

# **御堂筋の空間利用に係る中間提言(案)**

**平成 24 年 3 月 30 日**

**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、心斎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、最近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、御堂筋は平成19年に建設から70周年を迎えたところであるが、高齢化社会や環境問題がクローズアップされるなど、建設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、最近では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、ニーズも多様化している。

また、近年は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ほか、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。

このような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検討するため、平成21年12月14日に御堂筋空間利用検討会を設立した。

本中間提言(案)は、平成24年4月より国から大阪市の御堂筋の移管が行われることを目前に控え、御堂筋空間利用検討会における過去4回に亘る検討会での議論や今後の道路行政の方向性、多くの市民や道路利用者からの意見等を踏まえ、御堂筋の空間利用の方向性やあり方、さらには、将来像の実現のために必要な取り組みなどについて、一旦中間的にとりまとめたものである。

御堂筋においては、今後、この提言に基づき、多様な人々の協働のもとに、具体的な取り組みを進められることが求められている。

そして、それにより、御堂筋において、国内そして世界に誇りうる価値と魅力を向上させるとともに、住む人や訪れる人が集まる活力ある地域の形成を図り、関西の活力を牽引していくことを期待したい。

御堂筋空間利用検討会委員長 村橋 正武

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
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
中央区 愛日地区 連合振興町会 会長	木下 修二
中央区 船場地区 連合振興町会 会長	橋下 英男
中央区 久宝地区 連合振興町会 会長	芦田 圭一
中央区 芦池地区 連合振興町会 会長	芝池 博司
中央区 御津地区 連合振興町会 会長	中村 廣
中央区 精華地区 連合振興町会 会長	菊地 正紀
中央区 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

(平成23年7月4日 現在)

## 目 次

1.御堂筋の現状と特性.....	1
1-1. 御堂筋の現状 .....	1
1-2. 交通影響に関するこれまでの検討結果 .....	16
1-3. 御堂筋に対する市民意識の認識.....	17
2.御堂筋の問題・課題.....	31
2-1. 御堂筋における現状の問題.....	31
2-2. 御堂筋の課題 .....	32
3. 御堂筋の空間利用の方向性 .....	33
3-1. ゾーン別のイメージ像 .....	33
3-2. 求められる役割の変化を踏まえた御堂筋の空間利用の方向性 .....	34
4.御堂筋の空間利用 .....	35
4-1. 御堂筋の道路空間再編 .....	36
4-2. 御堂筋の魅力向上に向けた空間活用.....	38
4-3. 快適な空間形成に向けた空間利用の適正化 .....	39
参考資料.....	40

# 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

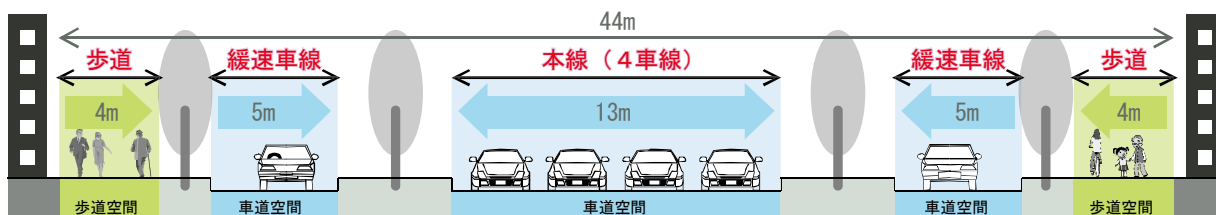


図 御堂筋の標準断面

## (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

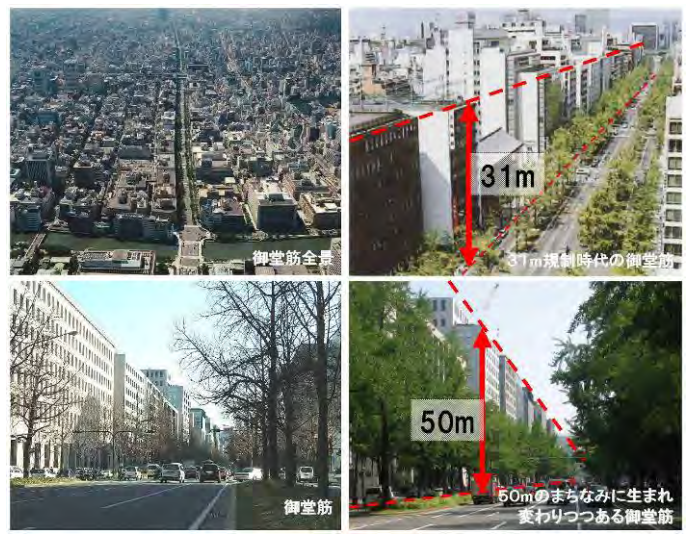


写真 50mのまちなみ

出典：大阪市



出典：大阪市

図 建築美観誘導制度

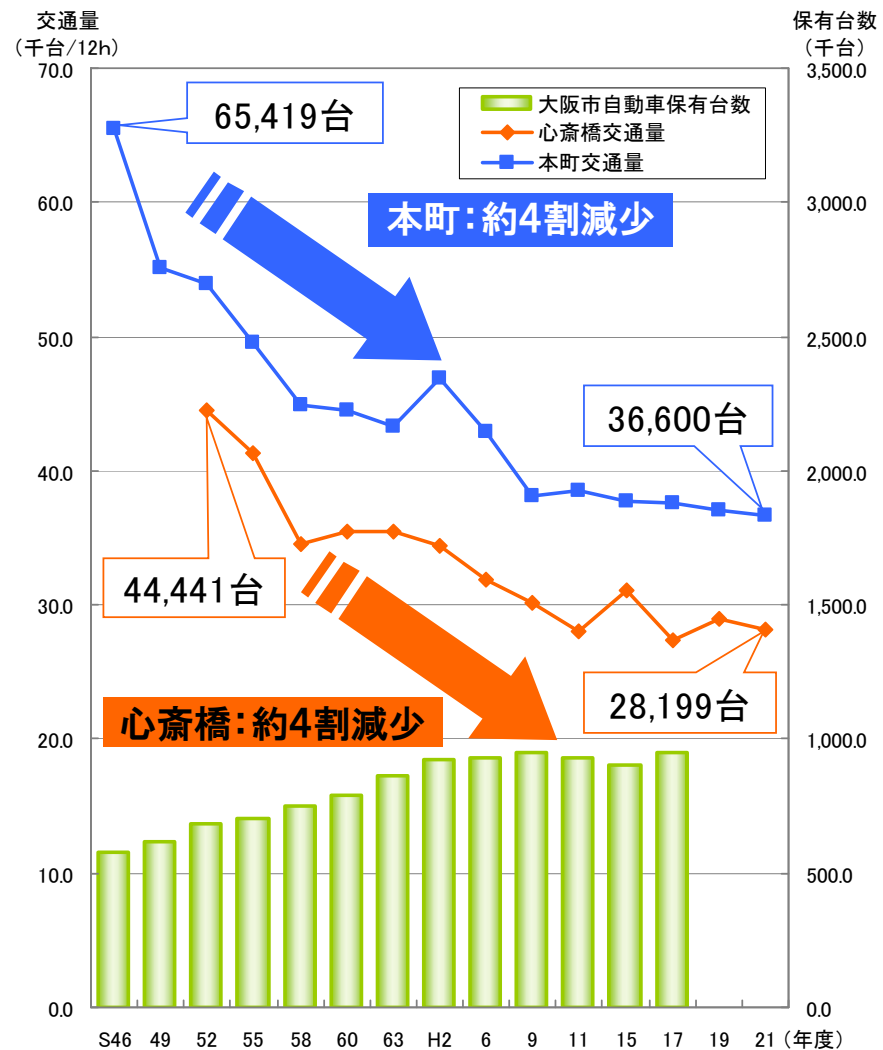
### (3)御堂筋の交通

#### 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

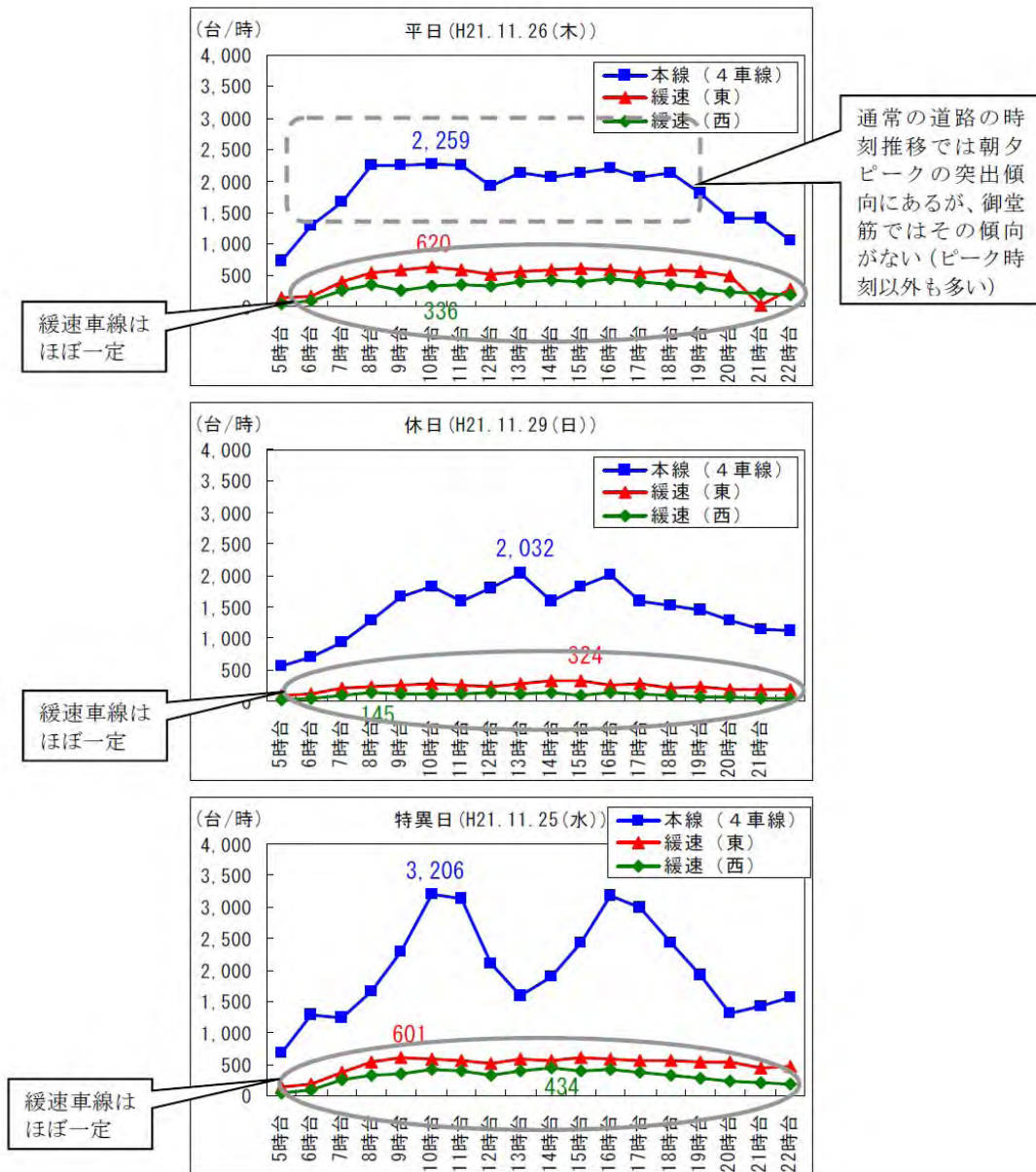
**(時間交通量)**

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。

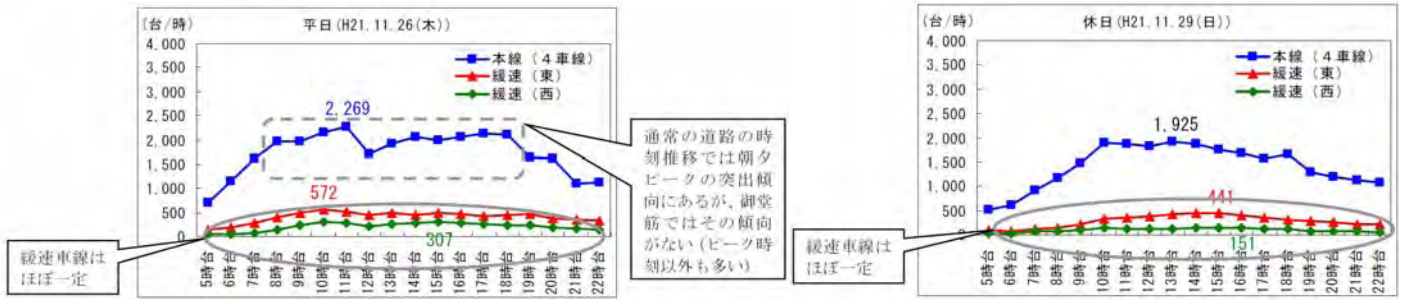
いずれの交差点も休日のピークである13時台は2,000台/時以下の交通量である。



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

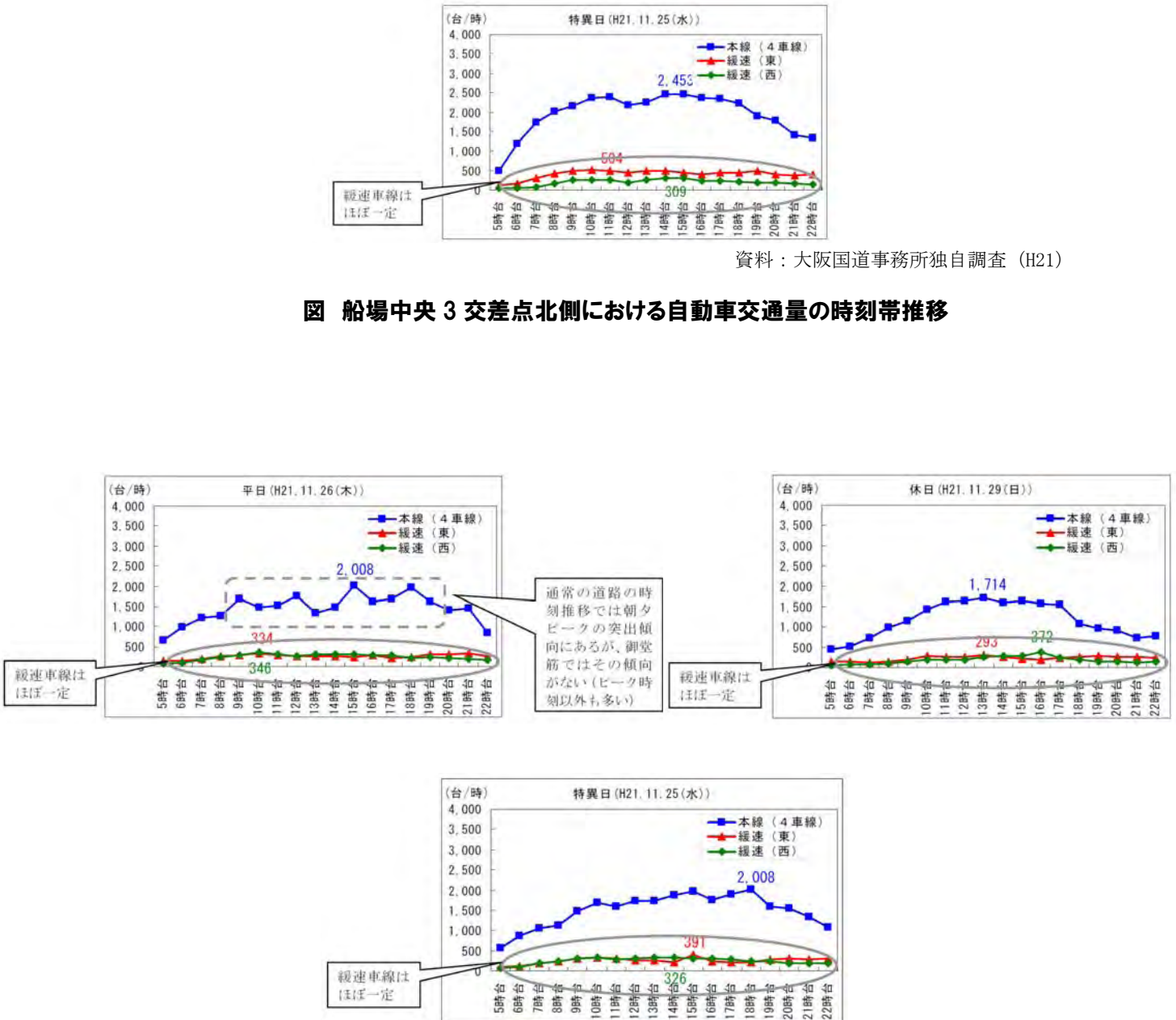
**図 淀屋橋交差点南側における自動車交通量の時刻帯推移**





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