

〈資料〉

京阪中之島線建設工事を契機とした歩行者空間の創出・整備について

定 藤 誠一郎*

1. 概要

大阪の中心に位置する中之島は、堂島川と土佐堀川に囲まれた地形から、江戸時代は各藩の蔵屋敷が立ち並び「天下の台所」大阪の中心地として栄えていた。現在も中之島は、オフィスビルをはじめ、日本銀行、大阪市役所、大阪国際会議場などが立ち並び、大阪の政治・経済・文化の中心地として代表する地区となっている。この中之島地区を東西に通る中之島通の地下に鉄道新線京阪中之島線は建設され2008年10月に開通した。

この京阪中之島線の建設工事は2003年から始まったが、当時の中之島通のビルに面した南側歩道は、有効幅員が2m以下と狭い箇所や段差が存在するとともに、通勤時の歩行者交通量は非常に多く、歩行者にとっては安全・快適とは言えない状況であった。

また、車道については、中之島地区内の通過交通が多いとともに、路上での停車が多く見られ、片側2車線の車道は実質的には片側1車線の状態であった。そのような公共空間としての課題を抱える中で京阪中之島線建設工事は始まった。建設工事は、中之島通の川側の遊歩道、車道、ビルのある南側歩道すべてに影響する工事であったため、復旧にあたっては、新たな幅員構成と仕様が可能であった。

最終的な復旧計画としては、関係者との協議も踏まえて、中之島通の車道は4車線（片側2車線）から2車線（片側1車線）とし、ビル側の歩行者空間は有効幅員4m以上の自転車歩行者道となった。加えて川側の遊歩道は、工事前の有効幅員3mを確保した上で、より安全・安心、快適な空間と親水性に考慮した計画とした。

本報文では、京阪中之島線建設工事を契機として、中之島通が魅力ある歩行者空間として整備するに至った検討と協議の流れについて紹介する。



中之島線位置図

図1 京阪



写真1 新線工事前の中之島通の状況

*京阪電気鉄道株式会社 経営企画部
Keihan Electric Railway,Co.,Ltd

2. 新線整備時の中之島地区

中之島地区は京阪中之島線の工事着手と時をほぼ同じくして、2002年に都市再生緊急整備地域に指定され、今後の大規模な開発が見込まれる地域であった。

また、2001年12月に都市再生プロジェクトとして「水都大阪の再生」の取り組みが指定されたことを受けて、国、大阪府、大阪市、経済界が連携しての水辺の賑わいを推進するための取り組みが進められた。中之島地区は河川に囲まれた地形から、水都大阪の象徴として位置づけられ、大阪市は「中之島地区のまちづくりの方針」として、「水と緑の豊かな国際都市大阪のシンボル・アイランド中之島の形成」を目標として掲げ、“だれもが訪れたいまちづくり”“人が住まい、昼も夜もにぎわうまちづくり”といった、まちづくりの方向性を示していた。

京阪中之島線の工事期間の2003年から2008年は、中之島地区がまちづくり推進に向けての機運が高まっていく時期と重なっていた。

[大阪市：中之島地区のまちづくりの方針]

- ◆中之島ブランドの強化
 - ・中之島のシンボルである、水と緑、文化と歴史、中枢業務機能等の魅力をより強化し、中之島ブランドをより強化する
- ◆回遊性の向上
 - ・地区内の歩行者空間を整備し、人が安全・快適に移動できる、ゆとりと風格のあるまちを目指すと同時に、地区外とのネットワーク整備をはかり、周辺地区との連携を強化することで訪れたいまちをつくる
- ◆新たな魅力の創出
 - ・シンボルの強化と同時に、中之島をより活気あふれた、人が集まるまちにするため、官民が協調して新たな魅力をハード、ソフト両面から創出する

[中之島通の整備方針]

- ・歩道部は有効幅員4m以上の自転車歩行者道とする
- ・道路は2車線（片側1車線）とし、停車帯を両側に約2m設置（緊急車両の通行、事故処理や停車車両による交通阻害を排除する目的として）
- ・道路幅員に余裕がある場所については、河川側の親水空間整備と合わせて道路北側に植樹帯を設置

[中之島遊歩道の復旧計画]

- ・現況と同様に有効幅員3mの通行機能を確保
- ・夜間も安全快適に歩ける安全・安心な遊歩空間整備
- ・水辺に近寄れる様に動線を確保（水辺景観の向上）

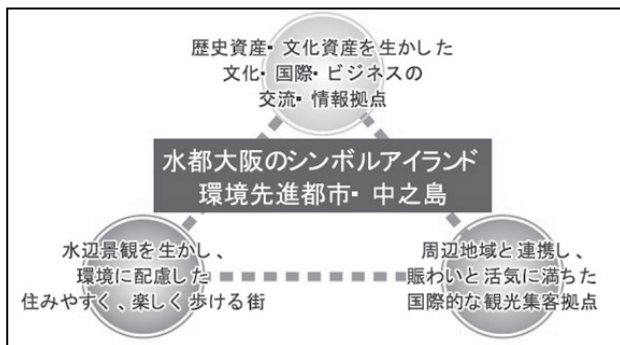


図2 中之島のまちづくり理念

(中之島まちみらい協議会 2005年策定)

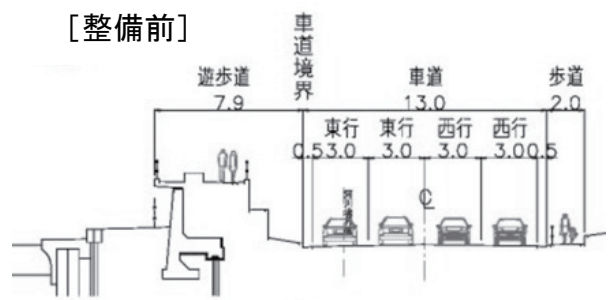
3. 中之島通・遊歩道の復旧にあたっての考え方

京阪中之島線の工事後に中之島通を復旧するにあたって、前項の中之島地区を取り巻く状況や現況の中之島通の課題を踏まえた上で、復旧に向けての整備方針を定め、関係機関等との協議・調整を進めた。

[工事着手前の中之島通・遊歩道の課題]

- ・今後の再開発で増加すると考えられる中之島通の歩行者・自転車交通への対応
- ・自転車通行による歩行者の安全確保
- ・道路のバリアフリー化
- ・不法駐輪対策
- ・安全・快適な歩行者空間ネットワークの形成
- ・中之島に相応しい水と緑が生きる空間づくり

[整備前]



[整備計画]

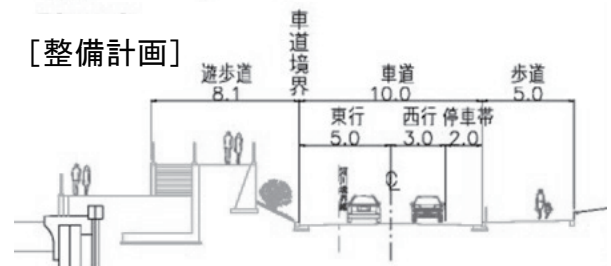


図3 中之島通の復旧イメージ

4. 中之島通の整備計画の検証

中之島通の復旧計画案を作成したものの、関係機関との協議においては、まず、その計画案が交通処理上、問題がないことを示す必要があった。そこで、京阪中之島線建設工事着手前、工事中に実施した中之島通および周辺道路の交通量調査の結果を基に評価を行った。工事着手前の交通量調査においては、中之島地区にODを有しない、中之島通を通行するだけの通過交通が多かった。工事期間中は、4車線の道路を3車線や2車線に絞り、切り回しながら工事を行う必要があった。そのため、交通管理者である警察と協議し、少しでも工事による渋滞を減らすために、工事周知と交通迂回を促す看板や横断幕を広範囲にわたる周辺道路に掲出するなどし、円滑な交通確保に努めた。

結果として、並行する路線に交通量が分散されることとなり、工事前に比べ中之島通の交通量は減少し、工事着手当初は4車線道路のうち1車線の道路占用許可すら難しかったものが、工事が進むにつれ、状況を見ながら2車線の道路占用許可を認めていただけるようになった。このような状況を踏まえ、中之島通の交通容量の検証を行った。片側1車線化にし、交差点でのレーン構成を整理することにより、現況より渋滞が緩和され、将来の中之島地区の再開発による発生集中交通量の増加を考慮しても交通容量は大丈夫であるとの結果を得た。



写真2 新線工事前の中之島通の状況 (渡辺橋駅付近)



写真3 新線工事中の中之島通の状況 (渡辺橋駅付近)

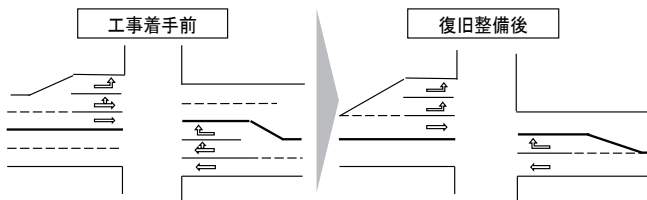


図4 中之島通交差点 (渡辺橋駅付近) の整備前後状況

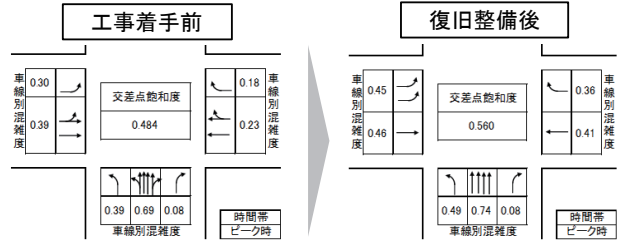


図5 中之島通 (渡辺橋駅付近) の交通処理検討例

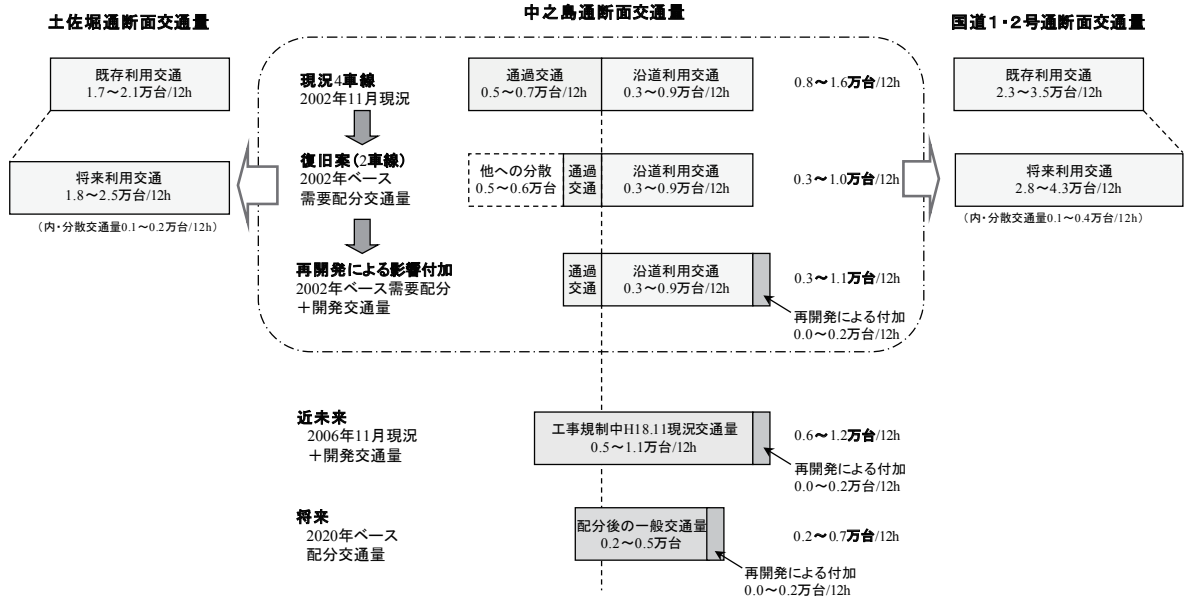


図6 中之島通および周辺道路の将来交通量の概念図

5. 関係機関および地元との協議・調整の経緯

中之島通および河川遊歩道の復旧に向けての協議は、まちづくり担当の大阪市計画調整局（現:都市計画局）、道路管理者である大阪市建設局、交通管理者である大阪府警本部や所轄警察署、および地元の企業等で組織する「中之島まちみらい協議会」等と時間を掛け実施した。以下にその協議状況について示す。中之島地区の大きな整備方向性としては“歩行者が快適に歩けるまち”を目指しながらも、その歩行者空間を生み出すための車道の2車線化について、当初は課題があるとの認識であった。工事中の交通状況や交通シミュレーションによって視覚的に将来の交通状況を示しながら理解を求めることで、2車線化することの理解を得た。

[2003年度]

- ・京阪中之島線工事着手

[2005年度]

- ・新たにできる4駅からの歩行者交通が増加することも踏まえ、快適な歩行者空間を創り出すために、車道2車線化の提案を行い、関係機関と協議を進める
- ・中之島地区および周辺で計画されている大規模開発からの将来交通量等も加味した検討が必要とされる

[2006年度]

- ・歩行者交通の増加による歩道拡幅の視点だけでなく、中之島通全体の交通安全の観点に立ち、車道の車線構成見直しについても検討を行い、関係機関と協議を進める

[2007年度]

- ・2005年度から2006年度に検討を行った交通量予測結果をもとに、歩道拡幅の必要性と車道部の構成の考え方について整理
- ・歩道拡幅については関係機関の了承を得るが、車線構成については3車線案が浮上し、2車線あるいは3車線で引き続き協議検討を進める

[2008年度]

- ・詳細の車線構成等について決定
- ・側帯や停車帯は設けるが道路は2車線化が決定
 - 東行き車線：幅員 5.0m
(車線 3.25m, 側帯 1.75m)
 - 西行き車線：幅員 5.5m
(車線 3.25m, 停車帯 2.25m)

[2008年10月]

- ・京阪中之島線開業

[2008年12月～2009年8月]

- ・歩車道復旧工事の実施

6. おわりに

2018年10月に京阪中之島線の開業から10年を迎えた。この10年で中之島地区では多くのビルが再開発により建て替わり、景色は大きく変化した。再開発によって建てられた新たな施設は、その多くが以前より道路からセットバックして建てられ、復旧工事で拡幅された歩行者空間に加えて、さらにゆとりのある公共空間が作り出されている。京阪中之島線の開業後には、水都大阪のイベントや大阪・光の饗宴など中之島地区とその周辺で行われるソフト面の取り組みも増え、賑わいや回遊性の向上を目指してつくられた歩行者空間との相乗効果により、中之島地区はより魅力あるまちへと変貌を遂げているように感じる。

京阪中之島線の開業に際してお世話になりました関係者の皆さま対しましては、改めて紙面をお借りして御礼申し上げます。



写真 4 現在の中之島通の車道の状況（渡辺橋駅付近）



写真 5 現在の中之島通の歩道の状況（渡辺橋駅付近）



写真 6 現在の中之島遊歩道の状況（中之島駅付近）

7. 引用文献

- 1) 中之島線整備事業誌,2008

(平成31年3月5日受理)