

# 御堂筋 将来ビジョン

世界最新モデルとなる、人中心のストリートへ。

---

みちから まちを変えていく

2019年3月  
大阪市

## はじめに

近年、国際社会のグローバル化、少子高齢社会の進展など、都市を取り巻く社会環境、経済情勢が大きく変化しています。こうした変化は、国際的な都市間競争を誘発することから、各主要都市では世界規模で競争に勝ち抜くため、独自の方法で道路空間を活用した都市の魅力を高める取組みを進めています。

このような状況の下、大阪のシンボルストリートである御堂筋においては、人中心のストリートへ空間を再編することにより、都心の活性化、都市部の価値向上を促進する都市構造のリノベーションを図り、ひいては大阪・関西の成長をけん引することが期待されています。

そこで、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、2009(平成21)年12月に本市と当時管理者であった国土交通省が共同し、有識者、地元、経済界等で組織する「御堂筋空間利用検討会」を設置し、議論をスタートさせました。そして、2012(平成24)年3月には中間提言として、従来の「車のための機能」を抑え、「人のための機能」を高めるという考えのもと、「側道を活用した空間再編」等に関する提言がまとめられています。

一方で、空間再編することによる交通への影響が懸念されていたこともあり、2012(平成24)年度に本市が管理する道路となって以降、実際に側道を閉鎖した際の交通影響を確認する社会実験や道路空間再編の基本整備方針に関するパブリックコメントを実施するなど、様々な場で議論・検討が行われてきました。

そのような中、2017(平成29)年5月に完成後80周年を迎えたことを契機に、各種団体や行政が一体となり御堂筋完成80周年記念事業推進委員会を組織し、車中心から人中心のみちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や、公民連携したまちづくりのあり方に関する議論を行い、御堂筋完成80周年記念事業推進委員会として、御堂筋の将来像を示した御堂筋将来ビジョンが取りまとめられました。

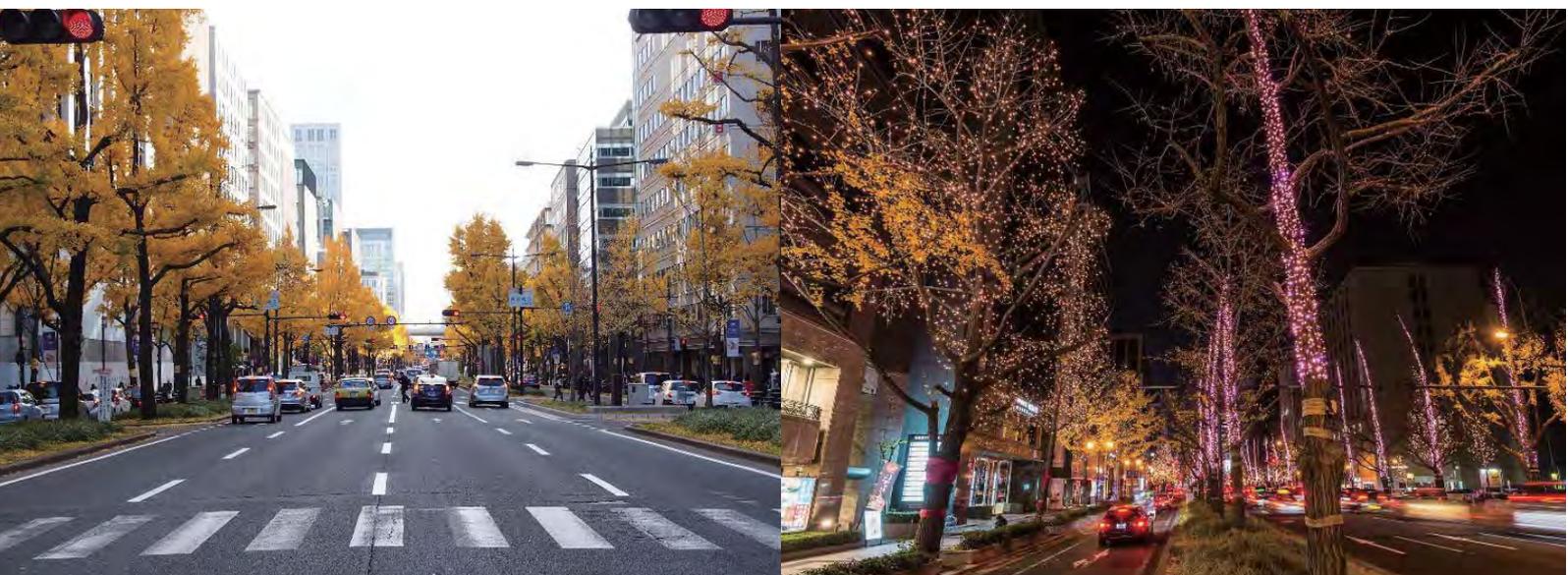
大阪市では、これまでの取組み経緯をふまえ、市民の皆様から広く意見を聴取したうえで、御堂筋将来ビジョンを策定しました。

今後、この将来ビジョンをもとに御堂筋の道路空間再編の取組みを推進していきたいと考えています。

## 【御堂筋の概要】

大阪のメインストリートである御堂筋は、国道25号と国道176号から構成される幅員44m、延長4.2km(阪急前交差点～難波西口交差点)の道路であり、季節毎に変化をするイチョウ並木や高さのそろった沿道建物により美しい風景を創り上げるなど、市民をはじめ多くの方に親しまれています。

また、大阪一の業務集積地区である御堂筋沿道には、オフィスビルだけでなく、ブランドショップなども立ち並び、新たな魅力を創出しています。そして近年では、御堂筋オータムパーティーをはじめ、御堂筋全体を圧倒的な光で彩る御堂筋イルミネーションなどのイベントにも活用され、大阪の都市魅力向上においても重要な役割を担っています。



## 目次

### はじめに

1. 御堂筋の変遷と今後求められる役割	2
(1) 御堂筋の変遷	2
(2) 都市の成長をけん引するメインストリートの役割	3
(3) 御堂筋に求められる役割	4
(4) 道路空間の再編に向けた検討経緯	5
2. 御堂筋将来ビジョン	6
3. 将来ビジョン実現に向けた段階的な取組み	14
(1) ファーストステップ「側道歩行者空間化」	16
(2) 将来ビジョン「人中心～フルモール化」	20
4. 公民連携体制づくり	22

# 1. 御堂筋の変遷と今後求められる役割

## (1) 御堂筋の変遷

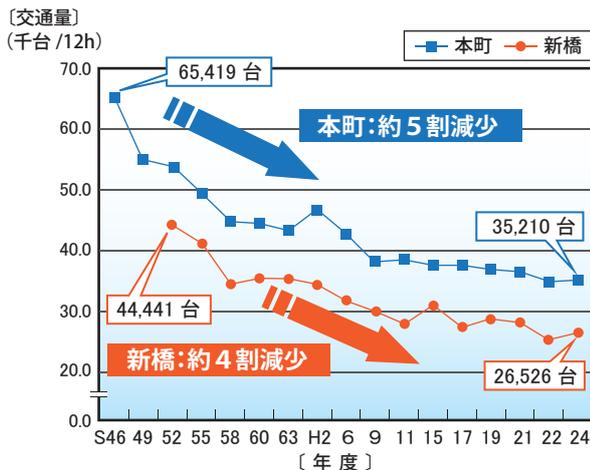
### ① 「みち」の変遷

拡幅以前の御堂筋は、道幅 6 メートル、北の淡路町から南の長堀まで約 1.3 キロメートルの狭く短い道でした。その御堂筋を幅 44 メートル、南北に延びること約 4 キロメートルの道にするという關一（せきはじめ）第七代大阪市長の構想は当時の常識では考えられないものでした。工事にかかる莫大な費用、地下鉄工事と同時に行うというこれまでに例のない難工事といった困難を乗り越え、御堂筋は 1937(昭和 12)年 5 月 11 日に開通の日を迎えます。そして、御堂筋完成から約 30 年後の 1965(昭和 40)年頃には空前のマイカーブームが到来し、広大な道幅を誇る御堂筋にも交通混雑が見られるようになります。こうした状況から、大阪万博の開催年となる 1970(昭和 45)年には交通問題の一層の深刻化を予測し、御堂筋をはじめとした大阪都心の幹線道路を双方向通行から一方通行に切り替えました。

このように御堂筋は、大幹線道路としてこれまで大阪の経済成長を支え、今日の大阪の発展に多大なる貢献を果たしてきましたが、近年は国際社会のグローバル化や少子高齢社会の進展をはじめ、交通など社会情勢が大きく変化をしてくれています。

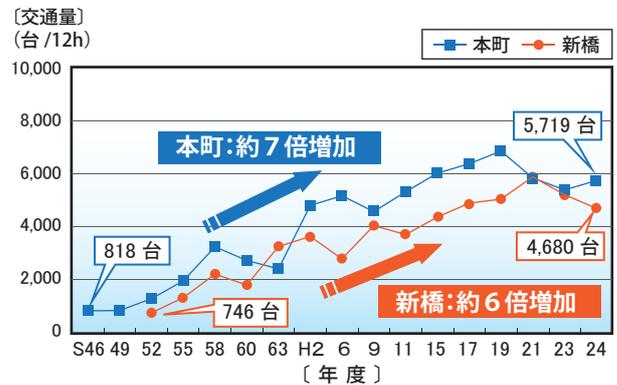
### 【御堂筋をとりまく通行環境の変遷】

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）

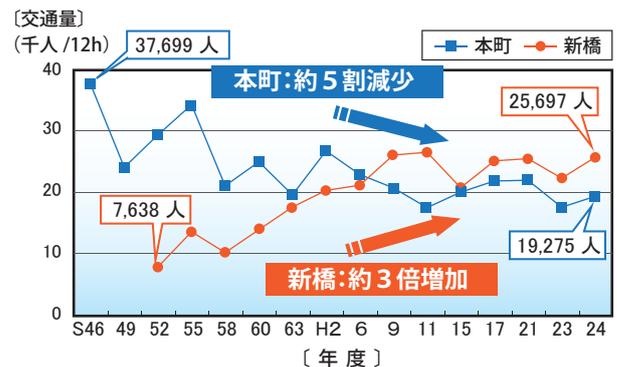


《自動車交通量の変遷》

- 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。



《自転車交通量の変遷》



《歩行者交通量の変遷》

御堂筋は時代のトレンドに合わせて変遷を遂げてきました。



拡幅以前の御堂筋  
写真出典：大阪歴史博物館

拡幅後の御堂筋  
写真出典：大阪歴史博物館

1965(昭和40)年頃 対面通行の御堂筋  
写真出典：大阪歴史博物館

現在の御堂筋

## ② 「まち」の変遷

近年、御堂筋沿道には商業施設やホテルなどの賑わい施設が進出するようになり、周辺のまちの状況も大きく変化を見せるとともに、人々が御堂筋に対して求める機能も、憩いや賑わいなど多様化しています。そのような中、御堂筋周辺地域においては、地区計画の都市計画決定を行うとともに御堂筋デザインガイドラインを策定し、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<歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ>というまちづくりのコンセプトのもと、沿道建物の誘導などの都市施策が進められるとともに、道路を全面通行止めにして実施する御堂筋オータムパーティーや、御堂筋全体を圧倒的な光で彩る御堂筋イルミネーションなどのイベントに活用するなど、御堂筋の強みを活かしたまちづくりを行っています。

こうした施策により、主要施設の建替えや企業誘致等が進展し、都市機能の更新と御堂筋のブランド向上が図られるとともに、新たな魅力が創出されています。



御堂筋イルミネーション



100メートルを超える高層ビル

## (2) 都市の成長をけん引するメインストリートの役割

国際社会のグローバル化、少子高齢社会の進展など、都市を取り巻く社会環境、経済情勢は大きく変化をしています。こうした変化は、国際的な都市間競争を誘発し、各主要都市では世界規模で競争に勝ち抜く取組みが進められています。そのような中、都市間競争において選ばれる都市になるためには、都市魅力が高く世界中から人・モノ・資金・企業・情報呼び込み、経済成長のエンジンとなることが求められており、それを牽引する都心の活性化、都心部の価値向上を促進する都市構造のリノベーションが必要であると言われています。

パリ市のシャンゼリゼ通りをはじめ、ニューヨーク市のブロードウェイ、本市の姉妹都市でもあるメルボルン市のスワンストンストリートなど世界主要都市では、都市間競争に打ち勝つべく、まちづくりの都市施策を行うとともに、更なる都心部の価値向上を図る手段として、車中心の道路空間から、多様な利用者が共存する道路空間に再編する取組みが進められています。



シャンゼリゼ通り  
(フランス パリ市)

写真出典：Tutti Frutti / Shutterstock.com



ブロードウェイ [タイムズスクエア]  
(アメリカ ニューヨーク市)



スワンストンストリート  
(オーストラリア メルボルン市)

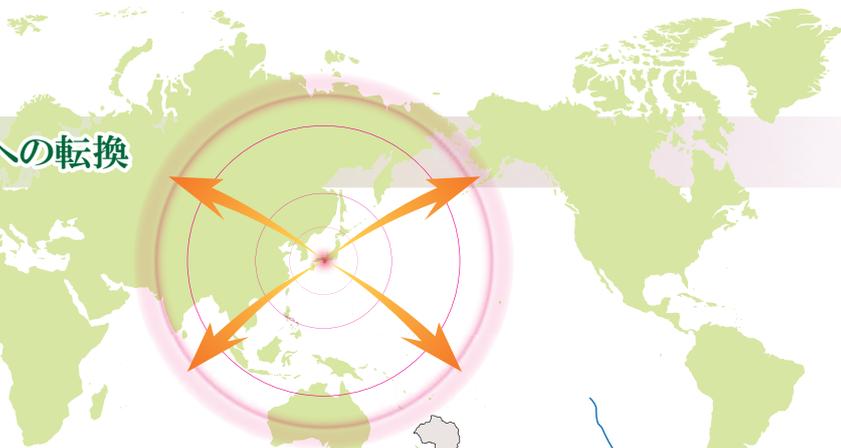
## 『道路は、まちを変えていく力を持っています。』

道路空間の再編を通じて都心部の価値を向上させていくためには、現在の課題解決を図るだけでなく、これまでの功績を振り返るとともに、来るべき未来の姿を見据えて、そのあり方を示していくことが必要であると考えています。御堂筋の過去を振り返ると、關一市長が進めた拡幅工事では、大阪の経済発展のために100年先を見据えて、景観的、交通機能的に優れた御堂筋へと整備することで、御堂筋沿道に金融機関などを呼び込み、関西一のビジネスゾーンに発展させてきました。

こうした経緯からも、道路には、まちを変えていく力があり、都市構造のリノベーションに影響を与える大きな力を持っていると言えます。

### (3) 御堂筋に求められる役割

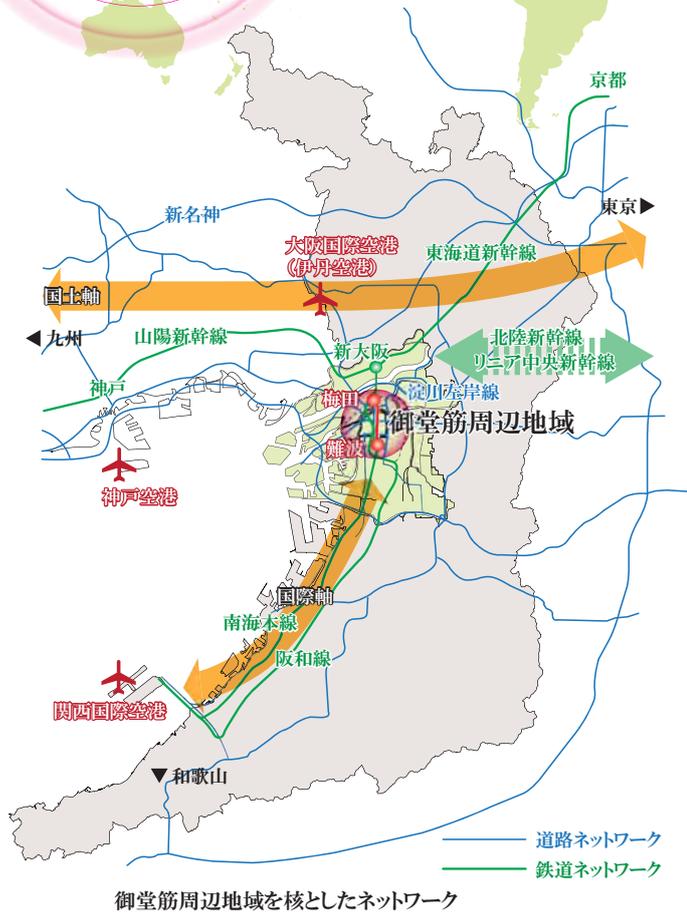
#### 新たな価値を生み出す“ストリート”への転換



大阪都市再生環状道路の整備や北陸新幹線・リニア中央新幹線といった交通インフラ整備や関西国際空港、大阪国際空港（伊丹空港）、神戸空港の3空港の一体運用等により、今後20～30年で、メガリージョンとしての関西都市圏の形成が大きく進むことが予想されます。

こうしたインフラ整備等は、関東地方等との結節点であり西日本の玄関口となる新大阪から、大阪・梅田を經由し、関西国際空港に直結している難波を結ぶ御堂筋に、これまで以上に国内外から人・モノ・資金・企業・情報がもたらされることとなります。一方、大阪駅周辺地区や難波地区などの御堂筋周辺においても、様々な拠点開発が進められており、新たなビジネスチャンスやイノベーション機会の創出、情報の発信拠点となることが期待されています。

御堂筋は、現在でも業務・商業などの都市機能が集積し、都心部として多様なポテンシャルを有していますが、こうした広域交通インフラや中枢拠点の整備により、御堂筋の役割は更に重要となります。



御堂筋周辺地域を核としたネットワーク

#### 【御堂筋が持つ現在のポテンシャル】

新たなビジネスチャンスやイノベーション機会の創出、情報の発信拠点などとして、高いポテンシャルを持つ御堂筋は、空間再編を契機として都市構造のリノベーションを促すことが可能。

- [ 都市機能 ] 企業、商業が高密度に集積
- [ 立地 ] 交通拠点への優れたアクセス性
- [ 広域連携 ] 京阪神3都市での連携体制
- [ 活力 ] 民間・エリアマネジメント活動の活発化
- [ 生活 ] 住居系・宿泊施設などのサービス系施設の増加



#### 【御堂筋周辺地域を核としたネットワーク構築】

### 御堂筋の関西都市圏・大阪経済の中枢を担うといった役割がこれまで以上に拡大

御堂筋はこれまで以上に、メガリージョンとしての関西都市圏・大阪経済の中枢として圏域の成長を支えるエンジンになることが求められます。そのためには、御堂筋を世界に誇れる人中心のストリートへ空間再編することにより、都市構造のリノベーションを推進させることで人・モノ・資金・企業・情報といった都市資源を呼び込み、ひいては呼び込んだ都市資源の交流、新たな魅力や価値の創出、そして、それらを世界に向けて発信するといった循環を促すことのできる“ストリート”へと転換していくことが求められます。

## (4) 道路空間の再編に向けた検討経緯

大阪市内中心部の骨格をなす御堂筋を「周辺道路と一体管理」し、道路とまちが一体となって、御堂筋及び周辺のまちづくりを進めていくために、1958(昭和33)年から国が管理していた御堂筋を2012(平成24)年に大阪市に移管されることとなりました。

近年、御堂筋沿道には商業施設やホテルなど賑わい施設が進出するなどまちも大きく変化し、人々が御堂筋に対して求める機能も、憩いや賑わいなど多様化してきている中、国が管理している時代から御堂筋の道路空間再編や御堂筋の将来に関する議論がなされてきました。移管されるにあたり、国と市が共同して有識者、地元、経済界等で組織する検討会を設置し、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進めてきました。

