

御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備について

近安 規晃¹・生嶋 圭二¹・小松 靖朋¹・河島 拓矢¹

¹ 会員 大阪市 建設局道路部道路課 (〒559-0034 大阪市住之江区南港 2-1-10ATC ビル ITM 棟 6 階)

E-mail: la0072@city.osaka.lg.jp

御堂筋は、大阪市の中心部を南北に貫くシンボルストリートとして昭和 12 年に整備され、平成 29 年に建設から 80 周年を迎える。建設当時とは社会情勢が大きく変化し、人々の行動形態や周辺のまちの状況も大きく変わっていく中、側道を活用して「車中心から人中心」の道路へと空間再編をすべく、まずは比較的自動車交通量が少ない区間において、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を行うとともに、整備によって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、賑わい形成等の検証に繋げていくことを目的にモデル整備を実施した。

本稿では、実施したモデル整備において、検討から整備完了までに決定してきた内容について、そのプロセスを述べるとともに、交通処理や施設デザインに関する協議・検討事項、モデル整備の検証結果等を踏まえ、今後、御堂筋の道路空間再編を進めていくうえでの考察を述べる。

Key Words: *symbol street of Osaka, mido-suji, road space reorganization, pedestrianfriendly space*

1. 御堂筋道路空間再編の概要

(1) はじめに

御堂筋は、大阪市を南北に貫く大幹線道路であり、国道 25 号と国道 176 号から構成される道路で、北区にある阪急百貨店前から中央区にある難波駅前までの間を「御堂筋」という愛称で呼んでおり、市民の方に親しまれている。(図-1)

御堂筋は、全長約 4.2km、幅員 44m の道路で、南行き一方通行の交通規制がかけられており、車道の両側には

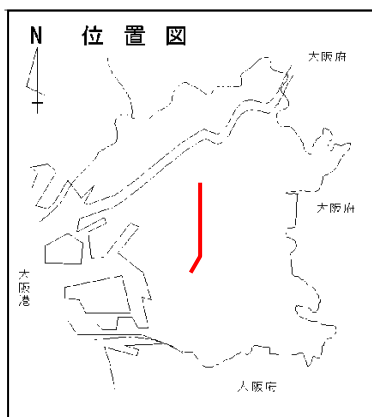


図-1 大阪市における「御堂筋」の位置

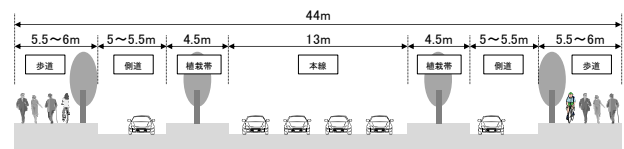


図-2 御堂筋の断面構成

側道(緩速車線)を設置し、沿道の建物に車が寄り付きやすいように設計されている。(図-2)

拡幅以前の御堂筋は、幅員 6m、北の中央区淡路町から南の中央区長堀まで約 1.3km の狭く短い道路であったが、大正 12 年に就任した關市長は、100 年先の都市の発展を見据え「都市大改造計画」を策定し、この御堂筋を幅 44m、延長約 4.2km の道に改造し、あわせて道路の下に地下鉄を走らせるというプランを打ち出し、事業に着手した。

着工より 11 年後、昭和 12 年 5 月 11 日、御堂筋の拡幅工事は完成した(写真-1)。完成時には、シンボルとも言えるイチョウ並木約 900 本を植えるなど、全長約 4.2km の直線道路と開放感のある道幅に加え、自然溢れる並木道が、御堂筋を世界でも類をみない美しい道としている。なお、この御堂筋のイチョウ並木は、「近代大阪を象徴する歴史的景観」として平成 12 年度に大阪市



写真 - 1 拡幅当時の御堂筋

指定文化財となっている。

昭和 12 年に開通された当時は対面通行であった御堂筋も時代とともに交通量が増加し、昭和 40 年頃の空前のマイカーブームにより広大な幅員を誇る御堂筋も混雑が目立ち始め、昭和 45 年の大阪万国博覧会を契機に、渋滞の緩和と事故防止の抜本的な対策として一方通行化され、現在の姿に近いかたちとなった。

このように御堂筋は、大幹線道路としてこれまで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。近年では、商業施設やホテルなど賑わい施設が御堂筋沿道に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おり、各地でも、国内外を含めた都市間競争の激化、道路空間を活用した都市の魅力を高める取組みが進展している。御堂筋においても、道路を全面通行止めして実施する御

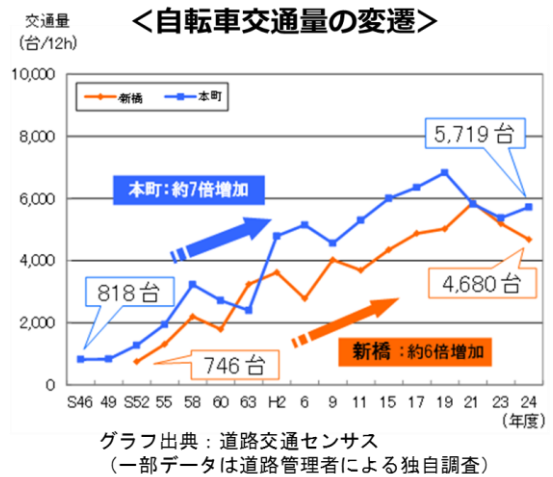


図 - 4 御堂筋の自転車交通量の変遷

堂筋オータムパーティや光のイルミネーションといった賑わい空間を創出する取組みを進めているところであり、今後も御堂筋に課せられる役割は大きく、御堂筋の強みを発揮したまちづくりが求められている。

また、グローバル化や少子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社会情勢が大きく変化してきている。現在の御堂筋における交通に目を向けると、自動車交通量 (図-3) は約 40 年前に比べ 4 割～5 割減少している一方、歩行者・自転車交通量は増加傾向を示しており、特に自転車交通量 (図-4) は約 40 年前に比べ 6 倍～7 倍と大きく増加しており、放置自転車や歩道上における歩行者と自転車の錯綜等の交通的な問題が深刻化している。

このような中、御堂筋では、側道を活用して「車中心から人中心」の道路へと空間再編すべく、まずは比較的自動車交通量が少ない区間において、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を行うとともに、整備によって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快適性、賑わい形成等の検証に繋げていくことを目的にモデル整備を実施した。

本稿では、これまでの検討経過や、モデル整備における協議・調整などのプロセスを述べるとともに、交通処理や施設デザインに関する協議・検討事項、モデル整備の検証結果等を踏まえ、御堂筋の道路空間再編を進めていくうえでの考察を述べる。

(2) これまでの検討経緯

御堂筋に対して求められる機能の変化を受けて、御堂筋及びその周辺地域における人々の行動形態やまちの状況を踏まえ、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

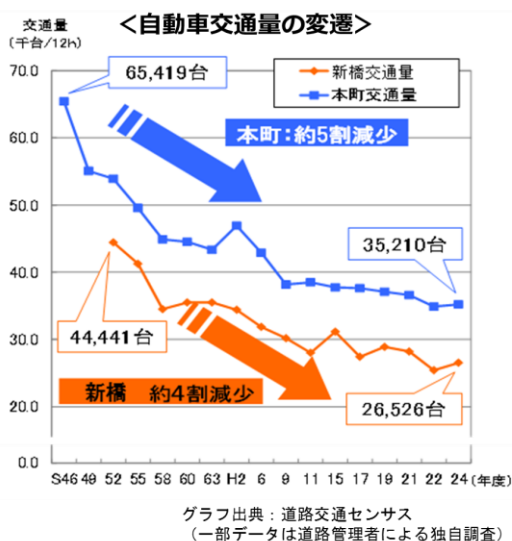


図 - 3 御堂筋の自動車交通量の変遷

する「御堂筋空間利用検討会」を道路管理者であった国土交通省と本市が共同で設置し、議論をスタートさせた。

御堂筋は、完成後、昭和 33 年に国が管理する道路となっていたが、地方分権を求める動きが強まり、平成 24 年 4 月に国からの権限移譲を受け、指定区間外の国道として大阪府が管理する道路となった。それからは、市が主体となって議論を重ね、平成 24 年 6 月には大阪府市で策定された「グランドデザイン・大阪」において、側道を活用した道路空間再編の将来イメージを示している。

a) 社会実験（側道閉鎖）

これまでの各検討により、御堂筋の将来像としては、側道を活用して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ており、交通管理者や道路利用者などの関係者と具体的な合意には至っていない状況であった。そこで、平成 25 年 11 月に新橋交差点から難波西口交差点間の約 1 km（図 - 5）の側道を実際に閉鎖し、「側道の通行規制による交通影響の確認」、「側道に自転車通行空間を確保した際の歩行者等の安全性の確認」などを目的とした社会実験（写真 - 2）を行った。

その結果、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り、本線

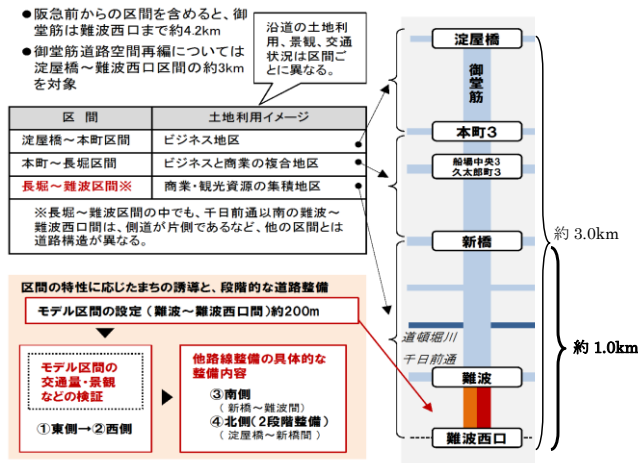


図 - 5 御堂筋のエリア図

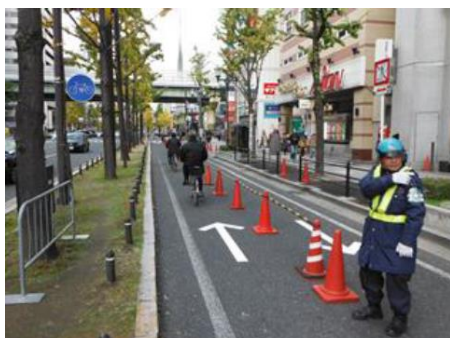


写真 - 2 自転車通行空間化の社会実験



写真 - 3 にぎわい活動の状況

の交通影響を可能な限り緩和する対策についての検討が必要であることが確認できた。

また、荷捌きによる停車需要の確認も行ったが、実験前に比べ瞬間停車台数が約 4 割減少していた。これは不要不急の停車車両が減ったものと考えられるため、側道を閉鎖しても一定の交通影響の緩和は見込まれると考えられる。今後は、沿道店舗と連携した荷捌きマネジメントによる必要荷捌きスペースの削減を行うなど、自動車交通に影響のないような線形決定が必要であることが確認できた。

また、平成 26 年 10 月には、側道を閉鎖して歩道や側道と沿道建物のセットバック空間を一体的に活用し、沿道企業等の協力を得ながら、飲食提供ブースの出店、まちかどコンサートやアート作品の展示などの側道を活用した社会実験（写真 - 3）を実施した。その結果、歩行者や自転車通行者の約 9 割の方から、にぎわい活動が道路上で行われることに対し、「非常に良い」または「良い」という意見をいただいた。

b) パブリックコメント

これら社会実験の結果を踏まえ、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「御堂筋の道路空間再編について（案）」としてとりまとめ、平成 26 年 10 月から 11 月にかけてパブリックコメントを実施した。

この再編案においては、道路空間再編の具体的な内容として、側道を閉鎖し、自動車等の通行を排除するとともに、歩行者通行部を拡幅し、自転車通行空間を設置することとした。頂いた意見（110 件）の内容は、「自転車に関する意見（自転車通行空間の整備や通行手法など）」が最も多く、次いで「御堂筋の交通等に関する意見（側道の閉鎖や停車帯における荷捌きなど）」が多い結果となった。大阪のメインストリートとして、「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、賛同の意見の一方で、自転車通行空間の整備手法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。

c) モデル整備の実施

これらの意見を踏まえ、大阪市では、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を行うとともに、整備によって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、賑わい形成等の検証に繋げていくことを目的として、区間を限定してモデル整備を実施した。

これは、比較的自動車交通量も少なく、また、過去のシミュレーション結果からも、側道閉鎖による渋滞の影響が少ない箇所であるとともに、既に本線西側の側道が閉鎖されている千日前通以南（難波交差点～難波西口交差点間）の約 200 m をモデル整備区間（図-5）に設定し、平成 26 年度までに基本的な整備内容（図-6）を検討した。

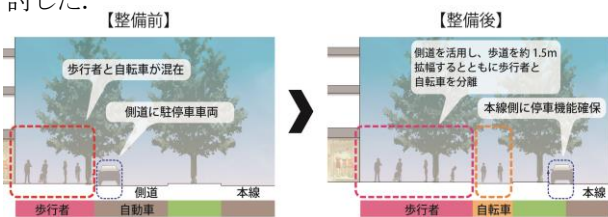


図-6 モデル整備の概要（断面イメージ）

2. 整備の検討及び協議・調整について

(1) 整備形態の検討について

a) 交通処理に関する協議

モデル整備区間（東側）における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、乱横断防止対策、サイン設置による歩行者・自転車の交錯防止対策、標識や信号の集約化など表-1 に示すとおり、交通管理者と多くの協議を重ね決定した。

b) 協議のポイント

整備形態の協議については、平成 26 年度の「自転車通行空間の整備手法」の検討から協議を開始し、全ての項目において協議・調整を完了するまで概ね 1 年間と長期間を要することとなった。

表-1 協議項目一覧

時期	会議等	検討・協議内容
平成26年度	全体会議(4回)	自転車通行空間の整備手法
平成27年度 (最終:平成27年12月)	全体会議(6回) 現場立会(3回) 個別協議(5回) 施工協議(3回)	自転車通行空間の安全対策
		明示・分離方法
		通行幅員
		誘導・交錯防止対策
		乱横断防止対策
		横断歩道の対策
		交差点・横断歩道部の安全対策
		街角部の対策
		株道との交差点の対策
		南側起終点部の線形
通行区分標示		
信号・標識等の移設・集約化(共策)検討		
施工協議・調整		

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と横断防止柵の設置であった。

自転車通行空間の整備手法については、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、自転車の通行位置を明示し、双方向通行で整備を行うことになった。（図-7）



図-7 自転車通行空間の整備イメージ

また、自転車通行空間の色については、協議当初、図-7 に示すように大阪府下で一般的に使用されている「青色」にすべきとされていたが、自転車通行空間の明示・分離方法に関する協議を重ねた結果、視覚的な分離、ピクトやサインの設置、歩行者通行部との段差（構造分離）を設けるとともに、舗装材を歩行者通行部とは異なる素材である半たわみ性舗装で色彩を「グレー系」とすることで視覚的にわかりやすく分離するような対策を講じることとなった。



写真-4 半たわみ性舗装の試験舗装の風景

また、横断防止柵の設置については、空間を分断する施設の設置を極力避けるため、低いタイプのポラードやチェーン付柵を設置する方向で検討していたが、交通安全上の観点から、図-8 に示すように、乱横断を防止するため、分離帯部の車道寄りに横断防止柵を設置するとともに、停車帯利用者が車道に降りることなく、分離帯部を通行することができるように、分離帯横断防止柵車道側に歩行者の通行幅員として 75cm を確保することと

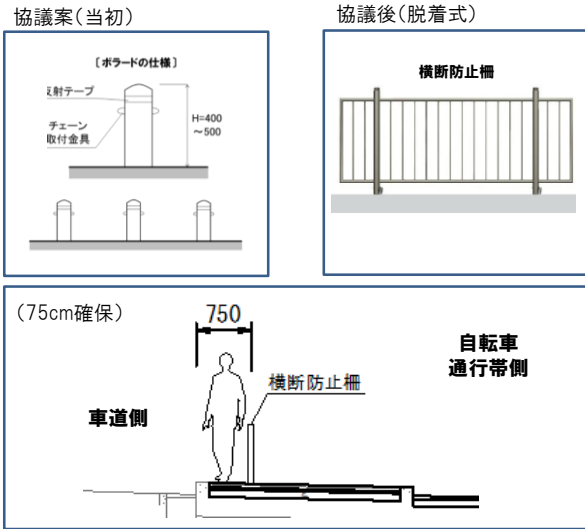


図-8 横断防止柵設置イメージ

した。なお、横断防止柵のタイプは、大規模イベント時の雑踏対策等を想定し、脱着式で整備することとした。

(2) 施設デザインの検討

a) 検討体制・経緯（有識者ヒアリング等）

モデル整備区間における道路付属施設等のデザインについては、これまでに検討されてきた道路（空間）デザインの方向性を踏まえるとともに、有識者（デザイン面）や関係者（機能・維持管理面、施工面等）へのヒアリングによる意見聴取や現地立会の結果を踏まえて決定した。

施設デザインの検討体制・プロセスについては、図-9に示すとおり、橋爪紳也氏（大阪府立大学教授）と相談の上、モデル整備のデザイン全般を嘉名光市氏（大阪市立大学教授）に、自転車通行空間に関する内容については吉田長裕氏（大阪市立大学准教授）に、デザインの細部の仕様については高岡伸一氏（大阪市立大学特任講師）に監修を依頼するとともに、サインのデザインに関してはサインの専門家である高橋善丸氏（大阪芸術大学学科長）にも入って頂き、適時、ヒアリングや現地立会を実施して検討を進めた。

また、平成 27 年 10 月には、御堂筋全体のデザインについて検討する「御堂筋デザイン会議道路デザイン部会」を立ち上げ、検討を進めている。

<モデル整備における有識者ヒアリング>

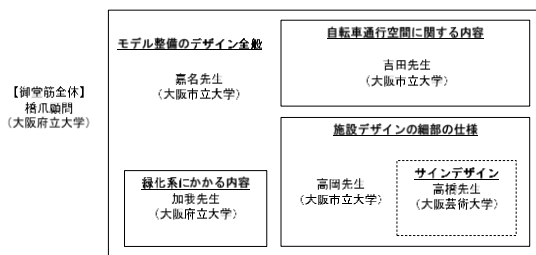


図-9 有識者ヒアリング状況

表-2 検討対象施設一覧

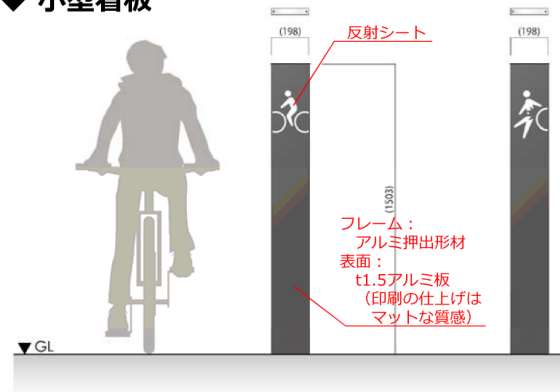
分類	No.	箇所	仕様・規格	調整事項	現場検証
①舗装	(1)	一般歩道部（既設復旧部）	研磨・ショット砕石平板（45×45×6）	-	
	(2)	一般歩道部・植栽帯部（新設部）	ショット砕石平板（45×45×6）	色、大きさ	○
	(3)	自転車通行帯部	半たわみ性舗装	色、目地/ターン	○
	(4)	交差点部（難波3丁目）	アスファルト舗装	-	
	(5)	枝道部	インターロッキングブロック（15×30×6）	色、配置/ターン	○
②境界石	(6)	一般歩道部（新設部）	視覚障害者用誘導ブロック（30×30×6）	色、仕様	○
	(7)	車道境界部	コンクリートブロック（大阪市型）	色、仕様	
	(8)	植栽帯部	自然石ブロック（掘直し【再利用】）		
	(9)	一般歩道部	砕石境界ブロック（大阪市型）		
③街渠	(10)	一般歩道部	コンクリート（洗い出し様）		
	(11)	自転車通行帯部	安全柵；車間用防護柵（ガードパイプ）	色、仕様	○
④防護柵	(12)	交差点部	安全柵；車間用防護柵（ガードパイプ）	色、仕様	
	(13)	一般歩道部	進入防止柵；車止め	色、仕様	
⑤照明・信号	(14)	植栽帯部	横断防止柵		
	(15)	歩行者照明灯	LED化（ランプ）；塗装の塗り直し	塗装施工方法	○
	(16)	車道照明灯	最新器具の交換（光線；HID→LED）；塗装の塗り直し	色、集約化	
	(17)	信号機	塗装の塗り直し	色、集約化	
⑥植栽関係	(18)	植栽帯部	樹木保護蓋；ツリーサークル	色、仕様	
	(19)	一般歩道部	樹木ブロック+地床類	樹種	
	(20)	植栽帯部（緩衝帯）	低木・地被類等	樹種	
	(21)	自転車通行帯部	樹勢回復対策；中空ブロック（ボカラ工法）		
	(22)	自転車通行帯部	根上がり再発防止対策；根系系通気貯水基盤（ヒューミックス工法）		
⑦サイン	(23)	自転車通行帯起終点部及び	小型看板（通行区分・注意喚起表示）	色、仕様	
	(24)	交差点部	路面表示（ピクト）（通行区分表示）	色、大きさ	○
	(25)	自転車通行帯横断箇所	路面表示（ピクト）（注意喚起表示）	色、大きさ	○
	(26)	門柱	塗装の塗り直し	色	
⑧その他	(27)		地上機器（イルミ）；塗装の塗り直し	色	
	(28)	一般歩道部・植栽帯部	不法駐輪禁止マーク；看板、路面表示	設置場所、可否	
	(29)		マンホール蓋；化粧蓋	化粧	
	(30)		標識（裏面塗装）	色	

b) 検討フロー

道路付属施設等のデザイン（詳細仕様〔形状・材質、色彩等〕）の検討対象施設を表-2に示す。

検討にあたっては、まずは、形状や色、材質、配置等の比較条件を設定した後に、本市仕様で整備する施設とデザインを検討する施設を選定するなど、検討対象施設を選定したうえで、有識者にヒアリングを行い、施設の仕様を決定している。一例として、デザイン調整により決定した小型標識及びピクトグラムを図-10に示す。

◆ 小型看板



◆ ピクトグラム



図-10 デザイン調整により決定した小型標識・ピクトグラム

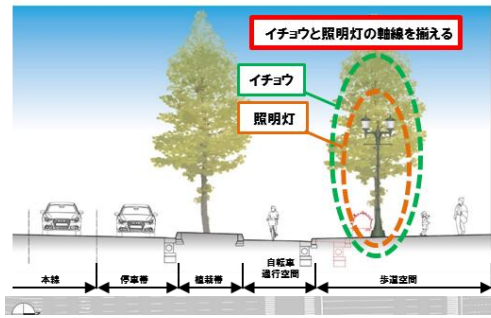


図-11 空間デザイン (軸としての連続性)

また、施設配置についても、御堂筋という都市軸を表現するために、イチョウと照明柱の断面位置を揃えるため位置調整等を行っている。(図-11)

c) 協議のポイント

今回、モデル整備区間のデザイン検討にあたっては、それぞれの専門家による検討体制を確立し、それらの意見を踏まえ選定したことにより、大阪のシンボルストリートである御堂筋に相応しい景観に調和した整備が実現できたと考えている。

また、デザイン検討の過程において、有識者（デザイン面）に加え、関係者（機能面、維持管理面、施工面等）を交え、主要な材料に関する現地立会を実施したことで、それぞれの立場からの意見を踏まえ、デザイン面重視に偏ること無く、機能面、維持管理面やコスト面（主に標準品を使用）などからも適切な材料の選定が実現できた。

しかしながら、機能面とデザイン面で意見が相違する施設もあり、特に議論の対象となった施設は、視覚障害者誘導用ブロックと横断防止柵である。

視覚障害者誘導用ブロックについては、デザイン面から周囲の景観に調和させるため、通常用いられている黄色タイプのものではなく、グレー系が望まれたが、視覚障がい者団体からは、視覚障害者誘導用ブロックは「黄色が標準となっており、見慣れた色でない」と認識が難しい」といった意見や、「御堂筋のような目立つ場所で通常の黄色以外の視覚障害者誘導用ブロックを使用すると他への影響も大きい」との意見をいただいたため、御堂筋においては通常用いられている黄色のブロックで整備することとした。

なお、横断防止柵については、「(1) 整備形態の検討について」で記載したとおりであるため、省略する。

(3) 維持管理を踏まえた検討について

今回材料を選定するにあたっては、先に述べたとおり、有識者だけでなく維持管理を行う現場事務所とも調整を

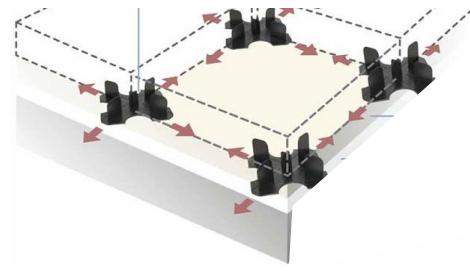


図-12 不陸防止強化板

行い、維持管理面の意見を踏まえ決定している。材料の選定にあたっては、緊急的な補修に対応が可能な市場に流通している材料を選定（メーカー標準仕様）するとともに、機能的性能（耐久性、維持管理性、安全性（歩行性））に優れた材料を選定した。

a) 歩道舗装について

御堂筋の歩道は、平板舗装にて整備されているが、不陸等による段差が点在しているのが現状である。材料選定にあたっては、不陸や沈下対策が重要であることから、実際に現場でテストピースを用意し、関係者が集まり確認を行った。ポイントとなった点は、歩行者通行部面の不陸対策であり、図-12に示すように、不陸防止強化板を用いて不陸対策を考慮した歩道舗装材を採用することとした。

b) イチョウについて

御堂筋のシンボルであるイチョウに対しては、樹勢回復対策及び根上り対策を検討した。

イチョウを保全するため、図-13に示すように試行的に自転車通行空間の下に中空ブロックを入れることでブロック内部の土が固まらず、根が広がるスペースの確保を行う対策や、根が広がりやすくするとともに根上り防止対策となる「根系誘導耐圧基盤材」をイチョウの周りに入れる対策を行うなど、今後のイチョウの維持管理のあり方検証につなげていくこととしている。また、イチョウの周りに植える樹種についても、維持管理に容易で調達可能な一般的に流通している樹種を選定している。



図-13 中空ブロックの設置断面図及び写真

(4) 地元との協議について

モデル整備を実施するにあたり、モデル整備区間に関係する地元及び団体が集まり、モデル整備のあり方などについて意見交換等を実施するため、図-14 に示す構成団体で地元協議会である「御堂筋沿道・千日前通以南モデル区間整備協議会」が設立された。

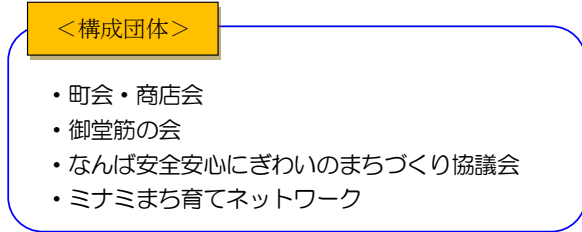


図-14 構成団体

地元協議会では、本市職員からモデル整備区間での基本方針やその時点での進捗状況を説明するとともに、御堂筋の問題点や整備後のまちづくりなどについて意見交換を行った。

地元協議会は、平成 27 年 4 月 9 日に実施した第 1 回会議を皮切りに、整備が完成するまでに計 12 回の会議を開催するとともに、モデル整備区間のオープン日である平成 28 年 11 月 10 日のオープンの際には、地元開催のオープニングセレモニーを実施した。

オープニングセレモニーでは、「世界に誇る安全・安心で快適なメインストリート宣言」を実施した後、歩行者と自転車が安全に通行できる通りにすることを目的に、通行ルール遵守のための啓発活動、路上駐輪・放置自転車防止の啓発、清掃美化の取り組みなど、関係者が連携してプロモーション活動にも取り組まれた。

3. モデル整備の効果検証

モデル整備区間の供用開始後には、整備効果を把握するため効果検証を行った。検証の結果では、歩行者通行部が拡張され、歩行者と自転車を構造的に分離したことにより、快適性だけでなく、安全性の視点から見ても輻輳が解消され、整備前と比べ、快適性、安全性の両面から整備による効果を得ることができた。

特に課題となっていた歩行者と自転車の輻輳状況の解消という面では、自転車通行空間の遵守率は、単路部が約 80%、交差点部近傍は約 53%であり、整備前に比べ輻輳状況は改善されたものの、交差点部においては、信号待ちの滞留空間で、自転車と歩行者の交錯が見受けられる結果となった。

今後は交差点形状の改善（特に信号待ち空間における歩行者と自転車通行者の分離や信号待ち空間への適切な誘導）が必要と考えており、さらなる検証を行うとともに

に、今後の御堂筋の道路空間再編の検討につなげていきたいと考えている。

また、効果検証とあわせて実施したアンケート調査においては、歩行者・自転車通行者の約 70%の方が今後の取組みに期待していると回答しており、今後の整備の期待度も高まったと言える。また、御堂筋に求められる機能については、「歩行者の滞留機能」に関するニーズが最も高いことが明らかになった。（図-15、図-16）

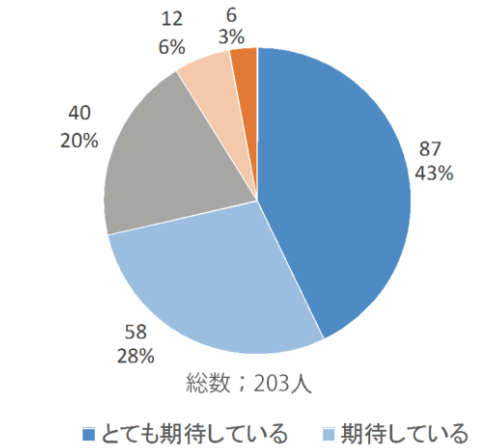


図-15 今後の取り組みの期待度について

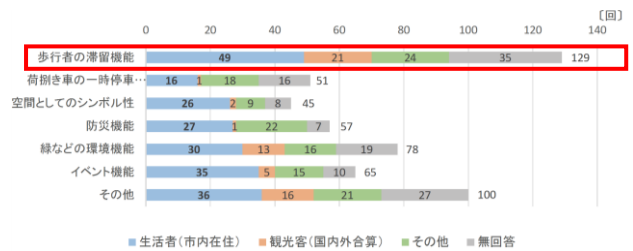


図-16 御堂筋に求められる機能について

4. おわりに

モデル整備における自転車通行空間は、平成 28 年 11 月 10 日に供用開始した。（写真-5、6）



写真-5 供用開始後の現場写真



写真-6 供用開始前後の利用状況

モデル区間整備においては、歩行者空間が拡大され、安全性や賑わいづくりの観点で一定の効果があつたと言える。今後の課題としては、拡大された歩行者空間をどのように利活用し、御堂筋にふさわしい空間を形成していくか、更に、それらをどのようなスキームで維持管理を行っていくかについて、検討していく必要がある。

現在、御堂筋の将来ビジョンの策定も進めているところであるが、今後は、今回整備した難波交差点より北側の道路空間再編の整備を見据えて、引き続きモデル整備区間の検証を進めていく予定である。

参考文献

- 「御堂筋の空間利用に係る中間提言」
 (平成 24 年 3 月 30 日・御堂筋空間利用検討会)
 「御堂筋側道閉鎖社会実験の結果 (大阪市ホームページ)」
【<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000258171.html>】
 「御堂筋にぎわい創出社会実験の結果 (大阪市ホームページ)」
【<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000289781.html>】
 「モデル整備の実施 (大阪市ホームページ)」
【<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000378248.html>】

ABOUT AN ACTION FOR THE ROAD SPACE REORGANIZATION OF THE MIDO-SUJI

Noriaki CHIKAYASU, Keiji IKUSHIMA, Yasutomo KOMATSU
and Takuya KAWASHIMA

Mido-suji Boulevard, running from the northern to the southern ends of the city center, is the main street in Osaka.

Osaka has always placed focus on Midosuji Boulevard to function as an important highway to take on the burden of its heavy automobile traffic. However, in recent years, efforts toward creating a lively streetscape are exercised. Restructuring of the streets by reducing the number of lanes for vehicles and expanding the space for pedestrians are under consideration.