

## 5 御堂筋の道路空間の戦略的な利用にむけて

御堂筋空間利用検討会では、空間利用のあり方について、それぞれの立場から様々な意向・意見をいただき議論を行ってきた。

本検討会では、御堂筋及びその周辺地域において、クリエイティブ・デザインや歴史的・文化的資源などを活かしたまちづくりを行うため、これまでの検討資料や御堂筋沿道地域のグループインタビュー、アンケート結果をもとに、今後も引き続き、御堂筋の道路空間利用のバリエーションの幅を広げる検討をすすめていく。

そのために、今後検討すべき項目を以下のように整理した。

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
  - (1) 公民による都市空間の管理運営方策の検討
  - (2) 優れた景観、イチョウの保全方策の確立
  - (3) 北と南の地域性の違いに対応した方針の明確化
  - (4) 合意形成の手法の検討
  - (5) 自転車利用適正化のソフト施策検討
  - (6) 自転車の違法駐輪対策検討
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
  - (1) 交通影響予測に対する更なる検討
  - (2) 交通影響検証等のための緩速車線を閉じる社会実験の実施
  - (3) ミナミにおける夜間のタクシー客待ちへの対応の検討

### 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

#### (1) 公民による都市空間の管理運営方策の検討

道路管理者のみならず、沿道をはじめとする地域自体(市民、企業等)が協働して空間管理する仕組みを検討していく。

#### (2) 優れた景観、イチョウの保全方策の確立

御堂筋のイチョウは、御堂筋の景観を形成する最大の要素であり、今後もこの景観を保全すること、イチョウの生育を確保することは、今後の御堂筋の姿や、何らかの道路構造の改変に対し、市民のコンセンサスを得る上で極めて重要である。

イチョウへの影響を考慮し、出来るだけ根を切らなくても良い停車帯の構造については既に検討しているところである。

また、停車帯設置に伴う影響を検証するためのイチョウの根系切断実験、1年間のモニタリングを行い、現時点では影響が見られないとの結果を得ているが、引き続きモニタリング調査を継続し、イチョウへの影響が軽微であることをさらに確認していく必要がある。

専門家からは、「現状の御堂筋のイチョウは厳しい環境にあり生育状況は必ずしも良いとは言えない。今後50年後、100年後に御堂筋のイチョウ並木を残していくためには、現状のまま放置するのではなく、樹勢を回復させる適切な抑制管理(剪定等)や、健全に育成するための保育管理を行うことが必要。」との意見があり、世界に誇れる御堂筋のシンボルであるイチョウを将来にわたり保全するため、空間利用の検討と併せて保育管理等の保全方策の確立が望まれる。

### (3) 北と南の地域性の違いに対応した方針の明確化

新橋付近を境として、北の地区はビジネス街の要素が強く、南はデパートや商店街が多く繁華街となっている。

地元のグループインタビューでも複数の地区で北と南の地域性の違いを指摘する意見が多数出ている。

今後の御堂筋を論じる上で、この地域性の違いを多方面から検証、明確化し、各々の地域性に相応しい道路空間利用の方向性を見いだす事が、市民の理解、合意を得る上で重要である。

一方で、地域性に配慮しすぎると、御堂筋のキタからミナミまで4kmを直線的に走る1つのシンボルロードの道路構造、景観が途中で変わってしまい、御堂筋の一体性が損なわれる恐れがあるなどのデメリットにも配慮する必要がある。

地域性と御堂筋の一体性をどうバランスを取るか、今後検討を行う必要がある。

### (4) 合意形成の手法の検討

緩速車線を閉じた場合のデメリットと将来の御堂筋の姿、そのメリットが整理されれば、それを地元、関係者などに提示し合意を図っていくこととなるが、どのような形、手法で地元の合意を図っていくかを見据えておく必要がある。

地元合意、コンセンサスを得る手段としては、これまでも行ってきたアンケート、地元意見交換会・グループインタビューの他に、さらに広く計画を周知し、市民レベルで議論を盛り上げていく手法を検討する必要がある。

### (5) 自転車利用適正化のソフト施策検討

御堂筋の歩道上で発生している歩行者と自転車の錯綜に対する改善策を進め、事故の危険性を排除することが喫緊の課題である。

例として、今後歩道空間が広がり広幅員の自歩道となった場合は、自転車が車道寄りを歩行者に注意して徐行するか、若しくは自転車道の整備が行われた場合は歩道上は自転車走行を原則禁止とすることにより、自転車利用の適正化が可能となり、歩道上の危険性が排除できる。一方で、ハード的に歩行者の歩行空間と自転車走行空間が分離構造となっても、双方、特に自転車利用者が適正にその道路空間を利用しなければ、危険性の排除は実現しない。

将来の御堂筋がどのような空間、構造になるかは今後の課題であるが、いずれにせよ自転車利用者の交通ルールの遵守、マナー向上といった適正な自転車利用が不可欠であり、ハード整備と合わせてこれらのソフト施策をどう展開していくかを合わせて検討しておく必要がある。

### (6) 自転車の違法駐輪対策検討

上記(5)に加え、喫緊の課題として違法駐輪対策がある。

全国の市区町村で、鉄道駅周辺での放置自転車が最も多い大阪市では、駐輪場の設置や放置自転車の撤去、市民と連携した啓発活動など、市民協働手法による対策がすすめられている。この結果、鉄道駅周辺の放置自転車台数が半減するなど一定の成果はみられるものの、引き続き取り組みが必要である。

御堂筋及びその周辺地区においても放置自転車が多くの状況であり、今後も引き続き対策の実施が必要である。

## 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

### (1) 交通影響予測に対する更なる検討

#### 1) 将来交通量や緩速車線活用のパターンに応じた交通量配分、シミュレーションによる影響検証

これまで行ってきた交通量配分、交通シミュレーションに加え、さらに現況よりも減少が見込まれている将来交通量に対してシミュレーションを行っておく必要がある。

また、検討会での意見として提案のあった御堂筋の西側だけ緩速車線を閉じたケースなどについてもシミュレーションで交通影響を検証しておく必要がある。

#### 2) 通過交通低減などの行政的な施策の検討

緩速車線を閉じたときの交通影響については、主要交差点での右左折レーンの設置、停車帯の設置等の対策を講じることで、梅新東交差点から難波交差点までの通過時間を現況より3分増の16分になるとの予測結果が出ているところであるが、さらに御堂筋を通過するだけの交通を迂回させる等の行政的な施策を講ずることで、交通混雑の更なる減少が図れるものと考えられる。

検討会での報告でも新橋付近の断面交通の約22%は御堂筋を通過するだけのとの検討結果が出されており、これらの通過交通を迂回させる等の施策を見いだすことができれば、緩速車線を閉じることで発生する交通混雑を相当程度減少させることが出来る。

今後、通過交通を低減する施策の検討及び低減した場合の交通影響について、交通シミュレーション等での効果の検証が必要である。

### (2) 交通影響検証等のための緩速車線を閉じる社会実験の実施

検討会では、シミュレーション結果に対し、「実態と乖離している」、「実際に緩速車線を閉じる社会実験を実施し、現実に交通がどのような状況になるか確認すべきである」といった意見が委員より出されているところである。

このような疑問を払拭し、空間利用に関してコンセンサスを得ていくためには、緩速車線を実際に閉じて交通影響を計測する等の社会実験を実施することが有効である。

また、イチョウの紅葉シーズンやイルミネーションの時期に緩速車線を閉じる実験を実施すれば、ここを歩行空間とすることが出来、今までとは違った新たな景観の楽しみ方、新たな御堂筋の楽しみ方を市民、来訪者に提供できるといったメリットがある。

### (3) ミナミにおける夜間のタクシー客待ちへの対応の検討

夜間、道頓堀橋付近では多くのタクシーが緩速車線で客待ちしている実態があり、今後緩速車線を閉じた場合は本線での客待ちが発生し、大渋滞するとの指摘が委員から出ている。

このような特定の時間帯における特殊な交通実態ではあるが、タクシー需要と客待ちタクシーについて対応策を検討しておく必要がある。

なお、現在あるタクシー乗り場の機能については、緩速車線を閉じた後でも、停車帯を設置することで全ての機能を確保することは可能である。この確保可能な台数を上回る客待ちタクシーに対しては、停車機能を確保すべきか、周辺道路での対応や規制などの対応についても合わせて考えていくべきである。

これら交通影響の課題を解決することで緩速車線を他の用途に利用できる可能性が高まり、御堂筋周辺地区の将来の街づくりにもバリエーションの幅が広がることとなる。

＜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

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

各団体の空間利用に関する様々な提案内容は、現状の課題を改善するために緩速車線を廃止し、“ゆとり空間”を創出するべきという内容になっている。

一方、沿道の連合町会等の地元からは、大阪市に対して、緩速車線はそのまま“すばらしい御堂筋の現状を維持”してほしいとの意見も出されている。

●緩速車線を廃止し、自転車歩行者道として整備

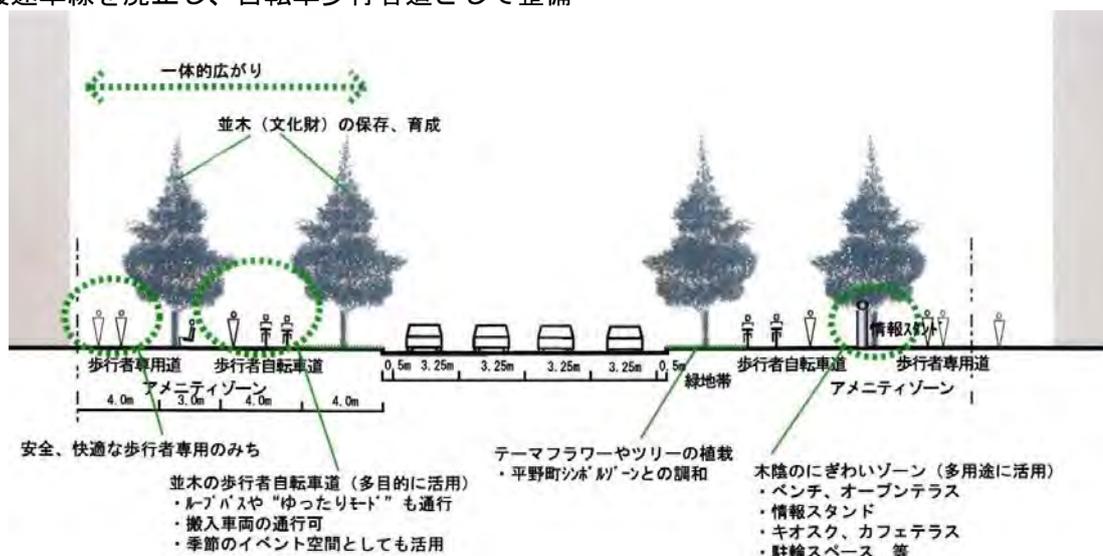


図 御堂筋まちづくりネットワークの提案内容

●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



図 長堀 21 世紀計画の会の提案内容

● 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

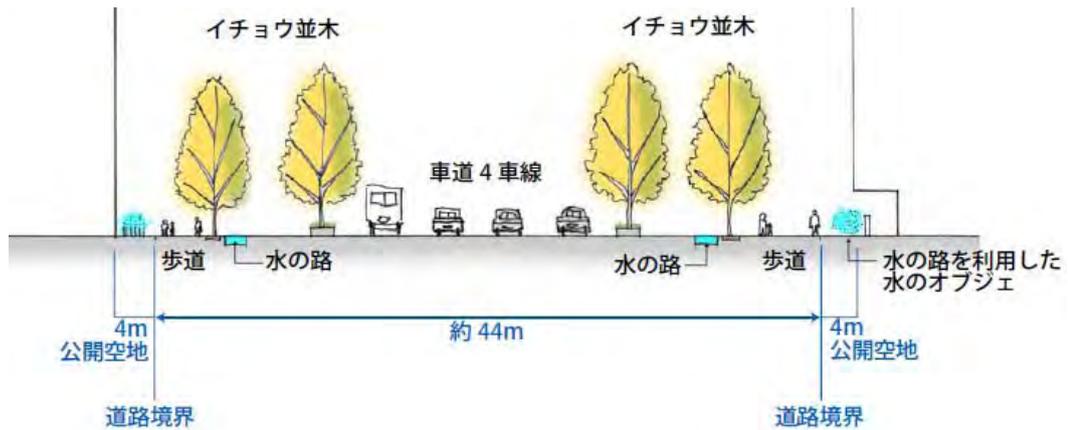


図 関西経済同友会の提案内容

● 御堂筋側道（緩速車線）並びに銀杏並木の維持

平成 22 年 9 月 29 日付で大阪市長あてに要望書が提出される。

「御堂筋側道（緩速車線）並びに銀杏並木の維持に関する要望書」

平成 22 年 9 月 29 日付で大阪市会議長あてに陳情書が提出される。

「御堂筋側道（緩速車線）並びに銀杏並木の維持に関する陳情書」

➤ 陳情については平成 22 年 10 月 7 日の大阪市議会建設港湾委員会において採択された。

【 要望及び陳情者 】

旧東区・船場地域代表一同（愛日・船場・久宝・芦池連合振興町会長 他4名）

【 要望及び陳情の主な趣旨 】

すばらしい御堂筋の現状を維持するため、広く地元住民・企業や市民の意向を反映させることなどを念頭に置いた御堂筋の検討を進めていくこと