

御堂筋空間利用についての中間とりまとめ

(案)

平成 23 年 7 月

御堂筋空間利用検討会

はじめに

御堂筋は、大阪の代表的な繁華街であるキタ(梅田)とミナミ(難波)を直線的に結ぶ大阪のメインストリートである。

淀屋橋や本町、心齋橋では多くの人や自転車、自動車が通行しており、沿道には大手企業や銀行、デパートなどが立地し、近年ではブランドショップも建ち並び、新たな御堂筋の魅力を高めている。

また、4列にまっすぐ延びる銀杏並木や高さの揃った沿道建築物が美しい景観を形成しており、世界に誇れる大阪のシンボルロードとして、広く市民や訪れる人々に親しまれている。

一方、御堂筋の建設から約 70 年が経過し、高齢化社会や環境問題がクローズアップされるなど、御堂筋誕生当時とは社会情勢が大きく変化し、人々の行動形態や価値観も大きく変わってきている。

御堂筋においても交通状況や周辺の街並みなどが大きく変化し、近年では御堂筋の道路空間を利用した大きなイベントが開催されるなど、利用のされ方やニーズも多様化している。また、放置自転車や歩道上の歩行者と自転車の錯綜などの課題の他、沿道地域の活性化などの社会的、経済的な課題も発生している。

そこで、御堂筋及びその周辺地域におけるこれらの変化や課題を踏まえ、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の検討を行うことを目的として、平成 21 年 12 月に御堂筋空間利用検討会が設立された。

本中間とりまとめ(案)は、これまでの4回の検討会での報告内容・意見・議論や地域グループインタビューやアンケート等の意見を取りまとめるとともに、今後の御堂筋の空間利用実現に向けての課題を整理したものである。

検討の前提条件

- (1)「大阪の顔」として、引き続き世界に誇れるシンボルロードとすること
- (2)御堂筋の景観に配慮すること
- (3)大阪市の文化財にも指定されているイチョウの配置は原則として現状のままとする
- (4)自動車交通は南向き一方通行とする

御堂筋空間利用検討会委員名簿

所属・役職等	氏 名	
大阪工業大学 教授	村橋 正武	委員長
立命館大学 理工学部 教授	塚口 博司	
大阪ガス(株)エネルギー・文化研究所 主席研究員	栗本 智代	
愛日地区 連合振興町会 会長	木下 修二	
船場地区 連合振興町会 会長	橋本 英男	
久宝地区 連合振興町会 会長	芦田 圭一	
芦池地区 連合振興町会 会長	芝池 博司	
御津地区 御津振興町会 会長	中村 廣	
精華地区 連合振興町会 会長	菊地 正紀	
南商店会連合会 会長	千田 忠司	
心齋橋筋商店街振興組合 理事長	竹田 行彦	
宗右衛門町商店街振興組合 理事長	岡本 敏嗣	
アメリカ村の会 会長	井原 正博	
三休橋筋商業協同組合 組合長	和田 亮介	
長堀21世紀計画の会 理事長	吉田 正雄	
御堂筋まちづくりネットワーク 都市環境部会長	岡田 充弘	
ミナミまち育てネットワーク 街づくり委員会委員	西川 孝彦	
中之島・御堂筋SBJ連絡協議会 代表	成松 孝	
関西経済同友会 「水都・大阪」推進委員会	大塚 憲郎	
関西経済連合会 地域連携部長	神田 彰	
大阪商工会議所 地域振興部長	吉田 豊	
大阪タクシー協会 会長	藤原 悟朗	
全国個人タクシー協会 近畿支部 支部長	石倉 収	
大阪府トラック協会 会長	坂本 克巳	

目 次

1 御堂筋の現状と特性	1
1.1 御堂筋の歴史.....	1
1.2 御堂筋の景観.....	2
1.3 御堂筋の交通.....	3
1.4 御堂筋を取り巻く社会環境.....	10
2 御堂筋に関する意見と課題について.....	11
2.1 御堂筋の交通状況に関する意見把握.....	11
2.2 シンボルロードである御堂筋に関する意見把握.....	16
3 御堂筋の将来像について	17
3.1 御堂筋の歩行者の安全性向上(喫緊の課題解決:自転車利用の適正化).....	18
3.2 御堂筋のポテンシャルの向上 ～ 御堂筋沿道の活性化 ～.....	19
3.3 御堂筋のゾーンイメージについて.....	20
4 御堂筋の道路空間の検討をすすめるにあたって	21
4.1 緩速車線を閉じた場合の交通影響について.....	21
4.2 路上駐車、荷捌き対策(周辺駐車場の状況調査).....	22
4.3 イチョウの保全を考慮した停車帯の検討について.....	23
5 御堂筋の道路空間の戦略的な利用にむけて.....	25
5.1 道路空間の活用方法、将来の御堂筋の姿を策定する上での検討項目.....	25
5.2 ゆとり空間を確保する事で発生する影響に関する検討項目.....	27
<参考>御堂筋の空間利用に関する地元及び各団体からの提案.....	29

1 御堂筋の現状と特性

1.1 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結ぶ幅員 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

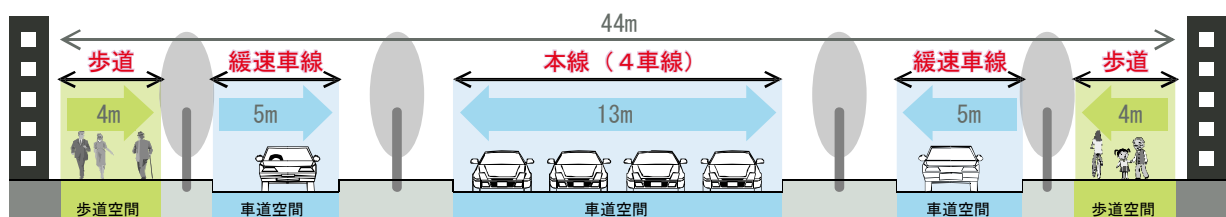


図 御堂筋の標準断面

1.2 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。

御堂筋の土佐堀通から中央大通の間では、「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。

また、御堂筋の土佐堀通から中央大通以外の区間においても、「建築美観誘導制度」により建築物の新築を行う際に、建築物の配置や一階部分の形態、広告物などについて誘導を行っている。

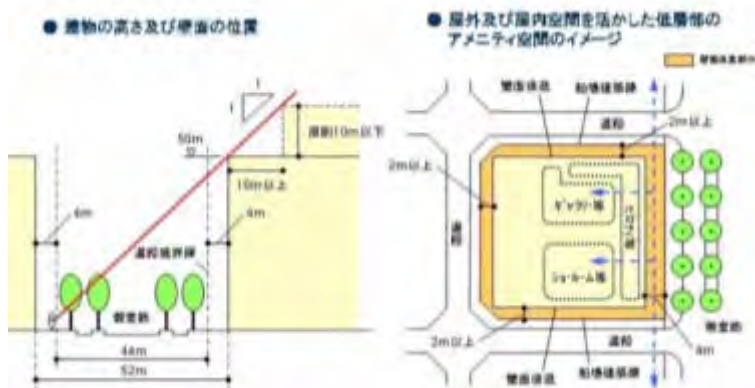


写真 イチョウ並木



出典:大阪市

写真 50mのまちなみ



出典:大阪市

図 まちなみ誘導制度



撮影:大阪国道事務所

写真 ゆとりのある歩行者空間

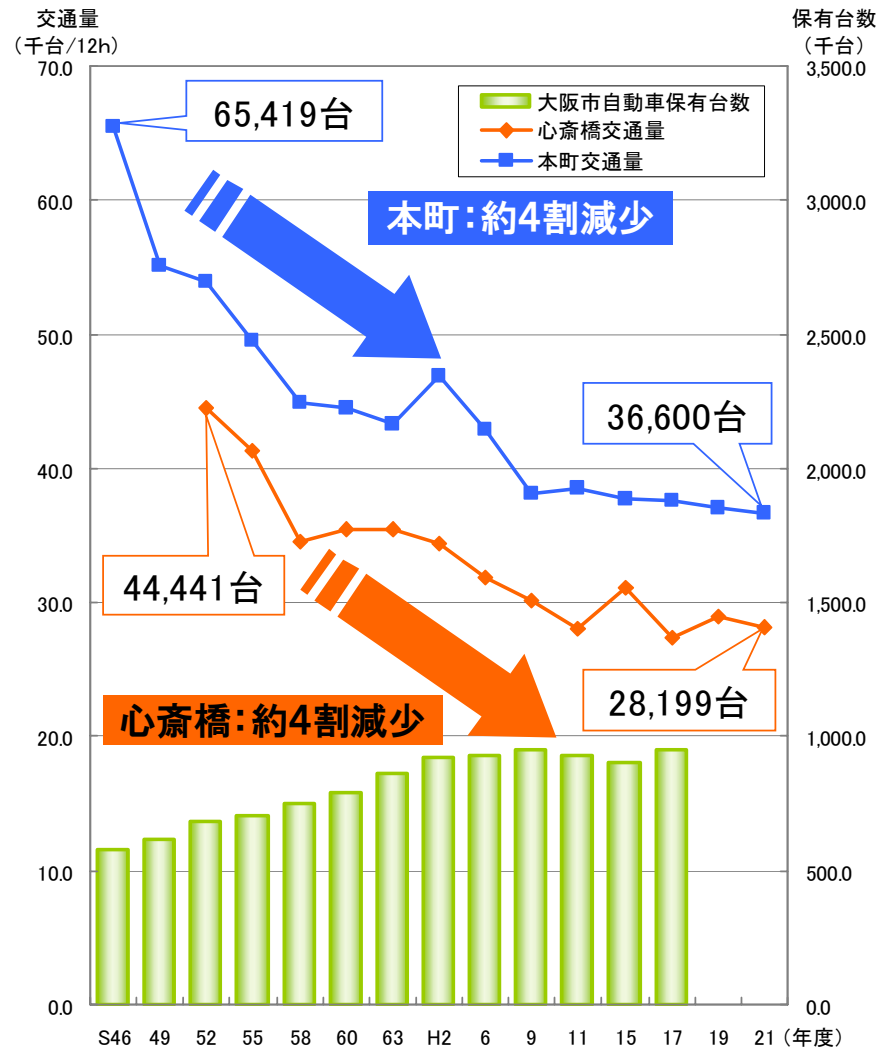
1.3 御堂筋の交通

(1) 自動車交通

① 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

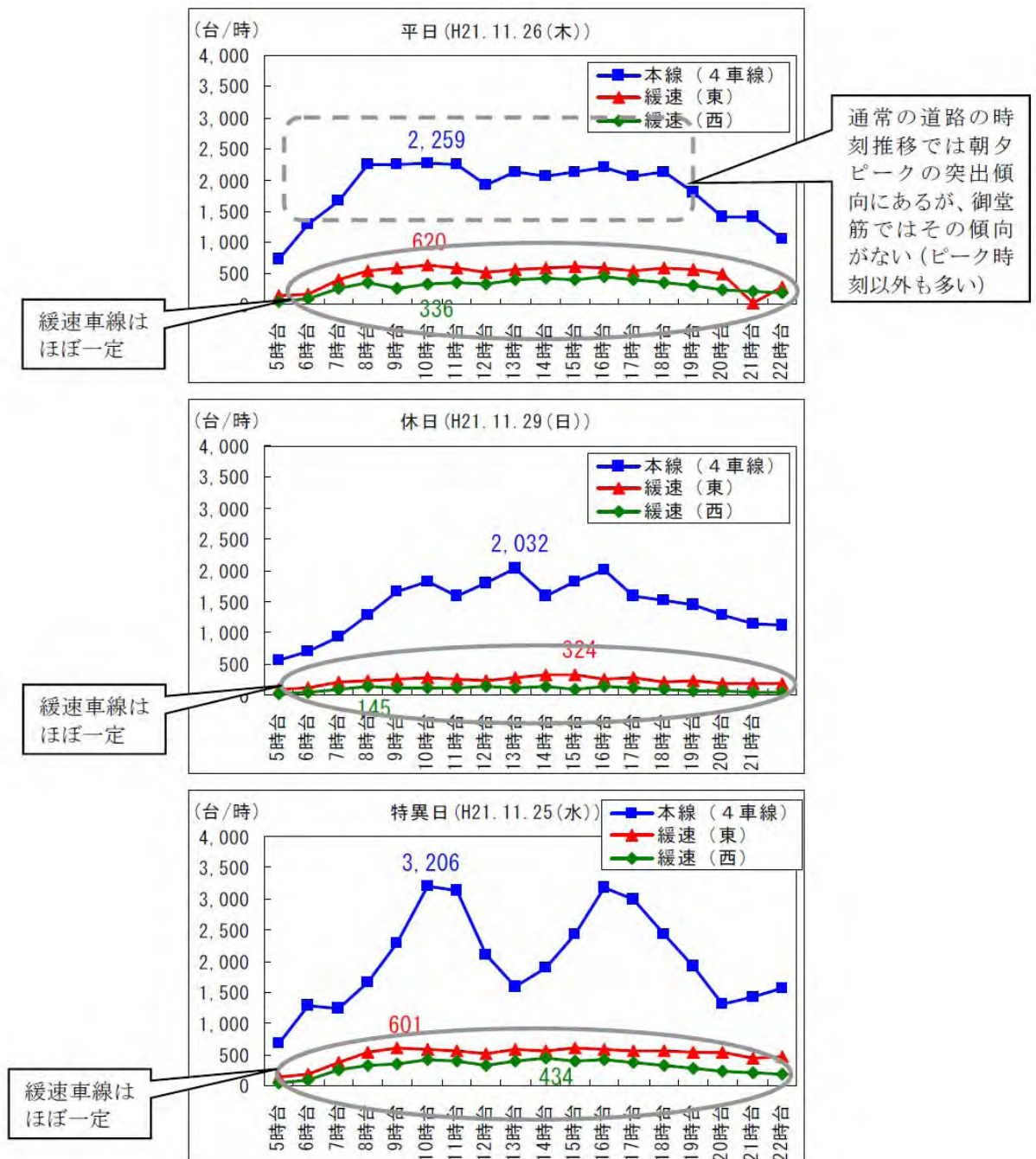
②時間交通量

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。

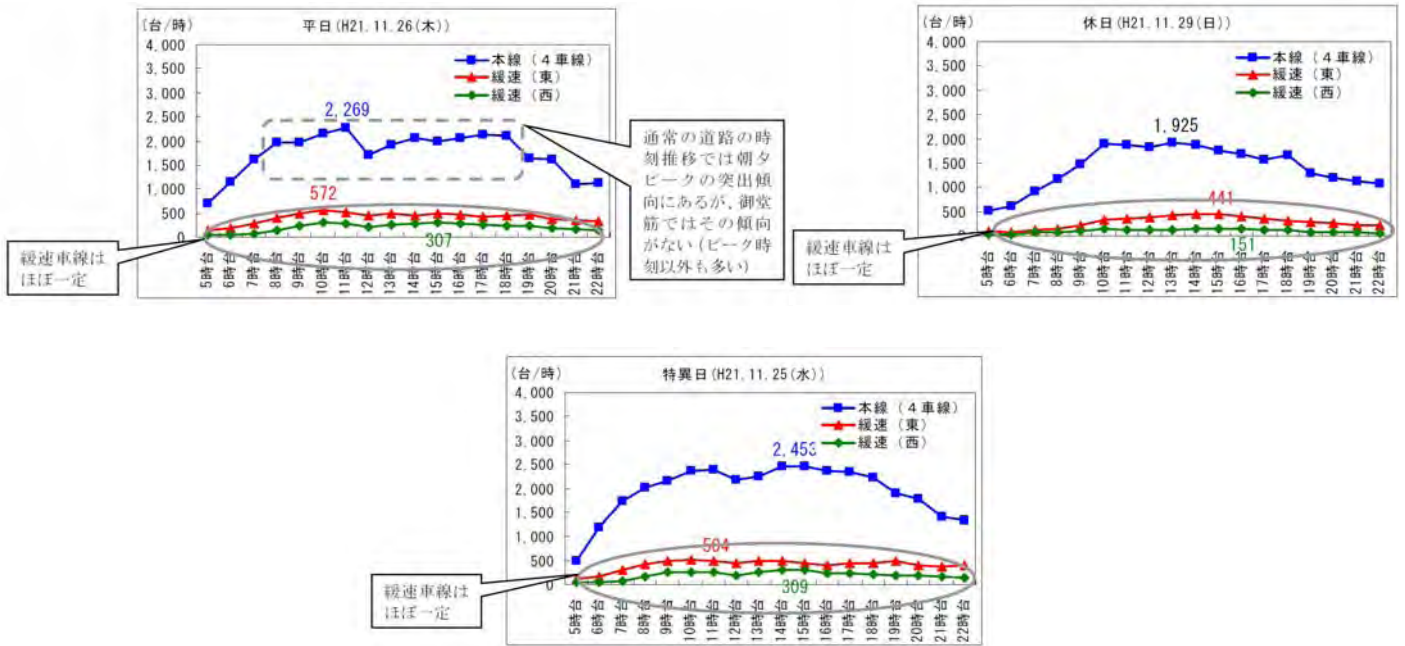
新橋交差点(北側断面)の本線における自動車交通量の時刻帯推移を見ると、平日は15時台にピーク(2,008台/時)となるが、9~19時台にかけて約2,000台/時の交通量があることが分かる。

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。



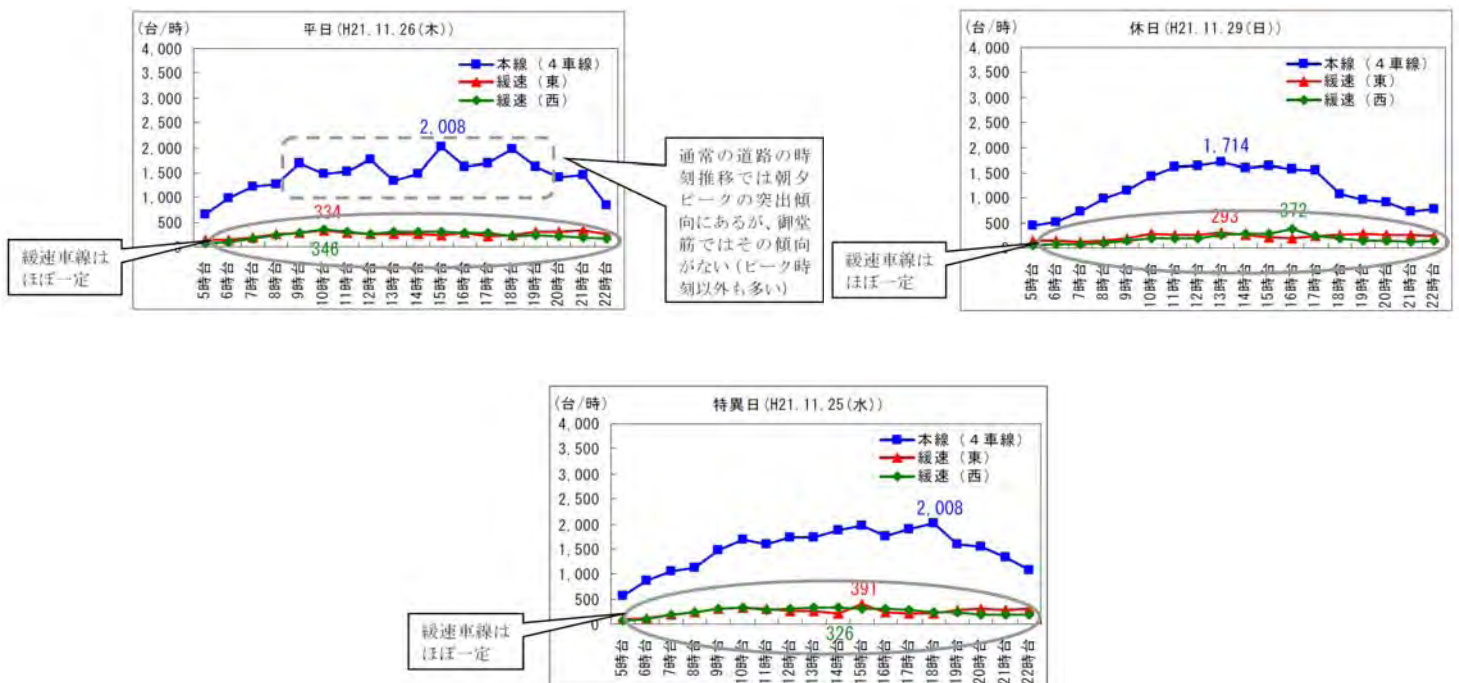
資料：大阪国道事務所独自調査(H21)

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



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 船場中央3交差点北側における自動車交通量の時刻帯推移



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 新橋交差点北側における自動車交通量の時刻帯推移

③本線と緩速車線の交通分担割合

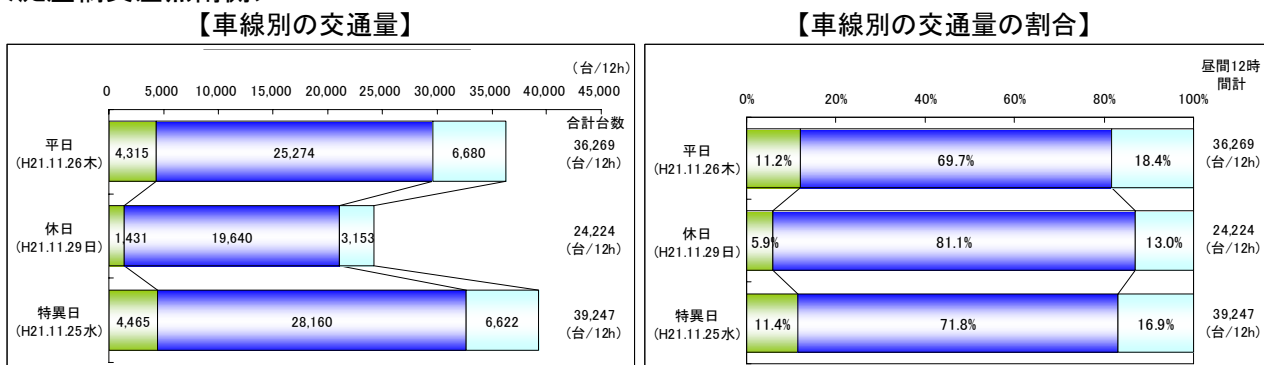
本線と緩速車線における自動車交通量の分担割合について、全体的な傾向としては、本線：緩速が約 8:2 の分担割合となっている。

ただし、平日及び特異日の淀屋橋交差点、平日の船場中央 3 交差点では、本線：緩速が約 7:3 の分担割合となっており、緩速車線の利用が多いことが分かる。

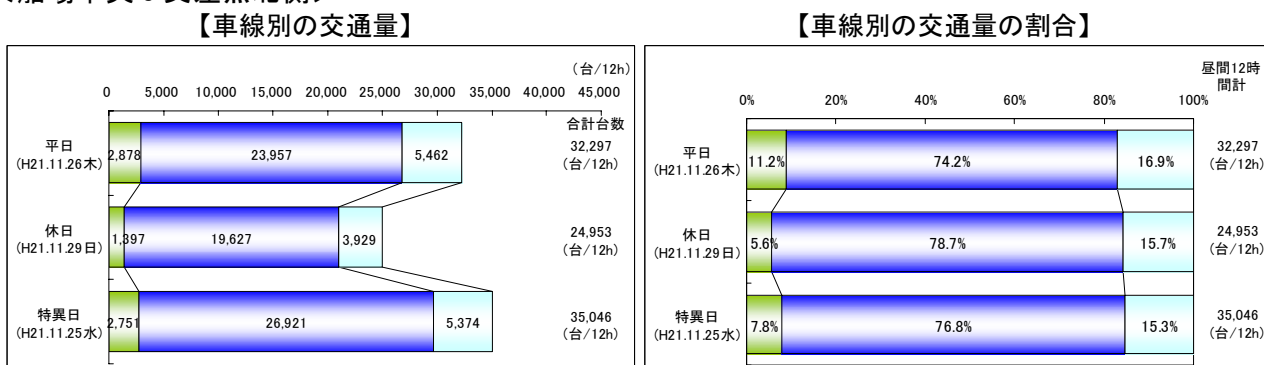
淀屋橋～船場中央 3 交差点間に比べ、船場中央 3～新橋交差点間は御堂筋の東側の心齋橋筋にアーケードがかかっており、歩行者交通量が多いため、緩速車線からの左折車が少なくと考えられる。

東西の緩速車線の内訳としては、淀屋橋交差点及び船場中央 3 交差点では東側の利用が多く、新橋交差点ではほぼ同じ傾向にある。

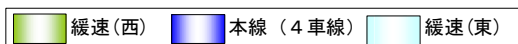
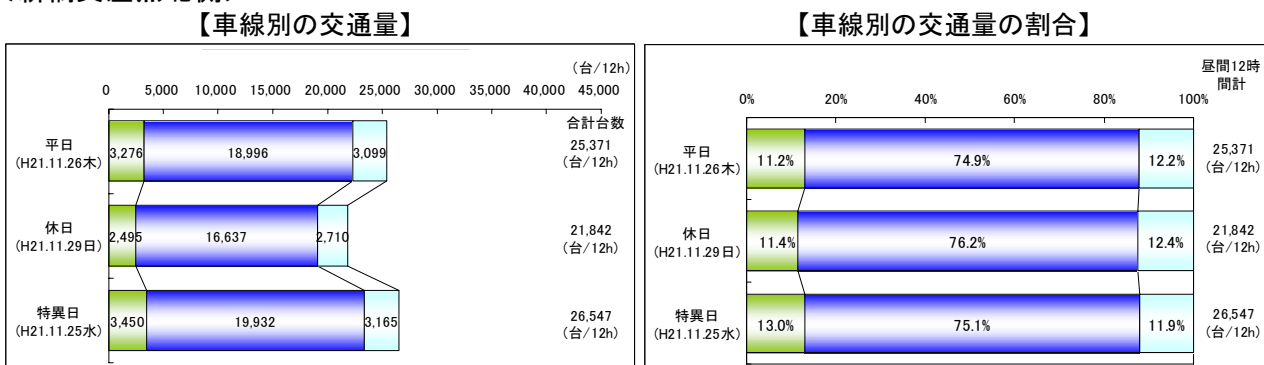
<淀屋橋交差点南側>



<船場中央 3 交差点北側>



<新橋交差点北側>



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 御堂筋本線・緩速車線における自動車交通量の分担割合

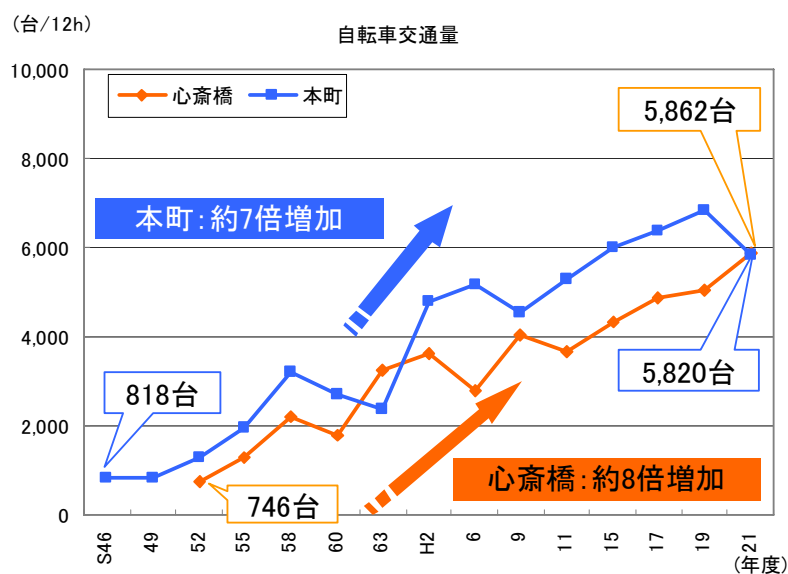
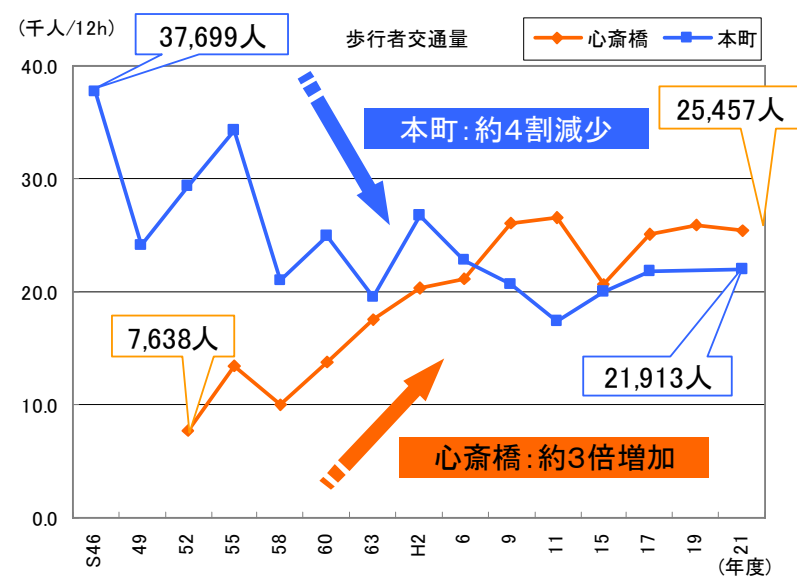
(2) 歩行者・自転車交通

御堂筋の歩行者・自転車交通量は増加傾向が続いている。特に自転車交通量は約40年前の約7～8倍と大きく増加している。

御堂筋の自動車交通量は市内の下位ランクであるが、その一方で歩行者・自転車交通量は上位ランクである。

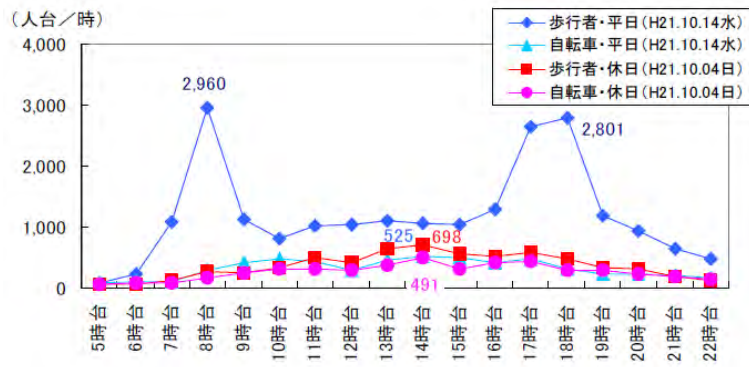
歩行者交通に着目すると、心齋橋は約3倍に増加、本町は約4割減少であるが近年増加傾向にある。

自転車交通に着目すると、心齋橋は約8倍、本町は約7倍と大きく増加している。

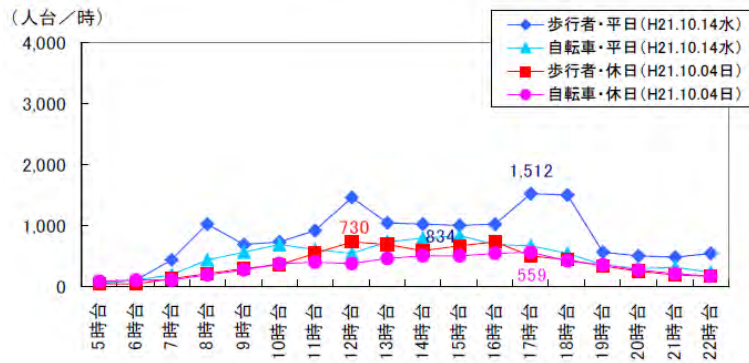


資料: 道路交通センサス (H15、H19、H21 年度は大阪国道事務所調査)

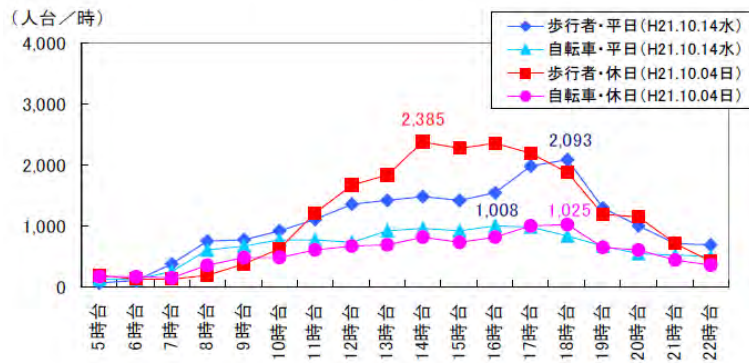
図 歩行者と自転車交通量の変遷



<淀屋橋交差点南側>



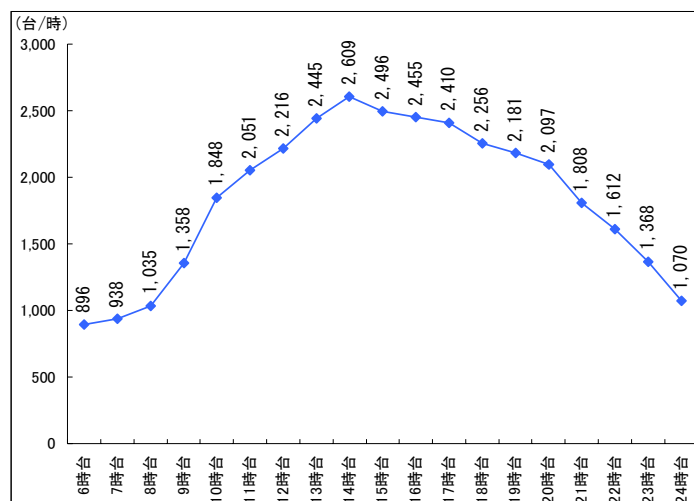
<船場中央3交差点北側>



<新橋交差点北側>

資料:大阪国道事務所独自調査(H21)

図 御堂筋(東西歩道計)の歩行者・自転車交通量の時刻帯推移



資料:大阪国道事務所独自調査(H21)

図 平日の御堂筋(淀屋橋～難波西口交差点間)における地区別最大瞬間路上駐輪台数

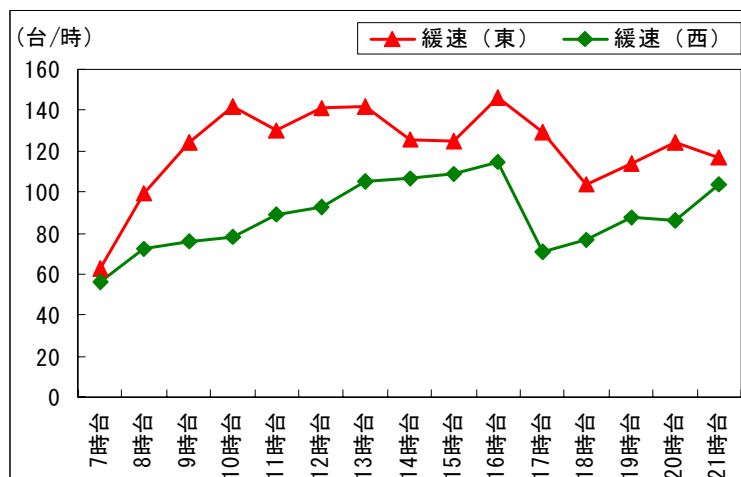
(3) 路上停車車両

御堂筋全体(淀屋橋～難波)としては、東側緩速車線での路上駐停車が多い。特に新橋～難波交差点間で多く見られる。

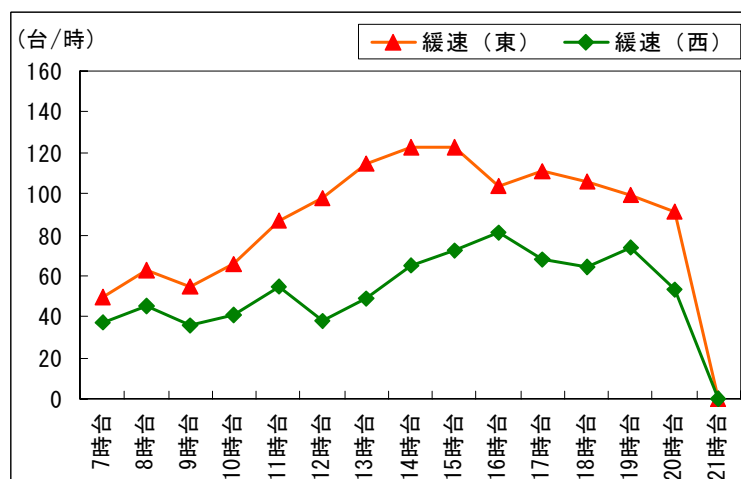
駐停車車両台数が常時多い具体的な場所として、淀屋橋～新橋交差点では各種銀行や業務系ビルに面した街区、また新橋交差点以南では大丸百貨店や日航ホテル大阪前となっている。

駐停車時間は5分以内が約6割と短時間の駐車が大半をしめている。

<平日>



<休日>



資料:大阪国道事務所独自調査(H21)

図 御堂筋(東西歩道計)の歩行者・自転車交通量の時刻帯推移<平成19年>