

都心部における道路交通ネットワークのあり方の検討

1 都心部の自動車/道路交通の推移と将来見通し

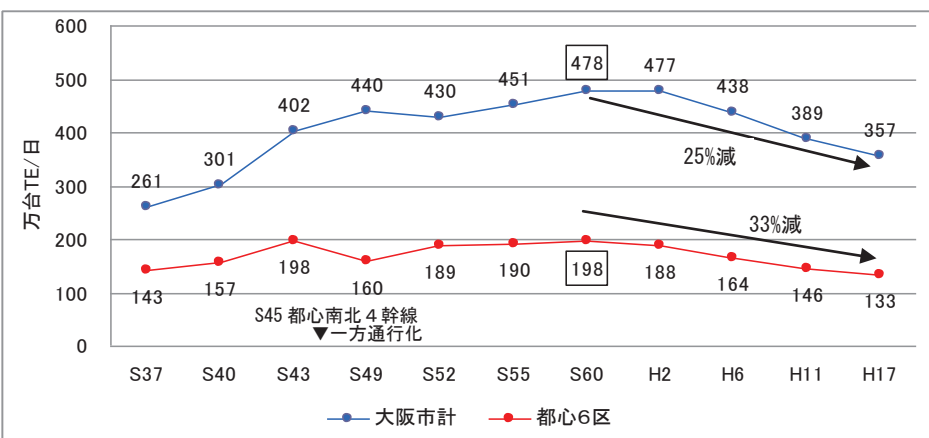
○わが国の自動車交通量は、平成16年をピークに全国的にも減少基調に転換。大阪市、特にその都心部では、公共交通への転換などにより、全国に先駆け、平成2年前後からその減少が進行。

○将来的にも、この①自動車交通需要減少のトレンドの持続と、②都市再生環状道路等の幹線道路ネットワーク整備進捗による道路交通の分散化によって、大阪市都心部の幹線道路の負荷は、さらに軽減化すると予想。

【都心部の自動車/道路交通のこれまでの推移】

① 大阪市および都心部の自動車の発着交通量は減少傾向

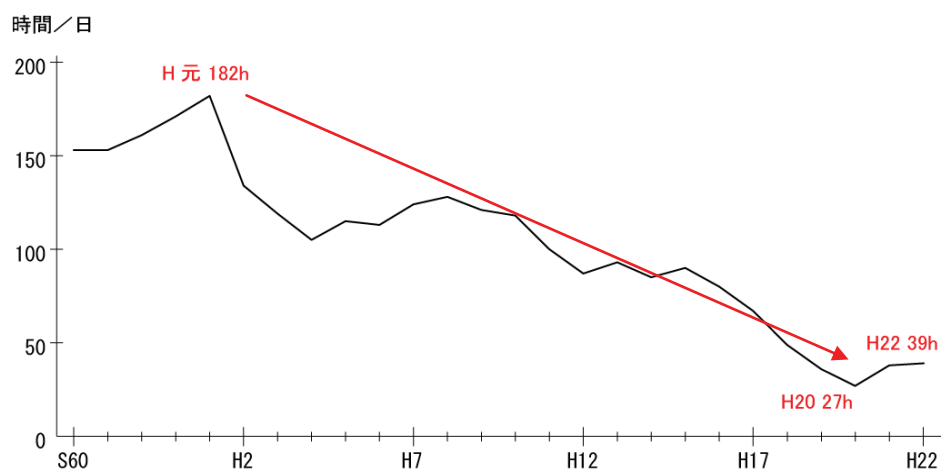
図-1 大阪市及び都心6区の自動車発生集中量の推移



データ：道路交通センサ自動車OD調査結果。平日の交通量。単位：万台/日

② 「自動車交通量の減少」と「道路整備の進捗」により市内の交通渋滞は劇的に緩和

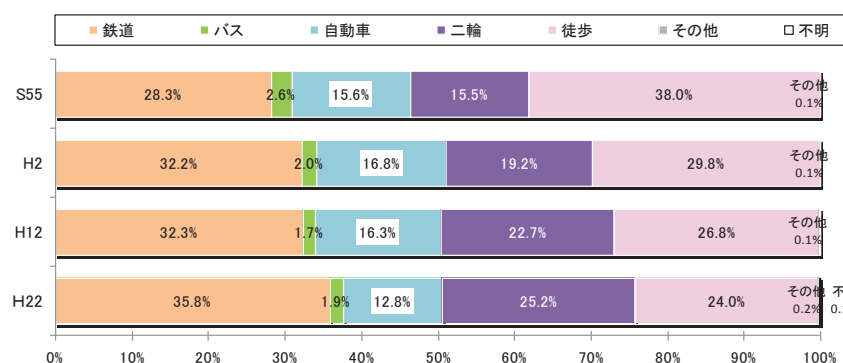
図-2 (1) 市内主要交差点の日平均渋滞時間の推移



データ：大阪市統計書記載の大阪府警データ (市内110余箇所の渋滞時間計の日平均)

③ 自動車交通量減少の主要因は、自動車から公共交通や二輪車 (主に自転車) への交通手段の転換の進行による ~都心部での自動車分担率の低下は、特に顕著

図-3 人の発着交通の交通手段分担率の推移 (パーソントリップ調査結果) 【大阪市全体】



【都心6区】

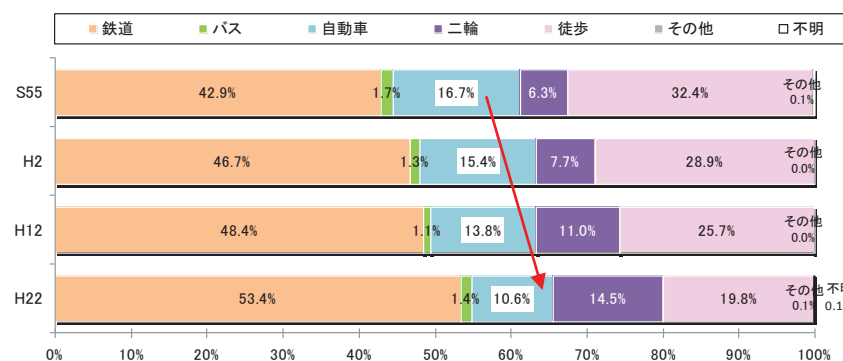
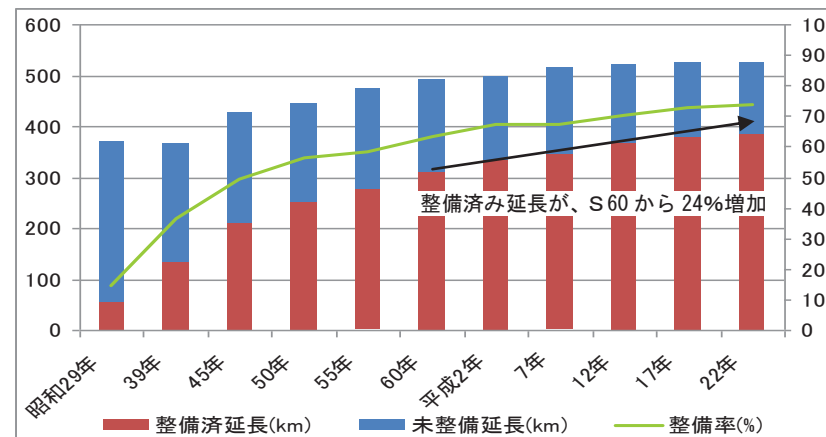


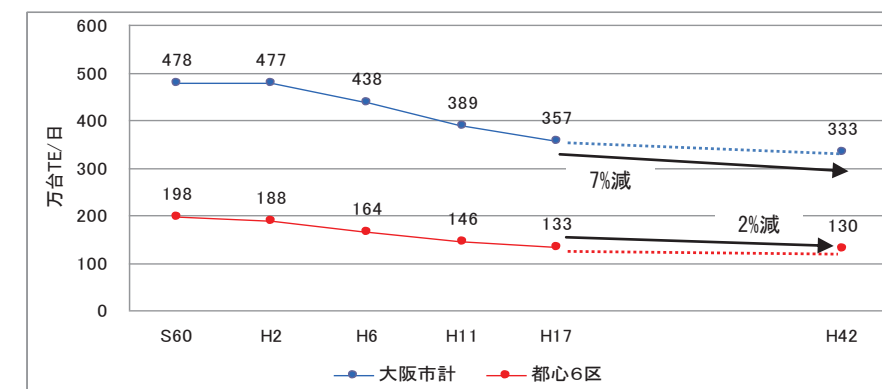
図-2 (2) 市内の都市計画道路 (一般道路) 整備の推移



【都心部の自動車/道路交通の将来見通し】

① 将来的にも、自動車発着交通量の減少は継続する見通し

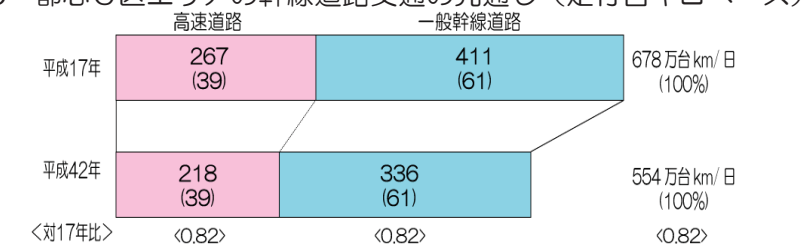
図-4 大阪市及び都心6区の自動車発生集中量の見通し



データ：S60~H17は道路交通センサ自動車OD調査結果、H42将来予測値は国土交通省による推計。平日の交通量。単位：万台/日

② 「自動車交通需要の減少」と「都市再生環状道路等の整備による交通の分散化」により都心幹線道路の交通負荷が減少する見通し

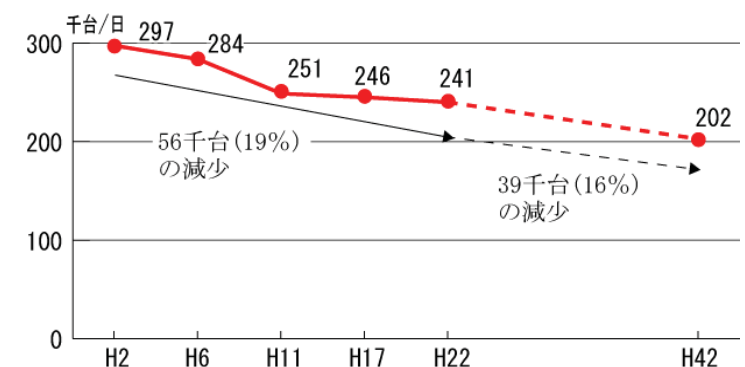
図-5 都心6区エリアの幹線道路交通の見通し (走行台キロベース)



注) 一般幹線道路は主要市道以上の道路走行台キロ=区間交通量×道路延長

③ 都心南北6幹線 (本町北断面) の道路交通量合計は、過去20年間で道路1本分減少したが、次の20年間でさらに1本分減少する見通し

図-6 都心南北6幹線 (合計) の交通量の推移と将来見通し



データ：実績値は道路交通センサ一般交通量調査結果。将来値は国土交通省による予測結果を元に推計したもの
6幹線：谷町筋、松屋町筋、堺筋、御堂筋、四ツ橋筋、なにわ筋

2 都心部の都市基盤と容積率活用の状況

- 指定容積率の活用率（＝実容積率／指定容積率）は、指定容積率（ネット）1000%の御堂筋沿道や800%の堺筋沿道でも80%を超える所はなく、幹線道路沿道以外のエリアに比べても低い。
＝規制緩和によって幹線道路沿道エリアの容積率を活用できる可能性がある。
- 御堂筋等の幹線道路に面しているエリアの公共用地率は、幹線道路沿道以外のエリアに比べ大幅に高いが、実容積率（グロス）は、幹線道路沿道エリアの方が高いもののそれ以外のエリアとの差は小さい。
＝幹線道路エリアの実容積率（グロス）が活用されていない。

3 今後の都心道路ネットワークのあり方の考え方（案）

- 都心部の幹線道路ネットワークのポテンシャル
将来交通量の予測から、都心部の道路ネットワークには、将来の実容積率の増加によって生じる自動車交通の発生集中量の増分を吸収できるポテンシャルがあるといえる。
- 都心幹線道路における人の交通重視の断面再配分
既存の道路空間において、自動車交通対応だけでなく、多機能な空間として有効活用をはかることが可能。

（参考）自動車抑制・人の交通重視の海外の施策事例

（1）都心道路の断面再配分 ～ニューヨーク／ブロードウェイ～

- マンハッタンの目抜き通り＝ブロードウェイの道路断面再配分に2008年から着手。

- ・タイムズスクエア及びヘルルドスクエアのブロードウェイ側の自動車通行止め・歩行者広場化を実施するとともに、中間部において車線削減歩道拡幅を実施。

- 「歩行者環境の改善」、「オープンな憩い・賑わい空間の拡充」、「自転車走行環境の改善」、「交差点や路上駐車場設置空間の改善」とともに、「Capacity Reductionによる自動車交通量の抑制」を図る。



（2）駐車場抑制施策

- 欧州の都市やアメリカの大都市では、自動車交通量抑制施策として駐車場抑制施策が早くから導入されてきた。

- ①路上駐車場の抑制：路上駐車の有料化等料金施策（パリは無料駐車場の有料化、ロンドンでは都心業務地区と住宅地区等の料金差別化）、路上駐車条件の厳格化、路上駐車場容量の削減など
- ②都心部の建物への駐車場附置の抑制：ロンドン、パリは、主にオフィス系建物に附置できる駐車場規模を上限規制、ニューヨークは原則的に附置禁止

図-7 容積率活用の現状

注）実容積率（グロス）とは、道路等の公共用地も含む土地面積で延床面積を割ったもので、公共用地の整備水準と容積との関係を評価する指標となるもの

