

## (2) 将来ビジョン「人中心～フルモール化」

### ①人中心～フルモール化の意義

- 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。
- メガリージョンの進展は、世界規模で広域的なブロック間競争を促しますが、競争に勝ち残っていくためには国境などの枠にとらわれず人・モノ・資金・企業・情報を呼び込むことが重要となります。
- 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。

### 【海外での取組み事例】

#### 社会実験「歩行者天国」の事例 「大気汚染対策の一環として始まった シャンゼリゼ通りの歩行者天国」 (フランス:パリ市)

パリ市のシャンゼリゼ通りでは、毎月第一日曜日に車道を歩行者に開放して「歩行者天国」とする試みが、2016年の5月より試験的に導入されています。

また、パリ市では市中心部の一部街区への自動車の乗り入れを全面的に禁止し、歩行者専用区域とする計画を検討する考えが示されています。



シャンゼリゼ通り  
写真出典: Kiev.Victor / Shutterstock.com



歩行者天国の様子  
写真出典: Alexandre Rotenberg / Shutterstock.com

#### フルモール化の事例 「タイムズスクエアをはじめとした ブロードウェイにおける道路の広場化」 (アメリカ合衆国:ニューヨーク市)

マンハッタンの交通問題に対応するため、調査を実施したところ、人、車、公共交通があふれており、歩行者や自転車にとって快適な空間をいかに生み出すかが課題でした。歩行者優先化の社会実験として、一定範囲の道路に色を塗り、暫定的な歩行者空間を創出した結果、歩行者が増加、車道での事故の減少が確認され、恒久的な整備が行われることとなりました。



～2009年 従前のタイムズスクエア  
写真出典: emilii kuliyev / Shutterstock.com



2016年～現在のタイムズスクエア



2009年～2016年 社会実験時のタイムズスクエア  
写真出典: Peek Creative Collective / Shutterstock.com

#### トランジットモール化の事例 「歩行者とトラムを優先とした スワンストンストリートの空間再編」 (オーストラリア:メルボルン市)

スワンストンストリートは、オーストラリアのメルボルン市の中心にあるメインストリートです。1986年から歩行者とトラムを優先とするプロジェクトが実施され、2013年には自動車の通行を制限し、歩行者と自転車の利便性と安全性の向上をめざした道路空間の再編が行われました。



空間再編前のスワンストンストリート



空間再編後のスワンストンストリート

## ②人中心～フルモー化に向けた取組み

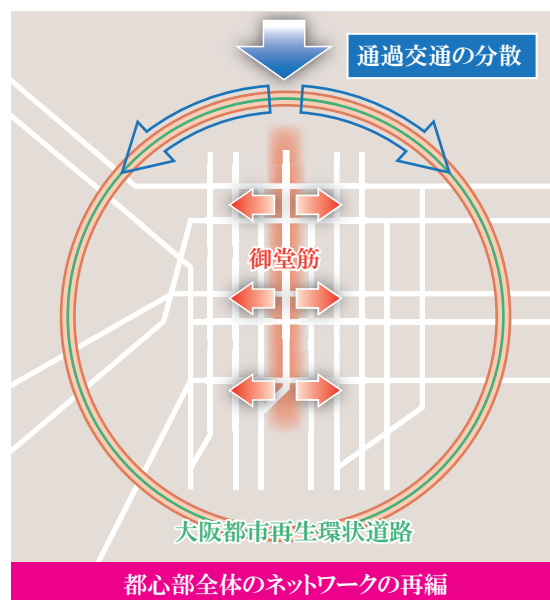
- 人中心～フルモー化に向けては、人工知能(AI)の発達による自動走行車の導入など、技術の進展等による移動・物流といった交通環境の変化や大阪都市再生環状道路の構築といった周辺道路の整備状況等を見据えながら、都心部全体の交通ネットワークの再編を行う必要があります。
- また、フルモー化時においては、歩行者を優先としながらも、荷捌き車両や緊急車両の通行をはじめ、自転車やパーソナルモビリティ\*などの新たな移動ツールなど、多様なモビリティが安全に共存することのできる空間・仕組みづくりを行っていく必要があります。
- こうした取組みを進めるとともに、海外事例にもあるように、車道を歩行者に開放して「歩行者天国」にするようなイベントや暫定的に全面通行止めにする社会実験等を行い、その頻度や規模を拡充していくことで、道路空間を活かした利活用・アクティビティを促し、フルモー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。

### 都心部全体の交通ネットワークの再編

御堂筋をはじめ、大阪都心部を南北に貫く4つの幹線道路は、1970(昭和45)年に交通問題の抜本的な対策として、双方向通行から一方通行に切り替えられました。近年では、御堂筋の自動車交通量は、約40年前から4割～5割程度減少しており、今後も少子高齢化という人口構造の変化に加え、人口そのものが減少しており、自動車交通量も減少傾向にあります。

しかし依然として、大阪市域を移動する自動車交通量は多く、都心部を経由する通過交通、都心部へ集中する交通、都心部の高密度な都市機能集積により発生する交通に対応する必要があります。

御堂筋のフルモー化に向けては、大阪都市再生環状道路の構築により御堂筋に流入する通過交通を分散させることに加え、御堂筋周辺の幹線道路や御堂筋に接続する東西道路など、都心部全体のネットワークの再編を行う必要があります。



### 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

現在、都市における新たな交通手段として先進技術を用いたパーソナルモビリティの開発、実験が進められています。これらは、高齢者支援をはじめ、通勤や通学、物流、観光振興といった利用が期待されており、将来的に広く普及していくことが予想されます。

人中心の道路空間として、歩行者を優先としながらも、荷捌き車両や緊急車両の通行をはじめ、自転車やパーソナルモビリティなどの新たな移動ツールなど、多様なモビリティが安全に共存することのできる空間・仕組みづくりを行っていく必要があります。



\*パーソナルモビリティとは、歩行者と既存の移動手段(自転車、自動車など)の間を補完する目的で開発されている個人向けの移動ツール

## 4. 公民連携体制づくり

- 将来ビジョンを推進していく上では、公民相互でめざすべきビジョンを共有するとともに、公民連携の体制構築及び役割分担を明確にし、総合的な観点でビジョンを推進していく仕組みづくりをしていく必要があります。



### 公共主体の主な取り組み

#### 《社会基盤整備・維持管理》

##### 交通影響等の検証

- 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への影響などを社会実験等により慎重に検証のうえ、進めていく必要があります。



社会実験イメージ

#### 《制度整備》

##### 御堂筋募金の創設

- これまで以上にきめ細かな維持管理を実施していくとともに、市民や民間の方々にも広く関心を持っていただくことを目的として御堂筋募金の創設に取り組む必要があります。

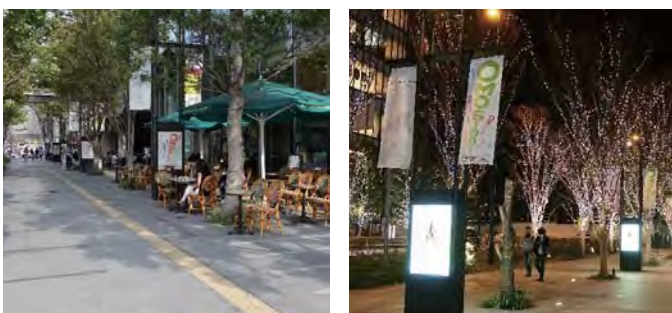


御堂筋

#### 《制度整備》

##### 民間が活動しやすい制度整備

- 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、賑わい・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。
- 民間が活動しやすい制度整備に取り組み、民間主体によるまちづくり活動を促進していく必要があります。



グランフロント大阪の道路上でのオープンカフェ(左)とエリアマネジメント広告(右)

#### 《情報発信》

※Memorandum of Understanding (基本合意書)

##### 姉妹ストリート協定(MOU<sup>※</sup>)の推進

- 御堂筋を通じて魅力的なまちづくりを展開していくためには、多様な知識と経験を持つ海外大都市のメインストリートとの連携を強化していくことが重要です。
- 御堂筋と類似のメインストリートを所有する海外大都市と姉妹ストリート協定を締結し、人材交流、技術交流などの相互連携を行うことにより、行政間においては道路に関する知識と経験の共有、民間企業間においてはビジネスの発展につながることを期待されます。そして、こうした取り組みを通じて、魅力的なまちづくりを進め、御堂筋を世界に向けて情報発信していく必要があります。



将来の連携イメージ

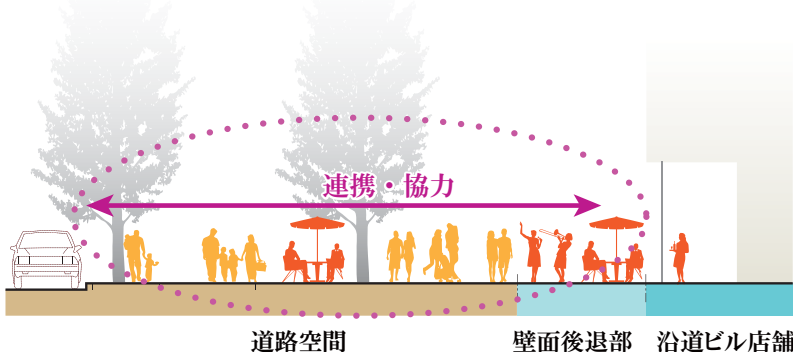
## 公民連携による主な取組み

### 《空間再編に関する機運醸成》

- 将来ビジョンを推進していく上では、市民やステークホルダーの理解、協力が必要となります。そのためには、公民連携による効果的なプロモーション活動を展開し、空間再編に関する機運醸成を図っていくことが求められます。

### 道路空間と沿道建物とが一体となった賑わい形成

- 都市魅力の向上、賑わい・交流の場を創出するためには、沿道ビルや店舗との連携が重要となります。なかでも、壁面後退部と道路空間を一体的に活用することで、様々な利用に対応できるオープンスペースが生み出されることになります。
- こうしたオープンスペースを活用した継続的なまちづくりを進めていくため、BID 制度\*をはじめとした公民連携による事業費調達制度などの導入を検討する必要があります。



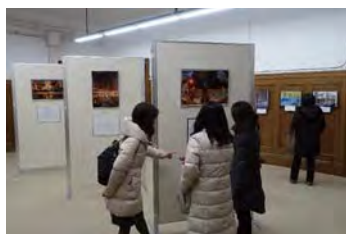
\*BID 制度とは、地理的に区画され多くの場合インナーシティに位置する地区で、不動産所有者や事業者から徴収される負担金により、その地区の維持管理、開発、プロモーションを行うもの。

### 御堂筋完成 80 周年記念事業の発展的継続

- 御堂筋完成 80 周年記念事業では、御堂筋案内マップによる観光客をはじめとした来訪者へのホスピタリティの提供や、御堂筋の街並み写真展フォトコンテストによる御堂筋の魅力の再発見など、公民連携によるプロモーション活動を通じて、空間再編に関する機運醸成を促す取組みを実施しました。
- こうした取組みを民間主体により発展的、継続的に実施し、御堂筋の空間再編に関する機運醸成を図っていく必要があります。

### 公民連携によるプラットフォームの構築

- 御堂筋将来ビジョンを早期に実現していくための機運醸成、情報発信、運営支援を目的とし、民間主体によるサポーター事業を検討する必要があります。



御堂筋の街並み写真展  
フォトコンテスト



地域とのあゆみ展



御堂筋MAP



草花による演出

## 民間主体の主な取組み

### 《高質な維持管理》

#### 民間による維持管理

- 清掃活動をはじめとしたきめ細かな日常の維持管理活動とともに、花植え活動などに取組み、美しい街並みを創出する必要があります。



御堂筋沿道一斉清掃



沿道ビル壁面後退部  
開催されているオープンカフェ

### 《体制づくり・制度活用》

#### 制度活用の受け皿となる体制づくりとまちづくり活動の推進

- 道路空間で民間がまちづくり活動を行う制度が整いつつありますが、こうした制度を活用することにより、活動の拡大化や継続性が期待されます。制度を活用するため、まず受け皿となる体制づくりを行う必要があります。

### 《情報発信》

#### 道路空間を活用したイベントなどの開催

- 現在、沿道ビル壁面後退部などにおいて、マルシェやオープンカフェなど、民間主体の取組みが行われていますが、道路空間も含めた内容に拡大するなど、現地の強みを活かした情報を発信していく必要があります。

## 御堂筋将来ビジョンについて

---

本ビジョンは、今後御堂筋がめざすべき姿を表したものであり、取組みの方向性を示したものです。

今後、多様な関係者間で協議・調整を図りながら、道路空間再編の取組みを進め、都市魅力の向上をめざします。





# 御堂筋 将来ビジョン

---

発行：2019年3月 大阪市建設局

〒559-0034 大阪市住之江区南港北2-1-10 ATCビルITM棟6階  
TEL:06-6615-6786