

《優秀作品賞》

御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備

大阪市建設局道路部道路課

1 はじめに

御堂筋は大阪のシンボルストリートとして大阪の経済成長を支え、今日の大阪の発展に多大なる貢献を果たしてきた。近年、グローバル化や都市の高齢化社会の進展をはじめ、交通量の変化や交通手段の多様化など建設当時とは社会情勢が大きく変化をしており、また、業務商業施設など賑わい施設が進出するようになり、周辺のまちの状況も大きく変化を見せるとともに、人々が御堂筋に対して求める機能も、憩いや賑わいなど多様化している。

こうした社会情勢のなか、御堂筋では歩道における放置自転車や、歩行者と自転車の錯綜などの交通面での問題が大きくなっているほか、国内外を含め歩道と車道の空間配分を見直す取組が進められており、御堂筋の強みを発揮したまちづくりを求められている。

本稿では、御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備の取組みについて述べる。

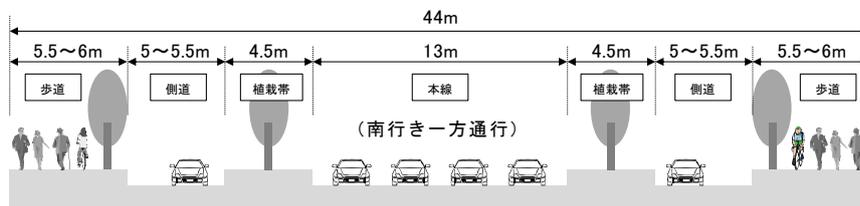


図-1 御堂筋の断面構成

2 道路空間再編に向けた検討

御堂筋に対して求められる機能の変化を受けて、今後の御堂筋の道路空間利用のあり方について検討するため、平成21年12月に有識者、地元、経済界等で組織する御堂筋空間利用検討会を国土交通省と大阪市が共同で設置し、平成24年3月には、中間提言が発表され、側道を閉鎖して自動車等の通行以外に利活用するといった道路空間再編の考え方が示された。その後、平成24年4月に国からの権限移譲を受け、大阪市が管理する道路となってからは、大阪市が主体となって検討を進め、平成24年6月に大阪府市で策定された「ランドデザイン・大阪」等においても、道路空間再編の将来イメージが示されている。

これまでの検討により、御堂筋の将来像としては、車中心から人中心の道路への転換をめざす方向性が示されたが、交通への影響等が懸念されるため、平成25年11月に新橋交差点から難波西口交差点間の側道を実際に閉鎖し「側道の通行規制による交通影響」「荷捌きによる停車需要」などの確認を目的とした社会実験を行った。その結果としては、渋滞など本線における過度な交通影響は確認されなかったが、アンケートではドライバー等7割近い方から通常よりも混雑を感じたとの回答があった。また、平成26年度には今後の空間再編の内容や進め方等についての基本的な考え方（行政案）を取りまとめ、パブリックコメントを実施した。その結果、「人中心の道路」をめざすといった御堂筋の道路空間再編の方向性に関しては賛同する意見が大半であったが、一方で、自転車通行空間の整備手法に関する意見や側道閉鎖による車両交通への心配等の意見も多くみられる結果となった。

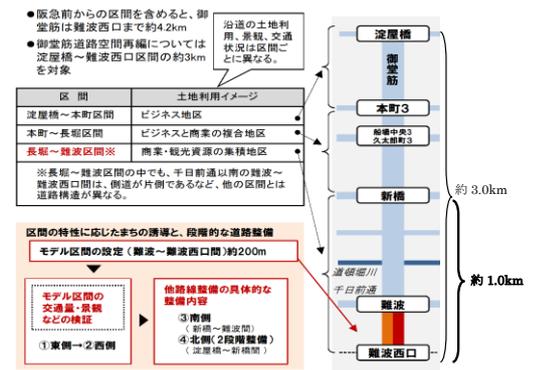


図-2 御堂筋のエリア図

3 モデル整備について

まずは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を行うため、社会実験等を踏まえたうえで比較的自動車交通量が少なく、側道閉鎖による本線への交通影響が比較的少ない千日前通以南（難波交差点～難波西口交差点間）の約200mをモデル整備区間(図-2)に設定し東側区間を先行整備した。整備内容としては、図-3に示すように、東側の側道を閉鎖し、歩行者や自転車のための空間として再編することとした。さらに、道路空間再編の将来イメージを現地で可視化することで、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、賑わい形成等の検証に繋げていくこととした。

また、整備形態の検討にあたっては、主に機能面（交通安全面）に関して、自転車通行空間の整備手法をはじめ、幅員、色、乱横断防止柵、サイン設置による歩行者・自転車の交錯防止対策等について交通管理者と多くの協議を重ね決定した。その中でも特にポイントとなった項目は、自転車通行空間の整備手法で、当初歩行者と自転車の交錯を解消し、歩行者空間を最大限確保するため、自転車道として一方通行の整備を検討していたが、道路交通法による規制や他路線との接続形態などを考慮し、自転車歩行者道として位置づけ、双方向通行でのモデル整備を行うことになった。

4 モデル整備の効果検証

モデル整備区間の供用開始後の検証結果では、側道閉鎖による本線の車両交通への影響が限定的であり、目立った交通影響がないことが確認できた。また歩行者通行部が拡幅され、歩行者と自転車の通行区分が明確化されたことにより、快適性だけではなく、安全性の視点から見ても輻輳が解消され、安全性、快適性の両面から整備による効果を得ることが確認できた。効果検証にあわせて実施したアンケート調査では「歩行空間の広さ」と「通行区分の明確化」が高い評価を得た。一方で「サインが目につきにくい」「舗装の色彩がわかりにくい」などの意見も見られた。また、交差点部においては、信号待ちの自転車と歩行者の交錯が見受けられる結果となったため、今後は交差点形状の改善についてさらに検証していく必要がある。

5 おわりに

モデル区間東側側道の自転車歩行者道整備においては、今後の御堂筋の道路空間再編に先駆けた第1ステップとして歩行者空間が拡大され、自転車との通行区分が明確化されたことで安全性・快適性の観点で一定の効果があったと言える。今後は交差点形状の改善について、さらなる検証を行うとともに、引き続き道路空間再編の整備を進めていくことで、御堂筋を大阪のシンボルストリートとして世界に発信できる機能性と来訪者を促すハイクオリティな都市空間の形成をめざしていく。

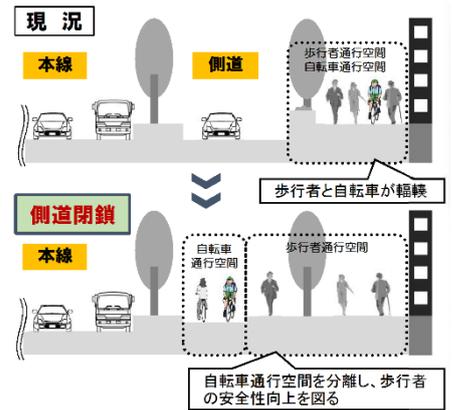


図-3 整備前後の断面図



写真-1 整備後の利用状況