

3期整備区間 実施内容／検証結果

3期整備区間の検証：多様かつ持続性ある利活用を実現するシクミをつくる

過去の社会実験での検証（2017・2020・2021）

2017

将来の滞在空間を可視化



2020

側道閉鎖影響検証・ほこみち区域指定と利活用検証



2021

供用開始後の歩道での利活用検証



側道閉鎖区間で、過去の社会実験の利活用を実施し、沿道のあり方を検証

①側道歩行者空間化の検証

側道の閉鎖にあわせて歩道を拡張し、歩行者空間化に向けた将来形やほこみち区域のあり方などを検証する

②沿道環境の適正化に向けた検証

放置自転車対策など、エリアの課題である沿道環境の適正化に向けた検証を行う

③将来的な課題の共有化

持続的な管理運営や回遊性の創出、商店街との連携など、整備後の将来的な課題の共有を図る

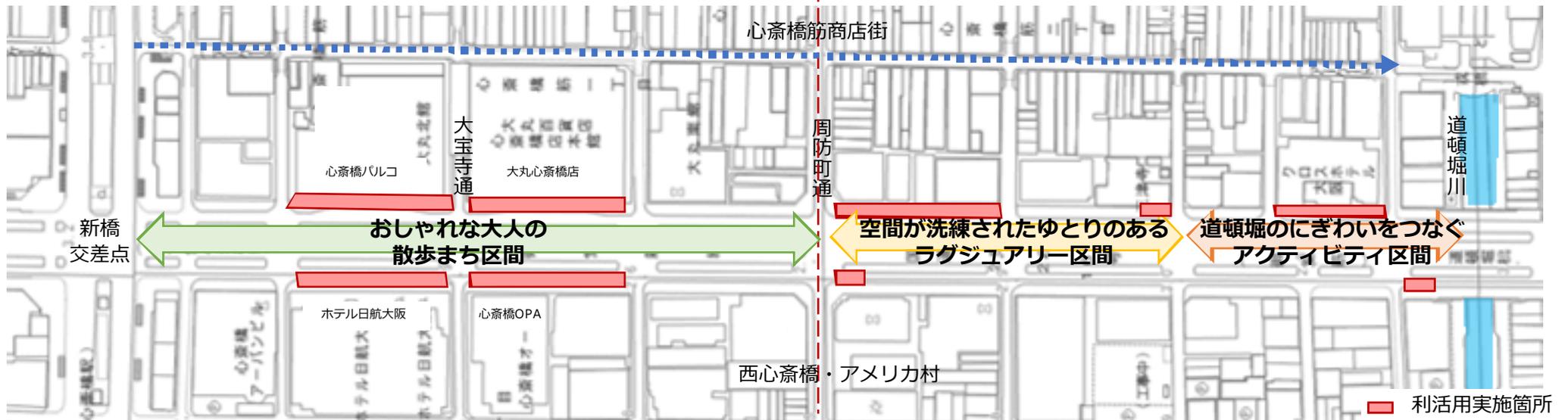
側道閉鎖にあわせて歩道を拡張し、歩行者空間化に向けた将来形やほこみち区域のあり方等を検証

(御堂筋鰻谷交差点～御堂筋清水町交差点区間【3期北】)

NPO法人
御堂筋・長堀21世紀の会

(御堂筋周防町交差点～道頓堀橋北詰交差点区間【3期南】)

一般社団法人
ミナミ御堂筋の会



にぎわい空間の創出



歩行者空間の創出/歩車分離



滞留空間の創出



オープンカフェの実施



3期整備区間 側道歩行者空間化の検証（歩車分離）

今回は、自転車通行空間が連続していなかった〔実験区間のみ〕ため、自転車の通行位置遵守率は限定的

- 東側－大丸前（11時～20時の9時間計の歩行者・自転車通行位置）



- 西側－ACTUS前（11時～20時の9時間計の歩行者・自転車通行位置）



■ 歩道 ■ 占用区域 ■ 自転車レーン

整備前（御堂筋チャレンジ2022）の状況確認

- 整備前の通行状況についてビデオ調査を実施（御堂筋チャレンジ2022期間中）
- 歩行者空間内の最大交通量は **東側(大丸前断面)：40 人・台/分**、**西側(ACTUS前断面)：27 人・台/分**であり、東西いずれの断面も、ほこみち区域を確保したとしても残りの歩行者通行幅員（4.0m）でサービス水準Aを満たしている状況

（参考）歩行者空間の望ましい幅員の考え方



- 道を活用した地域活動を推進するためには、一般交通に支障を生じさせずに地域活動を実施できる歩行者空間の幅員を確保する必要があります。
- 歩道の幅員については、道路構造令第11条第3項～第5項に掲げる「歩行者交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上」を満たしつつ、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を参考に自由歩行のサービス水準Aを目指すことが望ましいと考えます。

歩行者交通に対応し得る十分な施設計画とした上で、さらに快適な歩行環境の形成を行うことが必要である。

・大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと。

A 自由歩行	～27人/分	→ 歩行者交通量が100人/分の場合は約3.8m以上、150人/分の場合は約5.6m以上の幅員を確保
B やや制約	27～51	
C やや困難	51～71	
D 困難	71～87	
E ほとんど不可能	87～100	

・植樹、特殊舗装（カラー舗装等）、ストリートファニチュアの設置等が行われることが望ましい。

出典：「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」平成19年3月 国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査課より抜粋

東側－大丸前断面

▼歩行者空間における1時間あたり交通量

平日：10/25(火)、休日：10/29(土) 11時～19時台

休日15時台：時間交通量最大 3,125人・台/分



▼歩行者空間における5分あたり交通量

10/29(土) 15時台 (※17時台を按分して算定)

5分あたり最大交通量

189人・台/5分 × 3,125 (15時台) / 3,017 (17時台) = 196人・台/5分



※ 5分あたり交通量計測時間は、16時～20時までのため、15時台の次に時間交通量の多い17時台の5分間交通量を按分して、5分あたり最大交通量を算定

西側－ACTUS前断面

▼歩行者空間における1時間あたり交通量

平日：10/25(火)、休日：10/29(土) 11時～19時台

休日16時台：時間交通量最大 2,211人・台/分



▼歩行者空間における5分あたり交通量

10/29(土) 16時台

5分あたり最大交通量 133人・台/5分



- 5分あたり交通量最大 196人・台/5分
- 1分あたり交通量 39.2 ≒ 40人・台/分

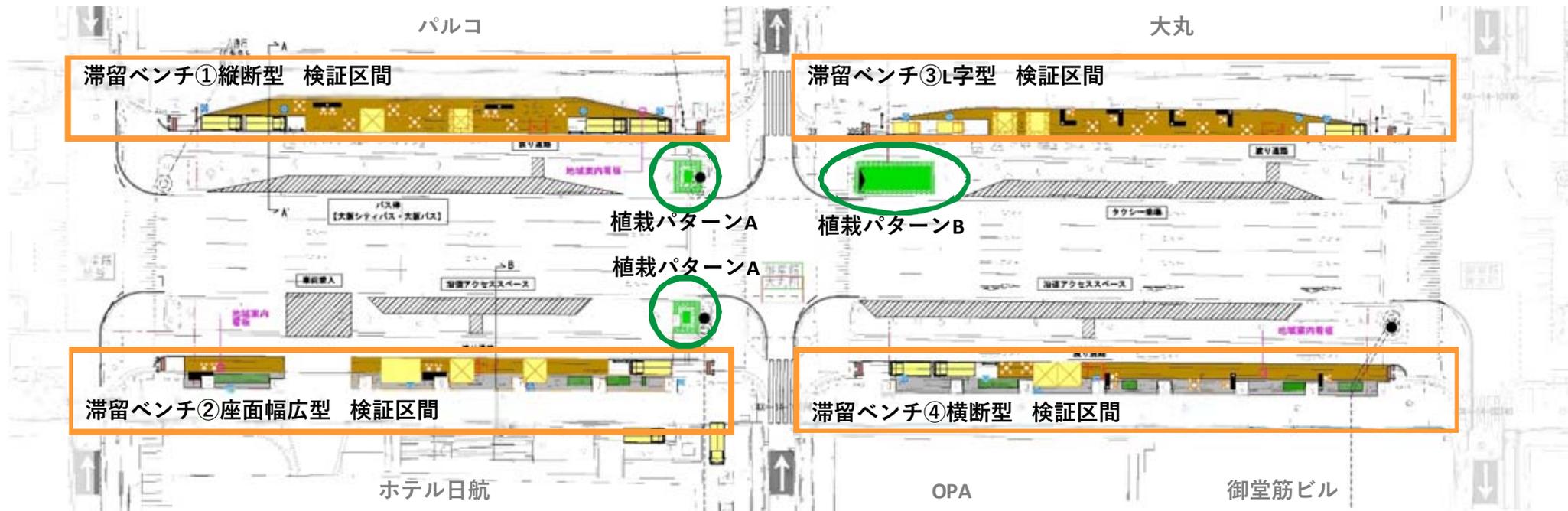
$$27人/m \cdot 分 \times 4.0m = 108人/分 > 40人 \cdot 台/分$$

- 5分あたり交通量最大 133人・台/5分
- 1分あたり交通量 36.6 ≒ 27人・台/分

$$27人/m \cdot 分 \times 4.0m = 108人/分 > 27人 \cdot 台/分$$

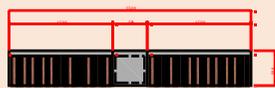
3期北区間の実施内容① - おしゃれな大人の散歩まち区間 -

ベンチの形状・組み合わせによる使われ方や植栽帯の在り方・デザインを検証

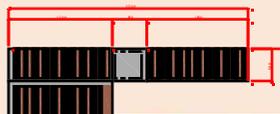


A : 滞留ベンチ検証

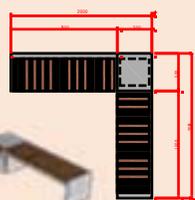
① 縦断型



② 座面幅広型



③ L字型



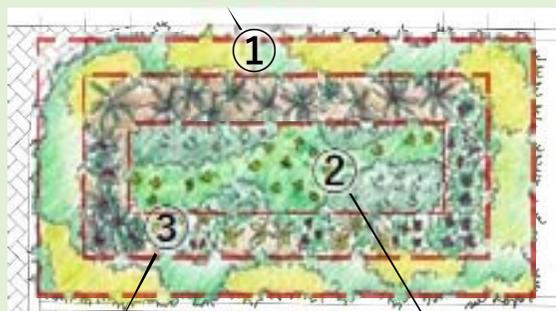
④ 横断型



B : 植栽検討

パターンA (スポンサー花壇あり)

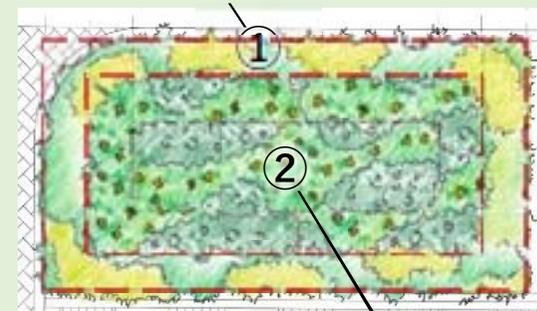
黄と緑を織り交ぜて
混ぜ垣のように地被を覆う



季節や場所ごとに
変化を楽しめる
スポンサー運営花壇

パターンB (スポンサー花壇なし)

黄と緑を織り交ぜて
混ぜ垣のように地被を覆う



高さの出る低木地被で
立体的な植栽帯を生み出す

高さの出る低木地被で
立体的な植栽帯を生み出す

3期北区間の実施内容② - おしゃれな大人の散歩まち区間 -

将来の滞留ゾーンにキッチンカー等店舗を設置しにぎわいを検証。運用面での課題なども抽出



C 1 : にぎわいづくり - キッチンカーやテントでの飲食・物販・アート >



飲食・物販

C 2 : 飲食用の可動式家具の設置 >



3期北区間 A：固定ベンチの設置に関する検証

利用面

- いずれのタイプもよく利用されており、利用者からの評価は高かった
- タイプや配置による目立った差は見受けられないが、L字型は可動式のイス・テーブルとの組合せによる利用が見られた



「L字型」のベンチは可動式のイス・テーブルと組合せによる利用が見られた



タイプや配置別の利用状況

交通面

- 占用区域との境界がデッキにより明示されていたため、ベンチ設置による歩行者・自転車への目立った交通阻害は発生しなかった



西側：ACTUS前の断面



東側：大丸前の断面

3期北区間 A：固定ベンチの設置に関する検証

管理面

- ・ スケボーによるものと思われる破損が多々見受けられる
- ・ ベンチ周辺に飲食系のごみや、たばこの吸い殻が多数見られる



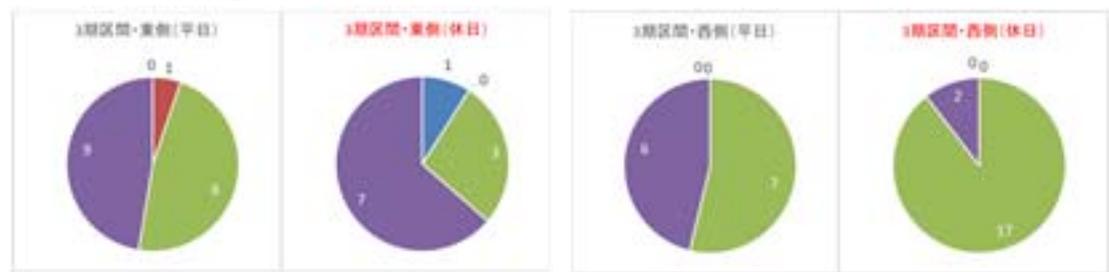
スケボーによるものと考えられる傷や、衝撃で動いた跡

ベンチ周辺に、たばこの吸い殻や、飲食物の包み紙・食べ残し、飲料をこぼした跡などが多数見られる



東側ベンチ周辺のごみの内訳

西側ベンチ周辺のごみの内訳



- ・ 飲食系のごみとたばこの吸い殻が多く発生
- ・ ベンチのタイプよりも東西の違いの方が大きい

3期北区間 B：植栽帯の設置に関する検証結果

植栽帯は下記の2パターンを設置、検証

パターンA：スポンサー花壇有りの想定



パターンB：市管理の植栽のみの想定



検証結果

検証項目	検証結果
植栽帯へのごみのポイ捨て状況	日々の巡回では、パターンによる差は見受けられないが、東側の植栽の方が多く見られたベンチ周りと比較すると、たばこの吸い殻よりも空き缶などの飲料物のごみの割合が多い
意図的な踏み倒しなど、イタズラの発生状況	日々の巡回確認では見受けられない
御堂筋の景観への調和など、美的観点の結果	フォトスポットとなるような、場の工夫が必要
花壇管理面の成果・課題	スポンサー運営花壇部分は3日に1回の頻度で水やりを行ったが、長期的な視点で考えると人の手での水やりは人件費がかかりすぎると想定される
花壇生育面の成果・課題	今回は2週間で花を入れ替えた 花壇部分の生育は、特に問題なかった（日比谷花壇様）市管理植栽にて、将来的にもプランターを活用するのであれば、こまめな水やりが必要になるだろうと想定される

3期北区間 C：キッチンカーやテントでの飲食・物販等によるにぎわいづくり

利用面

- キッチンカーやテントは、利用者・沿道ともに概ね好評であった
- 一方で、出店者の選定のあり方や御堂筋に相応しいクオリティの確保が課題としてあげられた



キッチンカーやテントでの飲食・物販は、にぎわいの創出に寄与



管理面

- 飲食ブース周辺のごみの対策や、従前からの課題であるが、放置自転車対策は大きな課題として残った
- 一部、決められた占有区域からはみ出しが見られ、ルール遵守の徹底が求められる

飲食ブース周辺のごみの散乱



飲食ブース周辺の放置自転車



占有区域からはみ出し