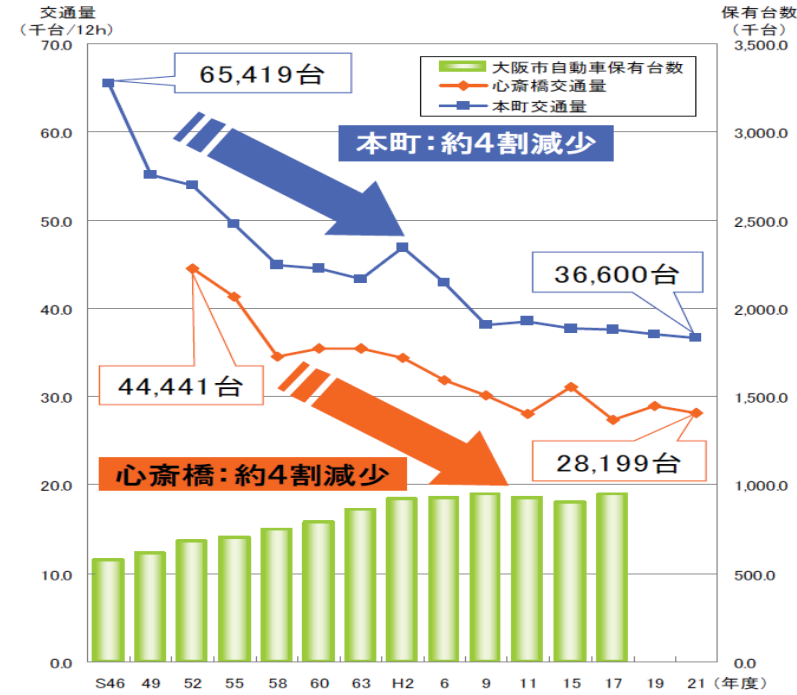


主な現状と課題

■「車」重視の道路空間

- 御堂筋の交通量はS40年代に比べ4割減少
 - ・御堂筋の交通量S40年6万5千⇒H21年3万6千台/12h（本町）
- 歩行者・自転車の通行空間に関する課題
 - ・自転車と歩行者の混在・自転車走行マナー
 - ・放置自転車・看板等
- 沿道価値向上に関する課題
 - ・上記課題等による御堂筋の沿道価値の低下



資料：道路交通センサス（H15、H19、H21年度は大阪国道事務所調査）
自動車保有台数は大阪府HP

南北4幹線道路（御堂筋、四ツ橋筋、堺筋、松屋町筋）の一方通行による交通形態

<当面>

緩速車線を活用した歩行者系空間の社会実験

緩速車線を活用し社会実験



資料）新宿区・新宿3丁目モア4番街

<中短期>

御堂筋側道の歩行者系空間化
・緩速車線の利活用など

緩速車線を歩道・賑わい空間として整備



資料）「御堂筋空間利用検討会」資料より

緩速車線を自転車レーン等として整備



<長期>

全面みどり化
・環状道路整備にあわせた自動車交通の排除



写真：ランドデザイン大阪

今後の施策（案）

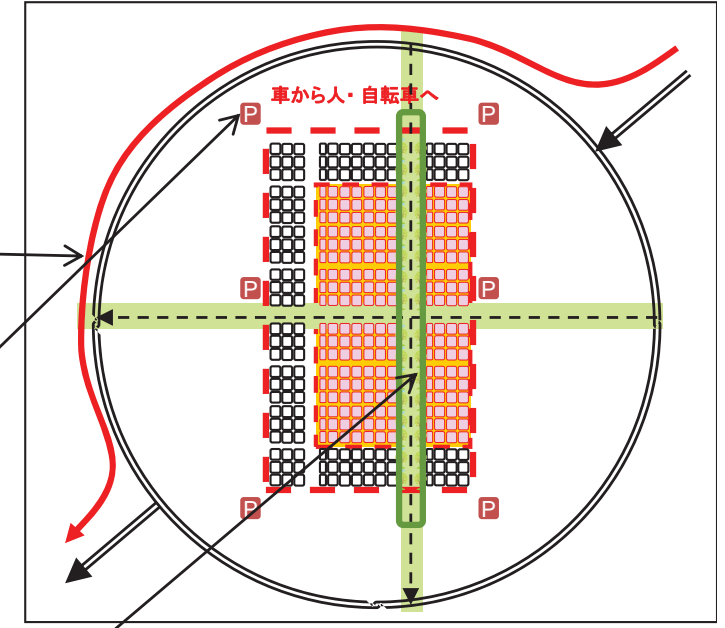
【広域的な都市構造】

(1) 都心部への自動車流入（通過交通）の抑制

① 環状道路の整備により、都心部への不要な通過交通を抑制

② ビルへの駐車場設置の規制緩和

○ 集約駐車場整備制度の活用により、都心部への車の流入を抑制。



【都心拠点での先行的な取り組み】

(2) 人中心の道路空間へ

③ 次世代の御堂筋にふさわしい道路空間へ交通需要に対応して段階的に再編

『中短期』 側道を「歩行者系空間」として再編

○ 区間特性に応じて試行的実施を踏まえ、合意形成の図れた区間から段階的に「歩行者系空間」として再編を実施

『将来』 御堂筋を人中心の道路空間へと再編

○ 「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めるなど、道路空間を再編