制限が一部撤廃 （本町 3 丁目交差点を再生特区に指定、公開空地を条件に後方部分の高さ 140m まで緩和）

写真 スカイラインが統一された御堂筋



出典：大阪市

③ 沿道建築物等の誘導

御堂筋まちなみ誘導制度

- 本制度は、建築物の新築等を行う際に、建築物の高さを 50mに、南北の御堂筋側については 4 mの壁面後退を、東西については 2 mの壁面後退の誘導を行っている。
- また、建築物の高さだけでなく外壁の後退部分の形態を既存の歩道と一体となった歩行者空間とし、イチョウ並木と調和した植栽やモニュメント等の設置に努めることや、低層部分については、まちなみににぎわいや魅力を生み出すため、ギャラリーや文化施設の設置に努めるなどの用途形態の誘導を行っている。
- 看板などの広告物の設置基準を定めることにより、軒並みのそろった大阪のメインストリートにふさわしいイチョウ並木とマッチした美しい眺望景観が創出されてきている。

【対象区間】 淀屋橋～本町までの御堂筋沿道一街区

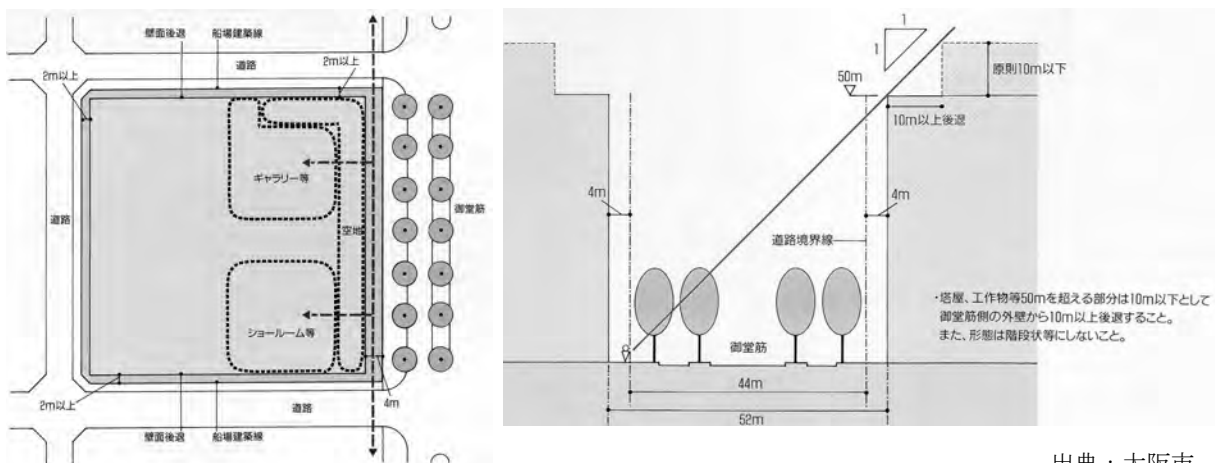
【基本理念】

国際都市大阪のシンボリストリートにふさわしい、うるおい・にぎわい・ゆとりのある魅力あるまちなみづくりをめざす（平成7年1月施行）

【目 標】

- ①イチョウ並木を主体とした緑豊かな都心のオアシス空間づくり
- ②世界の人々が出会い、活動し、交流する活気とにぎわいのあるまちづくり
- ③文化のかおる楽しく歩ける空間づくり
- ④風格と秩序ある美しいまちなみづくり
- ⑤市民・企業・行政の協力による魅力ある都市環境および都市景観の創造

図 建物の高さ及び壁面の位置



出典：大阪市

図 誘導イメージ



出典：大阪市