

1 御堂筋の現状

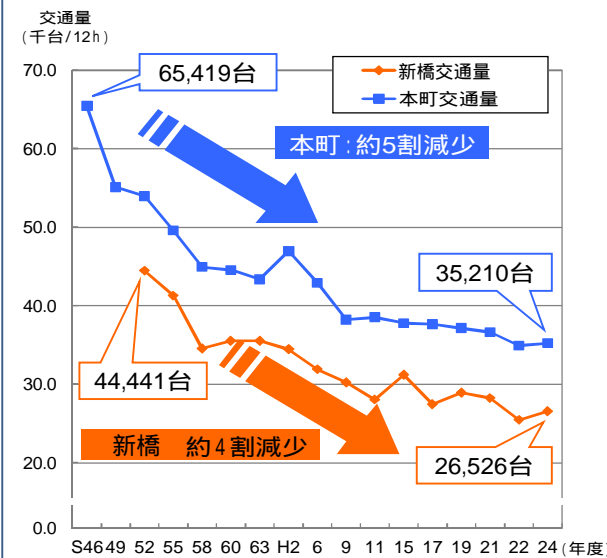
「みち」の現状

(出典)「御堂筋の空間利用に係る中間提言」御堂筋空間利用検討会 一部変更

- 御堂筋の自動車交通量は約40年前に比べ約4～5割減少しています。
- 一方、御堂筋の自転車交通量は増加傾向であり、約40年前の約6～7倍と大きく増加しています。
- 歩行者と自転車が歩道内で輻輳することにより、歩行者が歩きにくい状況となっていることなどの問題が生じています。

平成22年に実施した一般市民アンケート(対象:歩行者)では、「歩行者、自転車が混在し、歩きにくく危険であること」「放置自転車・看板等の障害物が通行の妨げになっていること」「自転車の走行マナーが悪いこと」などが「問題、やや問題」と回答する割合が高く(約7割～9割)、多くの人が問題と感じるようになってきました。

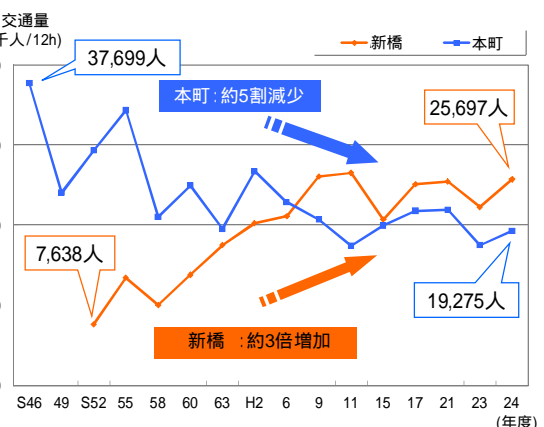
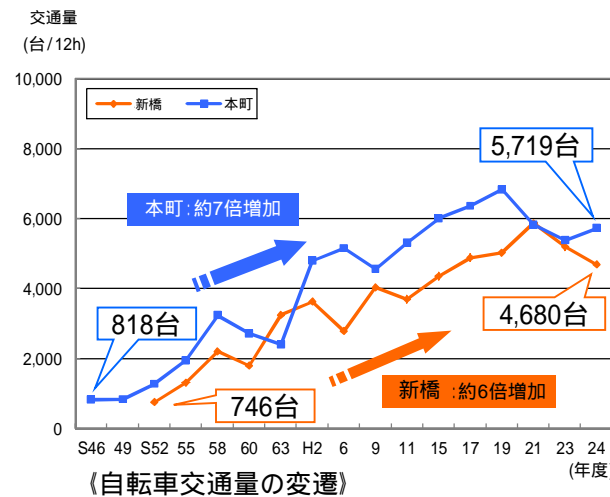
- 約800本あるイチョウ並木は市の文化財に指定されており、大阪のシンボルとなっています。
- 平成24年4月には、御堂筋の管理が国から市に移管され、市のシンボルロードとして周辺のまちづくりと一体となった取り組みを実施することが可能となりました。



《自動車交通量の変遷》  
グラフ出典: 道路交通センサス (一部データは道路管理者による独自調査)



《歩行者と自転車の輻輳(休日の道頓堀付近)》



《歩行者交通量の変遷》

「まち」の現状

- 大阪一の業務集積地区である御堂筋沿道において、賑わいの誘導や高度かつ多様な都市機能の集積をめざすとともに、高さ50mの軒線の統一や壁面の連続性を継承するため、平成26年1月に御堂筋デザインガイドラインを策定するとともに、「御堂筋本町北地区地区計画」と「御堂筋本町南地区地区計画」を都市計画決定しました。
- 「デザインガイドライン」及び「地区計画」では、建物の高さの緩和(本町北地区)や上層部に一部、ビジネスサポートとしての賃貸住宅の設置を認めており(本町南地区)、御堂筋周辺が、ビジネス中心のエリアから、業務・商業集積地の強みを活かしながら、24時間稼働する魅力的な多機能エリアをめざします。
- ミナミの繁華街や商店街等では外国人観光客が増加しており、国際的な商業地・観光地になりつつあります。

にぎわいと魅力のあるまちなみ創造



「みち」においても、近年の通行形態(交通状況)の変化をとらまえ、「まち」の魅力に資する取り組みを実施していく必要があります。

## 2 これまでの主な検討経緯と今後の基本整備方針

- 御堂筋活性化アクションプランの策定(平成13年4月「新しい時代の御堂筋」協議会)
- 御堂筋再生プランの策定(平成16年3月「明日の御堂筋」委員会)

### 御堂筋空間利用検討会(平成21年12月～平成24年3月)

(出典)「御堂筋の空間利用に係る中間提言」御堂筋空間利用検討会 (<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000240862.html>)

今後の御堂筋の道路空間利用のあり方については、学識経験者・地元・経済界等で組織する検討会で議論を行い、平成24年3月に「御堂筋の空間利用に係る中間提言」が取りまとめられています。

【御堂筋の空間利用のコンセプト】

【御堂筋の空間利用の方向性】

「世界に誇れる魅力と賑わいにあふれた空間の創出」

多様な個性を活かしつつ、  
活力にあふれた御堂筋

人にやさしく、  
歩きやすい御堂筋

大阪の顔として、文化や  
情報を発信する御堂筋

様々な人々の協働により、  
守り、育む御堂筋

- 御堂筋の管理を国から大阪市へ移管(平成24年4月)

### グランドデザイン・大阪(大阪府・大阪市 平成24年6月策定)

(出典): グランドデザイン・大阪 (<http://www.pref.osaka.lg.jp/daitoshimachi/granddesign/index.html>)

多様な価値を創造する大都市・大阪の実現 ～ 圧倒的な魅力を備えた“都市空間”の創造

御堂筋の空間再編など、大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かす

- 【短期的取組み】
- 御堂筋側道の歩行者空間化
  - 御堂筋沿道のクオリティの高いにぎわい空間の形成 等

### 大阪都市魅力創造戦略(大阪府・大阪市 平成24年12月策定)

(出典): 大阪都市魅力創造戦略 (<http://www.pref.osaka.lg.jp/toshimiryoku/toshimiryokusen/index.html>)

世界の都市間競争に打ち勝つ都市魅力を創造・発信

御堂筋フェスティバルモール化 ～ クオリティの高いにぎわい空間へ

- 【目標】
- にぎわい空間の形成
  - 歩行者空間の充実 等

新たなまちづくりのビジョン

### 御堂筋エリアのビジョン(大阪市都市計画審議会専門部会 平成25年3月策定)

(出典): 御堂筋の活性化に関する検討調査 報告書 (<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000190554.html>)

【コンセプト】 大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート ～ 歩いて楽しみ、24時間稼働する多機能エリアへ

- 【今後の御堂筋の方針】
- 安心・安全かつ複合的な都市機能を備えたまちへ
  - 御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ

### 御堂筋側道閉鎖の社会実験(大阪市 平成25年11月)

(参考) 御堂筋側道閉鎖社会実験の結果について (<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000258171.html>)

側道で自動車等の通行を規制したときの交通影響を確認 等

## 御堂筋の道路空間再編の基本整備方針

車重視の道路空間から人重視の道路空間へ

御堂筋の現状やこれまでの主な検討経緯を踏まえ、「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めていきます。

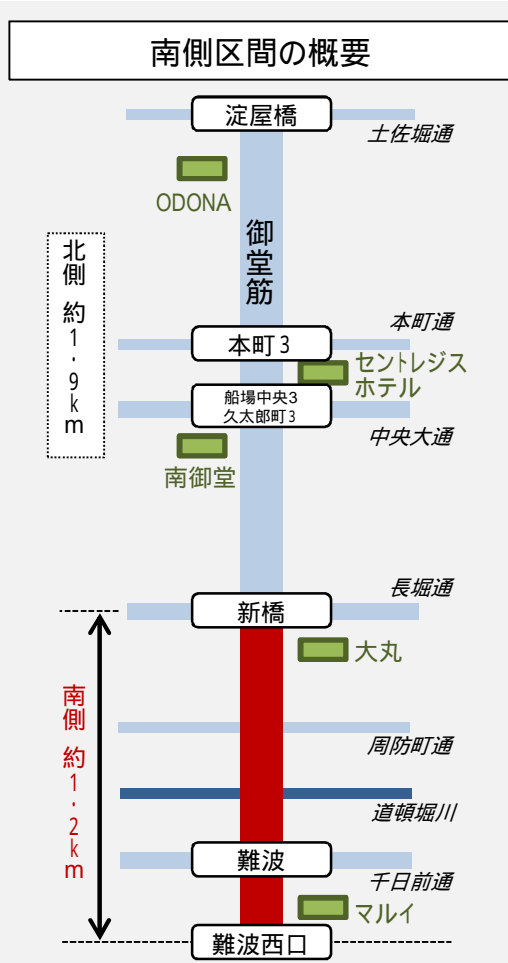
歩行者の安全性・快適性の向上やまちの魅力の向上に資する新たな空間整備のビジョンを設定します。



	空間再編で目指すもの	空間再編の考え方
憩いや交流、活力形成に資する空間	・ビジネスや観光、ショッピング等で利用する人々が、活発に交流し、御堂筋から新たな価値や活動を生み出します。 ・歩いている人が憩い、気分をリフレッシュさせ、新たな活動へと繋がります。	多機能空間の創出 - 沿道地域の特性に応じた道路空間の活用
人にやさしく歩きやすい空間	・ビジネスや観光、ショッピング等で利用する人々が会話を楽しみながら、安心して歩くことが可能になります。	歩行者通行空間の安全性・快適性向上 - 歩道の拡幅と自転車通行空間の分離
大阪の顔としてふさわしい空間	・イチョウ並木や彫刻などの資産を活用・継承し、これからも御堂筋を大阪の顔として情報発信を行います。	大阪の顔としての魅力ある空間形成 - イチョウ並木の維持と沿道景観との調和



3 区間別の整備イメージ 南側 (新橋～難波西口間)



空間再編による整備イメージ

- 東西の側道を閉鎖し、車道を6車線から4車線に縮小することで、歩行者や自転車のための空間として新たに再編します。
- 歩道を拡幅することで、新たに多機能空間を創出します。
- 自転車専用の通行空間を新たに設けることで、歩行者と自転車の通行空間の分離を図ります。

現況

側道閉鎖 ~ 多機能空間の創出・歩行者と自転車の通行空間を分離



【現況特性】

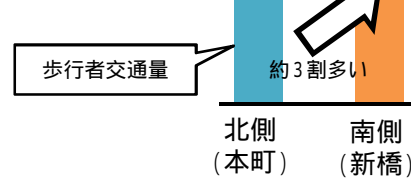
商業・店舗が中心

- 心齋橋を中心に、百貨店やブランドショップが集積しており、華やかな雰囲気形成しています。

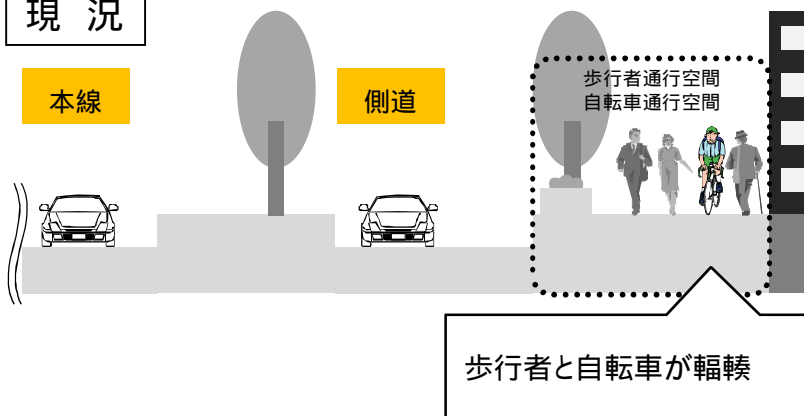


歩行者の交通量が多い

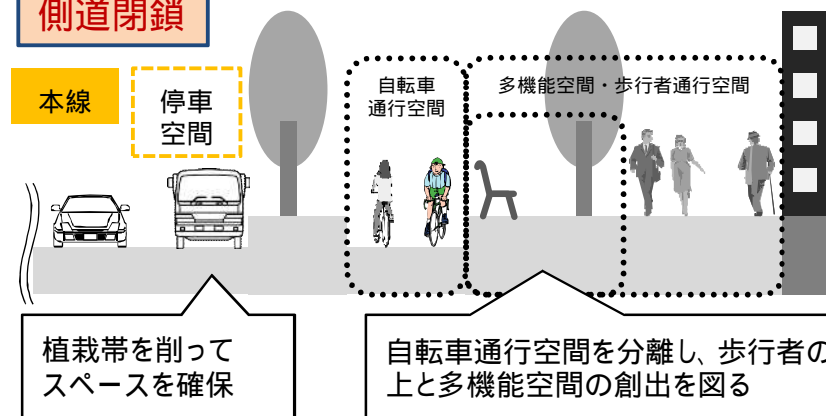
- 北側に比べて歩行者交通量が約3割多くなっています。



現況



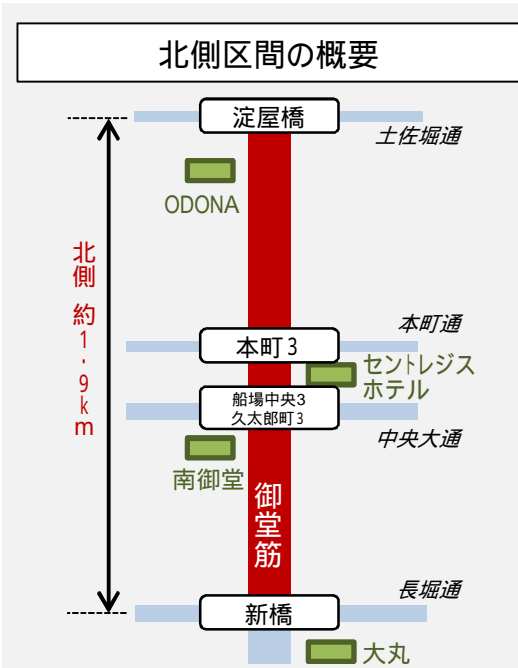
側道閉鎖



西側の整備イメージについても同様



4 区間別の整備イメージ 北側 ( 淀屋橋 ~ 新橋間 )



【現況特性】

ビジネス・オフィスが中心

- オフィスの集積したビジネス街であり、落ち着いたゾーン。



自動車の交通量が多い

- 南側と比べて自動車の交通量が約3割多くなっています。



沿道建物がセットバック(本町通以北)

- 地区計画により、沿道建物の壁面後退が位置づけられています。



空間再編による整備イメージ

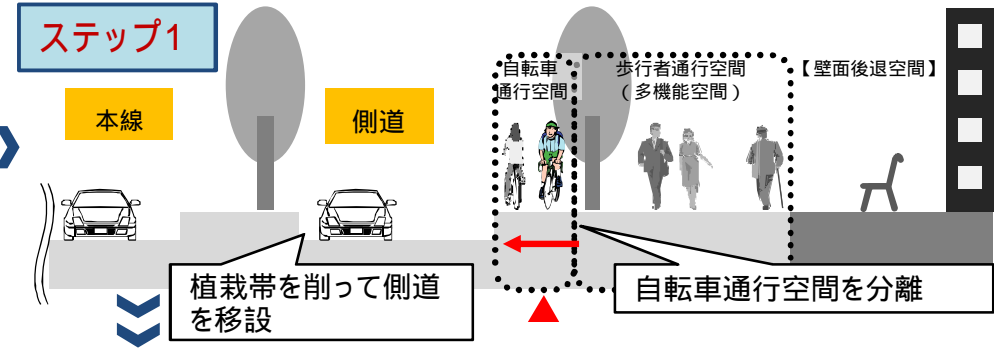
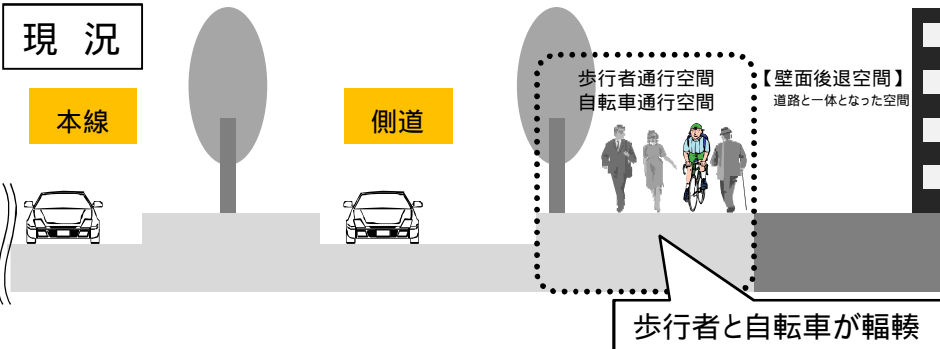
- 北側は、南側に比べると自動車の交通量が多く、現時点で側道を閉鎖した場合、本線の渋滞など車の交通に与える影響が大きいと考えられます。
- また、「地区計画」及び「デザインガイドライン」により、土佐堀通から中央大通までのエリアは将来的には建物の建て替えにあわせて建築物の壁面を御堂筋から4m後退することとなり、道路との一体感が醸成されるような上質なにぎわい空間が創出されていくことが期待できます。
- これらのことから、段階的な整備として当面は側道の機能(6車線)を維持したまま道路構造を見直すことで、歩行者と自転車の通行空間の分離を図ります。
- 将来的には、交通量の推移を見て、可能な時期に東西の側道を閉鎖し、南側と同じように多機能空間の充実を目指していきます。

現況

段階的な整備

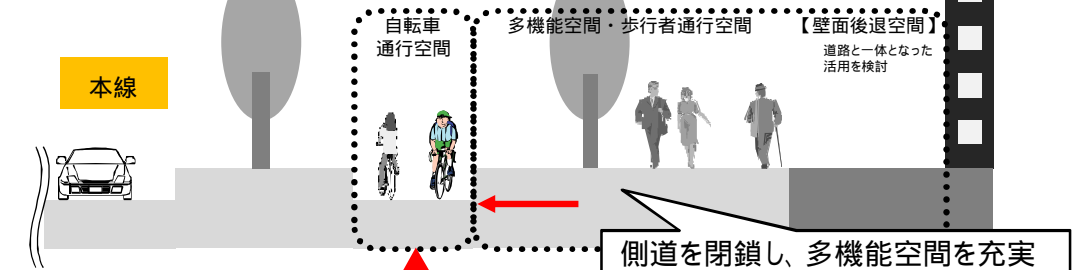
ステップ1 歩行者と自転車の通行空間を分離

ステップ2 側道閉鎖



ステップ2

ステップ2のイメージ図は、南側と同様。ただし、停車空間については、南側に比べてイチョウの配置が本線側にあることから、周辺道路も含めて検討



西側の整備イメージについても同様



5 個別の整備イメージ

道路空間の再配分による新たな空間形成

憩いや交流、活力形成に資する空間の形成

多機能空間の創出

- 沿道地域の特性に応じ、憩いや交流、活力形成に資するさまざまな機能を官民が連携して道路空間に配置もしくは誘導します。
- 土佐堀通～中央大通では、沿道の壁面後退空間との一体的な活用を検討します。
- 多機能空間で様々な使い方が可能となるよう、自転車駐輪場の設置は必要最小限とします。



オープンカフェ  
【イメージ】グランフロント大阪



たまり空間(ベンチの配置など)  
【イメージ】御池通(京都市)



うるおい空間(緑)  
【イメージ】フラワーロード(神戸市)



道路を活用したイベント  
【イメージ】御堂筋フェスタ

人にやさしく歩きやすい空間の形成

歩行者通行空間の安全性・快適性向上

- イチョウの根上りの補修や段差の解消、多言語に対応した案内板の設置など、ユニバーサルデザインに配慮した快適な歩行環境を創出します。
- 撤去活動を継続するなど、自転車を放置しにくい環境づくりに努めます。
- なお、自転車通行空間は、利用者の利便性を考え、双方向通行可能な空間を東西両側に設置します。



多言語に対応した案内板



歩行者と自転車の輻輳  
(道頓堀付近)



自転車通行空間の分離  
【イメージ】中央大通

大阪の顔として相応しい空間の形成

大阪の顔としての魅力ある空間形成

- 御堂筋を象徴するイチョウ並木の4列配置を基本的に維持し、道路空間の再配分に伴うイチョウの移設は、最小限となるようにします。
- 照明灯や舗装などの道路施設は、まちと一体的なものとなるよう、沿道景観との整合性を図っていきます。



イチョウ並木

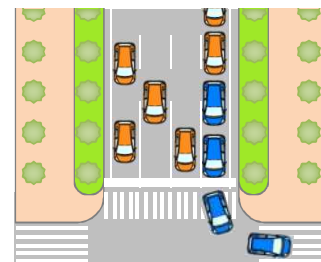


御堂筋沿道のまちの将来イメージ(淀屋橋～本町間)

車の交通、停車への対応

自動車交通影響の緩和

- 側道閉鎖による交通影響を緩和する方法として、右左折レーンを設置するなど、交差点改良を行います。



交差点の右左折による滞留



右左折レーンのイメージ図

停車機能の確保

- 荷降ろしや人の乗降などに必要な停車機能は、確保していきます。
- 停車空間では、荷降ろしのトラックや観光バスなどが停車できるスペースの確保を検討します。



荷降ろしの停車



観光バスの停車