



今こそ「水の路づくり」構想の実現を

～御堂筋の大阪市移管を前に～



平成23年10月

社団法人 関西経済同友会
「水都・大阪」推進委員会（第2分科会）

はじめに

来年4月には、御堂筋の管理権限が国から大阪市へと移管されることが公にされた。大阪の顔づくりのあり方を当事者である地元が担うことになるのである。我々（社）関西経済同友会「水都・大阪」推進委員会は、今こそ「水の路づくり」構想実現に向けた格好の機会と捉え、世界に誇れる真の「水都・大阪」の実現をオール大阪で取り組むことを強く求める。

当委員会は、平成19年12月に「水の路づくり」構想を打ち出し、大阪のメインストリートである御堂筋に、この街の成り立ちにおける最大のキーファクターとも言える「水」という要素を取り込むことで、都市コンセプトをより鮮明にすることを提案した。国際化が進み、都市間競争が激化する中、特性を活かし、統一されたコンセプトに基づいて都市整備を進めることにより「国際観光都市」として脱皮することが、将来にわたり活気ある都市として繁栄を続けるために、今大阪に求められていることだからである。この提言は大きな反響を呼び、御堂筋の活用法について議論を呼ぶきっかけとなったが、既存概念を払拭することは一朝一夕にはかなわず、現在に至っている。

しかし、一方で、当委員会の活動と呼応する形で進められてきた、行政をはじめとする各種団体の水都創出に向けた様々な取り組みは、大きなうねりとなり、「水都・大阪」のシンボルゾーンとも言える八軒家浜付近を中心とした中之島エリア、繁華街と直結した水辺空間を創出した道頓堀エリア、本年8月に都心のビーチが誕生した大川・桜之宮エリアなどで水辺空間の整備が実現した。この流れを加速させ、世界に誇れる「都市景観」を完成させるためには、大阪の大動脈である「御堂筋」に「水路」という新たな要素を付加し、「水都」のシンボルロードたらしめることこそが有効な手立てであると我々は確信している。

また、ヒートアイランド現象への対策として「水」は大きな力を発揮する。人のための空間を広げることは、中心市街地への過剰な自動車の乗り入れを抑止し、自動車依存型の社会からの脱皮にもつながる。「水の路づくり」構想は、環境面においてもこれからの街づくりのあり方を提案するものなのである。

社団法人 関西経済同友会 「水都・大阪」推進委員会

「水都・大阪」推進委員会の提案（平成19年12月・平成21年3月）の概要

平成19年、平成21年の提言においては、①大阪の街が水とともに発展してきたこと。②近年、各方面から水都創造に向けての取り組みが活発化していること。③世界の水都と並び称されるためには、「水の回廊」を生かして「水網」を形成すること。④まず「水網」の軸となる「水の路」を御堂筋にひくこと。⑤御堂筋を、「北ヤード周辺エリア」と「船場・御堂筋エリア」に分け、「水の回廊」内部にある「船場・御堂筋エリア」を優先して整備することを骨子としている。

水とともに繁栄した水都大阪（歴史的背景）

かつて大阪は、堀川や太閤下水等の水路が東西南北に張り巡らされた「水の都」であり、「なにわ八百八橋」といわれる都市景観があった。30万人を超える人口を擁した大坂三郷は、水運による郊外農村との糞尿リサイクルシステムが整った環境都市であったが、近代化とともに水路が埋め立てられ、水と関わりが深い生活文化は失われつつある。

大阪・淀川流域圏での水辺ネットワーク強化の動き

平成15年、府・市・経済界を中心に『水の都大阪再生構想（水の都大阪再生協議会）』『大阪 花と緑・光と水のまちづくり（花と緑・光と水懇話会）』が策定され、水都大阪再生の動きが本格的にスタートした。続いて平成17年『琵琶湖・淀川流域圏の再生計画』が策定されたことにより、淀川流域圏再生の動きも活発化しつつある。

その中で、『水の都大阪再生構想』では基本方針「水辺をネットワークし魅力を高めよう」が、『琵琶湖・淀川流域圏の再生計画（H17）』では戦略「水辺をつなぐ」「まちにせせらぎを導入する」が掲げられ、大阪・淀川流域圏で水辺のネットワークづくりの機運が高まっている。

環境に配慮したまちづくりへの転換

平成20年、大阪の将来像検討が進められている中で、『大阪府将来ビジョン（H21策定予定）』では将来像「水とみどり豊かな新エネルギー都市大阪」「みどりの風を感じる大都市オンリー1」が、『大阪市「元気な大阪」をめざす政策推進ビジョン（H21策定予定）』では重点的な取り組み「安全・快適な暮らし力アップ」で「海の御堂筋構想」「風の道」の展開が掲げられ、低炭素社会を目指す環境に配慮したまちづくりへ転換する動きがある。

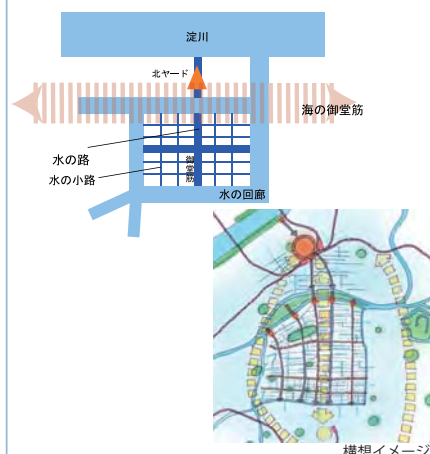
「水都・大阪」再生の方向性

水の路づくり

～「水の回廊」から「水網のまち」へ～

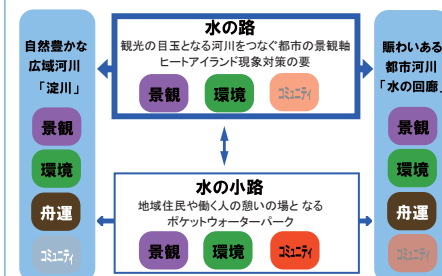
「水の路」のコンセプト

広域河川・淀川と都市河川・水の回廊を「水の路」でつなぎ、それを背骨として「水の小路」を張り巡らせ、都市部において四季の風を感じられる多彩な水の顔をつくる。



「水の路」の役割

水の路は、淀川と水の回廊の「景観」「環境」「舟運」のネットワークにつながる「景観」と「環境」の水網である。さらに、水の小路を中心に、市民の憩いの場、コミュニティの核となる役割を果たす。



<プロジェクトの効果として>

- ① 世界に誇れる「都市景観」を創出し、国際観光都市として世界にアピールできる。
- ② 民間と行政が一体となった大阪再生のシンボルプロジェクトとし、意識（環境・コミュニティ・モラル）の向上に寄与する。
- ③ 水の路の都心部への展開により、ヒートアイランド現象の緩和が図れるなど、「環境」に配慮した都市づくりに寄与する。
- ④ 水の路を地域の住民や企業が共同管理することにより、良質な「地域コミュニティ」が形成される。

先導シンボルプロジェクトエリアの抽出

淀川から道頓堀川までを貫く御堂筋を「水の路」の主な軸とし、水の回廊の内部を①船場・御堂筋エリアとして、淀川と中之島に挟まれた一帯を②北ヤード周辺エリアとして抽出する。

	①船場・御堂筋エリア	②北ヤード周辺エリア
ポテンシャル	●東西の両側町の連なりからなる近世大阪の中心地であり、歴史資源が豊富 ●御堂筋まちづくりネットワークや長堀 21 世紀計画の会、せんば GENKI の会、船場地区 HOPE ソーン協議会などプラットフォーム型まちづくりが盛ん ●大阪 21 世紀協会による御堂筋 kappo の取り組みがスタート	●淀川・中之島の水・緑と、都心ターミナルの賑わいが楽しめる集客ポテンシャルの高い立地 ●北ヤードや駅前などの大規模都市開発と、中津や北新地、中崎町などの草の根的まちづくりが共存する
位置づけ	●御堂筋まちづくりネットワーク及び長堀 21 世紀計画の会など地元により、歩行者に配慮したまちづくりの提案がなされている ●国から市への移管に向けて、御堂筋の活用方策等について検討されている	●『大阪駅北地区第 2 期開発ビジョン』や『大阪市科学技術振興指針』など、新エネルギーや省エネルギーに配慮した取り組みが検討中 ●『北梅田まちづくり基本計画（大阪市）』『大梅田の都市ビジョン（関西経済連合会）』などの水のネットワークづくりに関わる提案

本提案では、①船場・御堂筋エリアの淀屋橋付近を、モデル計画地「水網のまちのゲート空間」として、プランニングを進める。

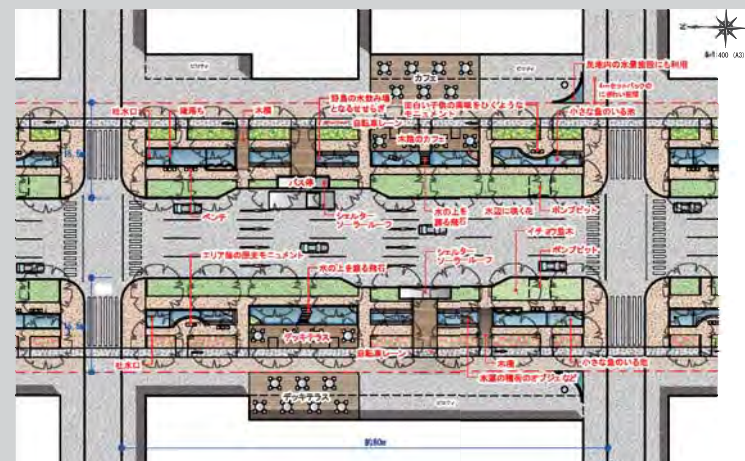


GoogleMap (2007. 02)

PLAN

現在の側道（約 5m）も歩道として整備し、イチョウ並木と一体的なプロムナードを創る。（約 15.5m）

建物が 4m セットバックし、そこに出来る公開空地も歩行空間としてとらえる。水都大阪の歴史をモチーフとした空間演出。



イメージパース

水都大阪の都市景観形成をめぐる近年の動向

水辺のまちづくりの取組成果（例）

前回の提言以降も、大阪では、官民を挙げて水辺における都市景観形成が以下の事例のとおり着々と進み、水都としての面目を施しつつある。今後市内における様々な開発において「水」という共通のキーワードを織り込むことで、統一感のとれた品格ある都市づくりが可能となる。

大阪の都市景観形成には、「水」というキーワードが不可欠



八軒家浜付近（平成OSAKA天の川伝説）



「川の駅」はちけんや（八軒家浜船着場）



にぎわいXingの「クロッシングガーデン」



中之島公園・剣先噴水



中之島公園・剣先噴水ライトアップ



中之島公園



中之島バンクス



中之島にぎわいの森づくり事業（整備中）



道頓堀川東部遊歩道



道頓堀川西部遊歩道



靱公園「バラ園の水路」



JR 桜ノ宮駅付近「リバービーチ」

御堂筋にも「水」を引き込む機は熟した。

「水の路づくり」構想実現に向けた新たな4つの提案

当委員会では、御堂筋の管理権限が大阪市に移管されるこの機に際して、

- ①御堂筋から東西方向へ自動車分散する主要交差点の南側から段階的に進める。
- ②土佐堀川、道頓堀川から「水の路」が徐々につながっていくイメージを形成する。
- ③速度を抑制する効果を持つ自転車専用道を設置する。
- ④「水の路」に曲線を採用するとともに川幅に変化をもたせることで、美しい景観を創造する。

以上4つの提案を新たに盛り込み、改めてここに「水の路づくり」構想について再度アピールする。

平成23年度「水都・大阪」推進委員会 第2分科会

共同委員長	佐藤 茂雄	京阪電気鉄道(株)	取締役相談役
委員	堀井 良股	(財)大阪21世紀協会	理事長
"	香川 直之	(株)アイアンドエス・ビーオーディオ	関西支社長
"	加藤 克己	中央創建(株)	取締役会長
"	河本 克正	鹿島建設(株)	執行役員関西支店副支店長
"	久保 博司	大成建設(株)	専務執行役員 関西支店長
"	小西 幸雄	日産建物管理(株)	取締役社長
"	中本 修司	(株)大林組	常務執行役員
"	難波 正人	(株)竹中工務店	常務執行役員
"	早瀬 萬里子	(株)クロ・クエティフ・インターナショナル	代表取締役
"	平澤 正英	(株)ロイヤルホテル	取締役会長
"	守安 但	INSOU(株)	取締役社長
"	山部 茂	住之江興業(株)	取締役社長
"	山本 章弘	公益財団法人 山本能楽堂	代表理事
"	山本 雅弘	(株)毎日放送	相談役最高顧問
"	吉野 国夫	(株)ダン計画研究所	代表取締役
スタッフ	永野 修	京阪電気鉄道(株)	事業統括室部長
"	大塚 憲郎	京阪電気鉄道(株)	事業統括室部長
"	加藤 祐嗣	(財)大阪21世紀協会	エクゼクティブプロデューサー
"	榎本 武海	(株)アイアンドエス・ビーオーディオ	マネジャー
"	鶴本 寛	鹿島建設(株)	土木部技術グループ担当部長
"	吉田 康樹	大成建設(株)	営業部営業担当部長
"	小西 暢子	日産建物管理(株)	取締役専務
"	加藤 俊勝	(株)大林組	大阪本店建築事業部企画部部長
"	中原 智哉	(株)大林組	大阪開発推進第2部副課長
"	寺田 高久	(株)竹中工務店	プロジェクト開発推進本部 部長
"	小西 邦明	(株)ロイヤルホテル	総務部次長
"	藤田 優	INSOU(株)	社長室室長
"	富麻 佳成	(株)毎日放送	経営戦略室エクゼクティブ 兼 シニアマネージャー
"	高木 舞人	(株)ダン計画研究所	研究ディレクター
代表幹事	西村 昌	西日本電信電話(株)	総務部企画担当部長
スタッフ	古江 健太郎	西日本電信電話(株)	総務部企画担当課長
"	平尾 誠之	西日本電信電話(株)	総務部企画担当主査
"	池田 光政	西日本電信電話(株)	総務部企画担当主査
"	絹川 直	(株)大林組	理事 総合企画室大阪企画部長
"	潮 恵一郎	(株)大林組	総合企画室大阪企画部副部長
"	押尾 嘉之	(株)大林組	大阪企画部企画課課長
"	矢島 健	(株)大林組	大阪企画部企画課副課長
事務局	斉藤 行巨	(社)関西経済同友会	常任幹事・事務局長
"	松尾 康弘	(社)関西経済同友会	事務局次長兼企画調査部長
"	野畑 健	(社)関西経済同友会	企画調査部課長
"	小谷 美貴	(社)関西経済同友会	企画調査部主任

御堂筋「水の路」実現に向けて

(1) 御堂筋をめぐる近年の動向

御堂筋は平成24年4月1日に管理権限が約半世紀ぶりに国から大阪市に移管されることが内定した。地域における最高の財産を活用する自由度が飛躍的に高まるこの機会は、街に潤いや賑いを呼び戻す千載一遇のチャンスである。その利用方法を機能性のみにおいて判断するのではなく、これからの大阪のブランド力を決定づけるものとして判断することが求められているのだ。

御堂筋の将来を官民共同で考える「御堂筋空間利用検討会」の報告によると御堂筋の自動車交通量は40年前に比べて約4割減少しており、自動車道路としての機能は過剰になっていることが分かる。自動車偏重になっている空間をゆとりや潤いを生み出す空間に振り替えることが可能になったのである。とは言え同検討会の交通影響調査によると、御堂筋の緩速車線を完全に閉鎖した場合の梅新南～難波間の通過時分は、現在の約13分に対し約44分かかるようになるものと推定され、その影響は決して小さいものではなく、慎重な対応が求められるのも事実である。

一方で、同検討会のシミュレーションでは、停車帯を設け右左折レーンを設置すると約16分、さらに閉鎖区間を限定すると約14分と現行とほとんど変わらない時間で同区間の通過が可能になることも報告されており、実証実験を重ねながら条件付きで緩速車線のゆとり空間への転用を進めていくことが現実的な進め方になるものと考えられる(これらのシミュレーション結果については、2011年7月5日 朝日新聞「御堂筋側道なしOK」、2011年8月8日 読売新聞「御堂筋生まれ変わります」など、各報道機関によって大きく取り上げられた)。

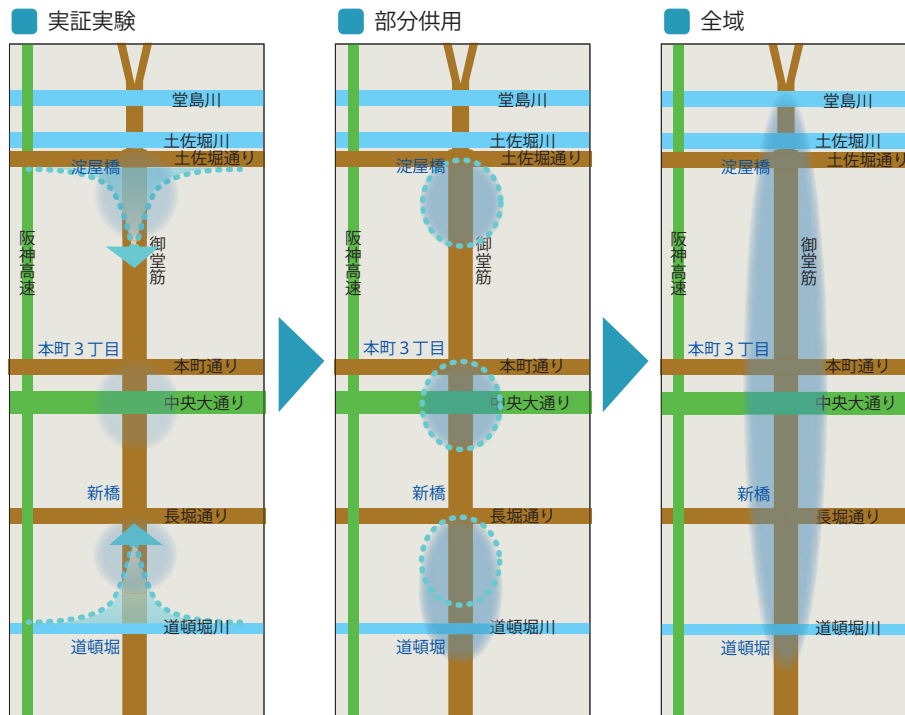


御堂筋「水の路」実現に向けて

(2) 段階的整備と各ゾーン毎のイメージづくり

前述のとおり、御堂筋全域にわたり緩速車線を完全閉鎖すると道路交通に大きな影響が発生する可能性が残るが、一定の条件を組み合わせれば、その影響は極めて軽微に収まるとの調査結果が出ている。そこで当面条件の良い数箇所では実証実験を進め、その影響を図りながら段階的に区間を拡大し、将来の目標である御堂筋全域への「水の路」配置を達成すべきである。

まずは御堂筋における主要な交差点である淀屋橋交差点、本町3丁目交差点、新橋交差点、それぞれの南側にモデルエリアを設定することにより道路交通の影響を抑制するとともに、土佐堀川から南向きに、また道頓堀から北向きに親水エリアが広がり、やがて御堂筋全域が水路で繋がることを予見させる演出を行うことを提案する。



現在の淀屋橋交差点南側の様子



現在の本町3丁目交差点南側の様子



現在の新橋交差点南側の様子

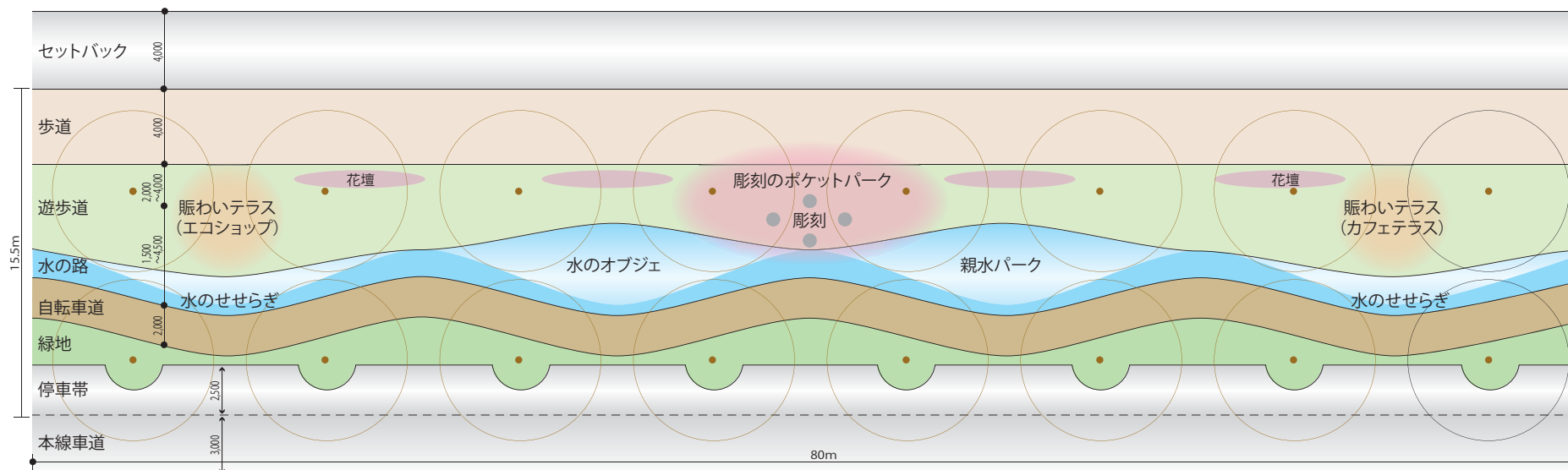


御堂筋「水の路」実現に向けて

(3) 自転車と歩行者が共に快適な空間形成

大阪市内において渋滞対策に変わり近年急激に問題が大きくなっているのが自転車対策である。「御堂筋空間利用検討会」の調査では自動車が減少していることに反比例するように御堂筋の自転車交通量は増加の一途をたどり、40年前の約7～8倍になったと報告している。自転車対策なしには、御堂筋の利用法は語れないのが現実である。

当委員会の平成21年3月の提言においても、自転車道の整備は想定しているものの、調整課題としていた。ここでは遊歩道と自転車道を水路で完全セパレートするとともに、自転車の速度を低下させるため、スラローム式と呼ばれるあえて蛇行するように設計された自転車道の採用を提案し、歩行者と自転車の共存を図りたい。また、これにより、水路も蛇行するとともに川幅に変化が生まれ、様々な表情を見せる景観を楽しむことが可能となる。



水の路

水のせせらぎを中心に、水のオブジェや水辺ゾーンを設置し、親水性豊かな市民の癒しの空間を演出していく。

遊歩道

彫刻のポケットパーク・賑わいテラス(カフェテラスやエコショップ)・花壇等を設置し、楽しさと賑わいのある市民の憩いの空間を演出していく。

自転車道

自転車は歩行者と分離し、安全を確保する。又、道を曲線にすることにより、ゆったりと安全で楽しめる道としていく。

歩道

遊歩道に隣接して設置し、沿道の建物へのアプローチや歩行機能を優先した構造とする。場所によっては、セットバックゾーンと遊歩道、水の路と一体の活用も可能。

緑地

本線車道との緑と花の分離帯として整備されるが、緊急・一時停車やバス停の機能も設置する。



水のせせらぎ



水のオブジェ



親水パーク



賑わいテラス



(4) 自転車レーンを整備したイメージパース

