

京都大学工学部 正員 天野 光三
 京都大学工学部 正員 ○榊原 和彦
 京都大学大学院 学生員 江 口 一 郎

〔1〕はじめに

都市交通の行き詰まりは限界に達し、円滑な都市活動や、快適な市民生活も営むことが不可能となりつつある。そのような窮状を解決するためには、種々の面からの対策をたてる必要があるが、なかでも交通空間の構成のあり方を考えることは一つの重要な課題であろう。機能、環境、景観のいずれの見地からみても決して満足できるものとはいえない交通空間の現状を改善してゆくとともに、将来の交通の質的要請の多様化、高度化にも対応しうるようにしてゆくためにはこの課題をとりあげる必要がある。

本論では、都心部における交通空間構成の基本的あり方について考察し、それとふまえて、大阪市都心部における交通空間の望ましい形態について具体的な提案を行なう。

〔2〕都心の交通空間の構成について

交通空間の機能は次のように分類される。

- a) 人及び交通機関の通路となつて、都市の様々な空間あるいは建築物を結びつけるという機能。
- b) 上記の機能が円滑に機能すること、すなわち交通空間が交通空間として効用をもち効率的に機能すること。

これらの機能がフィジカル・プランニングのなかでどのような形であらわれべきかについて考える。

①空間の重層構成

都心のように多種多様な大量の交通が限られた空間内に容れられることが要請され、さらにスムーズな流動が行われるためには、地上・地下を含めた空間の重層的な構成が必要である。

②通路の分離

歩行者と自動車、あるいは鉄道といった異なるモードの交通の通路は個別に分離される必要がある。

とくに歩行者のためには専用の空間が必要であろうが、都心部においては、重層構成の中で立体的分離がなされる以外に方法がないであろう。

③モード転換システムの完備

交通空間が重層的に構成され、かつ平面的にも分離して種々の交通機関のジャンクションがある場合、各モードの連絡の確保やレベル間の移動が“スムーズ”に行なえることが必要となり、このためモード転換

システムの完備が必要である。

④将来の変化へのフレキシビリティ

交通空間の機能、とくに容量や交通手段は不変のものではなく、時とともに変わっていくものである。そこで交通空間の構成にあたっては、これをフレキシブルなものと考え、将来の変化に十分対応しうるものとする必要がある。

3 大阪市都心の交通空間構成に関する提案

(1) 大阪市都心の交通体系について

交通空間は、本来的には、全市的交通ネットワークの枠組のなかで計画されるべきであるが、ここでは大阪市都心である梅田および本町の2地区をとりあげて提案するので、ここではその前提条件として、次のような多重的、段階的構成の交通体系を仮想する。

a) 道路網、各道路の容量はほぼ現状通りとし、容量に対する超過分は他の交通手段への転換によるものとする。

b) 地内における地下鉄網はほぼ現状通りとする。

c) 歩行者空間として、ペDESTリアンデッキを都心部全域にネットワークする。

d) 梅田・難波を結び、御堂筋、四ツ橋筋に通る環状ルートの中量交通機関をつくる。これは自動車に近い利便性をもち、地下鉄の補完、都市内発生自動車交通の吸収、ターミナル間、地内相互交通の利便性を向上させる等を目的とするものである。

(2) 梅田地区における提案

梅田地区は、大阪の最も大きいターミナルであり、その機能が円滑に果せることが最も重要である。ここでの提案の中心的課題は、さきにも述べたモード転換システムの構成である。地下鉄駅、国鉄駅などの位置の変更をせず、動く歩道、エスカレーターの採用などによって地区全体を一つの歩行者流動システムとして構成することとを考えた。図-1に示す立体的道路構成を考えた。その重層構成は表-1のようになっている。この歩行者流動システムについてさらに詳しくのべるのと次の通りである。

a) モード転換の場合の水平移動のために動く歩道とネットワークし、垂直移動のために、エスカレーターな

表-1 交通空間の重層構成

レベル	梅田地区	本町地区
デッキ 第3層	動く歩道、駅プラットフォーム	
第2層	動く歩道、駅コンコース、中量交通機関	中量交通機関
第1層	ペデストリアンデッキ	ペデストリアンデッキ
地上層	自動車道路、バス、タクシーのりば	自動車道路、歩道
地下第1層	地下道、地下鉄コンコース、動く歩道	地下鉄コンコース
第2層	地下鉄プラットフォーム	地下鉄プラットフォーム

ども集約したエレベーター・プラットフォームと設け、大量の定常的な人の流れに対応させた。

b) デッキは不定常な流れに対応するとともに、広場として機能する。

以上のほか、大屋根の設置など、快適性、安全性、保潔性、平等性の保持などについて配慮した。

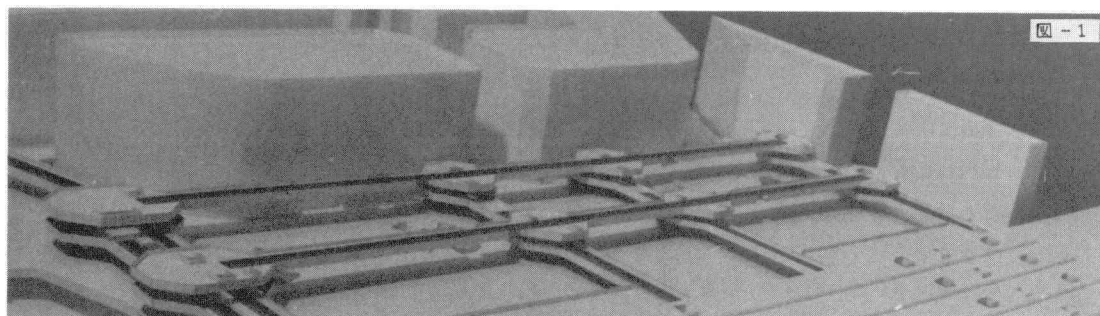


図-1

(3) 本町地区における提案

本町地区は、御堂筋と本町通りとの交差点周辺の地区で、典型的な業務地区である。ここにおける交通空間は御堂筋沿線地区全域に適用しようものであるのど、例としてとりあげた。ここでの重層構成は、図-2および表-1のとおりで、計画の概要は次に記す。

- a) 現状の地下鉄御堂筋線は、大きな変更を行ない。
- b) ペデストリアンデッキは、道路上では建物に直接

とリついた部分と、そうでない部分の二つに分け、前者は建物レベルと同一となり、後者は同一レベルで全域に拡がり、交差点上は広場とする。施行主体は、前者が建物所有者、後者が公共体とする。

c) モード転換、レベル転換のため、大量の歩行者の発生する地点、地下鉄、中量交通機関の駅などにエスカレーターを設け、要所にリフトを設ける。



図-2

[4] おわりに

大都市中心部の多種多様の交通を円滑に流動させ、異種の交通手段への転換をはかるための交通空間の計画について考察した。大規模な再開発を行なうことなく、現在の道路スペースによって、将来の交通空間を再構成する可能性を示唆することができた。しかし、今後は全都市的なネットワークとの関連性、経済性、制度の検討など、なおいくたの具体的な課題が残されている。