



## 御堂筋の道路空間再編について

### はじめに

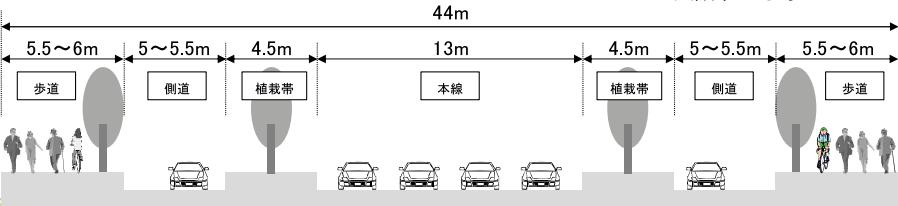
- 御堂筋は大阪市の中心部を南北に貫く幅員44mのメインストリートである。  
【区間：阪急百貨店前～南海難波駅前（約4.2km）】
- 平成24年4月から、指定区間外の国道として大阪市が再び管理することとなり、平成29年5月11日で建設から80周年を迎えた。



大阪市HPより

平成30年12月  
OSAKA CITY  
**大阪市建設局**  
道路部道路課  
担当係長 近安規晃

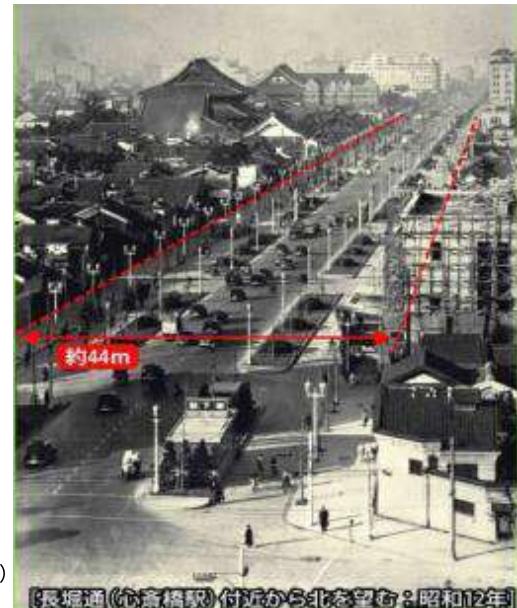
### <御堂筋の断面構成（淀屋橋以南）>



### はじめに

#### <自動車の通行方法>

- 昭和12年：双方向通行
- 現在：南行きの一方通行  
(昭和45年～)



### 2

#### 1. 御堂筋の交通量の変遷と課題

##### ○交通量の変遷

- ・自動車交通量は約40年前に比べ約4～5割減少
- ・一方、自転車交通量は、約40年前の約6～7倍と大きく増加
- ・歩行者交通量についても長堀通付近では、約3倍と大きく増加



##### ○課題

- ・歩行者、自転車交通量が増加している中、歩道内で歩行者と自転車が輻輳するなど、交通面における課題が深刻化している。
- 特に、休日の道頓堀川周辺では、歩行者交通量が新橋の交通量の約3倍近くもあり、安心して通行できない状態。



## 2. 御堂筋の道路空間再編 ~これまでの検討経緯~

# 2. 御堂筋の道路空間再編 ～これまでの検討経緯～

### 平成21年度～平成26年度



御堂筋の道路空間再編の基本整備方針

車重視の道路空間から人重視の道路空間へ

6

## 2. 御堂筋の道路空間再編 ~これまでの検討経緯~

### 2-1 御堂筋空間利用検討会（平成21年12月～平成24年3月）

広く市民や道路利用者の合意を図りながら、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方にについて検討するため、当時管理者であった国土交通省と大阪市が共同し、学識、地元、経済界で組織する検討会を設置。

#### 「御堂筋の空間利用に係る中間提言（平成24年3月）」

##### 【コンセプト】

世界に誇れる魅力と賑わいにあふれた空間の創出

##### 【将来像】

人にやさしく歩きやすい御堂筋

多用な個性を活かしつつ活力にあふれた御堂筋

大阪の顔として文化や情報を発信する御堂筋

さまざまな人々の協働により、守り、育む御堂筋

⇒ 従来の「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」を高めるといった考え方のもと、自動車のための空間であった緩速車線を現在の歩道と一体となった整備方針などが示されている。

7

### 2-2 新たなまちづくりのビジョン

#### 「グランドデザイン・大阪（大阪府・市 平成24年6月策定）」

多様な価値を創造する大都市・大阪の実現～圧倒的な魅力を備えた“都市空間”的創造

⇒ 御堂筋の空間再編など、大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かす

【短期的取組】 御堂筋側道の歩行者空間化、  
御堂筋沿道のクオリティの高い賑わい空間の形成など

#### 「大阪都市魅力創造戦略（大阪府・市 平成24年12月策定）」

世界の都市間競争に打ち勝つ都市魅力を創造・発信

⇒ 御堂筋フェスティバルモール化～クオリティの高いにぎわい空間へ～

【目標】 にぎわい空間の形成、歩行者空間の充実など

#### 「御堂筋エリアのビジョン（大阪市都市計画審議会専門部会 平成25年3月策定）」

【コンセプト】 大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート  
～歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリア～

【今後の方針】 安心・安全かつ複合的な都市機能を備えたまちへ  
御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ

## 2. 御堂筋の道路空間再編 ~これまでの検討経緯~

### 2-3 平成25年度 御堂筋側道閉鎖の社会実験

#### 目的

- 側道の通行規制による交通影響の確認
  - 車線を6車線から4車線に減少(交差点部除く)
  - 荷捌きについては側道を活用
- 側道に自転車通行空間を確保し、歩行者等の安全性を確認
- 道路空間を活用したにぎわいの創出

#### 実施区間

新橋交差点～難波西口交差点付近の約1km

#### 実施期間

平成25年11月23日（土）～ 29日（金）7時～19時

⇒ 側道の通行規制による過度な渋滞は発生しなかった。  
(交差点処理や荷捌き等の課題を解決する必要有)



8

## 2. 御堂筋の道路空間再編 ~これまでの検討経緯~

### 2-4 御堂筋の空間再編について（案）H26.10

#### <道路空間再編の基本整備方針>

##### 車重視の道路空間から人重視の道路空間へ

「クルマのための機能」を抑え、「人のための機能」といった考え方のもと、側道を活用した空間再編を行うことで、歩行者の安全性・快適性の向上やまちの魅力の向上に資する新たな空間整備のビジョンを設定。

空間再編で目指すもの	空間再編の考え方
憩いや交流、活力形成に貢献する空間	<b>多機能空間の創出</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿道地域の特性に応じた道路空間の活用</li> </ul>
人にやさしく歩きやすい空間	<b>歩行者通行空間の安全性・快適性向上</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の拡幅と自転車通行空間の分離</li> </ul>
大阪の顔としてふさわしい空間	<b>大阪の顔としての魅力ある空間形成</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>イチョウ並木や彫刻などの資産を活用・継承し、これからも御堂筋を大阪の顔として情報発信を行います。</li> </ul>

## 2. 御堂筋の道路空間再編 ~これまでの検討経緯~

10

### 2-4 御堂筋の空間再編について（案）H26.10

#### <整備イメージ（南側：新橋～難波西口間）>

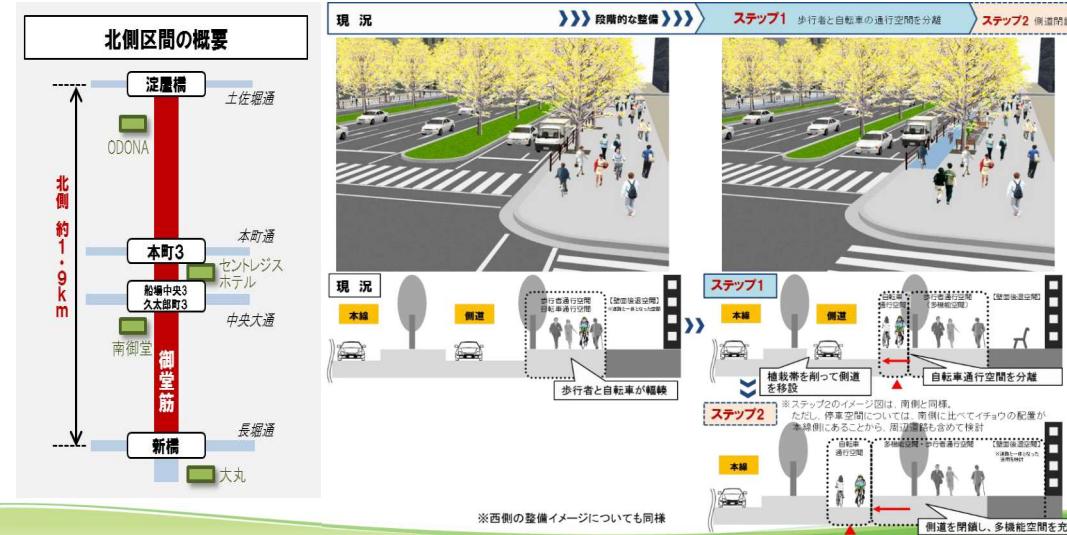


## 2. 御堂筋の道路空間再編 ~これまでの検討経緯~

11

### 2-4 御堂筋の空間再編について（案）H26.10

#### <整備イメージ北側（淀屋橋～新橋間）>



## 2-5 パブリックコメントの実施（平成26年10月）

項目	概要
① 案件名	御堂筋の道路空間再編について(案)
② 受付期間	平成26年10月15日(水曜日)から平成26年11月14日(金曜日)まで
③ 意見総数	114件(受付通数52件)

## &lt;パブリックコメントの主な意見&gt;

- 「人重視の道路」をめざすといった御堂筋の道路空間の方向性に関しては賛同する意見が大半。
- 一方で、側道閉鎖による車両交通への心配や、自転車通行空間の整備手法に関する意見も多くみられた。

(参考資料：パブリックコメントの意見)

分類	主な意見項目	件数
①空間再編の方向性に関するご意見	御堂筋の整備方針について／にぎわい・魅力づくり	12件
②御堂筋の交通等に関するご意見	側道の閉鎖／停車空間・荷捌き／交通量に関する懸念／都心部交通のありかた	18件
③自転車に関するご意見	自転車通行空間の整備／自転車の通行方法／駐輪場の設置・放置自転車対策／自転車の安全対策／自転車利用マナーの啓発強化／コミュニティサイクルの検討	37件
④段階的整備に関するご意見	北側の段階的整備	7件
⑤イチヨウ等に関するご意見	イチヨウ・植栽の保全	6件
⑥景観等に関するご意見	沿道建物の看板規制／歩道上に放置された看板・物品の取締り／沿道照明／舗装について／新橋交差点の整備	7件
⑦多機能空間に関するご意見	多機能空間のあり方	4件
⑧地域との協働に関するご意見	地元との対話・協働／エリアマネジメント	4件
⑨その他のご意見	観光バスへの配慮／道路空間再編の早期実施等／防災／緊急車両の側道通行可／車道の速度制限／情報発信／イルミネーションは一般公募の参加を募るべき	15件

## 3. 御堂筋モデル整備について

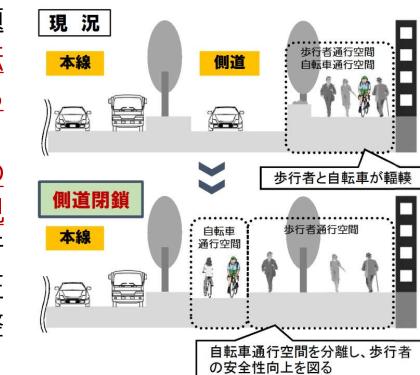
平成28年11月10日供用開始

## 3. 御堂筋モデル整備について

## 3-1 モデル整備区間の設定



- 比較的自動車交通量が少なく、社会実験結果からも側道閉鎖による渋滞等の影響が少ないと確認された区間（**難波～難波西口交差点間：約200m**）を**モデル区間**に設定。
- 側道を活用し、喫緊の課題となっている歩行者と自転車が歩道内で混在している状況の解消とともに、整備により道路空間再編の将来イメージを現地で可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の検証につなげるためにモデル整備を実施。



## 3-2 モデル整備の概要



整備前

歩道では、歩行者と自転車の幅較が見られ、安心して通行できない状態でした。



整備後

歩行空間と自転車通行空間を分離したことで、安全で快適な歩行空間が創出されました。

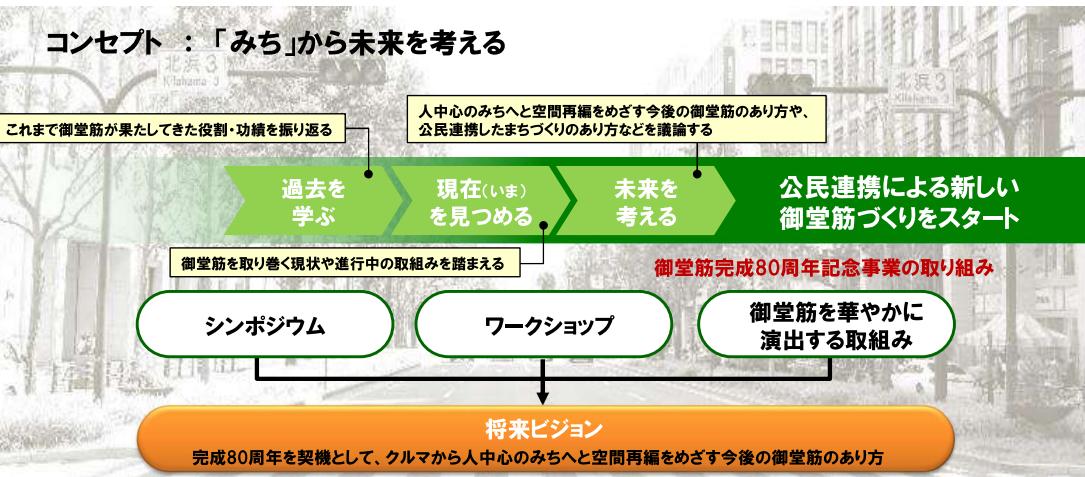
平成28年11月10日供用開始

## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

## 4-1 事業概要

- 平成29年5月11日の御堂筋完成80周年を契機として、御堂筋完成80周年記念事業を実施。
- 記念事業では、国、大阪市の公共団体や経済団体と、御堂筋沿道のエアーマネジメント団体をはじめとした民間団体とが連携し、御堂筋完成80周年記念事業推進委員会を設立。

## コンセプト：「みち」から未来を考える



## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

平成28年11月24日～平成30年7月31日

## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

## 4-2 シンポジウム

- 歩いて楽しめるまちとするためのメインストリートのあり方、賑わい空間の創出のあり方など、道路空間を通じたこれからのまちづくりをテーマとして、ディスカッション形式によるシンポジウムを、春、夏、秋の3回にわたり開催。

春のシンポジウム 5/11	夏のシンポジウム 8/29	秋のシンポジウム 11/20
「歩いて楽しめるまちへ！ 京阪神3市長が語る」	道路空間を活用した賑わいの創出	御堂筋を世界最新モデルとなる 人を中心としたストリートへ！
<ul style="list-style-type: none"> <li>人を中心としたストリートに変えていくことが御堂筋が目指すべき将来像</li> <li>世界最新モデルとなる道を関西から発信</li> <li>様々な形での3都市連携が重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域でぎわいの創出に取り組んでいる有識者、学生、エアーマネジメント団体などの方々とともに、大阪の道の歴史や地下空間の活用、官民連携のあり方を議論。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長期的には全面歩行空間化、人を中心とした空間を目指していくことが必要。</li> <li>道づくりには都市の意思を示すこと、地域コミュニティと深い関わりを持つ</li> <li>公民連携による新しいまちづくり</li> </ul>

## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

### 4-3 ワークショップ

□ 御堂筋に関わりの深い6つのテーマを設定し、意見交換や座談会形式等を通じて、今後の御堂筋のあり方について議論

ワークショップ

#### 1 人を中心の道路づくり

4/18 グループセッション  
9/22 3都市道路連携会議

道路空間再編にあたっての課題を抽出し、今後の進め方を考える



ワークショップ

#### 2 道路における公民連携

7/21 第1回 座談会  
3/2 第2回 座談会

道路空間利活用事例の情報発信や道路空間等の利活用のあり方を踏まえ、利活用主体や住民、一般道路利用者等からの意見を取りまとめ、御堂筋の将来像につなげる



20

## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

ワークショップ

#### 3 安全で楽しい自転車利用

6/30 意見交換会  
11/12 パネルディスカッション

安全で楽しい自転車利用環境の創出に向けて、市民・利用者目線から考える



ワークショップ

#### 4 地下空間の利活用

10/4 公共施設における新技術活用ワークショップ

高度な地下空間利用についての情報発信と地下空間の利活用に関する諸課題等について考える



ワークショップ

#### 5 世界に誇るイチョウ並木の育成

9/12 パネルディスカッション

長きにわたり守られてきたイチョウ並木を知り、これから御堂筋の緑空間のあり方を考える



ワークショップ

#### 6 水の都・大阪 ～道頓堀川を中心～

9/25 水辺のソーシャルデザイン検討会

道頓堀川を中心とした水の都・大阪の歴史・魅力等を情報発信し、水辺利用者等から意見を聞き、未来につなげる



22

## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

### 4-4 にぎわい創出社会実験 (H29.11.5~20)

(モデル整備区間における取組み)



歩行者・自転車に優しいストリートにチャレンジ

みんなが楽しめる上質な  
にぎわいづくりにチャレンジ

23

## 4. 御堂筋完成80周年記念事業

### 4-5 (仮称) 御堂筋パークレット社会実験 (H29.11.20~H30.5.21)



愛称募集を行い、応募総数93件のなかから「いちょうテラス淀屋橋」に決定

壁面後退部とパークレット相互の空間を活用したにぎわい

## 4-6 御堂筋将来ビジョン（御堂筋完成80周年記念事業推進委員会）

「世界最新モデルとなる、人を中心のストリートへ」  
～まちとつながり、人がつながっていく新たな価値を創出する空間へ～

## 【道路空間の取組み】

## 人中心～フルモール化

御堂筋完成100周年をターニングポイントとして  
車中心から、人中心の  
ストリートに転換を図る  
ための検討と実践を推進



都市のリノベーション～関西・大阪の成長

～都市のリノベーションを推進するトリガーとしての道路空間の再編～

情報ネットワーク

都市インフラネットワーク

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

平成29年度～平成30年度

## &lt;段階的な空間再編の推進&gt;

## 側道歩行者空間化



## 【側道歩行者空間化に向けた主な取組み】

- ・エリアの特性をふまえた、面的な視点での空間づくり
- ・社会実験などによる交通や荷捌きへの影響の検証
- ・交通や荷捌き、自転車の通行や駐輪のあり方、空間の利活用手法などを地元関係者と議論する場を設置
- ・将来ビジョンを推進するための持続可能な公民連携体制づくり

## 将来ビジョン



## 【将来ビジョン実現に向けた主な取組み】

- ・都心部全体の交通ネットワークの再編
- ・沿道建物の誘導
- ・新たな情報システムによる都市インフラ全体のネットワーク化
- ・歩行者と多様なモビリティが安全に共存できる仕組みづくり

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

## 5-1 整備方針

- ・最も歩行者・自転車交通量が多く、かつ多様な商業施設や観光資源が集積するエリアである道頓堀周辺においては、歩道内における歩行者と自転車が輻輳するなど安全面における課題があることから、千日前通から道頓堀川区間を先行し、側道の歩行者空間化を進める。



## H29年度 側道閉鎖に伴う交通シミュレーション

- ・側道閉鎖に伴い課題となっている難波交差点の交通処理方法や荷捌きに関する交通シミュレーションを実施。

## H30年度 側道閉鎖社会実験の実施

- ・実際に側道を閉鎖して最終整備形態に近い形を現地で再現することで、側道を閉鎖した際の難波交差点の交通処理方法や荷捌き需要等の課題を検証。

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

28

### 5-2 先行整備区間 の現状

#### 交通状況

##### ○ 平日交通量 (2018/10/5)

歩行者：41,800人/12h

自転車：4,271台/12h

自動車：23,986台/12h



自動車交通量からみると、本線4車線で対応可能。

ただし、歩行者交通量が多く、交差点部においては、右左折車両をさばくための付加レーンが必要。



側道は周辺店舗への荷捌きのため、停車機能として活用。

休日の道頓堀川周辺では、歩行者交通量が特に多く、自転車と歩行者が錯綜している。

##### ○ 休日交通量 (2018/10/7)

歩行者：70,319人/12h

自転車：3,237台/12h

自動車：21,145台/12h

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

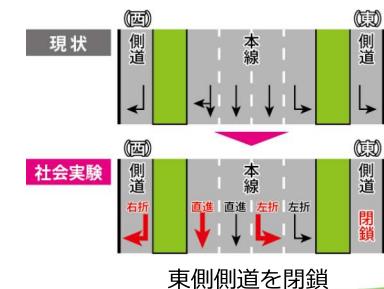
29

### 5-3 側道閉鎖に伴う交通シミュレーション

- 一般部は4車線、難波交差点付近は左折レーンを付加し5車線運用（左、左、直、直、右）
- 交差点における右左折車両をさばくため、交差点をコンパクト化することで、横断歩行距離を短縮し、歩行者信号の青現示を短縮し、右左折車両の青現示へ転換。
- 荷捌きスペースの確保



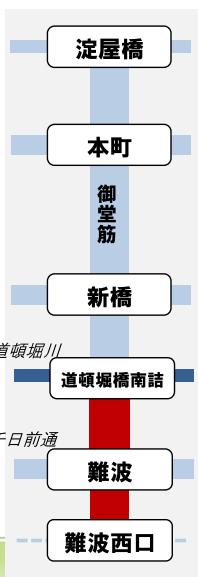
最終整備形態に近い形を現地で再現



## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

30

### 5-4 社会実験概要



#### 実施期間

2018年10月9日(火)～22日(月) 2週間

#### 実施時間帯

終日 (24時間)

#### 側道閉鎖区間

道頓堀橋南詰～難波西口交差点

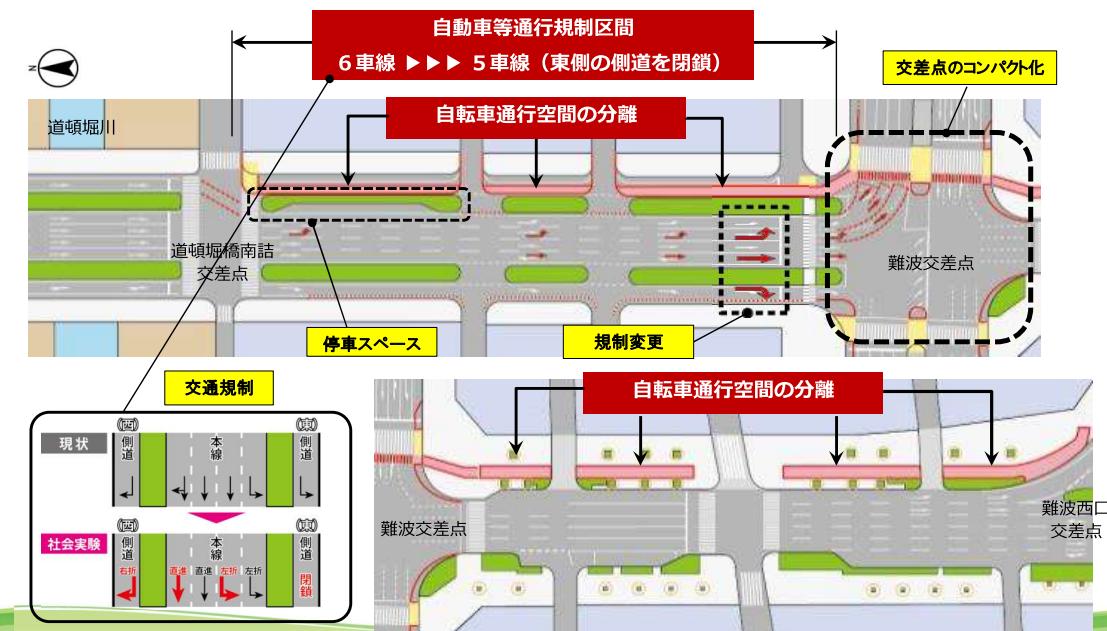
#### 検証内容

側道閉鎖に伴う渋滞、荷捌き等への影響を検証  
歩行者と自転車の分離方法について検証



## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

31



## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

### 5-5 社会実験結果（速報）

#### ■自動車等の交通影響の検証

交通量が多い時間帯における滞留長（平均値）を比較した場合、実験期間中と実験後では大幅な増減ではなく、過度な交通影響はなかったといえる。

実験前



規制変更



側道閉鎖

実験中



規制変更



32

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

#### ■交差点形状の検証（難波交差点）

交差点のコンパクト化（横断歩道距離の短縮）により歩行者信号の青現示を短縮し、左折車両の青現示へ転換。

⇒ 交差点形状や信号現示について、詳細分析のうえ、設計図に反映



交差点のコンパクト化



たまり空間の設置

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

34

## 5. 側道歩行者空間化に向けた取組み

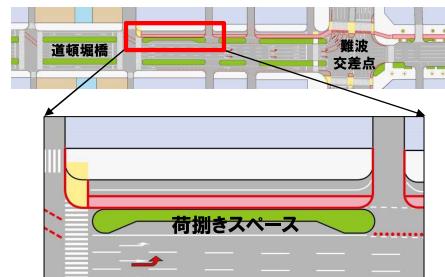
#### ■歩行者の安全性の検証

側道を活用し、自転車通行空間を設置することで、歩道での自転車と歩行者が混在している状況が改善。

#### ■荷捌き需要の検証

- 中央分離帯を切り欠き、荷捌きスペース（停車帯幅2.5m）を確保。
- 1日60台を超える荷捌き需要があることが判明。

⇒ 本線の中央分離帯を切り欠き、停車スペースを確保する必要があり。



境界ラインの有効性

社会実験の詳細分析により、以下の検証を実施

- 荷捌きスペースの設置箇所、停車帯幅、運用方法など

33

社会実験の詳細分析により、以下の検証を実施

- 自転車通行空間の幅員
- 構造分離の必要性
- 路面表示（ピクトグラム、境界ライン）の有効性など