

地域と共に創出する道路空間の再編 (御堂筋チャレンジ 2020) について

大阪市 建設局 企画部 企画課（道路空間再編担当）

1. はじめに

大阪市では、ウォークアブルなまちなかの形成に向けた取り組みの一つとして、都心部において道路空間の再編を行っており、中之島通の歩行者空間化（道路⇒公園）や、御堂筋の側道歩行者空間化（歩道の拡幅）などを進めている。

また、空間再編後の利活用についても、沿道住民やエリアマネジメント団体などと公民連携でさまざまな仕組みづくりや活用、取り組みを進めており、本稿では、その一つである御堂筋での取り組みを紹介する。

2. 御堂筋の道路空間の再編

御堂筋は、大阪市の中心部を縦断的に貫き、西日本最大のターミナル駅である「大阪駅」から関西国際空港に直結するミナミの玄関口である「難波駅」をつなぐ、業務・商業などの都市機能が集積している多様なポテンシャルを有した道路である。

そのため、御堂筋を世界に誇れる人中心のストリートに空間再編することにより、都市構造の変革を推進させ、呼び込んだ都市資源の交流を促すことで、新たな魅力や価値を創出することができる「ストリート」に転換していくことを目指して、



図－1 ファーストステップ整備イメージ

“車中心から人中心の道路空間へ”と転換を図っており、そのファーストステップとして側道の歩行者空間化を進めている（図－1）。

3. 御堂筋チャレンジ 2020

道路空間に対する社会的なニーズとして、「道路空間を街の活性化に活用したい」、「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しい期待が高まっている。このような道路空間の構築を行いやすくするため、道路法が改正され、新たに「歩行者利便増進道路」（通称：ほこみち）制度が創設（2020年11月25日）された。

このような道路施策の動向を踏まえ、当制度の指定を念頭に、道路協力団体でもある沿道のまちづくり団体とともに、沿道適正化・維持管理活動と利活用を実践し、制度の効果的な活用に向けた

課題等を検証し、以降の本格的な展開につなげることを目的として「御堂筋チャレンジ 2020（社会実験）」を実施した。

(1) 実施概要

① 側道閉鎖区間【実施主体：大阪市建設局】

工事期間中、一時的に便民施設（ベンチ・サイン）を配置し、それらの妥当性を検証し、本格整備へと反映（写真－1）。

② モデル整備区間【実施主体：ミナミ御堂筋の会】

歩行者利便増進道路の指定に向け、歩道空間を利活用してイベントを実施し、回遊性や安全性を検証（写真－2）。

(2) 実施場所（図－2）

御堂筋（延長：約 450 m）

中央区道頓堀 1 丁目（道頓堀川）～

中央区難波 5 丁目（難波西口交差点）

(3) 実施期間・スケジュール

① 側道閉鎖区間

2020 年 12 月 12 日～12 月 27 日（16 日間）

② モデル整備区間

2020 年 11 月 28 日～12 月 27 日（30 日間）

(4) 実施・連携主体

実施主体	ミナミ御堂筋の会（大阪市指定・道路協力団体） 大阪市建設局
連携主体	千日前通以南モデル区間整備協議会／ 道頓堀橋南詰～千日前通区間整備協議会／ 大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro） ほか

(5) 主な検証内容

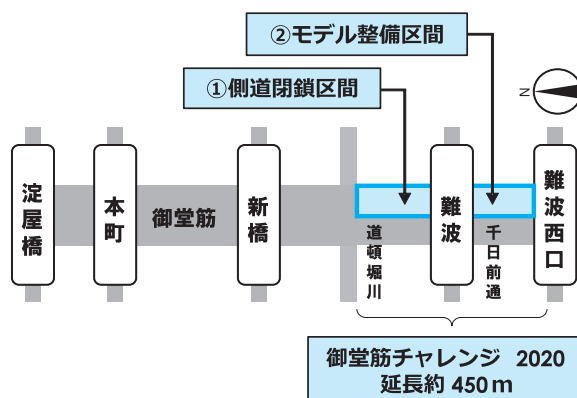
- ① 歩行者利便増進道路（ほこみち）指定に向けた安全性検証
- ② 滞在空間としての利活用検証
- ③ 便民施設（ベンチ・サイン）の検証
- ④ 放置自転車対策・違法看板対策の取り組み検証



写真－1 側道閉鎖区間



写真－2 モデル整備区間



図－2 実施場所概要図

4. 検証結果

(1) 歩行者利便増進道路（ほこみち）指定に向けた安全性検証

歩道上の歩行者・自転車通行量の計測を行い、歩道（有効幅員）の通行幅を検証（写真－3、4）。

歩行者通行空間の幅員設定に当たり、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省



写真-3 特例区域検討範囲

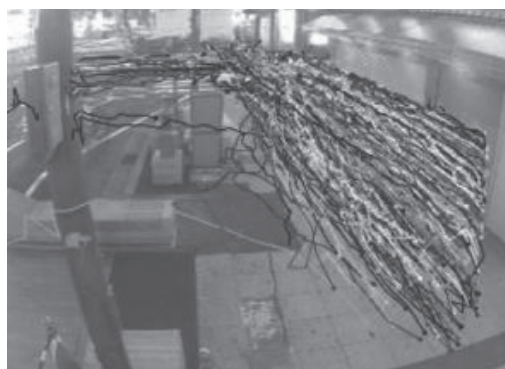


写真-4 人流カメラによる通行量計測の画像

表-1 サービス水準の考え方

評価		1分当たりの通行量 (人/m・分)
A	自由歩行	0 ~ 27
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

(出典：大規模開発地区関連交通計画マニュアル)

都市局)」のサービス水準の考え方に基づき評価(表-1)。

24時間通行量が最も多い箇所(休日)のピークは、93人・台/分(17時44分)であり、A評価(自由歩行)とするためには有効幅員約3.5m以上が必要との試算となった。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、過年度と比べて通行量の減少がみられたことから、過年度通行量に基づく評価についても行い、その結果、A評価(自由歩行)とするためには有効幅員約3.9m以上が必要であるとの結論となった(表-2)。

なお、特例区域からのみ出し状況を調査した

表-2 A水準とするために必要な有効幅員との関係

調査日	1分当たり 交通量 (人/分)	1分当たり 通行量 (人/m・分)	サービス水準が Aになる有効幅員 (m)
R 2.11.28(土)	93	26.6	3.5
H30.10.7(日)	104	29.8	3.9

結果、歩行者の有効幅員(幅約4m)を確保すれば、歩行通行に支障が少ないとの結果が得られ、その後の交通管理者との現地立会を踏まえ、側道閉鎖区間は歩行者通行空間を4.1m、モデル整備区間は歩行者通行空間を4.3m確保し、自転車通行空間を除く空間を歩行者の利便増進を図る空間(利便増進誘導特例区域)とすることが望ましいことを確認した。

(2) 滞在空間としての利活用検証

特例区域のあり方を検討するため、アンケートにて検討している特例区域に対するニーズ等を把握した。

アンケート結果によると、側道閉鎖区間においては、ベンチの設置について通行に支障がないと回答した人は72.7%であった。また、空間の活用として、日常的にオープンカフェのニーズが高いことが分かった。

一方、モデル整備区間では、広がった歩道空間の利活用を歓迎する意見が大多数で、通行上の問題もほぼみられなかった。

(3) 利便施設(ベンチ・サイン)の検証

歩行者と自転車の通行空間の分離を促すサインを付したベンチを設置し、その分離効果を検証した(写真-5, 6)。

その結果、自転車通行空間の遵守率は概ね82~87%と高く、歩行者と自転車の高い分離効果が得られたものと考えられる。また、「利便性・安全性向上に寄与する」と評価する人が7割以上であった。

一方で、検証前と比べゴミの量が増加していることも分かり、今後、ゴミのポイ捨て防止を図る



写真-5 自転車通行空間を誘導するサインを付したベンチ



写真-6 自転車通行空間を示すサイン



写真-7 仮設置したサイン（モックアップ）

対策の検討が課題となる。

また、御堂筋を軸とした回遊性を高めることを目的に、路面サインの検証も行った（写真-7）。

検証として学識経験者へ意見聴取を行い、次の意見が得られた。

- ・ 色彩や文字サイズは良いが、30 cm 角というサイズは、既存の平板が45 cm 角であるため、やや小さく感じられる。
- ・ 設置位置について、今回の歩行者照明軸上や通行ゾーンセンターではサインの存在が薄くなるため、沿道側もしくは歩道拡幅された御堂筋車道側に設置することが望ましい。

(4) 放置自転車対策・違法看板対策の取り組み検証

歩行者空間の拡大、シェアサイクル、啓発活動等により、自転車利用形態の変化や放置自転車削減効果を把握した。

その結果、側道閉鎖区間では、歩道空間の拡張や路上駐輪をする場の死角が減ったことで、路上駐輪は減少したが、周辺（街区内側）で放置自転車の増加がみられ、御堂筋とともに周辺街区を含めた対策が求められることが分かった。

一方、モデル整備区間では、有人警備による啓発活動を実施し、自転車マナー向上に取り組んだが、御堂筋隣接店舗の買い物客・近隣商店街利用者による不法駐輪台数は依然として多かった（写真-8）。



写真-8 警備による放置自転車抑制の状況

5. 今後に向けて

今回の検証期間中、新型コロナウイルス感染症が拡大し、社会的な行動変容を余儀なくされた。

そのような中でも、公民連携によって今できることを実施するといったスタンスで意見を出し合い、新型コロナウイルス感染症の流行による通行量減少の影響も踏まえた社会実験を実施し、一定の検証結果を得ることができたと考えている。

今後も引き続き、地域の方々と意見交換を図りながら、さまざまな取り組みや検証を繰り返し、より良い道路空間となるよう努めてまいりたい。