

1. 御堂筋の現状と特性

1-1. 御堂筋の現状

(1) 御堂筋の歴史

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つなぐ幅員 24 間 (44m) の街路として整備され、昭和 12 年に開通した。

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

写真 御堂筋の変遷



図 御堂筋の標準断面

(2)御堂筋の景観

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、まちなみ誘導制度により建築物の新築を行う際に、建築物の高さを50mに、南北の御堂筋側については4mの壁面後退を、東西については2m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。



写真 イチョウ並木



写真 50mのまちなみ

出典：大阪市



出典：大阪市

図 建築美観誘導制度

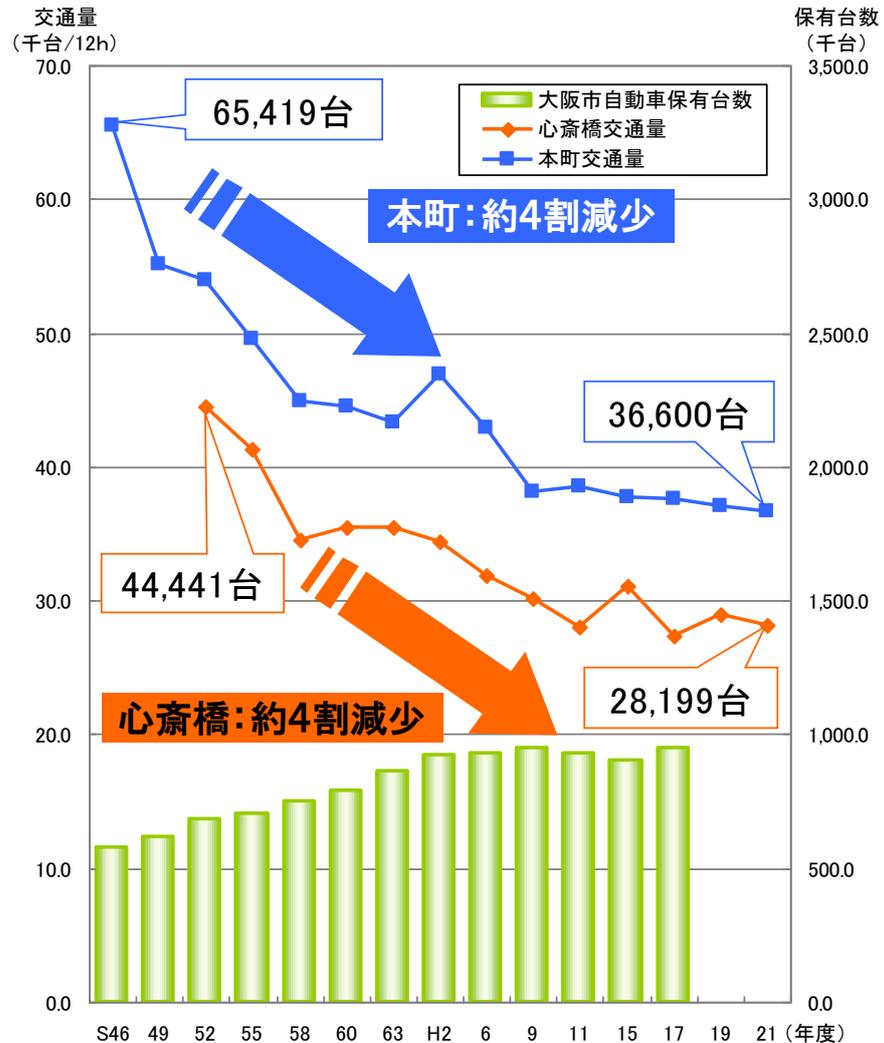
(3) 御堂筋の交通

① 自動車交通

(自動車交通の変遷)

御堂筋の自動車交通量は、約40年前から約4割減少している。

本線では、ほとんど渋滞は発生していないが、東側の緩速車線では大きく渋滞が伸びる時間帯がある。本線の平均旅行速度は他の路線に比べて高く、緩速車線も大阪市の平均旅行速度と同程度である。



資料：道路交通センサス（H15、H19、H21年度は大阪国道事務所調査）
自動車保有台数は大阪府HP

図 自動車交通量の変遷

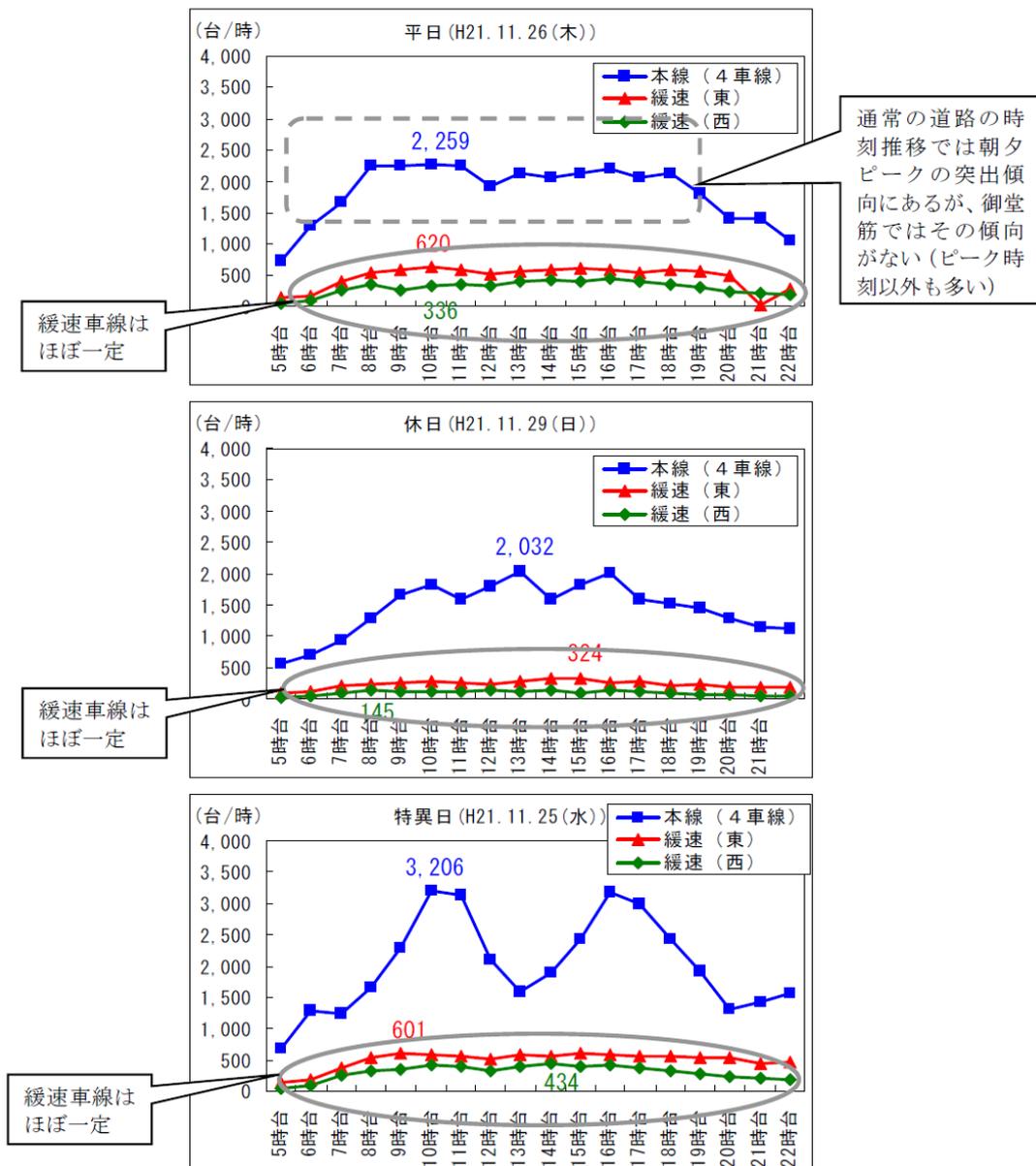
(時間交通量)

淀屋橋交差点（南側断面）の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は10時台にピーク（2,259台/時）となるが、8～18時台にかけて約2,000台/時の交通量がある。

船場中央3交差点（北側断面）の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は11時台にピーク（2,269台/時）となるが、8～18時台にかけて約2,000台/時以下の交通量である。

新橋交差点（北側断面）の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は15時台にピーク（2,008台/時）となるが、9～19時台にかけて約2,000台/時の交通量があることが分かる。

いずれの交差点も休日のピークである13時台は2,000台/時以下の交通量である。



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 淀屋橋交差点南側における自動車交通量の時刻帯推移