

### 3. 将来ビジョン実現に向けた段階的な取り組み

- 将来ビジョン実現に向けては、都心部全体の交通ネットワークの再編をはじめ、歩行者と多様なモビリティが安全に共存できる仕組みづくりなど、様々な分野において段階的に取り組む必要があります。特に、都心部全体に与える交通影響が大きいことから、まずは側道を活用した空間再編を行うことで、段階的に人中心の空間を広げていくこととします。
- 現状の御堂筋の交通量をみると、長堀通以南は以北に比べて自動車交通量が少ない一方で、歩行者交通量が多く、なかでも道頓堀川周辺においては、近年訪日観光客が増加しており、歩道内で歩行者と自転車が輻輳するなど安全面における課題があります。そこで、これまでのモデル整備や社会実験の結果をふまえ、まずは千日前通から道頓堀川区間を先行して側道の歩行者空間化を進めることとし、社会実験や整備後の検証を繰り返しながら、順次北側に向けて取り組みを進めていくこととします。
- 人中心〜フルモール化に向けては、御堂筋完成100周年(2037年)をターゲットイヤーとして、都心部全体の交通ネットワークの再編や人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくりに関する検討を進めるとともに、交通・にぎわい創出社会実験等を通じて機運醸成を図りながらビジョンの実現をめざします。

#### 現況



#### 御堂筋千日前通以南モデル整備 平成28年11月完成

- 側道を活用し、喫緊の課題となっている歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況の解消を行うとともに、御堂筋全体の道路空間再編のイメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の道路空間のあり方の検証につなげていくことを目的として、千日前通以南においてモデル整備を実施しました。



整備前



整備後

#### 【道路空間再編による効果】

都市における道路空間利用のニーズの高まりなどから、道路空間を活用した民間活動を推進する制度が整いつつあり、都市の魅力向上、にぎわい・交流の場の創出のための特例制度の活用や民間の新たな担い手によるまちづくりが各地で進んでいます。

御堂筋においては、現在、壁面後退部分を活用したマルシェやコンサート等のにぎわい創出活動が民間主体で行われていますが、道路空間再編により新たな魅力ある空間を生み出すことで、多様な人材や企業をよびこみ、道路空間を最大限に活かした利活用、アクティビティを促すことで、新しい出会いやビジネスチャンスを生み出し、企業活動の活性化、新たなにぎわい創出を行うことが可能となります。



マルシェ



まちかどコンサート



新たな魅力が体験できる御堂筋のイメージ

将来ビジョン実現に向けたファーストステップとして側道歩行者空間化に取り組みます。

## ファーストステップ

### 側道歩行者空間化

#### ▶ 短・中期目標

短期目標：千日前通から道頓堀川区間は東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年

中期目標：道頓堀川以北は2025日本万国博覧会が開催される2025年



#### 【側道歩行者空間化に向けた主な取組み】

- 社会実験などによる交通や荷捌きへの影響の検証
- 交通や荷捌き、自転車の通行や駐輪のあり方、空間の利活用手法などを地元関係者と議論する場を設置
- 持続可能な公民連携体制づくり…など

## 将来ビジョン

### 人中心～フルモール化

#### ▶ 長期目標

御堂筋完成100周年(2037年)をターゲットイヤーとして設定



#### 【人中心～フルモール化に向けた主な取組み】

- ▶ ● 側道歩行者空間化に向けた主な取組みの継続・発展
- 都心部全体の交通ネットワークの再編
- 人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくり…など

※取組みの進捗状況により、目標年次を変更することがあります。

## 【道路空間再編に向けた社会実験】

人中心の道路空間に再編するにあたっては、車線減少に伴う渋滞や荷捌きなど、御堂筋をはじめ周辺道路や地域に与える影響が大きいことから、車線減少に伴う交通シミュレーション等を行い、最終整備形態に近い形を現地に再現することで、交通影響等を検証する社会実験を実施しながら進めていく必要があります。

また、現在では道路を全面通行止めにして実施している御堂筋オータムパーティーといったイベントが実施されていますが、フルモール化に向けては、車道を歩行者に開放して「歩行者天国」にするような取組みや社会実験を繰り返しながら、フルモール化に向けた機運醸成を図っていくことも必要となります。



側道閉鎖社会実験



御堂筋オータムパーティー



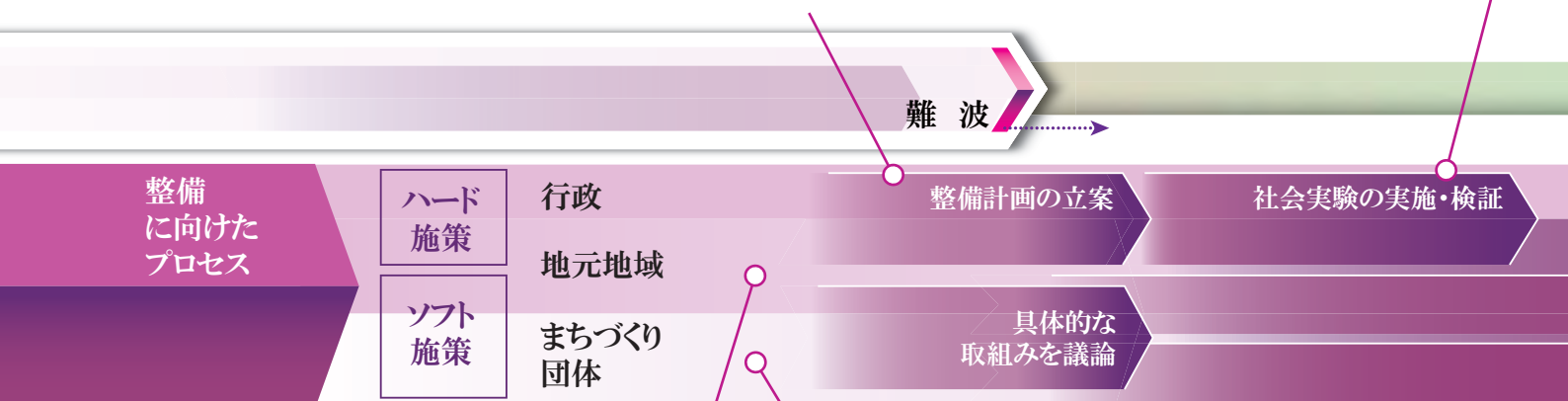
# (1) ファーストステップ「側道歩行者空間化」

## ①段階的な道路空間再編の進め方

- 側道歩行者空間化を進めていくうえでは、御堂筋の地域特性をふまえ、まずは千日前通から道頓堀川区間を先行して進めることとし、社会実験や整備後の検証を繰り返しながら、順次北側に進めることとします。
- 側道を歩行者空間に転換することで、渋滞や荷捌きなど、御堂筋をはじめ周辺道路や地域に与える影響が大きく、また整備後の利活用のあり方についてもあわせて検討する必要があることから、地元地域や関係機関と議論を重ねながら進めていく必要があります。
- また、エリア毎に地域特性が異なることから、それぞれのエリアにおいて、「整備計画の立案～社会実験の実施・検証～実施設計～ハード整備～利活用の推進」といった取り組みを行い、整備効果や整備のあり方、利活用手法等についての検証を繰り返しながら、次のエリアへと展開していく必要があります。

### 整備計画の立案

- 渋滞や荷捌きなど、御堂筋をはじめ周辺道路や地域に与える影響が大きいことから、まずは道路の利用状況(通行、駐停車、荷捌きなど)を調査するとともに、側道を閉鎖した際の交通影響等を検証するためのシミュレーションを実施し、駐停車・荷捌き需要等への対応を含め、実現に向けた整備形態のあり方を検討する必要があります。
- また、地域特性や道路の利用状況、地域課題をふまえ、自転車の通行方法や駐輪のあり方、道路空間の利活用のあり方等についても、地元地域や関係機関と議論し、整備計画を立案する必要があります。



## 側道歩行者空間化

### 地元協議会の設置

- 地元町会をはじめ、商店会、沿道地権者やまちづくり団体等を中心とした地元協議会等を設置していただくことで、整備に向けた情報交換をはじめとし、地域課題を共有しながら、整備計画の検討段階から整備後の利活用のあり方等について意見交換し、社会実験や整備に向けた合意形成を図ることが必要となります。



### 公民連携体制の構築

- 現在、御堂筋においては、壁面後退部分を活用したマルシェやコンサート等のにぎわい創出活動が民間主体で行われていますが、道路空間再編により創出された新たな空間を活用し、道路空間を最大限に活かした利活用、アクティビティを促すことで、新たなにぎわいを創出していくことが可能となります。
- 新たなにぎわいの創出に向けては、従来の枠に捉われず、道路空間利用に関する規制の緩和や民間が活動しやすい制度整備を行う一方で、そうした制度を活用し、活動を継続的に行う民間側の受け皿が必要となることから、公民が連携して具体的な取り組み内容や仕組み・制度について意見交換する場を構築する必要があります。

## 社会実験の実施・検証

- 整備計画の立案時に検討した内容をふまえ、実際に側道を閉鎖して整備形態に近い形を現地に再現することで、渋滞や周辺道路に与える交通影響をはじめ、駐停車・荷捌き需要、自転車の通行方法や駐輪のあり方、道路空間の利活用のあり方等を含めた整備形態のあり方を検証し、整備計画の実現可能性・有効性を検証する必要があります。



## 実施設計～ハード整備

- 社会実験の検証結果や、整備後の利活用のあり方に関する議論をふまえ、地元地域や関係機関と調整のうえ、整備形態を決定し、ハード整備を実施する必要があります。



## 新たな魅力や価値を創出する「みち」へと再編

- 整備計画の検討段階から社会実験、整備、利活用のあり方等について、地元地域や関係機関と意見交換しながら事業を展開していくことで、時代の最先端の社会ニーズをとらえ、従来の制度や枠組みにとらわれず、新たな魅力や価値を創出する「みち」へと再編することをめざします。



## 利活用の推進

- 利活用の推進にあたっては、公民連携体制のもと地元地域、まちづくり団体、企業等の積極的な参加・協働のうえ、まずは路上駐輪や放置自転車防止に関する啓発活動を行うなど、道路の適正な利用を促す地域活動を推進するとともに、清掃美化活動をはじめとしたきめ細かな日常の維持管理とともに、花植え活動など、美しい街並みを創出していく必要があります。
- また、道路空間再編により創出された新たな空間を活用し、滞留・休息空間や利活用空間を創出することで、新たなにぎわいを創出していくことが可能となります。



## ②エリア特性をふまえた空間づくり

- 約4kmに及ぶ御堂筋においては、エリアごとに地域特性が変化することから、エリア特性をふまえるとともに、周辺街区のまちづくりとの関係性に留意した空間づくりを行う必要があります。
- 空間づくりにあたっては、人中心の考え方に基づく「移動・モビリティ」「利活用」といった視点、メインストリートにふさわしい「空間の質」「空間構成」といった視点を取り入れることで、新たな魅力や価値を創出する空間づくりを行っていくことが必要となります。

### 【エリア特性】

#### 難波

##### 商業・店舗が中心

- 活力ある多様な商業集積
- 大阪・関西を代表する集客・観光資源が存在し、個性豊かな景観を形成している

##### 歩行者の交通量が多い

- 近年、インバウンドの増加もあり、歩行者の交通量が特に多い。

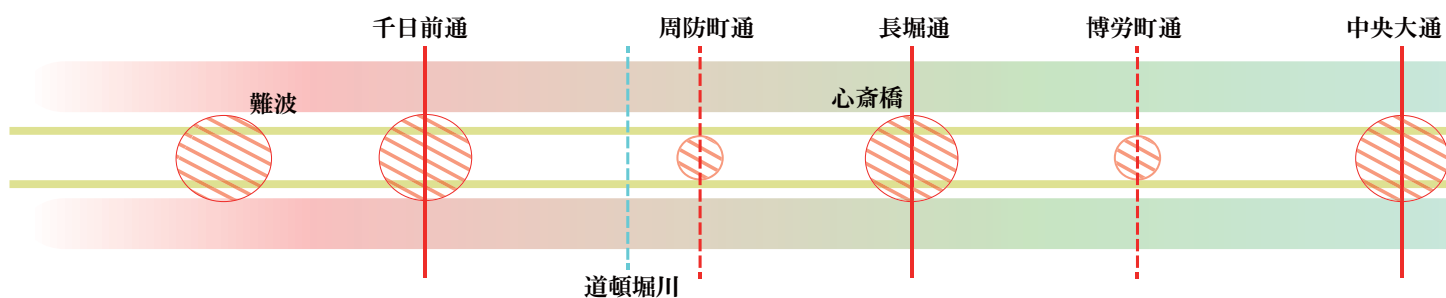
#### 心斎橋

##### 業務と商業が混在

- ブランドショップ、高級車のショールーム等が立地
- 都心部でありながら落ち着いた雰囲気を感じるエリア

##### 自動車の交通量が多い

- 長堀通以南と比べて自動車の交通量が約3割多い。



### 【整備イメージ】

エリアテーマ 「楽しく歩ける賑わい商業エリア」



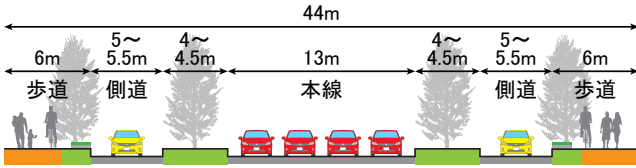
- 通行ゾーン**：歩行者と自転車の通行空間を分離（歩行者の通行機能を重視）
- 滞留ゾーン**：観光客が落ち着いて休息でき、周辺観光情報を知ることができる空間
- 利活用ゾーン**：周辺観光の情報発信を行うことができる空間
- 多機能ゾーン**：季節の彩を演出する花々や休息空間、沿道商業の荷捌き機能のある空間

エリアテーマ 「落ち着いた賑わいを感じる、高質商業とビジネスの複合エリア」

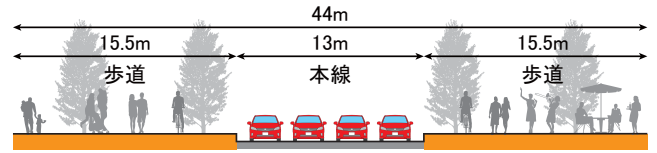


- 通行ゾーン**：歩行者と自転車の通行空間を分離（高質商業への来訪者等の通行機能を重視）
- 滞留ゾーン**：高質商業等への来訪者やビジネスワーカーが落ち着いて休息でき、緑を感じることができる空間
- 利活用ゾーン**：高質商業がプロモーション等を行うことができる空間
- 多機能ゾーン**：落ち着いた雰囲気を演出する緑や休息できる空間

## 【断面構成】



現況



側道歩行者空間化

※寸法は概ねの距離を記述

## 本町

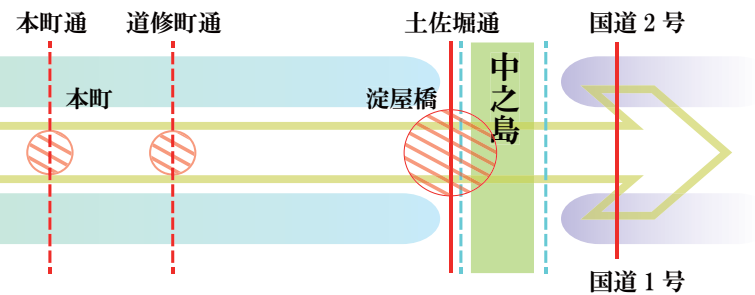
## 淀屋橋

### ビジネス・オフィスが中心

- 大阪を代表する業務集積地～歴史あるビジネス地区
- 船場文化など大阪の上質な文化が残るエリア
- 中之島エリアの水・緑など豊かな「都市環境」
- 統一された街並みなど風格ある都市景観を形成

### 自動車の交通量が多い

- 長堀通以南と比べて自動車の交通量が約3割多い。



エリアテーマ 「上質な賑わいと風格のある  
洗練されたビジネスエリア」



- 通行ゾーン**：歩行者と自転車とが共存する空間（歩行者を優先としながら利便性を維持）
- 滞留ゾーン**：ビジネスワーカー等が休息・交流できる空間
- 利活用ゾーン**：壁面後退部を活用し、ビジネスショーケース（展示会・プロモーション等）として活用できる空間、カフェ等の交流空間
- 多機能ゾーン**：落ち着いた雰囲気を演出する緑や休息できる空間

## 【空間整備の基本方針】

### 人中心の考え方に基づく 「移動・モビリティ」と「利活用」

#### 移動・モビリティ

- ①人中心の考え方のもと  
多様なモビリティが共存
  - 歩きやすい、歩きたくなる空間へ
  - ゆずりあい、共有される空間へ

#### 利活用

- ②「ひと」と「ひと」がつながる場の創出
  - 「まち」と「みち」がつながる
  - 「みち」と「ひと」がつながる
  - 「ひと」と「ひと」がつながる

### メインストリートにふさわしい 「空間の質」と「空間構成」

#### 空間の質

- ③メインストリートにふさわしい  
高質な空間の実現
  - 素材感・寸法・配置等に留意した「ひとにやさしい空間」へ
  - 御堂筋・沿道の「歴史を感じる空間」へ
  - みどりが溢れる「環境にやさしい空間」へ
  - 維持管理を考慮した「持続的な空間」へ

#### 空間構成

- ④イチョウの魅力を感じる  
風格のある空間の実現
  - 地上工作物のシンプルな形態と色彩によりイチョウを引き立たせ、統一感を演出する
  - 地上工作物を統合することでイチョウを風景から浮かび上がらせる
  - イチョウを眺める場所を創出し、イチョウの魅力を感じることが出来る空間を創出する