

### 1. エリアの現状

- ・第7代大阪市長關一が大阪の顔として1937年に整備。全6車線が南行き一方通行の大阪の基軸幹線。パリの「シャンゼリゼ」、ニューヨークの「5thアベニュー」に匹敵する日本を代表するストリート。
- ・自動車3.2万台、歩行者1.7万人(2015年度:平日昼間の12時間:本町付近)があり、沿道は日本を代表する企業が集積する、大阪の中心業務地区(CBD)を形成。

### 2. エリアの課題

- ・他の拠点の開発等により、業務集積地としての相対的地位が低下している。
- ・都心の24時間化・多様性等への対応や、御堂筋の「強み」を発揮したまちづくりが求められている。
- ・高さ制限等により、有効なオフィス面積を確保しにくく、建替えしにくい環境。

### 3. 近年の動向

- ・2014年から形態制限の緩和や建物低層部にクオリティ高いにぎわい施設等の誘導を図りながら建替えを誘導する新たなルールの導入により、御堂筋沿道にオフィス、ホテルの開発(6件)が進んでいる。
- ・市と協議して定めた地域の自主ルール(2014.7)に沿って、壁面後退部分を使用した民間主体によるオープンカフェ、マルシェなどのにぎわい空間創出への取組みが展開。
- ・車中心から人中心のストリートに転換を図るため、側道閉鎖やにぎわい創出の社会実験などを実施し、側道歩行者空間化の取組みを推進
- ・御堂筋ジョイふる、御堂筋オータムパーティーなどの市民参加型のイベントが活況を呈し、また地域との協働による三休橋のプロムナードの整備など、御堂筋を中心とした船場エリアで官民一体となった取組みが展開。

### 4. 将来像

- ・『歩いて楽しむ、24時間稼動する多機能エリア』への転換を図り、御堂筋ブランドの向上を図る。
- ・車中心から人中心の道路空間に再編。

# 3. 御堂筋

## ○取組み状況及び今後のスケジュール

凡例(案) ..... 調査 (～制度設計・事業者選定等)      - - - - 実施 (制度創設～適用・着工～竣工)      ———— 成果 (制度適用開始・供用開始～)

青字は2014年度以降現時点までの取組項目  
赤字は今後の取組項目

年度	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)	2024 (H36)	2025 (H37)
①新しい御堂筋ルール	新ルール(地区計画及び御堂筋デザインガイドライン)の運用開始		新ルールに沿った建築物の形態誘導										
		補助制度を活用したオープンカフェを始めとした先導的事業の実現							人が集まり楽しめる空間形成に向けた地域の自主的な取組の誘導				
			・補助制度の創設とセットバック部分の使用に関する官民ルール運用開始 ・セットバック部分を使用したオープンカフェ第1号店がオープン										
②車中心から人中心の道路空間への転換	側道閉鎖社会実験	賑わい創出社会実験		道路空間再編モデル整備	御堂筋完成80周年記念事業				「御堂筋将来ビジョン」策定				車中心から人中心のストリートへ
③周辺での取組み		無電柱化や道路美装化等の実施								道修町通周辺整備			観光魅力向上につながる歴史・文化的まちなみの創出
	三休橋筋整備完了		日本生命本館・適塾周辺整備					芝川ビル周辺、三井住友銀行・大阪倶楽部・今橋ビル周辺整備					

## ○『御堂筋』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市:都市計画局、建設局、経済戦略局
- ・大阪府:住宅まちづくり部

# 3. 御堂筋

## 【地区の位置付け】

・近代都市大阪建設の象徴である「御堂筋」は、パリの「シャンゼリゼ」やニューヨークの「5thアベニュー」と匹敵する、日本を代表するストリートであり、その沿道では日本を代表する企業が集積し、高度成長期の発展を牽引してきた。こうした本社機能が集積するなど、業務中枢エリアの形成とともに、統一的なまちなみや4列のイチヨウ並木が多くの人々に今も親しまれている。

【全長】(阪急前交差点～難波西口交差点)約4km 南向き6車線の一方通行

【幅員等】約44m (淀屋橋～難波については、側道あり)

交通量:自動車3.2万台、歩行者1.7万人(2015年度:平日昼間の12時間:本町付近)

## 【立地業種】

(淀屋橋～本町)

・風格あるまちなみが形成され、業務中枢機能に特化して発展してきたシンボリックなビジネスエリア。

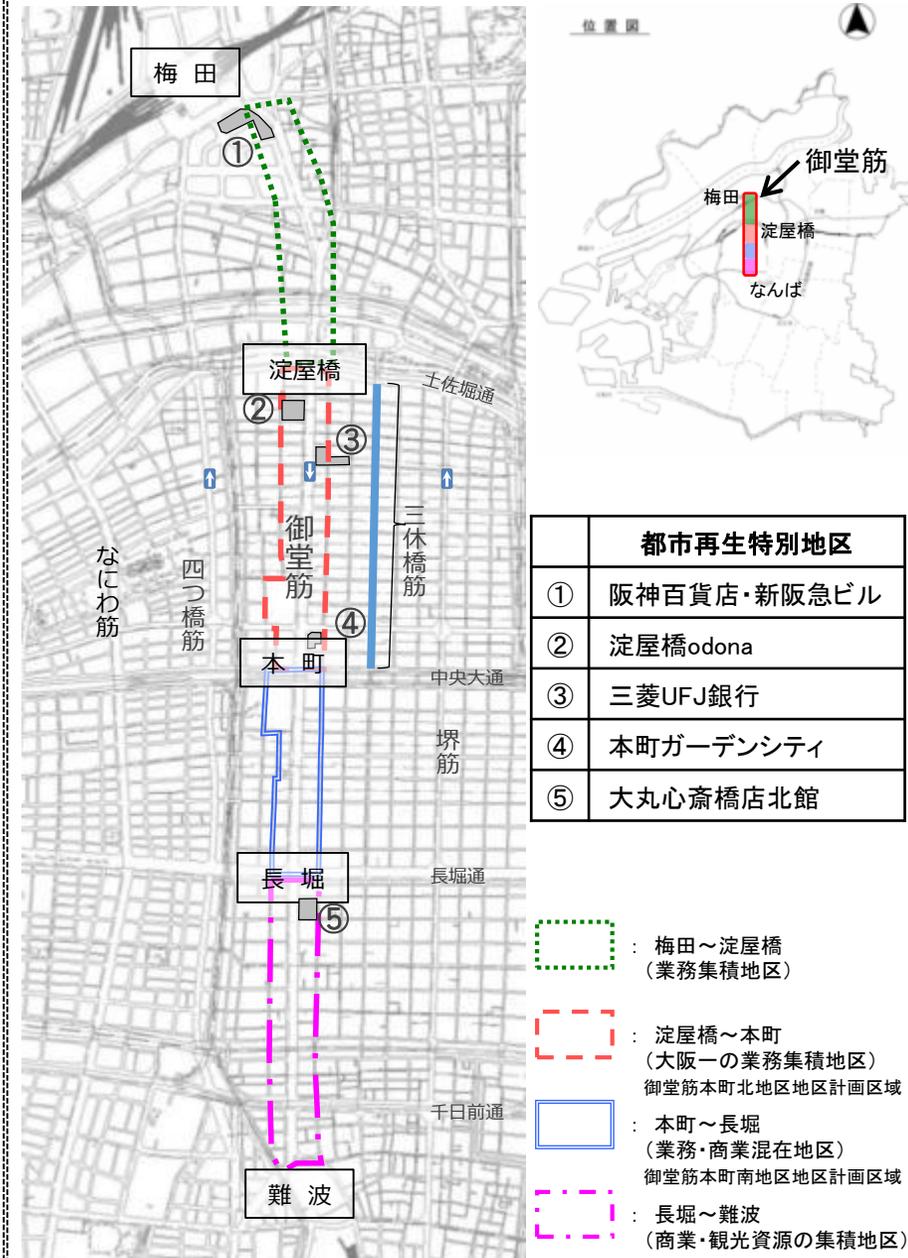
(本町～長堀)

・長堀通に近いエリアにおける、ブランドショップや高級車のショールーム等の立地が相次ぐ、業務と商業が混在するエリア。

(長堀～難波)

・大阪の集客観光の核として、ファッション・商業、観光資源が集積するエリア。

参考	シャンゼリゼ (パリ)	<b>【概要】</b> パリ市内北西部の第8区を横切る大通り。パリ市は1992年にシャンゼリゼの一体的な再整備を実施 <b>【全長】</b> 約3km <b>【幅員】</b> 約70m(1990年代に側道を廃止し、歩道を20mに拡幅) <b>【立地業種】</b> 世界のブランドショップや有名レストラン、カフェが建ち並ぶ。中・高層階は、オフィス等
	5th アベニュー (ワシントン・スクエア公園 ～59番通) (ニューヨーク)	<b>【概要】</b> ニューヨーク市マンハッタンを南北に縦断する通り。北から南への一方通行。 <b>【全長】</b> 約4km(ワシントン・スクエア公園からセントラル・パーク間) <b>【幅員】</b> 約30m <b>【立地業種】</b> 世界のブランドショップ、高級住宅、図書館等の文化施設のほか、エンパイア・ステート・ビルなどニューヨークを代表するランドマークが立地



#### 近代都市大阪を支えた御堂筋

■大正時代に第7代大阪市長の關一が百年先のまちづくりを見据え、「本市最高の機能」の向上と「大大阪の中心街路たる恥じざる幅員と体裁とを具備」した大阪の顔づくりにより、欧米に負けない近代都市づくりを志し、御堂筋の建設を計画、1937年に完成した。近代都市大阪の象徴となっている。

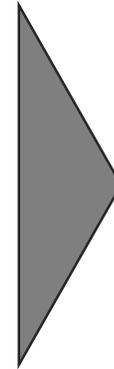
・沿道には金融系企業や日本を代表する企業等が立地するなど、業務中枢機能に特化して発展し、高度成長期の大阪の発展を支えたビジネス地区を形成。現在でも大阪の南北都市軸の基盤として、大阪の経済・文化を牽引。

・高度成長期に、当時の高さ31mの建築制限の中で業務用途のオフィスビルが建ち並び、日本を代表する風格ある都市景観を形成。1990年代に入り、国際化・高度情報化への対応とともに、シンボルストリートにふさわしい50mのスカイラインの形成へ。

・道路幅員約44m、延長約4km、4列のイチョウ並木、地下鉄など画期的なスケールで建設された御堂筋は、現在でも都心を北から南に貫く大動脈。

#### 現状

○建築制限により建替えしにくい環境にあり、他の拠点の開発等により、業務集積地としての相対的地位が低下



#### 御堂筋の再構築の必要性

○都心の24時間化・多様性、安全・安心等への対応  
○御堂筋の「強み」を發揮したまちづくり

#### 将来ビジョン

■時代の要請に応じ、21世紀の発展を支える新しい御堂筋とするため、歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへの転換を図り、御堂筋のブランド力の向上を図る。

・業務機能を軸としながらも、業務機能の高度化やその強化に資する多様な機能(商・学・住等)の導入を図りつつ、建物低層部には、御堂筋の個性を活かし、御堂筋にふさわしい、人が集まり楽しめる空間を誘導。

・これまで構築されてきた統一感のある都市景観を継承しつつ、そのポテンシャルを最大限に活かす観点から、50m軒線の統一、壁面の連続性やデザイン性を意識したまちなみの形成へ転換。

・車中心から人中心のストリートに転換を図る空間再編の推進

# 3. 御堂筋 新しい御堂筋

## <めざす姿>

- ・高さ制限等の規制緩和や、ビル足元での魅力ある商業・文化施設誘導、車中心から人中心の道路空間への再編により、御堂筋の付加価値を高めることで、ブランド力や担税力のある新たな企業やテナントの集積、にぎわいの創出を図る。

## 取組前

### 【高さ(淀屋橋～本町間)】

- ・原則として、60m以下  
(御堂筋に面する外壁部分の高さは50m)

### 【容積率(淀屋橋～長堀間)】

- ・1000%

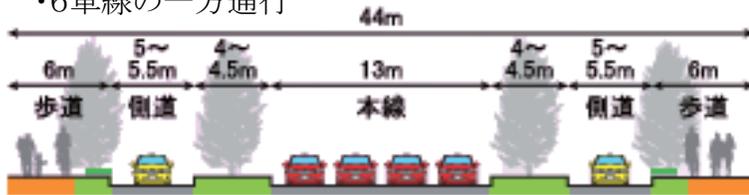
### 【用途】

#### (淀屋橋～長堀間)

- ・沿道では、原則住宅の立地は認めてこなかった

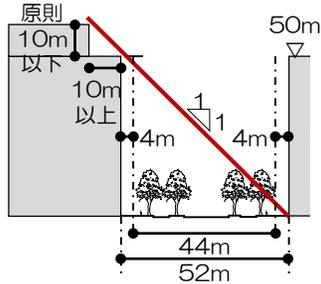
### 【道路空間】

- ・6車線の一方通行



現在の道路空間

- 日本を代表する金融系企業等、業務中枢機能が集積していたが、他の拠点の開発等により相対的地位の低下
- 高さ50mのスカイラインが維持されてきたが、高さ制限等により建替えしにくい環境(淀屋橋～本町間約40棟)



## これまでの取組・将来

### <都市再生特別地区\*の活用による高さ制限等の緩和>

- ・淀屋橋odona(2004年)
- ・本町ガーデンシティ(2007年)

\*都市再生緊急整備地域内において、既存の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度

### <地区計画及び御堂筋デザインガイドラインの策定(2014年1月)>

#### 【高さ(淀屋橋～本町間)】

- ・100m超の建設が可能に  
(御堂筋に面する50m以下の部分で基壇部を形成)

#### 【容積率(淀屋橋～長堀間)】

- ・貢献内容\*\*に応じて最大1300%まで緩和可能

\*\*誘導用途(事務所、店舗、飲食店、展示場、美術館、博物館及びホテル)の床面積の合計が、当該建築物の延べ面積の3分の2以上 など

#### 【用途】

##### (淀屋橋～長堀間)

- ・建物低層部に人が集まり楽しむことのできる用途\*\*\*を積極的に誘導
- \*\*\*店舗、飲食店、展示場、美術館、博物館等

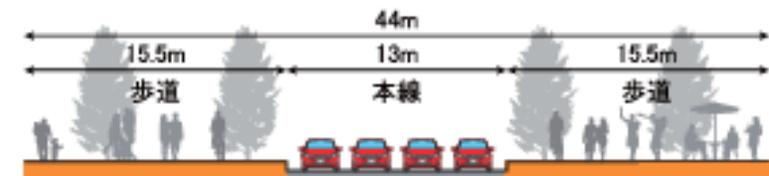
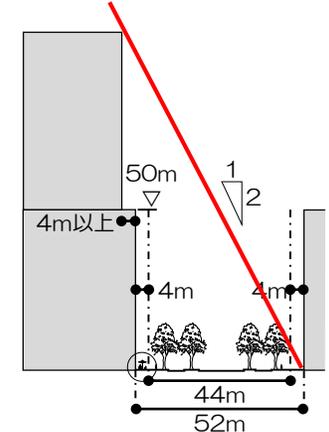
##### (本町～長堀間)

- ・建物上層階(最上階から、建築物の階数の3分の1以内)に賃貸レジデンスの導入が可能

### <道路空間再編モデル整備(千日前通以南:2016年)>

#### 【道路空間】

- ・車線を減少
- ・歩行者・自転車通行空間を拡充



道路空間再編のイメージ図

# 3. 御堂筋 沿道の開発状況



凡例  
 竣工済み  
 2019年以降竣工予定



**① 淀屋橋odona**  
 高さ: 70m(地上16階/地下2階)  
 竣工: 2008.5開業  
 容積: 1,300%  
 用途: オフィス・商業複合



**② 本町ガーデンシティ**  
 高さ: 132m(地上27階/地下2階)  
 竣工: 2010.10開業  
 容積: 1,300%  
 用途: オフィス・ホテル複合  
 備考: 国内初進出セントレジスホテル



**③ 三菱UFJ銀行**  
 高さ: 101m(地上21階/地下3階)  
 竣工: 2018.8開業  
 容積: 1,400%  
 用途: オフィス(銀行)



**④ オービック**  
 高さ: 116m(地上25階/地下2階)  
 竣工: 2020開業予定  
 容積: 1,246%  
 用途: オフィス・ホテル複合  
 備考: 大阪初進出ロイヤルパークホテルズ



**⑤ 積和不動産関西**  
 高さ: 74m(地上17階/地下1階)  
 竣工: 2019年度開業予定  
 容積: 820%  
 用途: ホテル  
 備考: エクセルホテル東急(寺院一体型ホテル)



**⑥ 東京建物**  
 高さ: 74m(地上21階)  
 竣工: 2019開業予定  
 容積: 1,187%  
 用途: ホテル  
 備考: 大阪初進出ザ・ビーホテル



**⑦ 積水ハウス**  
 高さ: 約120m(地上27階/地下1階)  
 竣工: 2021.2開業予定  
 容積: 1,300%  
 用途: ホテル  
 備考: 国内初進出Wホテル



**⑧ アパホテル**  
 高さ: 100m(地上32階/地下2階)  
 竣工: 2019夏開業予定  
 容積: 約1,180%  
 用途: ホテル  
 備考: アパホテル&リゾート

# 3. 御堂筋 車中心から人中心の道路空間への転換の取組み



## ④ (仮称)御堂筋パークレット社会実験(2017年11月20日(月)~2018年5月21日(月))

- ・淀屋橋odona前において、パークレット(※)を設置し、にぎわいと憩い空間のあり方、交通影響・安全性などを検証するための社会実験を実施
- (※)パークレットとは  
道路空間を活用してウッドデッキやベンチを配置し、にぎわいや憩いの空間の創出をめざし設置する休憩施設。



## ② 御堂筋にぎわい創出社会実験(2014年10月9日(木)~19日(日))

- ・御堂筋(伏見町~平野町)の東側街区の側道を閉鎖し、歩道や沿道建物のセットバック部分と一体となったにぎわいを創出する社会実験を実施。
- ・飲食提供ブースの出店、コンサートやアート展示などのイベントが行われた。
- ・にぎわい活動は好評で、約9割の方が道路上での実施に対して、「(非常に)良い」と回答。
- ・実験前と比べて歩行者交通量が増加。側道閉鎖による交通状況への大きな影響は見られなかった。



## ① 御堂筋側道閉鎖社会実験(2013年11月23日(土)~29日(金))

- ・「側道の通行規制による交通影響の確認」、「側道に自転車通行空間を確保した際の歩行者等の安全性の確認」などを目的に新橋交差点から難波西口交差点間の約1kmの区間で側道閉鎖の社会実験を実施。
- ・渋滞など本線での過度な交通影響はなかったものの、アンケートでは約7割のドライバー等から「通常よりも混雑を感じた」と回答があり、本線の交通影響を可能な限り緩和する対策の検討の必要性を確認。
- ・自転車道設置区間を通行した自転車の約6割が自転車道を利用。アンケートでは、歩行者の約4割、自転車の約7割が自転車道設置により安全性、快適性が向上と回答。



## ⑤ 御堂筋の道路空間再編に向けた側道閉鎖社会実験等の実施(2018年度)

- ・道路空間再編の取組みを進めていくにあたり、千日前通から長堀通区間においては、最も歩行者・自転車交通量が多く、歩道内における歩行者と自転車とが輻輳するなど安全面における課題もあることから、側道を活用した道路空間の再編を早期に進めていく必要があるため、まずは当該区間の側道閉鎖社会実験を実施。

## ③ 御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備(2016年11月完成)

- ・御堂筋の難波交差点から難波西口交差点までの東側街区において、側道の活用により歩行者と自転車の歩道内での輻輳の解消を図るとともに、御堂筋全体の道路空間再編のイメージを可視化し、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実施。



整備前



整備後

### 3. 御堂筋 周辺での取組み【船場地区の観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出】

#### <めざす姿>

- ・歴史・文化的資源が集積する「船場地区」において、歴史・文化的な建物等を活用し、その周辺の無電柱化や道路美装化等を行うことで、観光魅力向上につながる歴史・文化的まちなみの創出を図る。

#### 取組前

- ・船場地区には、歴史・文化的建築物等が集積しているが、電線類により景観阻害されるなど、観光資源が活かしきれていない。

#### 取組後～将来

- ・歴史・文化的な建築資源を活かした着地型観光拠点を創出するため、生きた建築ミュージアム等で選定された建築物の周辺において、無電柱化や周辺景観と調和した道路整備を行うとともに、民地内への地上機器の設置や民間照明灯の活用協力を行うなど官民連携の取組みにより御堂筋や三休橋筋からの回遊性を向上

#### 【三休橋筋の整備】

- ・整備年度:2003～2010年度(2013年度抜柱完了)
- ・整備延長:約1,100m(土佐堀通～中央大通)
- ・地域協働:整備に併せて、地元企業等の寄付により55基のガス灯が設置され、2014年6月より全て点灯している。



<整備された三休橋筋>



<ガス灯>

#### 【「観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業」による整備箇所】

- ① 日本生命本館・適塾周辺 (2015年度完了)  
無電柱化、自然石(石畳)舗装による歩道整備、石畳風舗装による車道整備、デザイン性のある道路照明灯の設置、観光案内板の設置
- ② 芝川ビル周辺 (2018年度完了予定)  
無電柱化、石畳風舗装による路側整備、デザイン性のある道路照明灯の設置、民地内への地上機器の設置、観光案内板の設置
- ③ 三井住友銀行・大阪倶楽部・今橋ビル周辺 (2018年度完了予定)  
無電柱化、石畳風舗装による車道整備、民地内への地上機器の設置、観光案内板の設置
- ④ 道修町通周辺 (2020年度完了予定)  
無電柱化、民地内への地上機器の設置等

日本生命本館・適塾周辺 (2015年度完了)

