



御堂筋完成80周年のレガシーとまちづくり 文部科学省 地(知)の拠点

都市は大学とともに 大学は都市とともに
公立大学法人 大阪市立大学

嘉名光市 大阪市立大学大学院 教授

自己紹介

嘉名 光市（かな こういち）

大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻教授。

博士（工学）、一級建築士。技術士（都市及び地方計画）

1968年大阪生まれ。大阪府立生野高等学校卒業。東京工業大学工学部社会工学科卒業。東京工業大学大学院社会理工学研究科博士後期課程修了（景観研究）。三和総合研究所、UFJ総合研究所（現三菱UFJリサーチ&コンサルティング）主任研究員を経て大阪市立大学大学院講師、准教授を経て現職。

専門は都市計画、都市再生デザイン、景観論、エリアマネジメント。

大阪府都市計画審議会、大阪市都市計画審議会、堺市都市計画審議会、大阪市都市景観委員会、デザイン都市神戸創造会議、大阪府市特別参与（-'15）ほか多数
水都大阪、御堂筋空間再編、大阪版BID条例をはじめ、都市再生のための公共空間デザイン・マネジメントを実践するプロジェクト、制度設計、社会実験を数多く実践。

日本建築学会都市計画委員会生きた景観マネジメント小委員会主査。

2015年度日本都市計画学会石川賞（水都大阪のまちづくり）（共同）

2017年 日本建築学会賞（業績）（大阪市「生きた建築ミュージアム事業」による建築文化の振興）（共同）。

主な著書に「都市を変える水辺アクション 実践ガイド」（学芸出版社）

「生活景」（学芸出版社）、「景観再考」（鹿島出版会）、「生きた建築 大阪」（140B）、「景観計画の実践」（森北出版）ほか。

G
C
O
E

科
研
基
盤
B

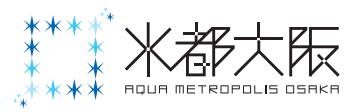
船
場
ア
ー
ト
カ
フ
エ

戦
略
的
重
点
研
究
B

‘08
‘09
‘10
‘11
‘12
‘13
‘14
‘15

まちのコモンズ

公開空地・近代建築



河川・公園・船着場
水都大阪2009

北浜テラス準則特例適用



船場博覧会

公開空地・近代建築

御堂筋 (公開空地)

河川・公園・船着場

舟運

×
バル

自転車

アジアンアーツクロッシング
(おおさかカンヴァス事業)



水都大阪フェス2011

中之島ゲート



水辺バル

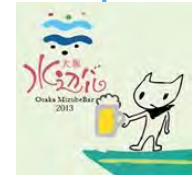
コイデコ

準則特例一般化

中之島ガーデンブリッジ
オープンカフェ社会実験



水都大阪フェス2012



常設実験



橋梁 (道路) ・公園

生きた建築ミュージアム
フェスティバル

水都大阪フェス2013

野外演劇×河川・港湾



2014
船場博覧会
Semba Expo

大阪版
BID
条例

道路

近代建築

・戦後ビル建築

維新派「透視図」

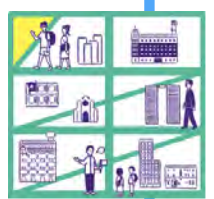
水の都の夕涼み

3ヶ月間の長期社会実験

常設的社会実験

御堂筋
歩行者
空間化

オフィス・道路
・公開空地



中之島漁港 (中之島ゲート)

河川・港湾・舟運



大正リバービレッジ

河川・舟運・船着場



公園
東遊園地



てんしば

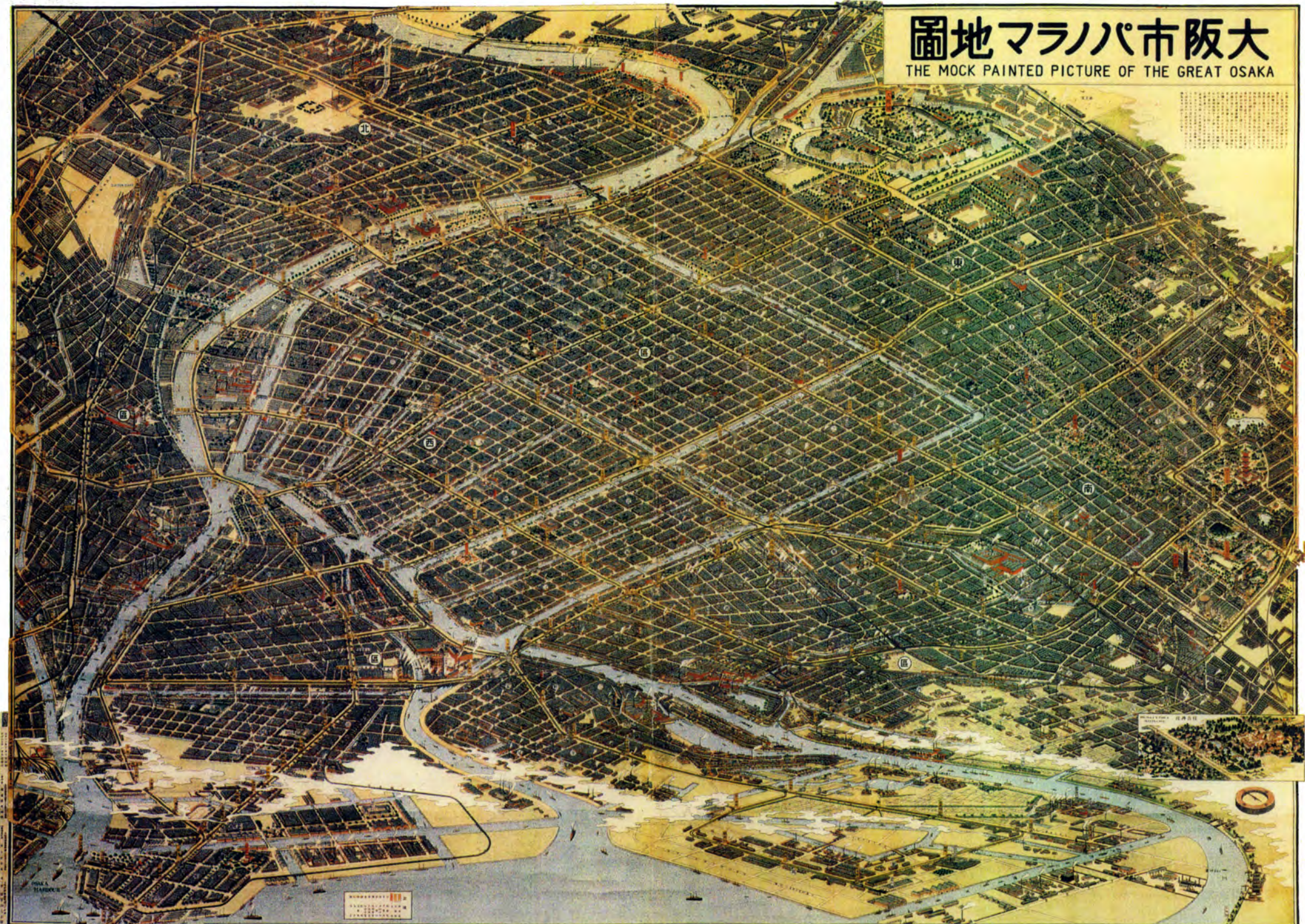


OBPホコ天フェスタ
PARK AVE-NEW!

大阪市パノラマ地画

THE MOCK PAINTED PICTURE OF THE GREAT OSAKA

大阪市は、日本一の大都市として、その雄大な規模と整然たる市街地を以て、世界の諸都市に比類なきものがある。この地画は、大阪市の全貌を、空中から見た如く、色鮮やかに描き出したものである。市街地の中心部には、大規模な商業ビルや官庁ビルが立ち並び、その周囲には、住宅地が密に敷き詰められている。また、市街地の南側には、大阪湾が広がり、多くの船舶が出入りする様子も描かれている。この地画は、大阪市の発展と繁栄を、生々しく表現している。



北

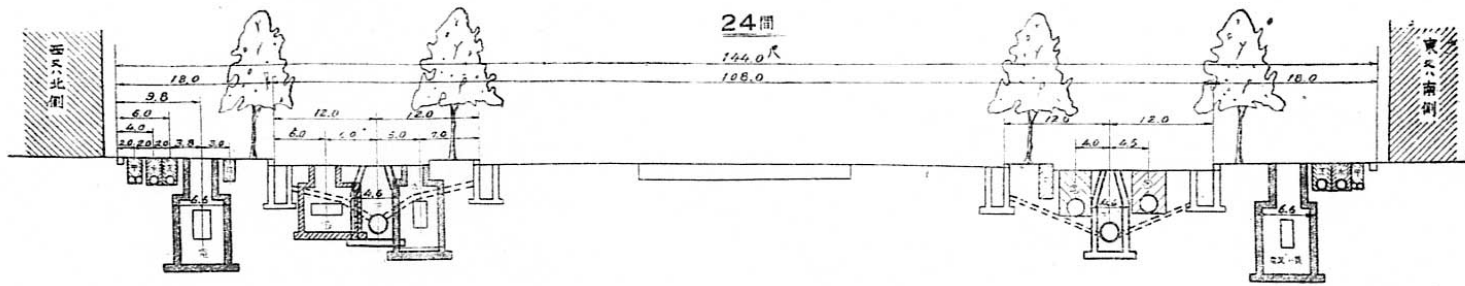
東

西

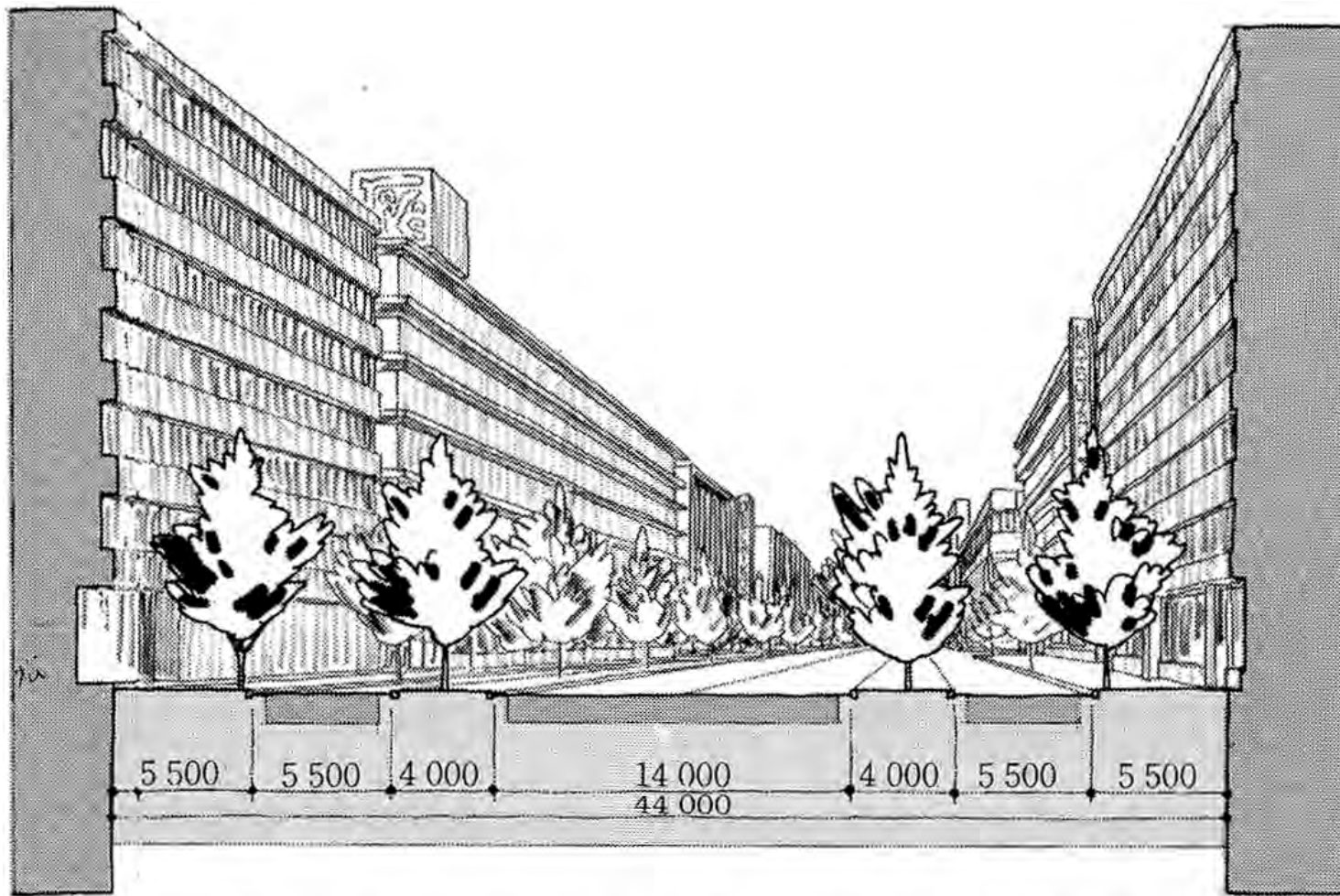
南



大阪市
市街地
河川
海浜
公園
神社
寺院
学校
病院
官庁
商業ビル
住宅地
工場
倉庫
埠頭
船舶



第一次大阪都市計画事業誌 大阪市 (1944)



大阪・御堂筋 ($L=4200\text{m}$, $D/L=1/95$, $D/H=1.4$, $D_s/D=1/8$)

街路の景観設計 技報堂
H7以前の御堂筋

御堂筋は時代のトレンドに合わせて変遷を遂げてきました。



拡張前の御堂筋
写真出典:大阪歴史博物館



拡張後の御堂筋(昭和14年)
写真出典:大阪歴史博物館



昭和40年頃 対面通行の御堂筋
写真出典:大阪歴史博物館



現在の御堂筋



御堂筋に関する流れ その1

- 1887 (M20) 「市区改正方案」 (約27m)
- 1899 (M32) 山口半六博士「大阪市新設市街設計」
- 1918 (T7) 都市改良計画調査会「仮定大阪市改正街路図」
(約33m)
- 1919 (T8) 「大阪市区改正設計」 (廣路 24間 約44m)
<都市計画法、市街地建築物法 公布>
- 1921 (T10) 「第1次大阪都市計画事業」案認可
- 1923 (T12) <関東大震災>
- 1926 (S1) 着工
- 1928 (S3) <綜合大阪都市計画 決定>
- 1934 (S9) 「大阪都市計画美觀地区」指定 (1938追加指定)
- 1937 (S12) 完成
- 1950 (S25) <建築基準法 公布>
- 1968 (S43) <都市計画法 公布>

御堂筋に関わる流れ その2

- ・ 1950 (S25) <建築基準法 公布>
- ・ 1968 (S43) <都市計画法 公布>
- ・ 1969 (S44) 容積地区指定による「絶対高さ制限」廃止 (いわゆる百尺規制)
「御堂筋の景観保持に関する建築指導方針」
(淀屋橋・本町間)
- ・ 1970 (S45) 南行一方通行実施
- ・ 1982 (S57) 御堂筋プロムナード
「建築美観誘導制度」
- ・ 1983 (S58) 御堂筋パレード始まる
- ・ 1987 (S62) 御堂筋完成50周年記念事業
「屋外広告物に対するガイドプラン」
- ・ 1989 (H1) 銀杏ライトアップ
- ・ 1995 (H7) 「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」
- ・ 2004 (H16) 淀屋橋地区 都市再生特別地区
- ・ 2007 (H19) 御堂筋完成70周年

御堂筋の将来については、国土交通省の管理の時代から現在に至るまで
様々なかたちで議論、検討が行われてきました



御堂筋空間利用検討会（全5回）

2009(平成21)年

御堂筋の空間利用に係る中間提言（H24.3）

2012(平成24)年

国交省から大阪市に移管（H24.4）
「グランドデザイン・大阪」（H24.6）

【空間利用コンセプトと将来像】

世界に誇れる魅力と賑わいにあふれた空間の創出

2013(平成25)年

大阪市都市計画審議会専門部会
（H25.3）

「御堂筋エリアのビジョン」

御堂筋デザインガイドライン（H26.1）

【まちづくりの方針と沿道建築デザイン誘導】

大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート
～歩いて楽しむ、24時間稼働する多機能エリアへ



2014(平成26)年

御堂筋の空間再編について（案）（H26.10）

【道路空間再編の基本整備方針】

車重視の道路空間から人重視の道路空間へ

2016(平成28)年

パブリックコメントの実施（H26.10）



御堂筋完成80周年記念事業
推進委員会設置（H28.11）

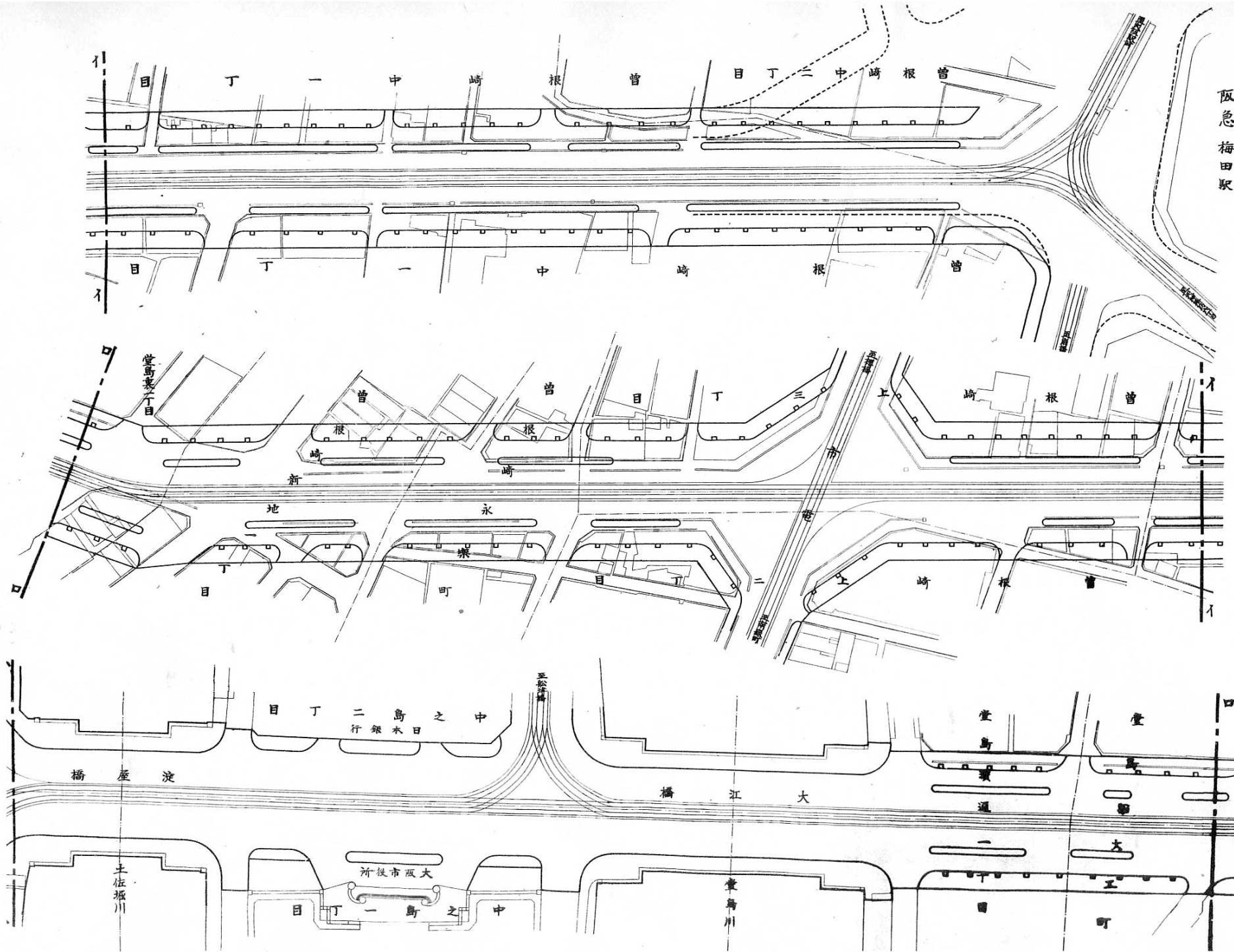
モデル整備の実施・検証（H28.1～）

2017(平成29)年

御堂筋完成80周年（H29.5.11）

御堂筋完成80周年記念事業





廣路第一號
御堂筋線
至自淀
屋根
橋崎

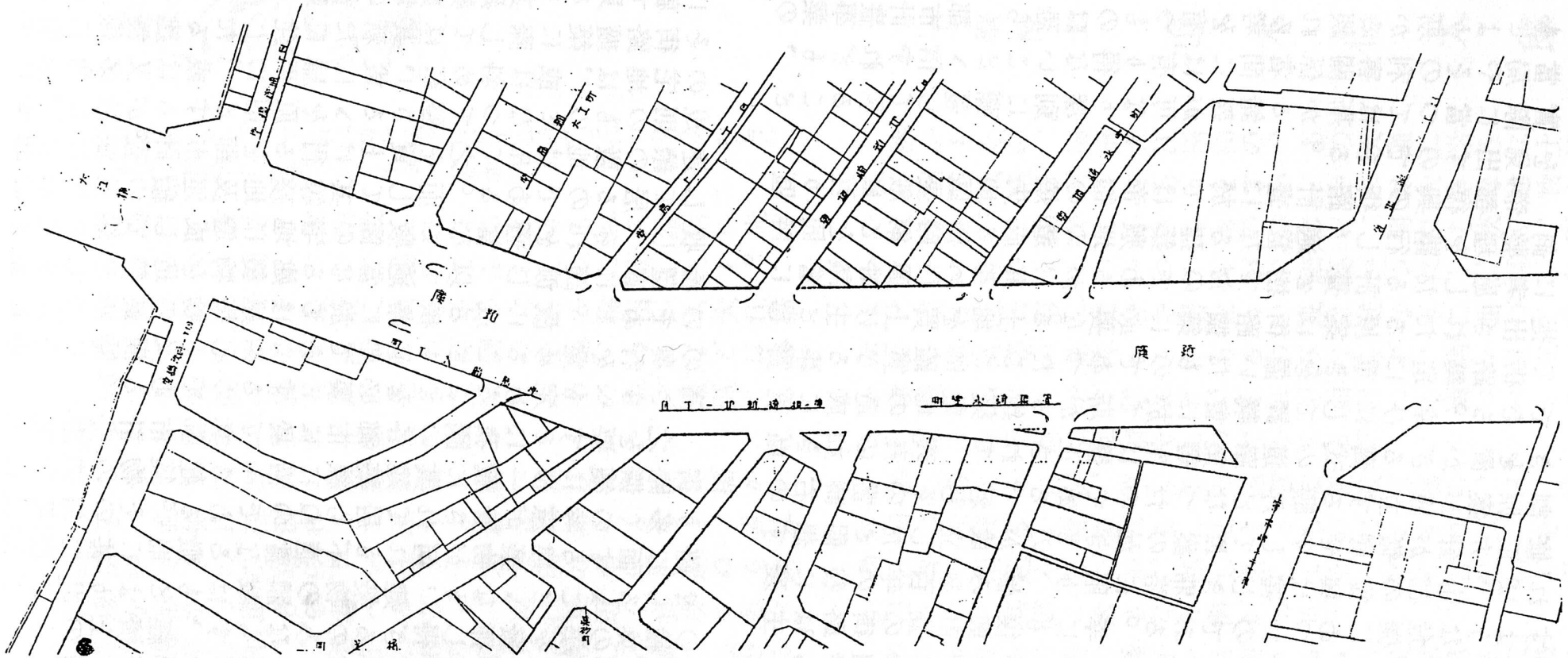
・・・ 缺陷とは何であるかといふに、其街路に面する適當なる建築敷地の造成を考へずして、唯徒らに街路そのものゝ擴築に没頭することである。・・・

・・・ 都市の街路殊に廣路とか一等大路とかいふような幹線街路に於ては唯その街路の交通が便利であればそれで其使命を全ふするが如く簡単に考ふる譯にはゆかない。・・・

・・・ 概ね道路敷地の部分的買収を以て、事業の進捗を計るが故に、新建築線に面する宅地の大小形狀は亂雜無秩序を極め、街路の路面そのものは舗装を以て完備さるゝも、建築線に沿へる建築物は一箇一箇としても亦其集團としても到底その經濟的及美觀的價値を發揮することの出來ないような場合が頗る多いのである現に我大阪市の最重要なる南北縦貫街路たる廣路の既成部分に就て見るも其建築敷地の亂雜なる驚くべきものがある。・・・

大阪市都市計畫幹線街路廣路之圖(擴築成レル廣路ノ一部)

(新建築線ニ面スル宅地ノ配置ノ如何ニ亂雜無秩序ナルカヲ示ス)

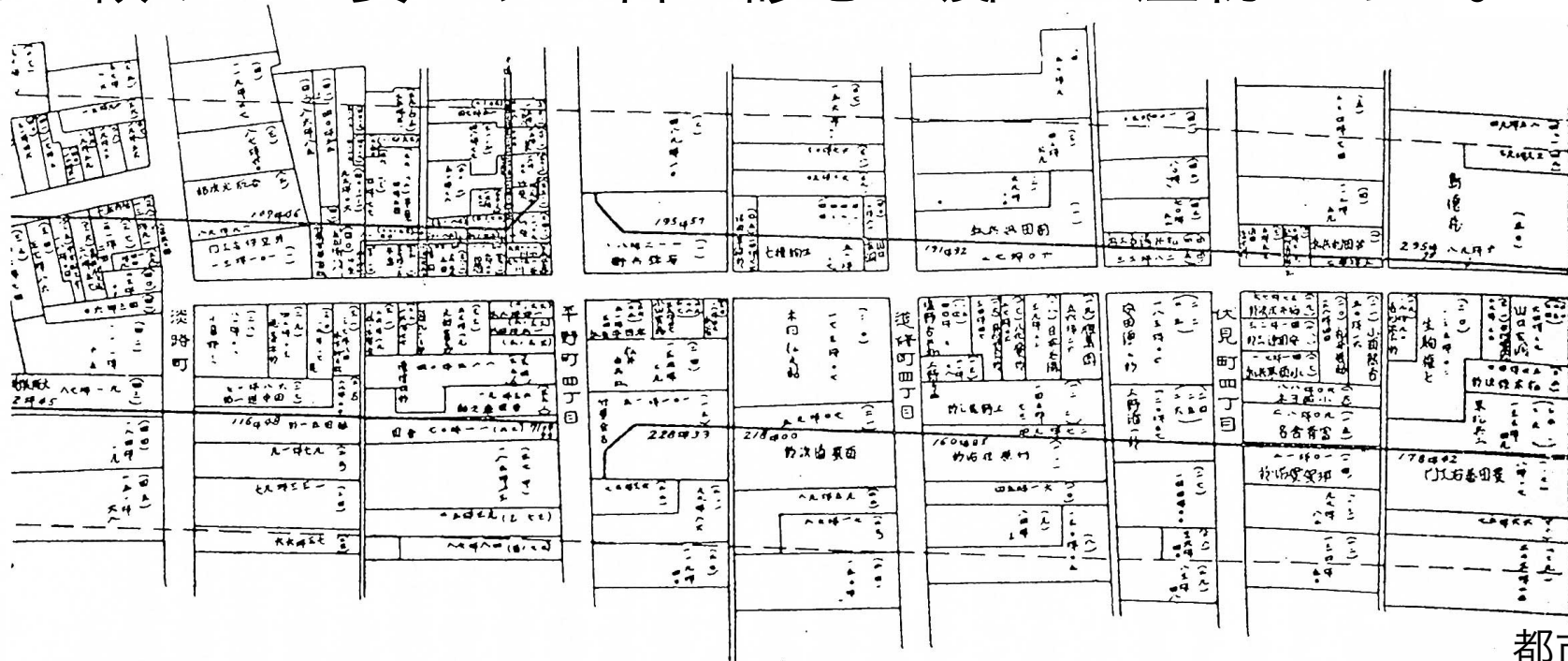


(下圖左端ニ接続ス)

コノ圖面ノ實物ハ上下ガ一葉ニ連ツテ居ルノデスカ組版ノ都合上ニ葉ニ分ケマシタ。

・・・しかるに之を現在の實況から觀察すると、郊外地にありては當局者の指導と土地所有者の自覚に依り盛に土地區劃整理が行はれあるから、何等遺憾はないが、都心部には何等の施設がない。・・・

・・・要するに都市計畫は單に幅廣き道路さへ造れば、他を顧みるを要せずと言ふ謬想の齎せる産物である。



廣路御堂筋線 自淀屋橋至本町四丁目 (其の二)

都市美觀号

1934 (S9) 「大阪都市計画美観地区」 指定

- ・ 「大阪駅、南海鉄道難波駅、京阪天満橋駅、大軌上本町駅及阿倍野橋駅付近ハ市内外交通ノ要衝ニ当タリ美観ノ増進ハ最モ緊要ナリト謂フベク、**広路御堂筋線ハ南北交通ノ重要幹線ニシテ都市計画事業未ダ完成セザル為街衢建築物ノ違容整ハザルモ将来高層建築地帯タルニ至ルベキ明カナルベク、又梅田、渡辺橋間ノ道路ニ沿ウー帯ノ地ハ前記御堂筋線ニ沿ウー帯ノ地ニ次グ主要区域ナリト認ム**」



拡幅前の淀屋橋筋



淀屋橋南詰の御堂筋 拡幅前



淀屋橋南詰の御堂筋 拡幅後（昭和4年）



堂ビル北側の立退き



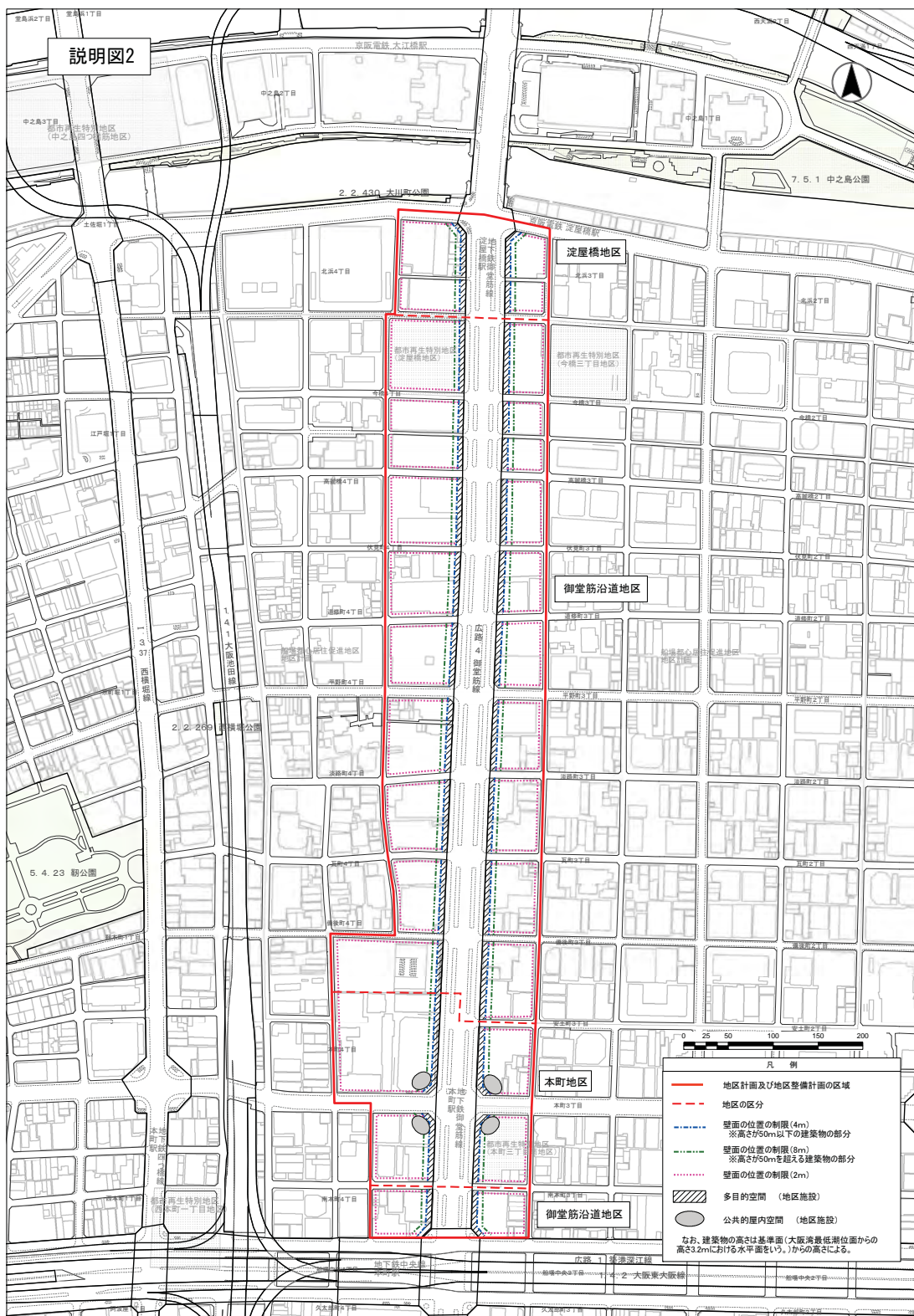
立退きが終わった北御堂周辺



大丸とそごう百貨店（昭和初期）



高島屋百貨店（昭和7年）



機能更新型地区計画の導入

御堂筋デザイン会議

ガイドラインとレビュー

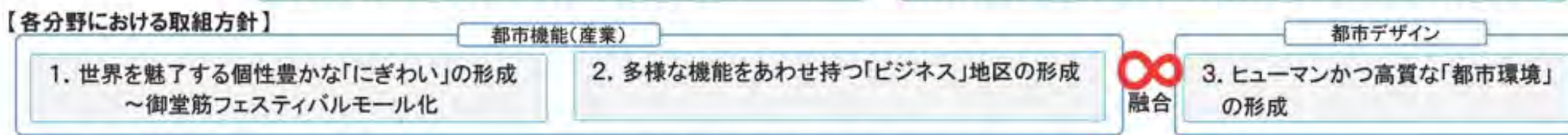
歩行者空間化社会実験

エリアマネジメント導入を前提とした仕組みづくり

- ・グローバル化や少子高齢化社会の進展、都市間競争の激化など、都市を取り巻く状況が大きく変化する中、大阪の成長に向けてはそれを牽引する都心の活性化が不可欠であり、そのためには、これからの都心では、高度かつ多様な都市機能の集積や安全・安心への対応と圧倒的な都市魅力の創出につながる高質な都市デザインを備えた都市空間を構築していくが必要である
- ・大阪駅周辺地区や中之島地区など周辺地区では開発の進捗に伴い高層化が進展するとともに、御堂筋では沿道の隣接街区においても都心居住の進展に伴い高層化が進む中、沿道では、建替えが進まず、淀屋橋～本町間のまちなみは31mと50mの建物ラインが混在し、周辺との埋没感が否めない状況にあり、キタとミナミを結ぶ大阪都心の中央に位置しながら、そのポテンシャルが充分発揮されていないと認識している。
- ・建替えが進まない要因の一つには、淀屋橋～本町間でスカイラインの形成をめざした現行基準がビルの高規格化や多様化に対応しづらい形態規制であることが挙げられ、特に、昨今、うめきたなどの周辺開発が進む中、沿道の相対的地位が一層低下している状況にある。
- ・こうした状況を踏まえると、先達が御堂筋を建設した時代の理念に立ち返り、50年単位の時間軸で、次世代の御堂筋を考える必要があり、御堂筋への開放感を意識したこれまでのスカイラインの形成から、50mの軒線の統一・壁面の連続性やデザイン性を意識したまちなみの形成へと方向転換するなど、長期的な戦略としての将来像の設定と、伝統を継承しつつそのポテンシャルを最大限を活かす観点から、規制誘導方策の抜本的な見直しを行うものである。

【コンセプト】 大阪の伝統と革新がうみだす世界的ブランド・ストリート ～歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへ

- 【今後の御堂筋の方針】**
- 1. 安全・安心かつ複合的な都市機能を備えたまちへ
 - 2. 御堂筋の強みをより発揮した大阪の顔にふさわしい世界的なまちへ



【誘導方策】 (基本的な方向性) 高度かつ多様な都市機能の集積と高質な都市デザインを備えた次世代の御堂筋の実現をめざす
 (淀屋橋～本町) ～沿道の有するポテンシャルを活かした経済性の発揮とスカイラインの形成から50m軒線の統一の継承へ～

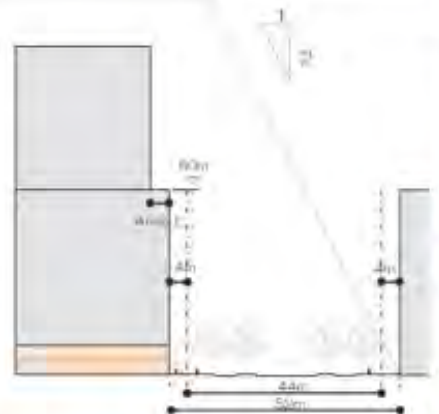
●御堂筋のポテンシャルを最大限活かす

- ①形態制限：民間の自由度確保に向け形態制限を緩和
 - ・建替えに併せてオフィスビルの高規格化・複合用途化など、民間の自由度が確保できるよう形態制限を見直し。
D:H=1:1 (50m部分後退距離10m以上、最高高さ60m以下)
 - 50m部分後退距離4m以上、後退距離に応じた最高高さのルール化 (D:H=1:2の範囲内)
- ②容積率：望ましい機能誘導に向け容積率の最高限度1,300%に
 - ・沿道全体にわたり望ましい都市機能の誘導を図るべく、誘導用途、にぎわい形成、セットバック、防災・環境配慮等の積上げによる容積率割増を行う地区計画を適用(容積率の最高限度：1,300%)。ただし、0.5ha以上の区域では都市再生特別地区の適用により地域貢献に応じた容積緩和が可能。



●伝統を継承しつつ発展的なまちなみを形成する

- ③デザイン誘導：50m軒線の統一とデザインコントロール
 - ・これまでのルールにより形成されつつある50mの軒線の統一・壁面の連続性を継承しつつ、壁面の意匠や低層部のデザイン誘導をメリハリのあるものに
- ④仕組みの構築：行政指導から都市計画に基づく誘導へ。民間が主体となったエリアマネジメントの推進体制の構築
 - ・まちなみ指導要綱による指導から地区計画による誘導へ。よりきめ細やかなデザイン等のコントロールをガイドラインによりルール化。
 - ・行政主導から民間主導への誘導へ徐々に転換。一定のデザイン誘導のもと民間活動の自由度を高め高質な都市デザインを実現する仕組みを構築し、あわせて、公的空間の利活用を図りつつエリアマネジメントの推進体制の構築を促進



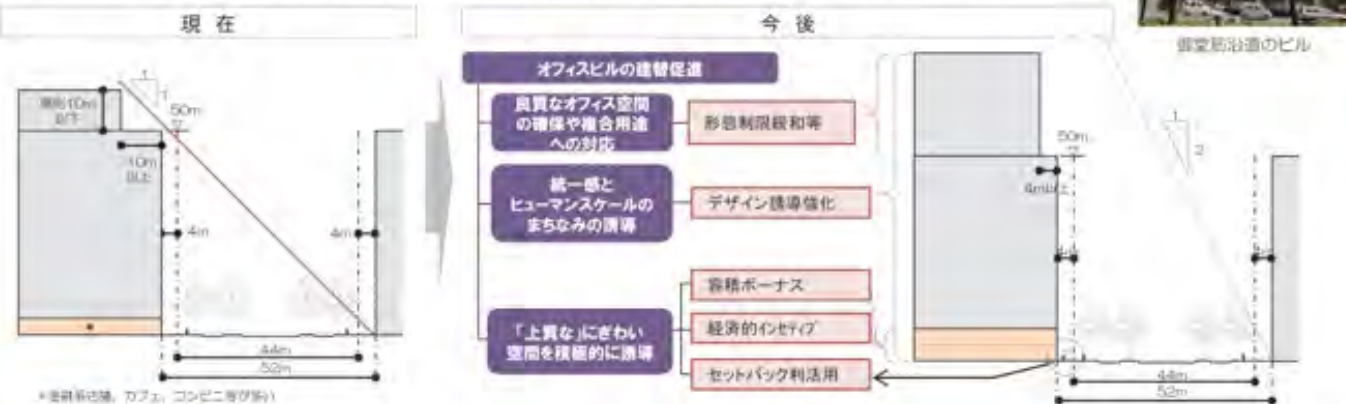
① 将来像:淀屋橋～本町・沿道

○上質なにぎわいと風格あるビジネス地区

・国際的な業務機能と上質なにぎわいが調和する、風格あるビジネスエリア

誘導方策

- オフィスビルの建替えを促進するため、良質なオフィス空間の確保や滞在・宿泊機能といった複合用途への対応が可能となるような形態制限等の緩和等、低層部へのにぎわい施設の導入促進のための容積ボーナス
- 既存ビル等への「上質な」にぎわい施設導入を促進するための経済的インセンティブ制度の創設
- まちなみの統一感を継承するとともに、足元でのヒューマンスケールなまちなみを誘導
- よりきめ細かな用途誘導・デザイン誘導のための第三者委員会等の設置等の検討やエリアマネジメントの実現



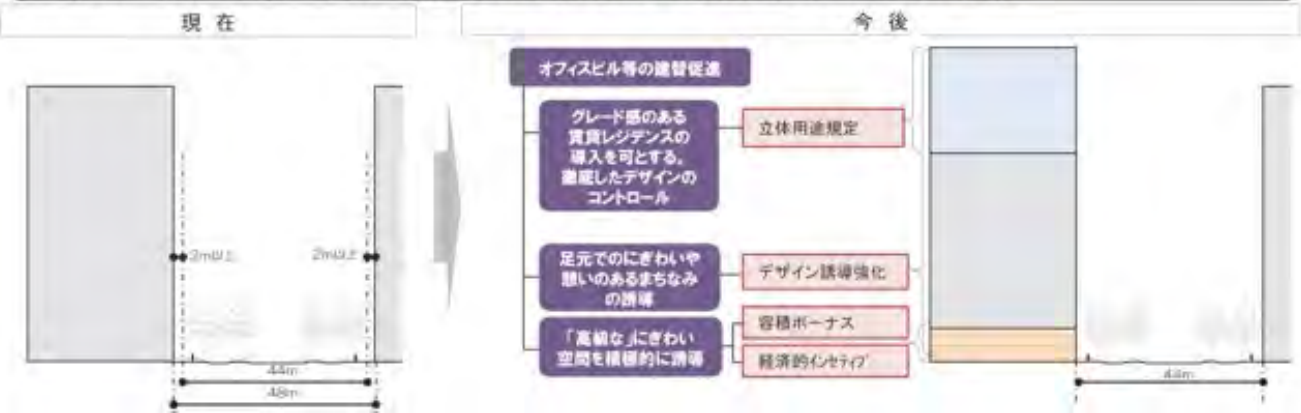
② 将来像:本町～長堀・沿道

○特別な時間を愉しむことができる落ち着いた複合地区

・特別な時間を愉しむことができる落ち着いた複合地区
 ・「淀屋橋～本町」間と「長堀～難波」間の機能が融合し、時代のニーズに合わせて表情を変える多機能複合空間。

誘導方策

- オフィスビル等の建替えに関して、低層部へのにぎわい施設の導入促進のための容積ボーナス
- 高層部にビジネスサポートとしてのグレード感のある高級賃貸レジデンスの導入を可とする。
- 既存ビル等への「高級な」にぎわい施設導入を促進するための経済的インセンティブ制度の創設
- 足元でのにぎわいや憩いのあるまちなみを誘導
- よりきめ細かな用途誘導・デザイン誘導のための第三者委員会等の設置等の検討やエリアマネジメントの実現



③ 将来像:御堂筋周辺(船場地区)

○船場スタイルとしての職・住・遊近接型のコンパクトな街

・船場スタイルとしての職・住・遊近接型のコンパクトな街
 ・歴史的資源や個性あるショップ等を、回遊して楽しめる街

今後の検討課題(例)
 総合設計容積ボーナス制度による居住施設の立地を促進するとともに、
 ○敷地の共同化等に対するインセンティブの付与、駐車場附置義務の緩和、にぎわい施設の誘導策などを検討

④ 将来像:長堀～難波

○大阪を代表する活力ある集客・観光拠点

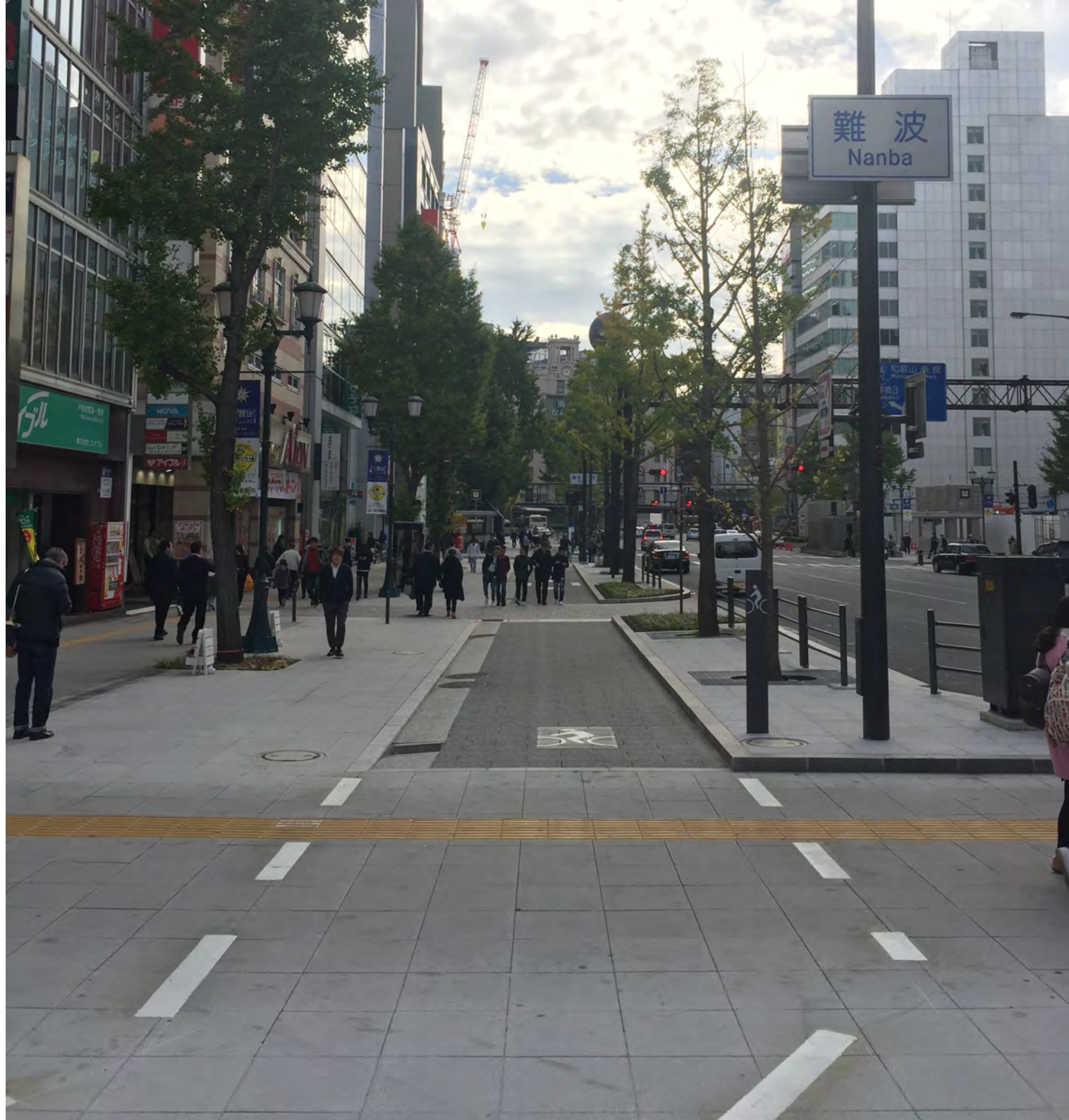
・大阪の集客観光の核として、ファッション・商業、観光資源が集積する拠点。

【現在の地域における動き】
 ○エリア毎の特性を活かしたまちづくり団体の活動やルールづくり
 (例、なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会、宗右衛門町活性化協議会、心斎橋筋まちづくり協議会、久左衛門町及び三津寺町まちづくり協議会)
 ○道路空間の再編の検討(側道の活用)



今後の検討課題(例)
 ○建築美観誘導制度による2m以上の壁面後退の扱いなどを検討





御堂筋将来ビジョン実現に向けて

御堂筋将来ビジョン実現に向けては、都心部の交通ネットワークの再編や沿道建物の誘導、持続可能な都市への転換に向けた社会インフラの構築など、様々な分野において段階的に取り組むことが必要であるため、まずは側道を活用した空間再編に取り組むこととします。こうした取り組みをふまえながら御堂筋完成100周年をターゲットイヤーとして検討と実践を進め、将来ビジョンの実現をめざします。

【側道歩行者空間化に向けたこれまでの取り組み】

御堂筋千日前通以南モデル整備 平成28年11月完成

●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、御堂筋全体の道路空間再編の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等の道路空間のあり方の検証につなげていくことを目的として実施しました。



整備前 → 整備後

1 現況

▶ 御堂筋完成80周年(2017年～)



将来ビジョン実現に向けた
ファーストステップとして
側道歩行者空間化に取り組みます。

2 ファーストステップ 側道歩行者空間化

▶ 短・中期(2018年～)



【側道歩行者空間化に向けた主な取り組み】

- エリアの特性をふまえた、面的な視点での空間づくり
- 社会実験などによる交通や荷捌きへの影響の検証
- 将来ビジョンを推進する公民連携体制づくり…など

3

将来ビジョン

▶ 長期

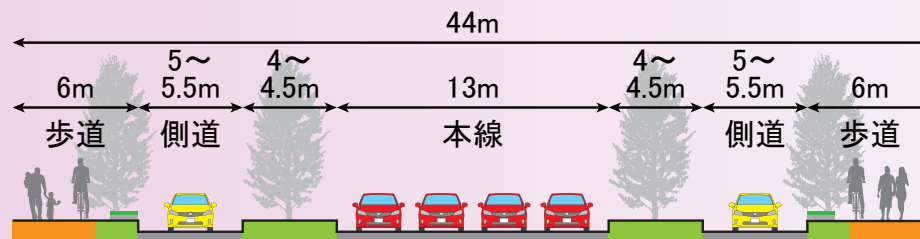
御堂筋完成100周年を
ターゲットイヤーとして設定



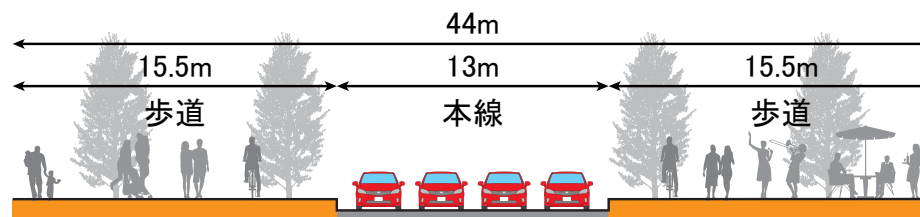
【将来ビジョン実現に向けた主な取り組み】

- 都心部全体の交通ネットワークの再編
- 沿道建物の誘導
- スマートシティの考え方に基づく暮らし、ビジネス、社会的インフラの構築・持続可能な都市への転換
- 歩行者と多様なモビリティが安全に共存できる仕組みづくり…など

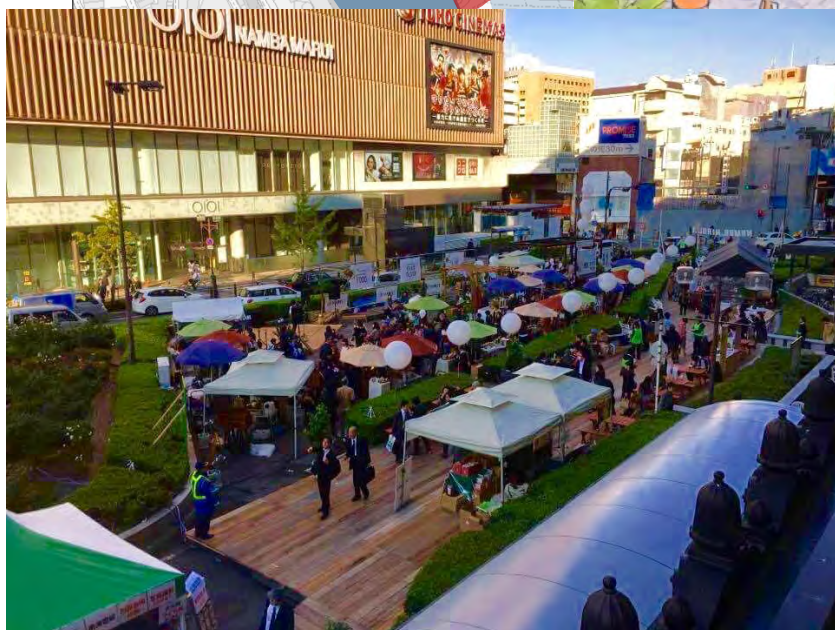
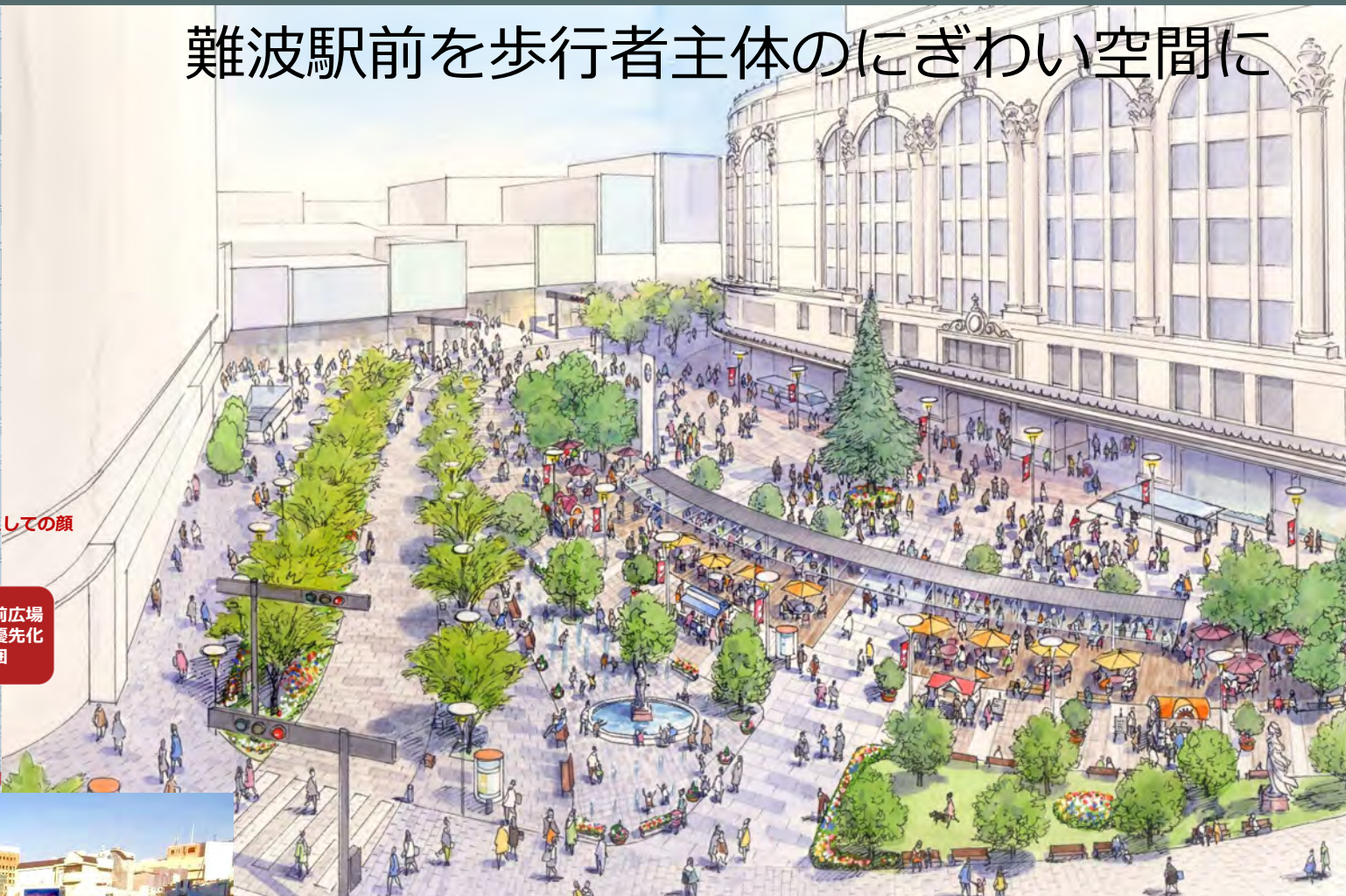
現況



側道歩行者空間化



難波駅前を歩行者主体のにぎわい空間に



世界は急ピッチに都心改造

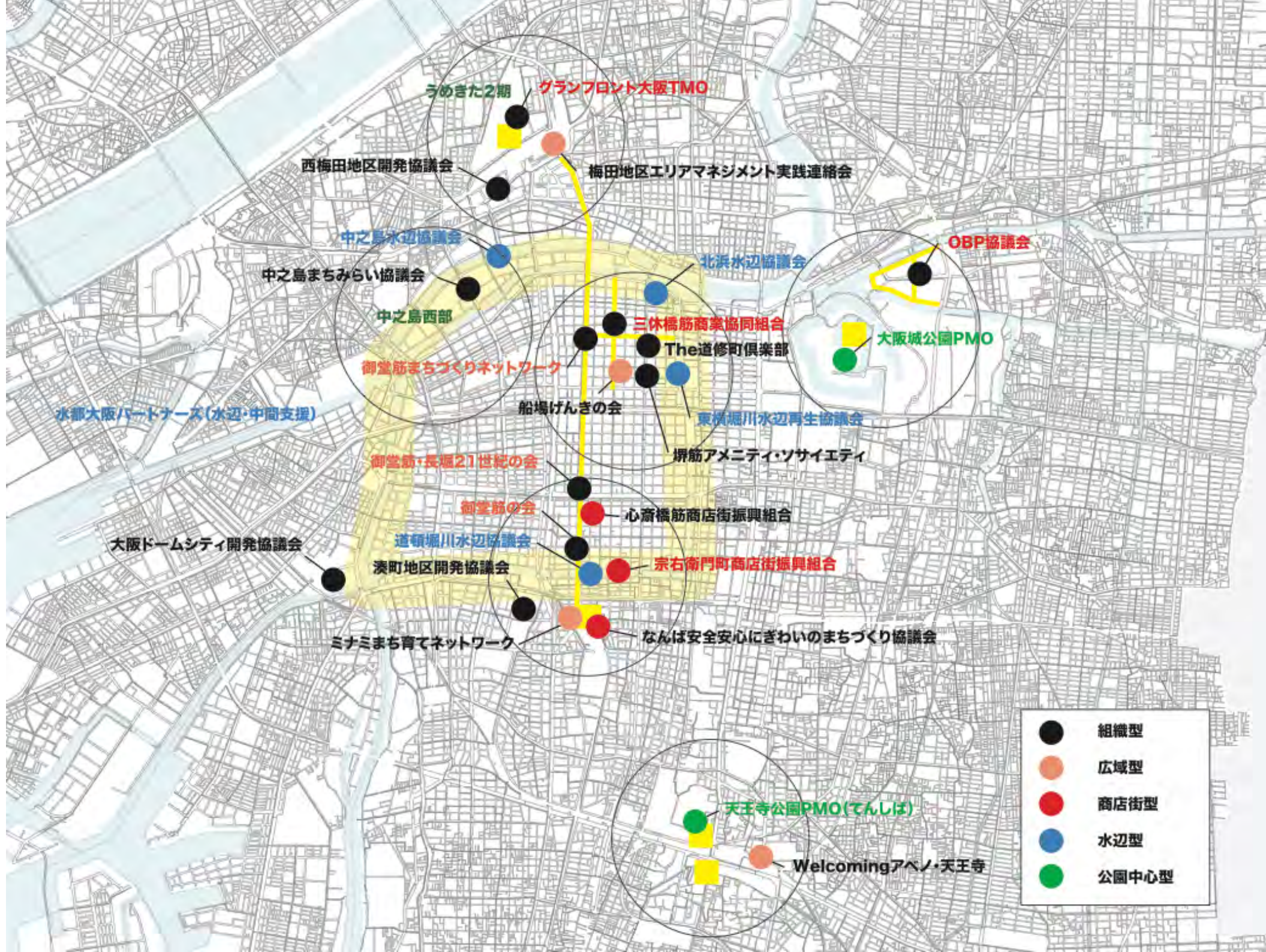
世界の主要都市は都市間競争に打ち勝つため、都心部を大胆に改造して歩行者主体の街づくりを進めている。



N.Y.タイムズスクエアは車主体から歩行者主体へ

難波駅前をワールドクラスの広場に

- ミナミにワールドクラスの新名所を
現広場は歩行者空間を重視して地上地下を含めて再生、御堂筋と一体的にワールドクラスの観光名所、にぎわい交流拠点とする。
- 繁華街の防災拠点づくり
難波駅周辺は密集した繁華街ながら防災機能が脆弱であるため、難波駅前の広場化により防災拠点としての機能も持たせる。
- 地元主導の組織づくり
地元では「なんば安全安心にぎわいの街づくり協議会」が設立されており、ビジョンづくりに着手中。公共空間をにぎわいづくりに生かすための運営管理を担う、ソフトなくみもワールドクラスを育みたい。

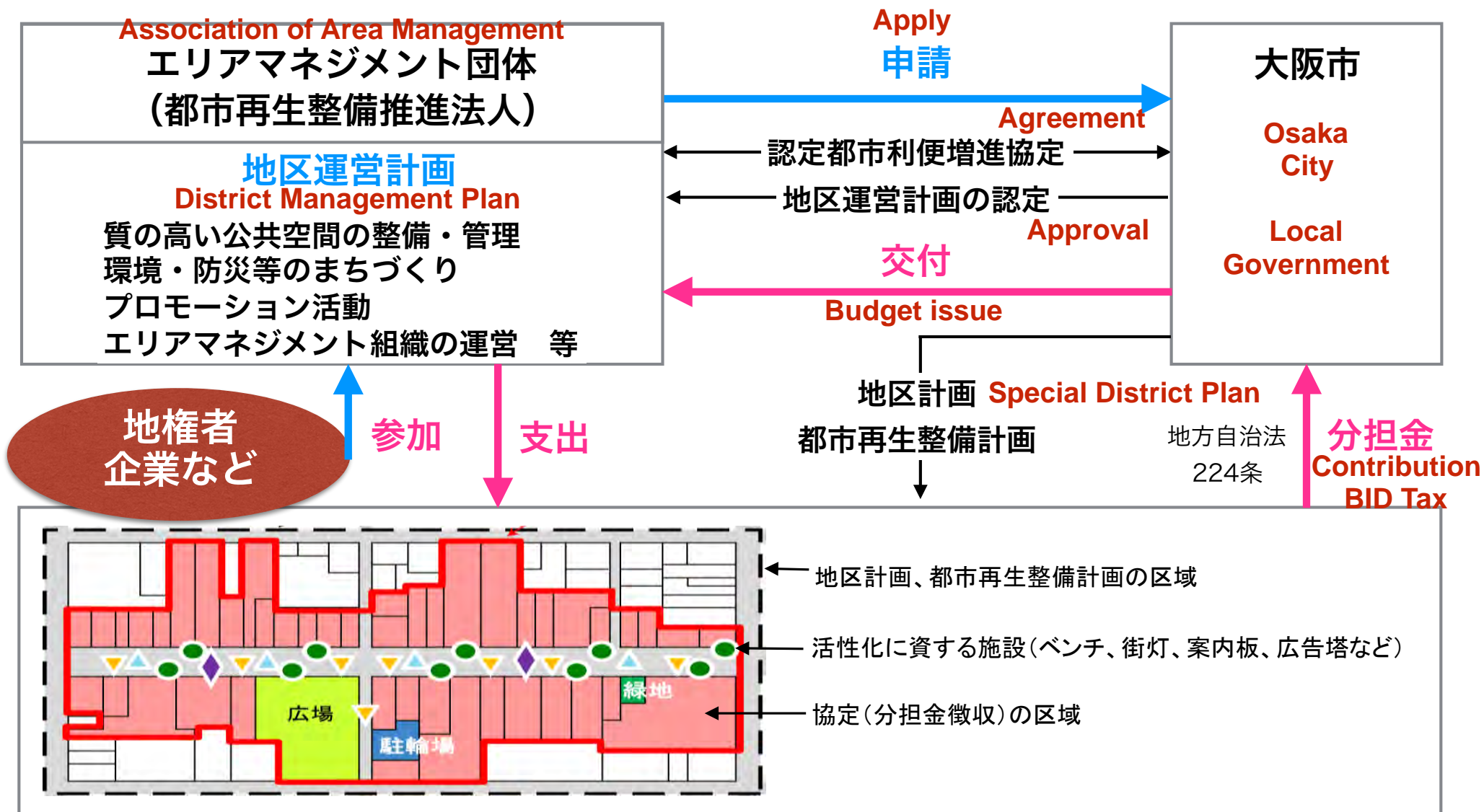


- 組織型
- 広域型
- 商店街型
- 水辺型
- 公園中心型

エリア	団体名	組織種別	主たる対象エリア				公共空間				公的空間		補足説明
			再開 発	既 成 市 街 地	広 域 連 携	公 共 空 間	道 路	公 園	河 川	そ の 他	公 開 空 地	そ の 他	
梅田 キタ	グランフロント大阪TMO	一般社団	●			○	●				●		うめきた広場（行政財産貸付）／大阪版BID条例適用1号
	西梅田地区開発協議会	任意組織	●			○	○				●		地下通路（社会実験）
	北梅田地区まちづくり協議会	民間		●		○	●						歩行者空間（社会実験）
	梅田地区エリアマネジメント実践連絡会	任意			●		—	—	—	—			【エリア連携】
中之島	中之島まちみらい協議会	任意	●	○		○	●				●		緑道・歩行者デッキ等
O B P 大阪城 森ノ宮	大阪ビジネスパーク協議会	一般社団	●			○	●	○	○				パークアベニュー（社会実験）／大阪城港周辺（検討）
	大阪城パークマネジメント共同事業体	JV				●		●					大阪城PMO（5施設指定管理）+賑わい事業
	もりのみやキューズモールBASE	民間	●									●	屋上ランニングトラック、まちライブラリー
船場	堺筋アメニティ・ソサイエティ	任意		●									
	三休橋筋商業協同組合	組合		●		○	●						電線地中化、歩道整備、ガス灯
	The 道修町倶楽部	任意		●		○	○				○	○	電線地中化、歩道整備（計画）、船場建築線
	船場げんきの会	任意		○	●		—	—	—	—			【エリア連携】
御堂筋	御堂筋まちづくりネットワーク	任意		●		○	○				●	●	緩速車道の歩行者空間化（検討）／御堂筋沿道
	御堂筋・長堀21世紀の会	NPO		●		○	○				○		緩速車道の歩行者空間化（検討）／クリスタ長堀
	ミナミ御堂筋の会	任意		●		○	●						緩速車道の歩行者空間化（モデル地区）
	なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会	任意		●		○	○						なんば広場改造計画（社会実験）
	ミナミまち育てネットワーク	任意			●		—	—	—	—			【エリア連携】
ミナミ	心齋橋筋まちづくり推進協議会（商店街）	任意・組合		●		○	●					○	景観協定
	宗右衛門町商店街振興組合	組合		●		○	●						電線地中化、歩道整備、地区計画、風俗関係条例
	なんばパークス	民間	●									●	パークスガーデン、キャニオンコート
天王寺	天王寺公園エントランスゾーン（近鉄）	民間				●		●					魅力創造・管理運営事業
	Welcoming アベノ・天王寺	任意			●		—	—	—	—			【エリア連携】
水都 （準則特区）	中之島水辺協議会	任意		○		●			●				中之島BANKS ほたるまち 中之島LOVE CENTRAL
	北浜水辺協議会	任意		○		●			●				北浜テラス（川床）
	東横堀川水辺再生協議会	任意		○		●			●				川床（社会実験）本町橋船着場 等
	道頓堀川水辺協議会（ミナミ）	任意		○		●			●				とんぼりリバーウォーク
	水都大阪コンソーシアム（4/1～）	任意			●	●			●				【中間支援】行政+経済界+民間
その他	大阪ドームシティ開発協議会	任意	●										
	湊町地区開発協議会	任意	●										

大阪市エリアマネジメント活動促進条例 (大阪版B I D条例)

Area management activities promoting regulations in Osaka



整備等実施期間5年
5Years

dumbo

DOWN UNDER THE MANHATTAN BRIDGE OVERPASS



Alliances Public Safety Officers (PSOs) are the organization's eyes and ears on the street.

OPERATIONS

BID

Business
Improvement
District



VIOLENT AND NONVIOLENT CRIME



Source: NYPD and Times Square Alliance

Our mission to promote and improve Times Square begins with keeping the streets clean and safe. Our Operations department, encompassing Public Safety and Sanitation divisions, work with the NYPD and NYC Department of Sanitation to ensure that everyone who passes through Times Square feels welcome here.

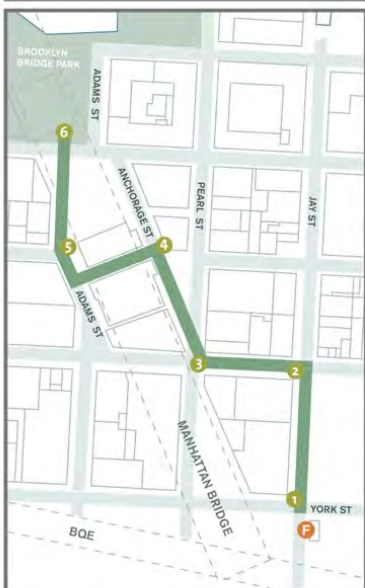
Creative re-adaptive use of historic buildings is what defines the DUMBO of today. This same formula for innovative growth must be applied to the reclamation and creation of engaging public space. DUMBO's historic streets and imposing architecture give the neighborhood its distinctive charm and create unique nooks and thoroughfares that offer rare opportunities to develop engaging public spaces.

100%

OF THE CIVIC GROUPS IN DUMBO SUPPORTS THE IMMEDIATE RE-OPENING OF THE MANHATTAN BRIDGE ARCHWAY.



proposed greenway to brooklyn bridge park

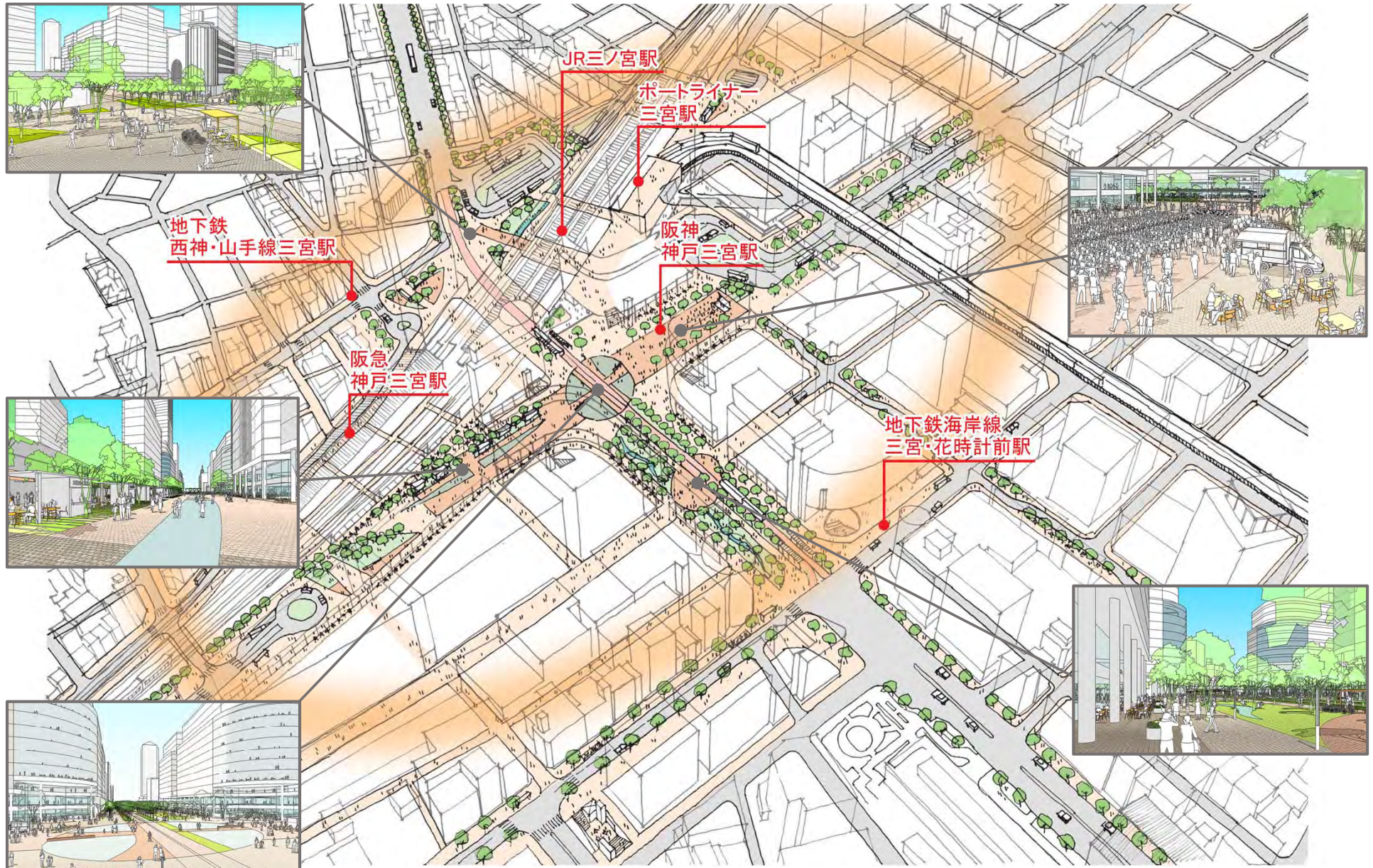


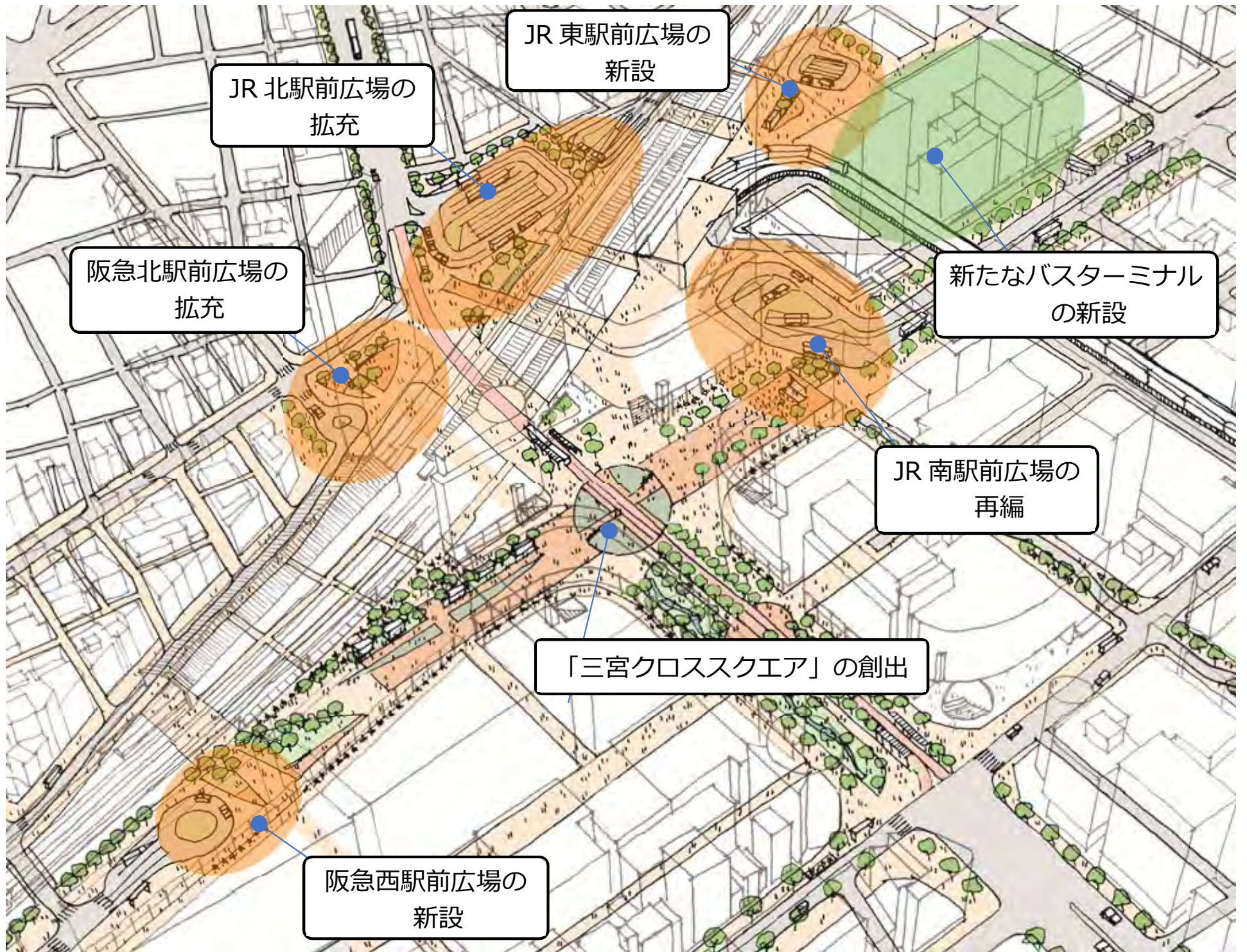
Imagine the pedestrian pathway that could lead to Brooklyn's world-class waterfront from the York Street subway station winding down Jay and Front Streets, through the fully realized Pearl Street Triangle and underneath the Manhattan Bridge via the re-opened archway on Water Street.



『えき～まち空間』

- ① 三宮の6つの駅があたかも一つの大きな「えき」となるような空間
- ② 「えき」と「まち」が行き来しやすく、より便利で回遊性を高める空間
- ③ 美しき港町・神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間





JR 東駅前広場の
新設

JR 北駅前広場の
拡充

阪急北駅前広場の
拡充

新たなバスターミナル
の新設

JR 南駅前広場の
再編

「三宮クロススクエア」の創出

阪急西駅前広場の
新設



昭和7年頃：地下鉄工事の様子



昭和12年：完成当時の御堂筋

世界最新モデルとなる、人中心のストリートへ。



平成28年：御堂筋オータムパーティー



Vision for MIDO-SUJI 100 Anniversary

御堂筋 将来ビジョン

「世界最新モデルとなる、人中心のストリートへ」

～まちとつながり、人がつながっていく新たな価値を創出する空間へ～