

ウォーカービリティの 面的広がり



大阪都心の船場地区では、2023年4月に地区の将来像を示す「船場未来ビジョン」を策定し、道路や民地などのグランドレベルをコモンプレイスとして新たな出会い、イノベーションの場とするめざす都心像「CCD: Central Co-creative District (都心共創地区 "船場")」を示しています。海外を含む各都市で、道路空間を人中心の道へと再編し、憩いや活動の場として活性化する取り組みが行われている中で、船場では2020年から社会実験を通して毎年手法を変えながら、シェアドストリートの新たな道路活用のオリジナルモデルを提案しています。また、御堂筋での側道歩行者空間化が進む中で、その周辺道路へもウォーカービリティを広げエリア全体の価値を向上させることも必要であると考えています。

本シンポジウムでは、社会実験の実績をベースに大阪版シェアドストリートの在り方について、議論や情報交換を行います。

シェアドストリートとは：歩行者と車両が共存し滞留空間として車道を利活用する道路

2025年 **3/21** (金) 15:00 ~ 17:00 (予定)
(開場 14:30)

会場1 グランフロント大阪 北館タワー C8階
カンファレンスルーム C02
(大阪市北区大深町 3-1)



申込み Peatix ページより
お申込みください。



<https://ccd5walkability.peatix.com>

- 会場参加 (定員 60名)
- Zoom による参加 (定員 100名)

会場2 オンライン会場

プログラム (予定)	登壇者敬称略
15:00 開会挨拶	<ul style="list-style-type: none"> ■ 橋爪紳也 [船場まちづくり検討会座長 / (一社) 船場倶楽部 / 大阪公立大学 教授] ■ 三好正人 [船場まちづくり検討会 / (一社) 船場倶楽部 / 大阪ガス株式会社] ■ 中西祥人 [大阪市建設局 企画部企画課 道路空間再編担当] ■ 清水勝民 [総合調査設計株式会社]
15:10 実施報告① 「過去5年の社会実験を経て見えてきた 大阪版シェアドストリートモデル」	<ul style="list-style-type: none"> ■ 三好正人 [船場まちづくり検討会 / (一社) 船場倶楽部 / 大阪ガス株式会社] ■ 中西祥人 [大阪市建設局 企画部企画課 道路空間再編担当] ■ 清水勝民 [総合調査設計株式会社]
15:30 実施報告② 「ビデオデータ解析による歩車混合交通の実態把握」	<ul style="list-style-type: none"> ■ 山口敬太 [船場まちづくり検討会 / 京都大学大学院 准教授] ■ 吉野和泰 [鳥取大学 助教]
15:45 現況報告① 「国土交通省の近況の取り組みについて」	<ul style="list-style-type: none"> ■ 酒匂一樹 [国土交通省道路局環境安全・防災課 課長補佐] リモート参加
16:00 現況報告② 「交通手段としての『徒歩』展開のための欧州の都市・道路政策」	<ul style="list-style-type: none"> ■ 柴山多佳児 [ウィーン工科大学 交通研究所] リモート参加
16:15 フリーディスカッション	<p>パネラー ■ 三好正人 / 中西祥人 / 山口敬太 / 吉野和泰 / 酒匂一樹 / 柴山多佳児</p> <p>ファシリテーター ■ 笹井浩 [総合調査設計株式会社]</p>



橋爪紳也
(大阪公立大学)



三好正人
(大阪ガス)



中西祥人
(大阪市建設局)



清水勝民
(総合調査設計)



山口敬太
(京都大学大学院)



吉野和泰
(鳥取大学)



酒匂一樹
(国土交通省)



柴山多佳児
(ウィーン工科大学)

船場地区における“シェアドストリート”の実現に向けたこれまでの取り組み

道路や公開空地などのオープンエアの空間を船場のコモンプレイス(共創空間)として可視化

2020年

高麗橋ストリートパーク 2020

2020年11月8日(日)1日間/高麗橋通(市道高麗橋線)1街区

車両フルクローズ～高麗橋通の1街区を賑わい・憩い空間に転換

- 道路空間と民地(船場後退部及び公開空地)を一体的に活用した社会実験。
- 天然芝を敷設した車道を滞留空間として、大型パラソルやソファセットなどのファニチャー類の設置を行うとともに、キッチンカーやマルシェ、せんば能や音楽ライブなどのアクティビティにより賑わいを創出。



2021年

高麗橋ストリートパーク 2021

2021年11月18日(木)・19日(金)・20日(土)3日間/高麗橋通(市道高麗橋線)2街区

簡易歩車分離施設によるカーブサイドマネジメント

- 道路南側約3.5mを車両通行帯として、残りの道路北側を人のための空間として道路空間と民地を一体的に活用した社会実験。
- 歩車分離施設として、簡易なプランターを配置。



2022年

高麗橋オープンストリート 2022

2022年11月17日(木)・18日(金)・19日(土)3日間/高麗橋通(市道高麗橋線)1街区

通過交通を抑制したカーブサイドマネジメント

- 沿道利用以外の通過車両を規制し、コモンプレイスとして道路空間と、民地(船場後退部・公開空地)の活用を行う社会実験。
- 歩きたくなる居心地の良いまちなかのあり方の検証とともに、民間主体による道路空間のマネジメントの課題を把握することを目的として実施。



2023年

高麗橋オープンストリート 2023

2023年11月17日(金)・18日(土)・19日(日)3日間/高麗橋通(市道高麗橋線)1街区

タイムマネジメントによる車両フルクローズと歩車分離のないカーブサイドマネジメントの2種のパターンを実施

- 車両フルクローズは、ランチタイム、ディナータイムごとのタイムマネジメント(時間通行規制)により、はじめて平日に実施。占用した道路空間には、キッチンカーとテーブルセットを配置。
- カーブサイドマネジメントは、車道北側を滞留空間とし南側を車両通行として利用。歩車境界は、看板を除き物理的なデバイスは設けずテープのみで区分し、安全対策として歩行者の通行帯を明示する人工芝の敷設、自主警備員を配置。



タイムマネジメントによる
車両フルクローズ



歩車分離のない
カーブサイドマネジメント

2024年

博労町オープンストリート 2024

2024年7月28日(日)及び10月19日(土)・20日(日)の3日間
博労町通(市道博労町線)3街区

車両速度抑制を図る クランク・狭さくを取り入れた歩車共存のシェアドストリート社会実験

- これまでの社会実験では、道路片側半分の直線空間を利活用する形態で実施してきたが、グランドレベルのコモンプレイス(共創空間)化をめざし、道路と両側沿道の店舗等が利活用できる形態で実施。
- クランク・狭さくにより車両の速度抑制を図り、クランクを形成する物理デバイス部(凸部)を沿道の地先利用空間として活用。
- 路肩等の柔軟な利活用～カーブサイドマネジメントの制度化など、将来の道路形態を見すえた社会実験として実施。



7月



10月

7月の実験で狭さく・クランクは車両速度の抑制・減速させる効果が高いこと、歩車分離構造としても車両通行帯を通行する人が多いことを確認し、10月は歩車境界線をなくした形態で実施。

ウェブサイト



(一般社団法人)船場倶楽部

<https://sembaclub.com/>



船場オープンストリート

<https://sembaopenstreet.wordpress.com/>