

## 〈総論〉

## 都市の道路空間

布川 貴一\*

## 1. はじめに

道路は、戦後の経済復興からモータリゼーションさらには地球規模の環境問題など、社会情勢あるいはその時代時代の社会要請により、目的、目指すべきかたちを変え整備されてきた。既にいろいろな文献で紹介されているため\*<sup>1</sup>、ここでは仔細についての記述は控える。

高度経済成長期から成熟期を迎え、人口減少にともない将来交通量が減少することが予測されている今日、成熟都市に相応しい空間が求められ、都市部において、限られた公共スペースの一つといえる道路空間についても、これまでと違い例えばテラス的な都市空間となど新たな付加価値機能を有する空間としての活用が図られ始めている。

本稿においては、大阪市の事例を中心に、既存道路空間を時代に併せ再配分した整備を含め、これら新たな機能を付加した道路空間の活用事例や研究等を取りまとめ、今後の道路空間の在り方について言及する。

## 2. 大阪市道路整備事例等

今回、大阪市での道路整備事例に係る5つの論文と、先行するヨーロッパ事例を基に道路空間再配分の展望についてまとめられた論文と計6本の大変貴重な寄稿をいただいた。

奇しくも、大阪市事例のうち4件について、何らかの関わりをさせて頂いている。それぞれについて、簡単に紹介をさせて頂くと、まず一つ目の「京阪中之島線建設工事を契機とした歩行者空間の整備について」は、京阪天満橋から西に大阪国際会議場まで、中之島公園下、堂島川左岸の堂島通下をシールド工法により整備した京阪中之島線延伸という鉄道整備にあわせ、河川敷遊歩道および中之島通を復旧整備したものである。鉄道整備に合わせた復旧ということもあり、道路整備については大き

く取り上げられることはなかったが、同じ道路幅員の中で、歩道空間を広くとるために4車線を2車線で復旧を行うなど、当時としてはかなり思い切った整備を行っている。これは、工事期間中での暫定的な車線規制により、渋滞を避けるため平行する代替路を通るという利用者の学習効果や、この道路特有の片側2車線でも1車線は駐車車両により走行し難い状況であったり、河川側橋梁に向かう右左折レーンの形状により直進走行が妨げられているという状況であったため、復旧に際しこれら課題を改善させることにより、車線数が少なくなっても走行性能を高め、歩道拡幅を実現することができた。二つ目の「御堂筋の道路空間再編について」は、過去、長堀通から千日前通の間、年に1度御堂筋オープンフェスタと銘打って車両規制を行い（以降、御堂筋カッポ等名称を変えながら実施）歩行者空間として開放する社会実験を実施してきた。平成24年に国管理から大阪市へ道路管理者の権限移譲を受けたのを機に、車利用から歩行者優先の利用に向けた空間再配分の検討を加速した。平成29年度に御堂筋完成80周年を迎え、いろいろなイベントを実施するとともに、人中心のみちとなるようモデル整備を行い、今では、将来ビジョンの策定に取り組んでいる。三つ目の「梅田1丁目1番地計画における周辺公共施設整備・道路上空利用」については、北側で現在うめきた整備が進むJR大阪駅の反対側、南側にある梅田1丁目地区での阪神百貨店をメンテナンスとする大阪神ビルディングと新阪急ビルの建替えに併せ、ビル間にあった道路について、特区指定の中で道路占用の規制緩和を行うことにより、道路機能を残したまま上空を占用し一体的に連続したビルとして建設を行ったものである。この整備に関連して、御堂筋の道路空間の再編を行い歩行者空間を拡幅するとともに、周辺地下道についても歩行者が通行しやすいよう、併せて再整備を進めている。次に4つ目の「グランフロント大阪における道路空間の活用」においては、うめきた1期として整備したグラン

\* 大阪市西淀川区役所  
Nishiyodogawa Ward, City of Osaka

## 都市の道路空間

フロント大阪の基盤整備において、歩道空間を一体的にデザイン、整備した事例を取りまとめている。そこでは、大阪版 BID を創設しエリアマネジメント組織により一定の維持管理を担うことが可能となり、歩行者空間のグレードの高い整備やオープンカフェなどの運営が可能となっている。最後の事例は、「南海なんば駅周辺道路空間再編及び公共空間活用がめざすもの」として、これは、まだ計画段階のようだが、南海なんば駅北側の、ミナミの中でも最も人通りの多いエリアにおいて、現在の車両用プールや車道について、関西国際空港からの玄関口としても相応しい歩行者用空間として整備を図るべく計画が進められている。平成28年度には3日間にわたり一部車線規制を行う社会実験を実施しており、得られた知見もあわせて、今後、整備検討に移っていく状況がまとめられている。最後は、ヨーロッパ諸都市の道路空間再配分の実情をもとに、日本での空間配分の状況と課題展望を述べた「ヨーロッパの事例からみた道路空間再配分の必要性と課題」という大変貴重で示唆深い論文を頂いている。

### 3. 結語

今回いただいた論文はごく一部の整備事例ではあるが、いずれも歩行者空間の機能を高めるという要素が含まれている。過去には、自動車交通量が減り渋滞が減少すると、走行性、快適性が高まり、潜在需要の自動車により、結局、もとの渋滞状況になるというような議論もなされていたが、最近では、人口減少が一番の理由である

だろうが、昔のように自動車保有が一種のステータスと云う意識は薄れ、情報技術の発展によるカーシェアリングの一層の普及などにより、自動車保有ひいては自動車交通も減少すると考えられる。また、今後の自転車利用の推進や、将来の歩行支援機器の展開しだいでは、さらに自動車交通量は減少していくと考えられる。

その中で、主要な公共空間である道路について、そのあり方自体検討する時期にきていると思われる。これまで述べてきたが、成熟社会を迎えるにあたり、これからは、新たに公共施設の整備に投資していく右肩上がりの時代ではなく、今ある社会資産をどう紡ぎ活用していくかを考える時代にきている。道路についても区域を外し民間に売却することから、道路区域を借地として貸出したり、表面管理をパートナーに、制限しながらも一定の使用を認めるなど検討していく必要がある。

その際には、道路管理者の目だけでなく、まちづくりとしての視点も併せて、一定のバイアスを掛けたり、あるいはルールを定めての使用を提起していく必要もあると考える。

### 参考・引用文献

- 1) 日野泰雄：インフラストックの有効活用(道路空間再配分の視点から)、関西道路研究会会報, vol.40, pp.1-6, 2016

(平成31年3月29日受理)