

# 本日の議事次第

令和元年6月11日(火) 10時半～12時  
大阪市役所 P1階 共通会議室

## 1 開会

---

資料1

## 2 話題提供

---

話題1：新たな道路政策の方向性

【国土交通省近畿地方整備局】

資料2

話題2：御堂筋将来ビジョン（H31.3）

【大阪市建設局】

資料3

話題3：「御堂筋の広場化」に向けたパークレット社会実験

【（一社）御堂筋まちづくりネットワーク】

資料4

## 3 今後の進め方（意見交換）

---

資料5

## 4 閉会

---

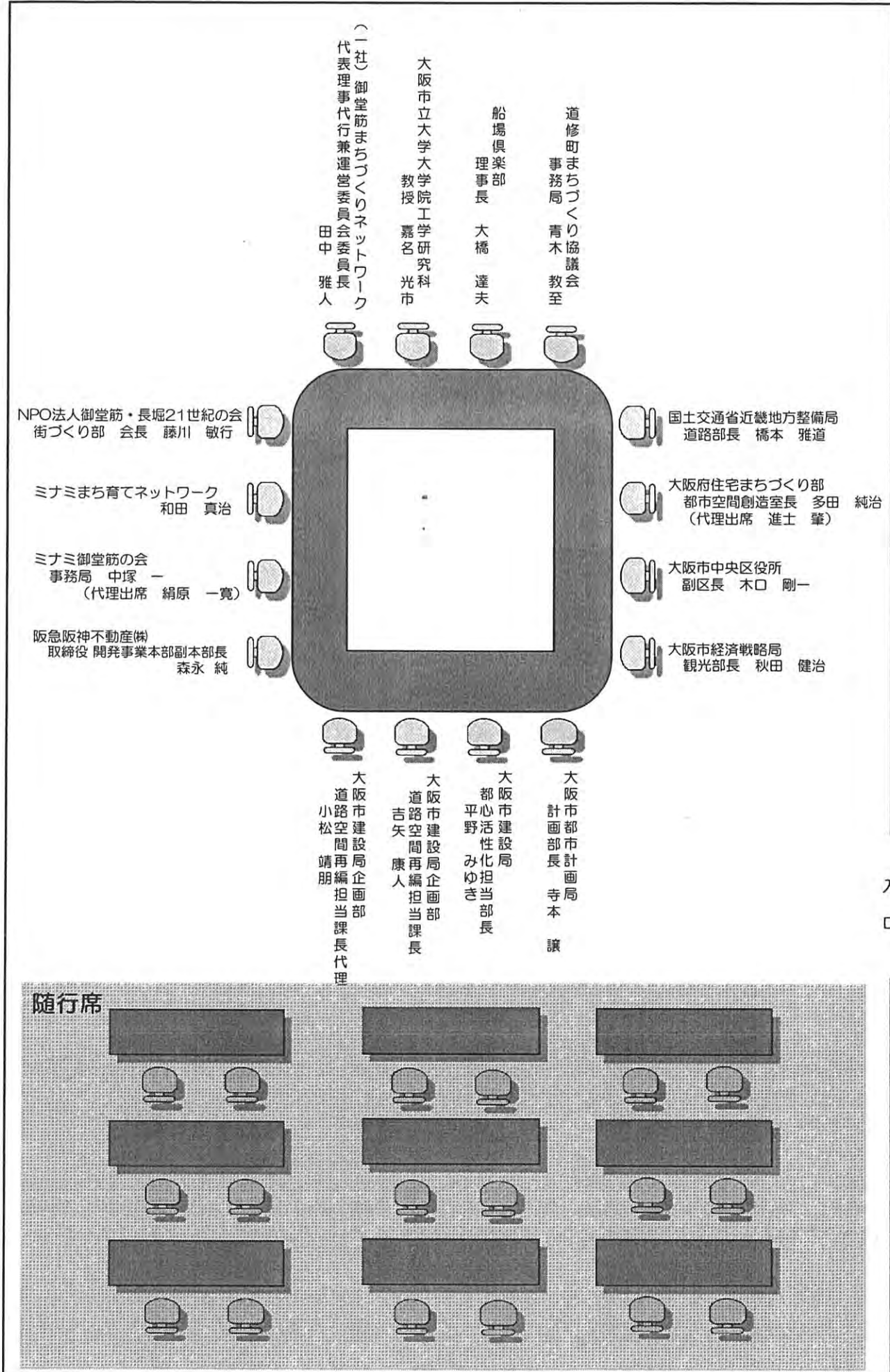
## 出席者名簿

協議会委員		氏 名
1	大阪市立大学大学院工学研究科 (教授)	嘉 名 光 市
2	船場倶楽部 (理事長)	大 橋 達 夫
3	道修町まちづくり協議会 (事務局)	青 木 教 至
4	(一社)御堂筋まちづくりネットワーク (代表理事代行 兼 運営委員会 委員長)	田 中 雅 人
5	NPO法人御堂筋・長堀21世紀の会 (街づくり部会長)	藤 川 敏 行
6	ミナミまち育てネットワーク	和 田 真 治
7	ミナミ御堂筋の会 (事務局) (代理出席)	中 塚 一 ( 絹 原 一 寛 )
8	国土交通省近畿地方整備局 (道路部長)	橋 本 雅 道
9	大阪府住宅まちづくり部 (都市空間創造室長) (代理出席)	多 田 純 治 ( 進 士 肇 )
10	大阪府中央区役所 (副区長)	木 口 剛 一
11	大阪市経済戦略局 (観光部長)	秋 田 健 治
12	大阪市都市計画局 (計画部長)	寺 本 讓
13	大阪市建設局 (都心活性化担当部長)	平 野 み ゆ き

：座長に  
登録

オブザーバー		氏 名
1	阪急阪神不動産株式会社 (取締役 開発事業本部副本部長)	森 永 純

# 座席表



平成31年4月3日

各 位

御堂筋協議会 事務局

## 御堂筋協議会及び御堂筋協議会作業部会委員の選出について

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、第2回御堂筋協議会(準備会)でご依頼させていただきましたとおり、御堂筋協議会及び御堂筋協議会作業部会委員の選出をお願いしたいと思っておりますので、下記の様式にご記入の上、ご返送くださいますようお願いいたします。

### 記

- ◇ 選定委員:御堂筋協議会委員 1名  
御堂筋協議会作業部会委員 1名

※委員選出のご回答につきましては、準備の都合上、5月8日(水)までに、別紙にご記入の上、FAXまたはE-mailにてご返送ください。

担当:大阪市建設局企画部企画課  
道路空間再編担当

TEL 06-6615-6786

FAX 06-6615-6582

E-mail la0198@city.osaka.lg.jp

## 御堂筋協議会及び作業部会委員 選出票

### 【御堂筋協議会 委員】

組織名	一般社団法人 御堂筋まちづくりネットワーク
所属・役職※	大阪ガス 近畿圏部長
氏名	田中 雅人

### 【御堂筋協議会作業部会 委員】

組織名	一般社団法人 御堂筋まちづくりネットワーク
所属・役職※	大阪ガス 近畿圏部 部長
氏名	三好 正人

- ※ 本協議会及び本協議会作業部会の委員を1名ずつ選出してください。
- ※ 本協議会の役職については、部長級相当とし、本協議会作業部会については、課長級相当としてください。(大阪市からは本協議会は部長級、本協議会作業部会は課長級が出席いたします)

以 上

- 御堂筋完成80周年記念事業を通じて、人中心のみちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や、民間と連携したまちづくりのあり方について、関係者が一堂に会して議論
- ハード整備とソフト施策を一体的に推進し、また公民で共有できる御堂筋将来ビジョンをとりまとめ

将来ビジョンを推進していくための新たなプラットフォームを構築

### 新たなプラットフォーム(後継組織)：御堂筋協議会

- ・各団体、組織におけるハード、ソフト施策の取組み状況を情報共有
- ・民間が活動しやすい仕組み及び制度等に関する意見交換、今後の展開

→ 将来ビジョンP22～23

↑ 提案、報告

### 作業部会

- ・具体的な検討、作業を実施するため、作業部会を設置する。

年度末の協議会発足に向け、関係者調整、検討&作業をスタート。

# 御堂筋協議会の構成(案)

## 協議会 (年1回)

### 【委員】

(有識者) 大阪市立大学大学院工学研究科

(民) 地元協議会※

船場倶楽部

道修町まちづくり協議会

御堂筋まちづくりネットワーク

御堂筋・長堀21世紀の会

ミナミまち育てネットワーク

ミナミ御堂筋の会

(国) 近畿地方整備局 道路部長

(府) 住宅まちづくり部 都市空間創造室長

(市) 中央区役所 副区長

経済戦略局 観光部長

都市計画局 計画部長

建設局 都心活性化担当部長

### 【オブザーバー】

(民) 阪急阪神不動産株式会社

※ハード整備を実施する区間の地元協議会会長が参加

## 下部組織

## 作業部会 (年2回程度)

### 【委員】

(有識者) 大阪市立大学大学院工学研究科

(民) 地元協議会※

船場倶楽部

道修町まちづくり協議会

御堂筋・長堀21世紀の会

御堂筋まちづくりネットワーク

ミナミまち育てネットワーク

ミナミ御堂筋の会

(国) 近畿地方整備局 企画部 事業調整官

道路部 道路情報管理官、道路管理課長

建政部 都市整備課長

(府) 住宅まちづくり部 都市空間創造室事業企画グループ 参事

(市) 中央区役所 まち魅力推進担当課長

経済戦略局 観光部 まち魅力担当課長

都市計画局 計画部 都市景観担当課長、  
エリアマネジメント支援担当課長

~~経済戦略局 観光部 まち魅力担当課長~~

建設局 企画部 企画課長、道路空間再編担当課長

### 【オブザーバー】

(民) 阪急阪神不動産株式会社

※ハード整備を実施する区間の地元協議会会長が参加

## I 社会経済についての現状認識

## 1.人口減少・高齢化と暮らしへの影響

○地方における移動手段の確保、トラックドライバー不足の深刻化

## 2.日本経済の持続的な成長に向けた課題

○緩やかな回復基調ではあるが、潜在成長力の引き上げが必要

## 3.ICTの急速な進展

○技術革新の進展による生産性の向上や経済社会の発展等への寄与が期待

## 4.激甚化する自然災害、切迫する巨大地震

○巨大地震などの多様な災害が広域化・複雑化・長期化

## 5.老朽インフラの加速度的増加

○適時適切なメンテナンスとともに、施設の集約化も視野に施設の質的向上が肝要

## 6.「観光先進国」に向けた挑戦

○質の高い観光地の形成など、世界に誇る魅力あふれる国づくりが必要

## II 目指す社会と道路政策

## 1.経済成長に資する生産性向上

○ストック効果の高いインフラの整備

## 2.地方創生の実現・地域経済の再生

○「対流」の促進による地域経済の経済活動の活性化  
○地方創生の主要拠点としての道の駅のより一層の活用

## 3.国民の安全・安心の確保

○災害時の損失を最小限とする対策の一層の強化  
○予防保全に基づき、新技術導入や維持管理のあり方の見直し

## 4.一億総活躍社会の実現

○豊かさを実感できる全員参加型社会の実現

## 5.イノベーションの社会実装

○より賢く整備し、使いこなし、サービスや産業を創出

## III 新たな道路政策の方向性

## 1.道路・交通とイノベーション

～道から社会を変革する～

- 技術革新が急速に進展するICTを最大限活用すべき
- 従来の利用形態等を前提としない、考え方や仕組み、ルールの整理や社会受容性の確保に取り組むべき  
(自動運転/トラック隊列走行/低速モビリティ/交通安全/円滑化/老朽化対策)
- 今までにない使われ方や付加価値を創造し、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべき

## 2.人とクルマのベストミックス

～高度な道路交通を実現する～

- 骨格となるネットワークについて、自動車、歩行者、自転車等を分離し、誰もが遠慮せず快適・安全に走行・通行できるよう整備すべき
- 地方部(中山間地域)の道路整備・強化が必要
- 生活道路での「混在」の考え方を導入すべき
- 人とクルマの動きを同時に把握するための新たな調査体系の確立が不可欠
- 2020年東京オリパラ大会を目標に、ロードプライシングを含むTDM施策等による一体的な最適化の運用を図る必要

## 3.道路の更なるオープン化

～多様な連携・協働を追求する～

- 道路占有・空間のオープン化：  
道路空間を使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化を図るべき
- 議論・検討のオープン化：  
官民の新たな連携を促進すべき
- 道路情報のオープン化：  
産学官が共通の認識を持ち、連携して地域課題に対処できる体制を構築すべき
- 道路空間のスマート化：  
構造物・附属物を集約・撤去しスマートな道路空間とすることを検討すべき



IV 道路施策の具体的提案

1.メンテナンスのセカンドステージへ

- 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施
- 過積載撲滅に向けた取組の強化
- 適正な予算等の確保
- 新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減
- 集約化・撤去による管理施設数の削減
- 地方への国による技術支援の充実

2.総合的な交通安全対策の実施

- 生活道路の交通安全対策
- 自転車利用環境の整備
- 踏切対策の推進
- 高速道路の安全・安心に係る賢い取組
- ユニバーサルデザイン化の推進

4.円滑なモビリティの確保のために

- ICTやAI等をフル活用した交通マネジメント強化
- 交通流を最適化する料金・課金施策の導入
- 大規模商業施設等の対策の強化
- トラック・バスなど道路利用者との連携強化

8.ニーズに応じた道路空間の利活用

- 道路空間の利活用の更なる高度化
- 多様なニーズに対応した道路空間の再構築
- 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

3.災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ

- 大規模災害への対応
- 集中豪雨や大雪への対策強化
- 無電柱化の推進
- 占用物件の適切な維持管理

5.戦略的な人と物の流れの確保

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保
- 高速道路の幹線物流プラットフォームの構築
- トラック輸送のイノベーションの促進
- ラストマイルの人と物の流れの確保

コネクト

連携

6.モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

- 交通・物流拠点とネットワークのアクセス強化
- バスタプロジェクトの推進
- 主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性向上
- モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携

7.地域における産学民官の新たな連携へ

- 官民連携による都市空間の再編
- 道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携
- 道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進
- すべての人にわかりやすい道案内の実現
- ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進

9.「観光先進国」の実現に向けて

- 観光地への円滑なアクセスの実現
- 安全で快適な観光地の形成
- 旅行者にわかりやすい道案内の推進

V 施策の進め方についての提案

- 多様な主体との連携
- データの利活用
- 新技術の開発・活用
- 予算・財源
- 的確な評価

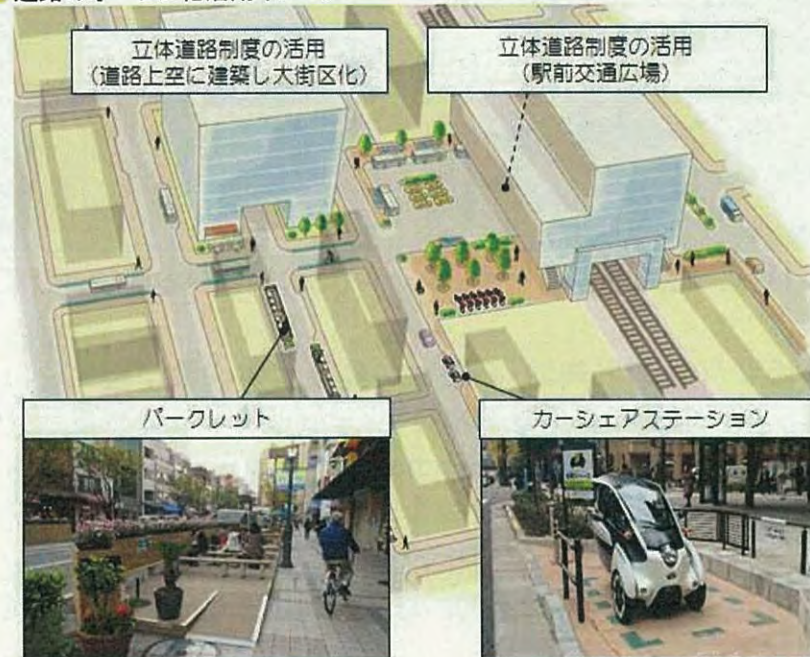
## ③ 道路の更なるオープン化

～多様な連携・協働を追求する～

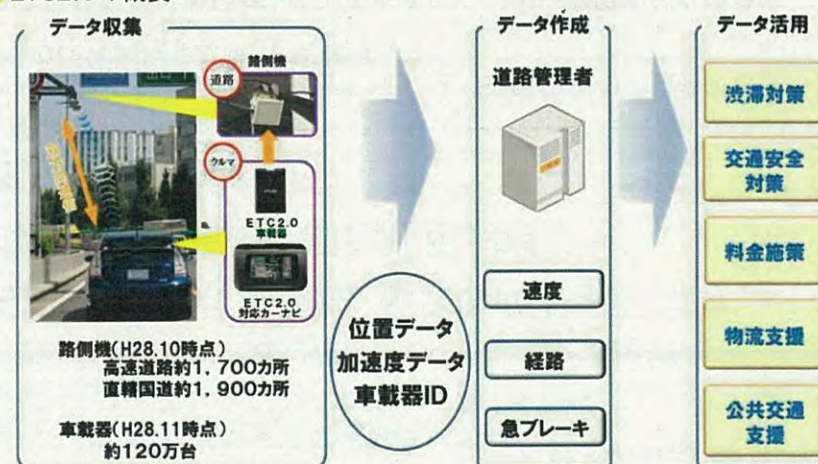
限られた都市空間の中で一定の割合を占める道路空間を最大限活用するためには、立体道路制度等を一層活用しつつ、官民の新たな関係・連携の構築が不可欠

- 「道路占用・空間のオープン化」
  - ・道路空間を皆のために皆で使い倒し、地域の魅力向上、交通モード間の接続強化等を図るべき
  - ・国際拠点の整備にあたっては、道・駅・街を一体化する3次元的な空間再編を行い、民間開発投資の誘発、高速道路など主要な幹線道路との接続強化を図るべき
  - ・地域活性化について、地域と連携し、沿道と道路空間の一体的利活用など、地域のニーズに応じた柔軟な利活用を推進すべき
  - ・交通拠点や防災機能等を併せ持つ、新たな都市型の道の駅とも言ふべき空間の創出についても検討すべき
- 「議論・検討のオープン化」
  - ・道路利用者及び道路管理者等の意識の共有を図るべく、議論の場やそのルールづくりを行い、官民の新たな連携・関係構築を促進すべきであり、地方整備局等が中核的役割を担うべき
- 「道路情報のオープン化」
  - ・地域交通に関するビッグデータ等のオープン化を通じて産学官が共通の認識を持ち、連携体制を構築すべき
  - ・その際、ETC2.0等のデータについても、個人情報の取り扱いに留意しつつ、公的・民間目的での使用の充実とともに、情報収集・管理・提供における官民の役割分担やルールを検討すべき
- 「道路空間のスマート化」
  - ・道路上及び周辺の附属物等をなるべく集約・撤去すべき

### ● 道路のオープン化活用イメージ



### ● ETC2.0の概要



# ニーズに応じた道路空間の利用

(平成31年度道路関係予算概要(抜粋))

- 道路空間の再構築や立体道路制度の活用等により、道路空間の機能、利便性、価値の向上を図ります。
- 道路協力団体等の民間団体等との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造します。

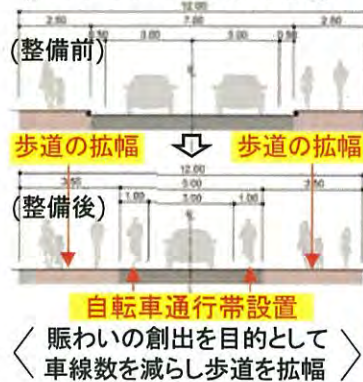
## 【道路空間の再構築・立体道路制度の活用】

### <背景/データ>

- ・社会経済情勢の変化に応じて、自動車の安全かつ円滑な通行が主目的であった道路空間の利活用へのニーズが変化
- ・立体道路制度の対象範囲が、地区計画<sup>参32</sup>に位置づけられたすべての一般道路に拡大(平成30年7月)

- 多様化する道路空間の活用ニーズを踏まえ、賑わい創出や快適な滞在空間の形成に資する道路空間の再構築や立体道路制度の活用による道路空間の機能の高度化を推進
- 人中心の新たな道路空間の再構築に向けて、新たに道路構造の観点から仕様の策定を検討するとともに、道路空間の更なるオープン化を推進

### [道路空間の再構築例]



参32:地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要な事柄を市町村が定める都市計画

## 【民間団体等との連携】

### <背景/データ>

- ・収益活動と公的活動を合わせて行うことで道路管理の充実を図る道路協力団体制度を創設(平成28年4月)
- ・日本風景街道活動団体との連携を強化し、より一層魅力的な道路空間を創造する必要

直轄国道での道路協力団体指定数:30(平成30年12月末時点)  
 全国の日本風景街道ルート数:141(平成30年12月末時点)

- 道路協力団体と連携・協働しながら、道路空間における地域の賑わいづくりや修景活動等をさらに充実・拡大
- 社会動向の変化等を踏まえ、日本風景街道の各ルートにおける活動内容や地域資源の再確認・明確化により、活動を活性化

### [道路協力団体の活動事例]



オープンカフェ(石川県金沢市)  
 団体名:金沢片町まちづくり会議

### [日本風景街道の活動事例]



修景活動(静岡県駿東郡小山町)  
 ルート名:ぐるり・富士山風景街道

# 道路協力団体制度の創設について

- 民間等との連携による道路管理の一層の充実を図るため、H28.4に道路協力団体制度を創設。
- 道路協力団体が道路の魅力向上のための活動で得た収益により道路管理活動を併せて充実。
- 複数の道路管理者等による協議会に参画し、道路の利用者目線での活動が可能に。  
(地区単位の道路の使い方や課題の検討・解消)

## 【道路空間の活用イメージ】



<清掃活動：福岡県福岡市>



<花壇への植付け：香川県高松市>



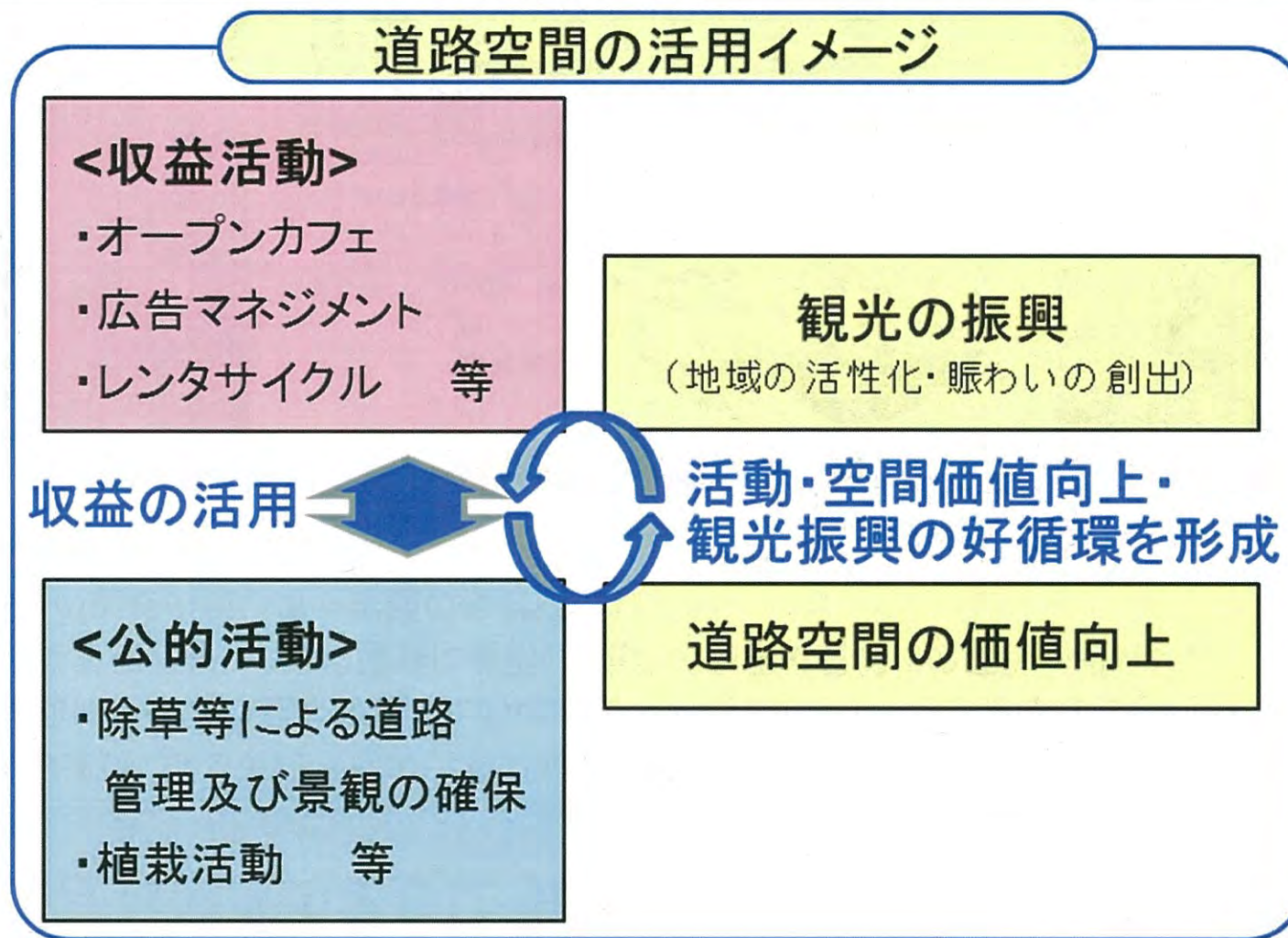
<放置自転車の整序：北海道札幌市>



<オープンカフェ：石川県金沢市>

※スムーズな活動環境整備のため、道路工事・占用に係る行政手続を円滑・柔軟化

○道路協力団体と関係道路管理者が連携した地区の課題解消、賑わいの創出を期待



# 具体的な活動例



道路空間の修景(第1号)



除草・植栽活動(第1号)



レンタサイクル(第2号)



オープンカフェ(第2号)



不法占用調査(第3号)



道の駅のニーズ調査(第4号)



通勤・通学の安全確保  
に関する意見交換(第5号)

※( )内は、道路法第48条の21(道路協力団体の業務)の各号に対応



# 御堂筋 将来ビジョン〔概要版〕世界最新モデルとなる、人中心のストリートへ。

## 1. 御堂筋 将来ビジョン策定の背景

大阪都市再生環状道路の整備や北陸新幹線・リニア中央新幹線といった交通インフラ整備や関西国際空港、大阪国際空港(伊丹空港)、神戸空港の3空港の一体運用等により、今後20～30年で、メガリージョンとしての関西都市圏の形成が大きく進むことが予想されます。

御堂筋は、現在でも業務・商業などの都市機能が集積し、都心部として多様なポテンシャルを有していますが、こうしたインフラ整備等により、今後これまで以上に大阪の都心部である御堂筋周辺に国内外から人・モノ・資金・企業・情報がもたらされることが期待されます。このようなことから、御堂筋は、メガリージョンとしての関西都市圏・大阪経済の中枢として圏域の成長を支えるエンジンになることが求められます。

そのため、御堂筋を世界に誇れる人中心のストリートへ空間再編することにより、都市構造のリノベーションを推進させることで、人・モノ・資金・企業・情報といった都市資源を呼び込み、ひいては呼び込んだ都市資源の交流を促し、新たな魅力や価値を創出することができる”ストリート”へ転換していくことが求められます。



### 【道路空間の再編に向けた検討経緯】



## 2. 御堂筋 将来ビジョン

車中心から、人中心のストリートへ転換することで、新たな体験ができる空間を生み出し、その空間を通じてストックした「人・モノ・資金・企業・情報」といった都市資源の交流を促し、新たな魅力や価値を創出するとともに、それらを世界に発信していくことが可能になります。

既存の「道路」の枠にとらわれない新しい機能を導入することで、「多様な人材が集う観光・MICE都市」「出会いが新しい価値を生む多様性都市」「世界に誇れる自慢の都市」「多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市」などの大阪がめざすべき未来の都市像の実現に期待が持たれます。

## 3. 将来ビジョン実現に向けた段階的な取組み

- 将来ビジョン実現に向けては、都心部全体の交通ネットワークの再編をはじめ、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など、様々な分野において段階的に取り組む必要があります。特に、都心部全体に与える交通影響が大きいことから、まずは側道を活用した空間再編を行うことで、段階的に人中心の空間を広げていくこととします。
- 御堂筋の地域特性やこれまでのモデル整備、社会実験の結果をふまえ、まずは千日前通から道頓堀川区間を先行して側道の歩行者空間化を進めることとし、社会実験や整備後の検証を繰り返しながら、順次北側に向けて取組みを進めていくこととします。
- 人中心～フルモーダル化に向けては、御堂筋完成100周年(2037年)をターゲットイヤーとして、都心部全体の交通ネットワークの再編や人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくりに関する検討を進めるとともに、交通・にぎわい創出社会実験等を通じて機運醸成を図りながらビジョンの実現をめざします。

### 現況



### 【道路空間】

#### 「世界最新モデルとなる、人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～フルモーダル化

御堂筋完成100周年をターゲットイヤーとした検討と実践を推進

### 【都市】

#### 都市のリノベーション～大阪・関西の成長

～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～



### 将来ビジョン

#### 人中心～フルモーダル化

- ▶ 長期目標 御堂筋完成100周年(2037年)をターゲットイヤーとして設定



### 【人中心～フルモーダル化に向けた主な取組み】

- 側道歩行者空間化に向けた主な取組みの継続・発展
- 都心部全体の交通ネットワークの再編
- 人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくり…など

### ファーストステップ 側道歩行者空間化

#### ▶ 短・中期目標

- 短期目標:千日前通から道頓堀川区間は東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年
- 中期目標:道頓堀川以北は2025日本万国博覧会が開催される2025年



### 【側道歩行者空間化に向けた主な取組み】

- 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
- 持続可能な公民連携体制づくり…など

※取組みの進捗状況により、目標年次を変更することがあります。



## 4. ファーストステップ「側道歩行者空間化」に向けた取り組み

●御堂筋の地域特性をふまえ、まずは千日前通から道頓堀川区間を先行して進めるとし、「整備計画の立案～社会実験の実施・検証～実施設計～ハード整備～利活用の推進」といった取り組みを行い、整備効果や整備のあり方、利活用手法等についての検証を繰り返しながら、順次北側に展開していくこととします。

### 整備計画の立案

- 渋滞や荷捌きなど、御堂筋をはじめ周辺道路や地域に与える影響が大きいことから、まずは道路の利用状況（通行、駐停車、荷捌きなど）を調査するとともに、側道を閉鎖した際の交通影響等を検証するためのシミュレーションを実施し、駐停車・荷捌き需要等への対応を含め、実現に向けた整備形態のあり方を検討する必要があります。
- また、地域特性や道路の利用状況、地域課題をふまえ、自転車の通行方法や駐輪のあり方、道路空間の利活用のあり方等についても、地元地域や関係機関と議論し、整備計画を立案する必要があります。

### 社会実験の実施・検証

- 整備計画の立案時に検討した内容をふまえ、実際に側道を閉鎖して整備形態に近い形を現地に再現することで、渋滞や周辺道路に与える交通影響をはじめ、駐停車・荷捌き需要、自転車の通行方法や駐輪のあり方、道路空間の利活用のあり方等を含めた整備形態のあり方を検証し、整備計画の実現可能性・有効性を検証する必要があります。



### 実施設計～ハード整備

- 社会実験の検証結果や、整備後の利活用のあり方に関する議論をふまえ、地元地域や関係機関と調整のうえ、整備形態を決定し、ハード整備を実施する必要があります。



### 新たな魅力や価値を創出する「みち」へと再編

- 整備計画の検討段階から社会実験、整備、利活用のあり方等について、地元地域や関係機関と意見交換しながら事業を展開していくことで、時代の最先端の社会ニーズをとらえ、従来の制度や枠組みにとらわれず、新たな魅力や価値を創出する「みち」へと再編することをめざします。

## 側道歩行者空間化

### 地元協議会の設置

- 地元町会をはじめ、商店会、沿道地権者やまちづくり団体等を中心とした地元協議会等を設置していただくことで、整備に向けた情報交換をはじめとし、地域課題を共有しながら、整備計画の検討段階から整備後の利活用のあり方等について意見交換し、社会実験や整備に向けた合意形成を図ることが必要となります。



### 公民連携体制の構築

- 現在、御堂筋においては、壁面後退部分を活用したマルシェやコンサート等のにぎわい創出活動が民間主体で行われていますが、道路空間再編により創出された新たな空間を活用し、道路空間を最大限に活かした利活用、アクティビティを促すことで、新たなにぎわいを創出していくことが可能となります。
- 新たなにぎわいの創出に向けては、従来の枠にとらわれず、道路空間利用に関する規制の緩和や民間が活動しやすい制度整備を行う一方で、そうした制度を活用し、活動を継続的に行う民間側の受け皿が必要となることから、公民が連携して具体的な取組み内容や仕組み・制度について意見交換する場を構築する必要があります。

### 利活用の推進

- 利活用の推進にあたっては、公民連携体制のもと地元地域、まちづくり団体、企業等の積極的な参加・協働のうえ、まずは路上駐輪や放置自転車防止に関する啓発活動を行うなど、道路の適正な利用を促す地域活動を推進するとともに、清掃美化活動をはじめとしたきめ細かな日常の維持管理とともに、花植え活動など、美しい街並みを創出していく必要があります。
- また、道路空間再編により創出された新たな空間を活用し、滞留・休息空間や利活用空間を創出することで、新たなにぎわいを創出していくことが可能となります。



## 5. 将来ビジョン「人中心～フルモール化」に向けた取り組み

●自動走行車の導入など、技術の進展等による移動・物流といった交通環境の変化や大阪都市再生環状道路の構築となった周辺道路の整備状況を見据えながら、都心部全体の交通ネットワークの再編や人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくりに関する検討を進めるとともに、交通・にぎわい創出社会実験等を通じて機運醸成を図りながらビジョンの実現をめざします。

### 都心部全体の交通ネットワークの再編

大阪市域を移動する自動車交通量は多く、都心部を経由する通過交通、都心部へ集中する交通、都心部の高密度な都市機能集積により発生する交通に対応する必要があります。

御堂筋のフルモール化に向けては、大阪都市再生環状道路の構築により御堂筋に流入する通行交通を分散させることに加え、御堂筋周辺の幹線道路や御堂筋に接続する東西道路など、都心部全体のネットワークの再編を行う必要があります。



### 人と多様なモビリティが安全に共存できる空間・仕組みづくり

人中心の道路空間として、歩行者を優先としながらも、荷捌き車両や緊急車両の通行をはじめ、自転車やパーソナルモビリティなどの新たな移動ツールなど、多様なモビリティが安全に共存することのできる空間・仕組みづくりを行っていく必要があります。

※パーソナルモビリティとは、歩行者と既存の移動手段（自転車、自動車など）の間を補完する目的で開発されている個人向けの移動ツール

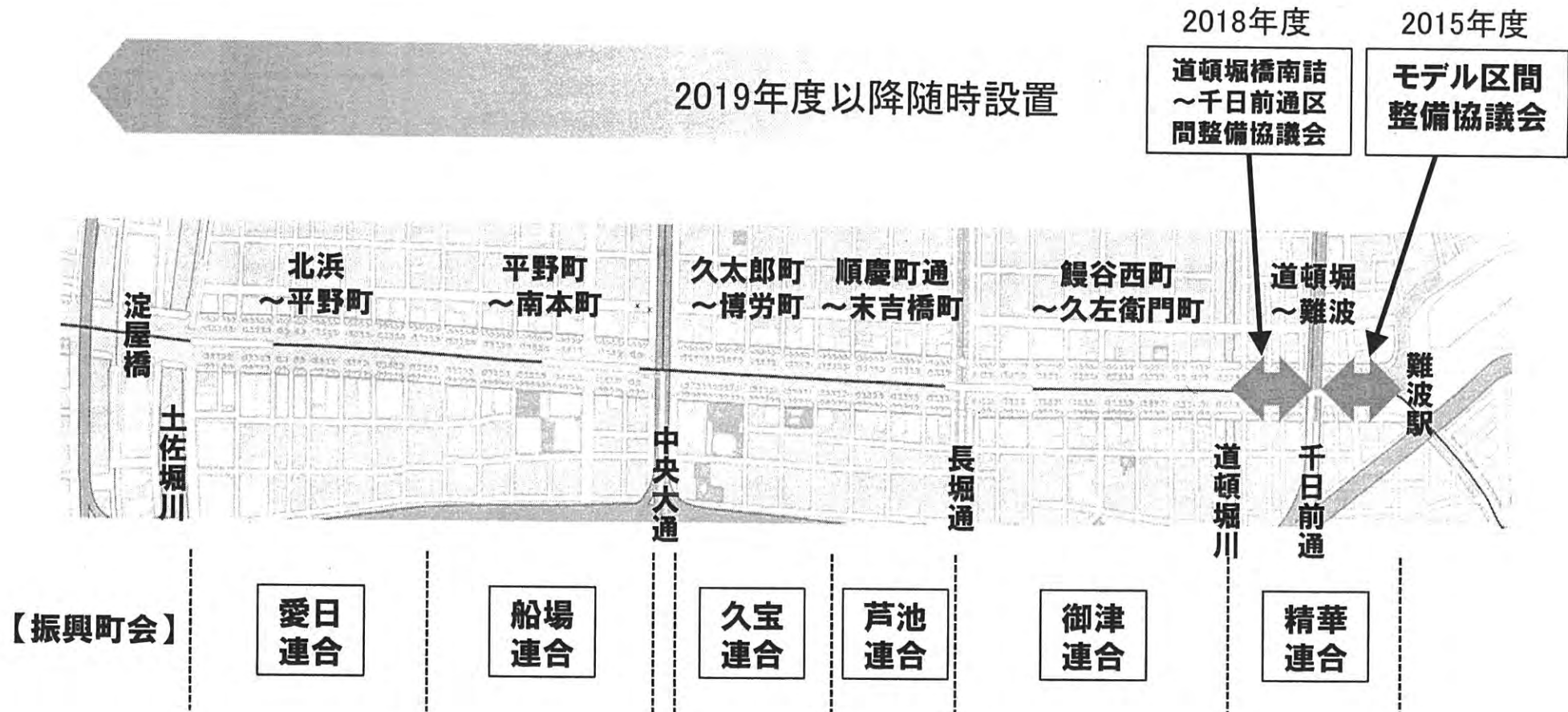


スペイン パルセロナ ランプラス通り 写真出典：Alcedin Catala / Shutterstock.com



### ○ 地元協議会(整備区間ごとに協議会を設置)

- 2015(H27)年度 モデル整備区間協議会設立
- 2018(H30)年度 道頓堀橋南詰～千日前通区間整備協議会設立



# ■事例：道頓堀橋南詰～千日前通区間の協議体制

