

大阪駅周辺地区における 立体的回遊性の評価に関する研究

緑地保全・創成学講座
緑地計画学グループ
中務 良太

■ 研究の背景・目的

■ 研究背景

大阪は日本一地下街が発達した大都市であり、大阪駅周辺の活性化や魅力を高めるためには地下と地上との回遊性を高めることが課題であるといわれている。

■ 研究目的

大阪駅周辺地区の地下と地上の立体的回遊性を評価するとともに、近年数多く創られている公開空地が立体的回遊性の向上に果たす役割を明らかにすることを目的とする。

■ 論文の構成

1章

背景・目的と対象地区の設定



2章

地下歩行空間における立体的回遊性の実態の把握



3章

立体的回遊性において公開空地が果たした役割

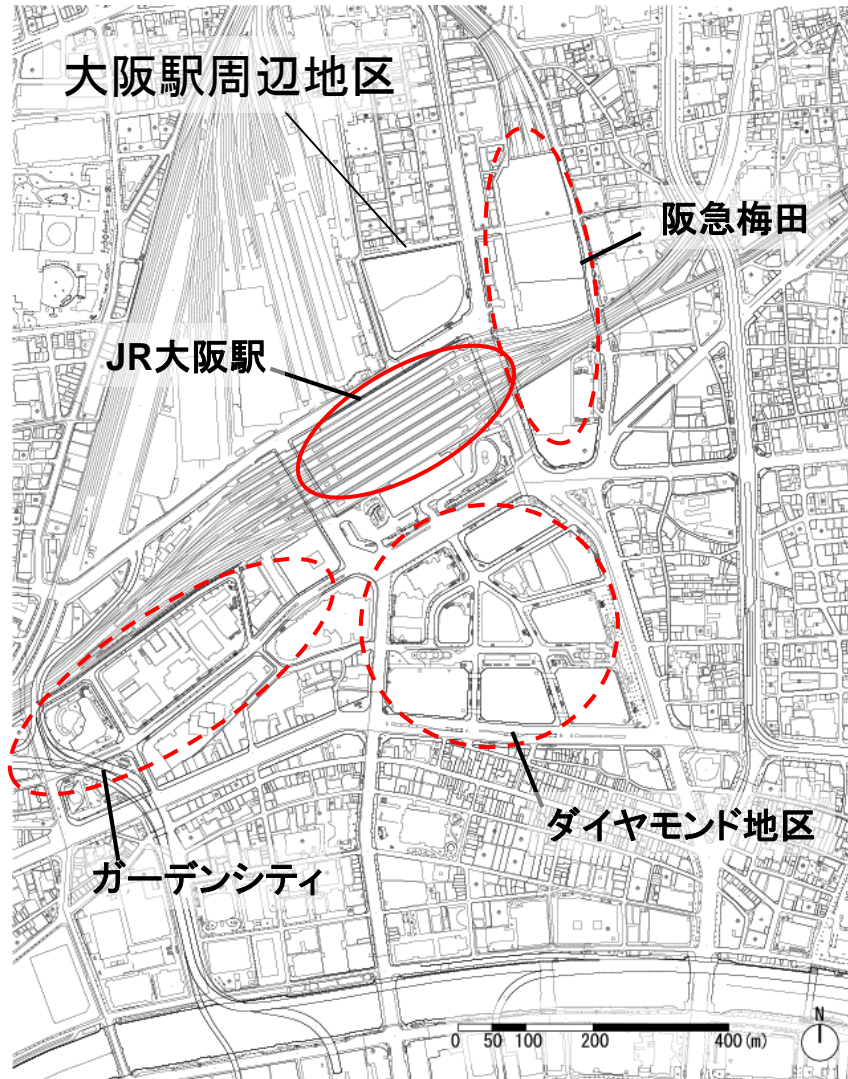


4章

大阪駅周辺地区の立体的回遊性の実態と今後の課題

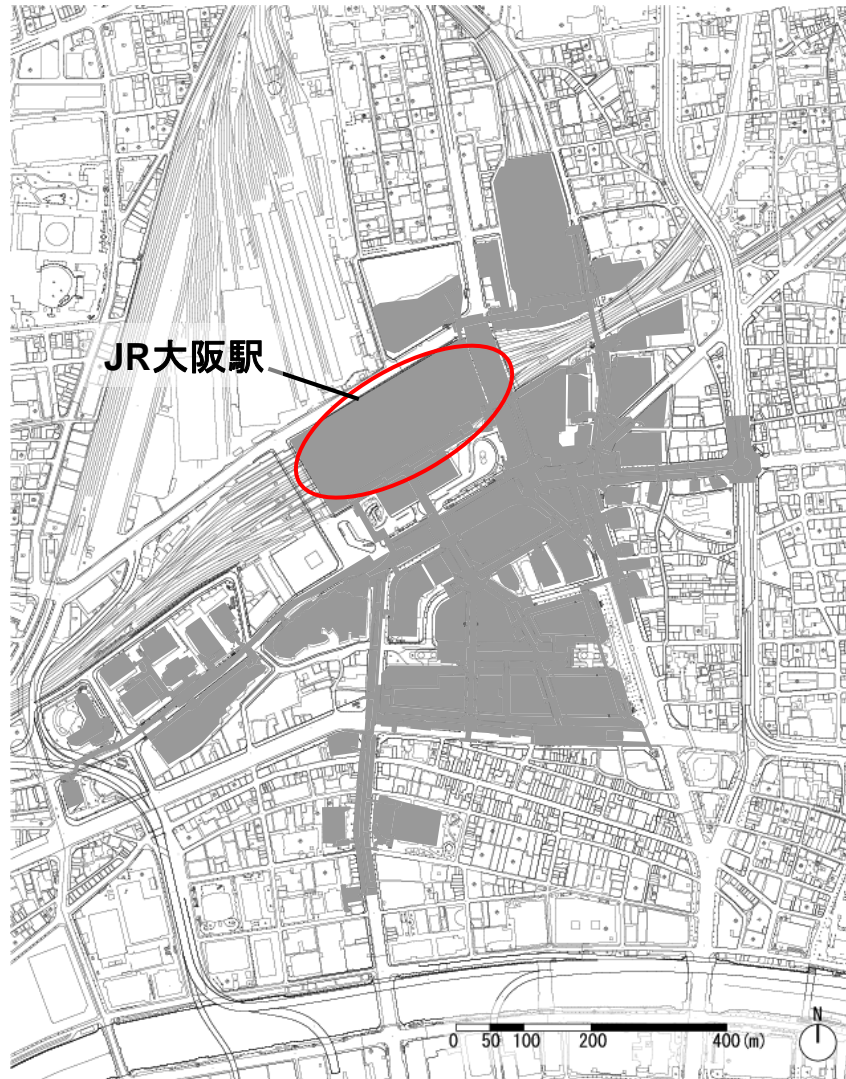
■ 調査対象地区と調査対象歩行空間

■ 調査対象地区



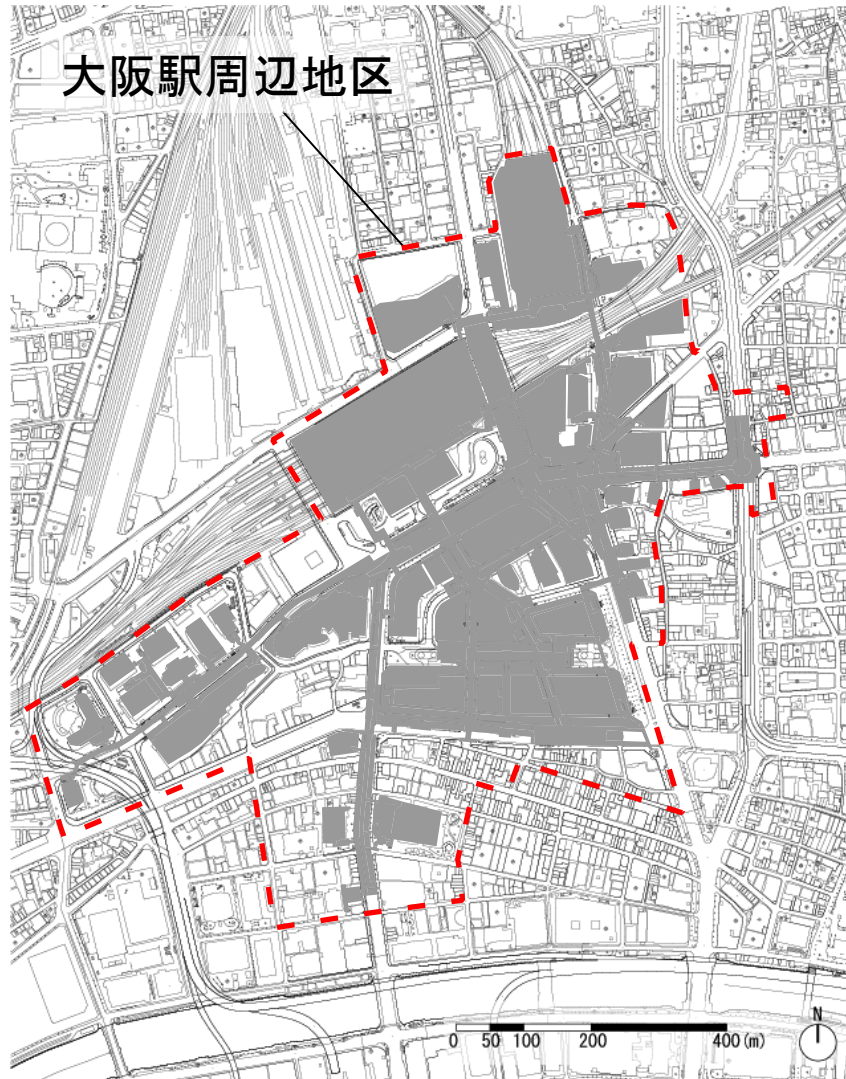
■ 調査対象地区と調査対象歩行空間

■ 調査対象地区



■ 調査対象地区と調査対象歩行空間

■ 調査対象地区



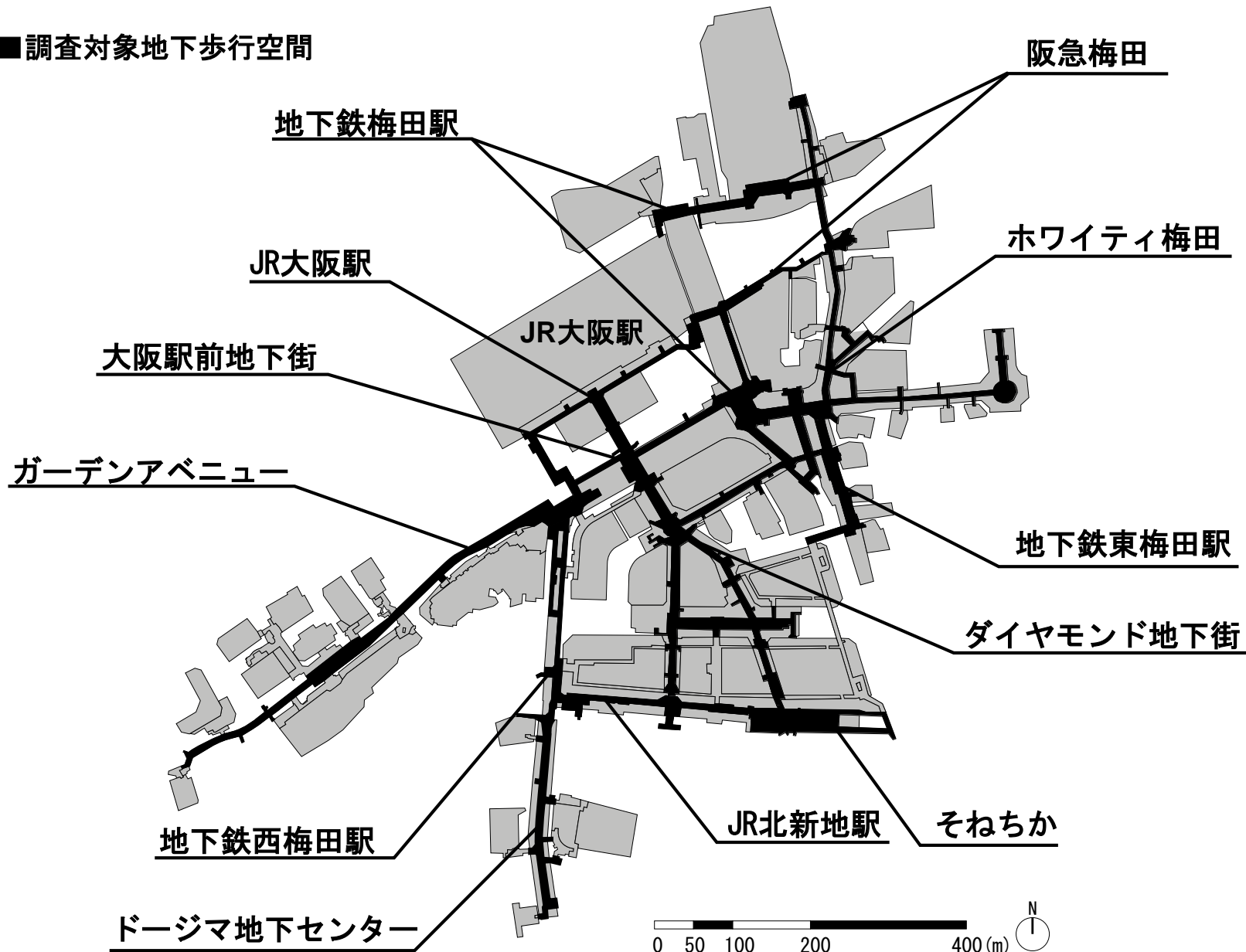
■ 調査対象地区と調査対象歩行空間

■ 調査対象地下歩行空間



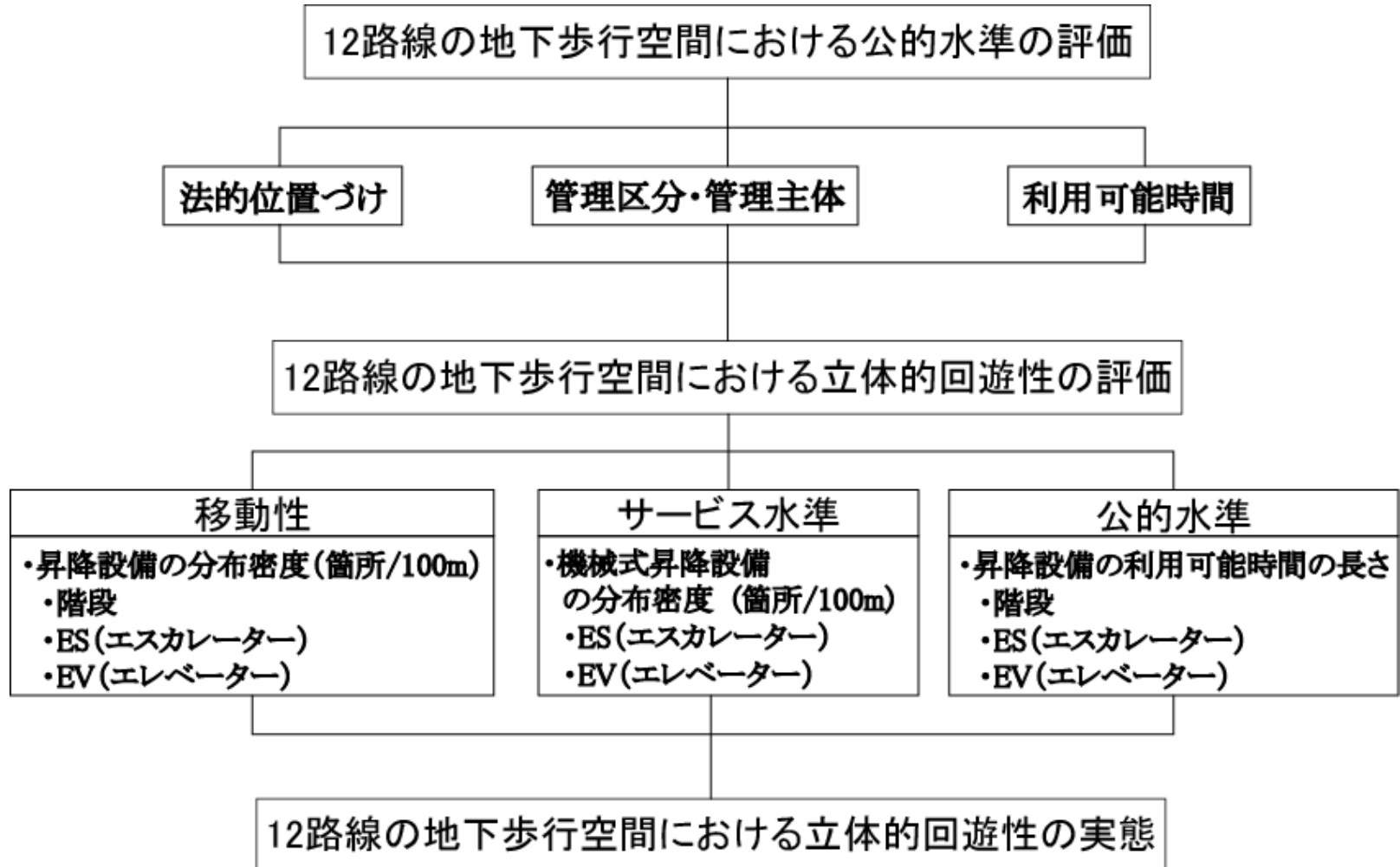
■ 調査対象地区と調査対象歩行空間

■ 調査対象地下歩行空間



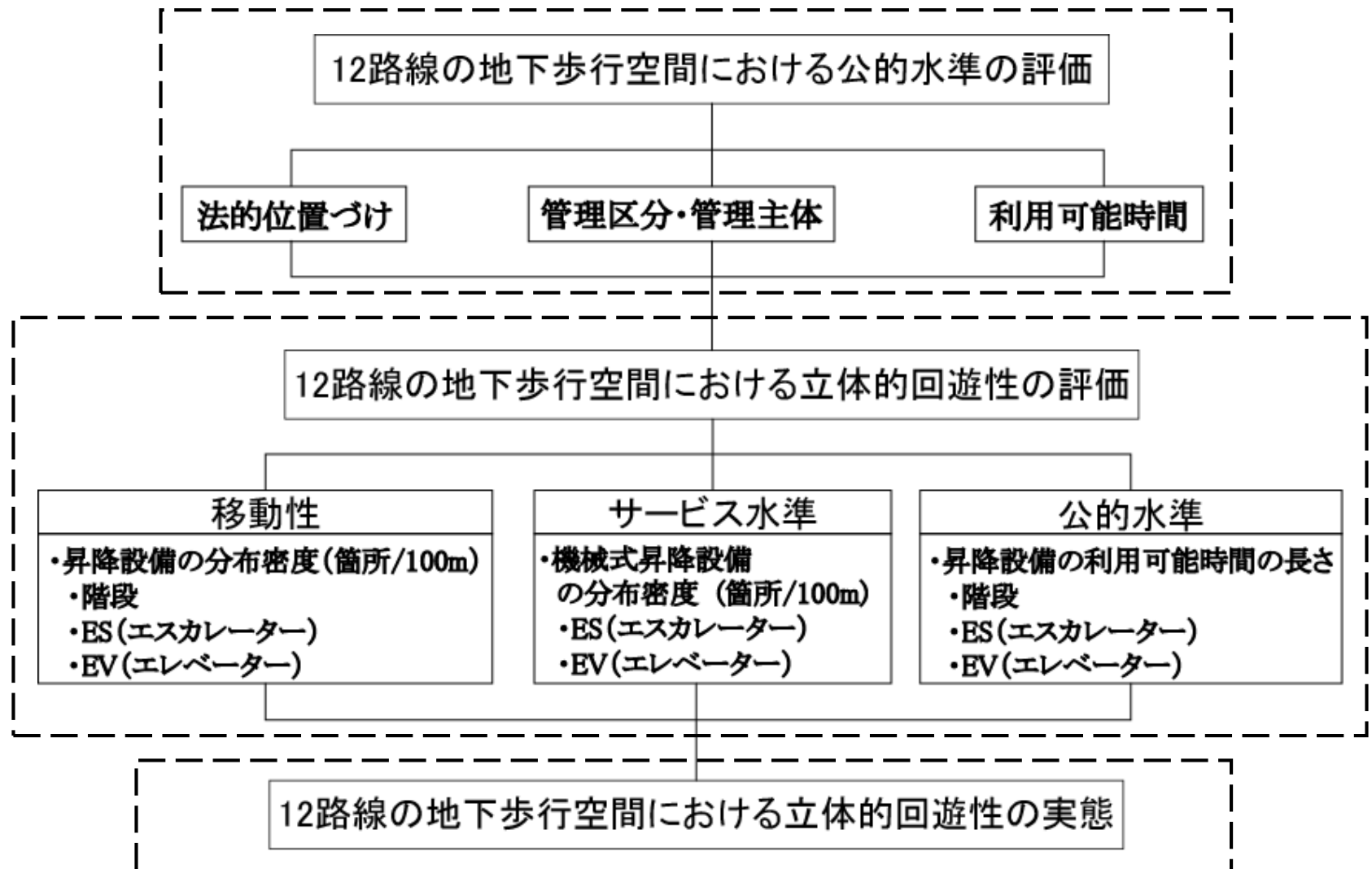
■ 第2章 地下歩行空間の立体的回遊性の実態の把握

■ 2章の構成と研究方法



■ 第2章 地下歩行空間の立体的回遊性の実態の把握

■ 2章の構成と研究方法



■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイティ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

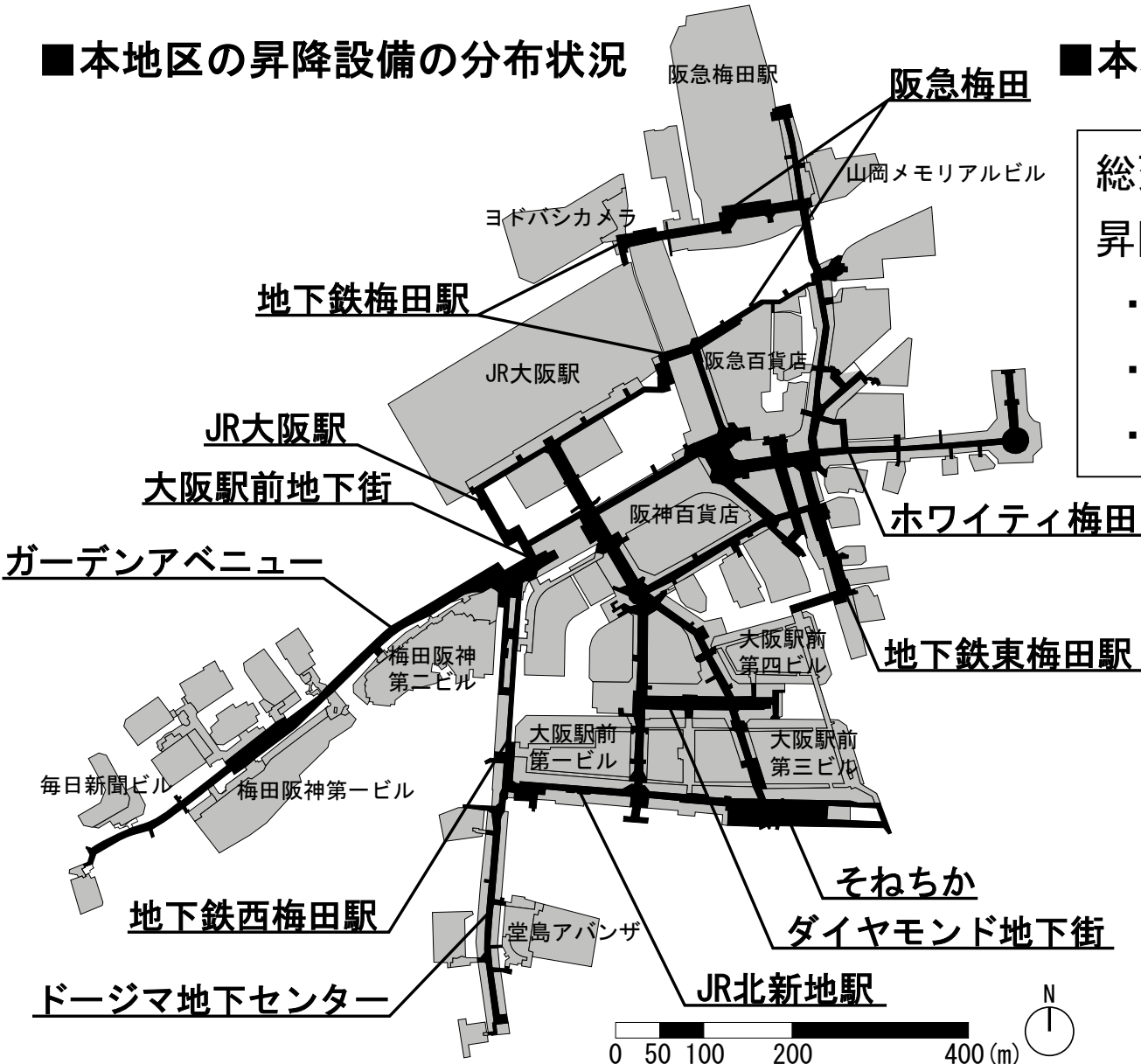
■ 地下歩行空間の公的水準の評価

名称	歩行空間の法的位置づけ	管理区分	管理主体	利用可能時間
ホワイトィ梅田	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	一部終電前に閉鎖
ガーデンアベニュー	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
大阪駅前地下街	認定道路	公共管理	大阪市建設局	終電に合わせて閉鎖
JR大阪駅	公的地下歩行空間	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
阪急梅田	公的地下歩行空間	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
そねちか	認定道路	公共管理	国土交通省近畿整備局	24時間利用可能
JR北新地駅	認定道路	民間管理	民間鉄道会社	終電に合わせて閉鎖
ドージマ地下センター	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
ダイヤモンド地下街	認定道路	民間管理	民間地下街管理会社	終電に合わせて閉鎖
地下鉄梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄西梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖
地下鉄東梅田駅	認定道路	公共管理	大阪市交通局	終電に合わせて閉鎖

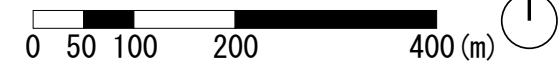
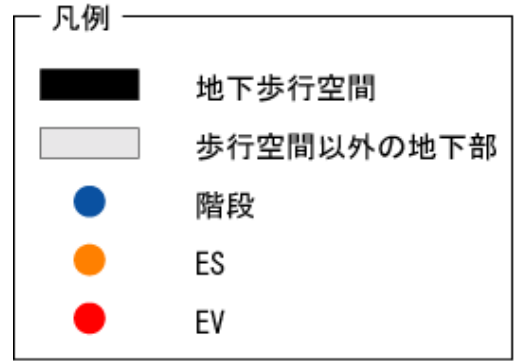
■ 地下歩行空間から地上部公共空間への昇降設備の概要

■ 本地区の昇降設備の分布状況

■ 本地区の概要



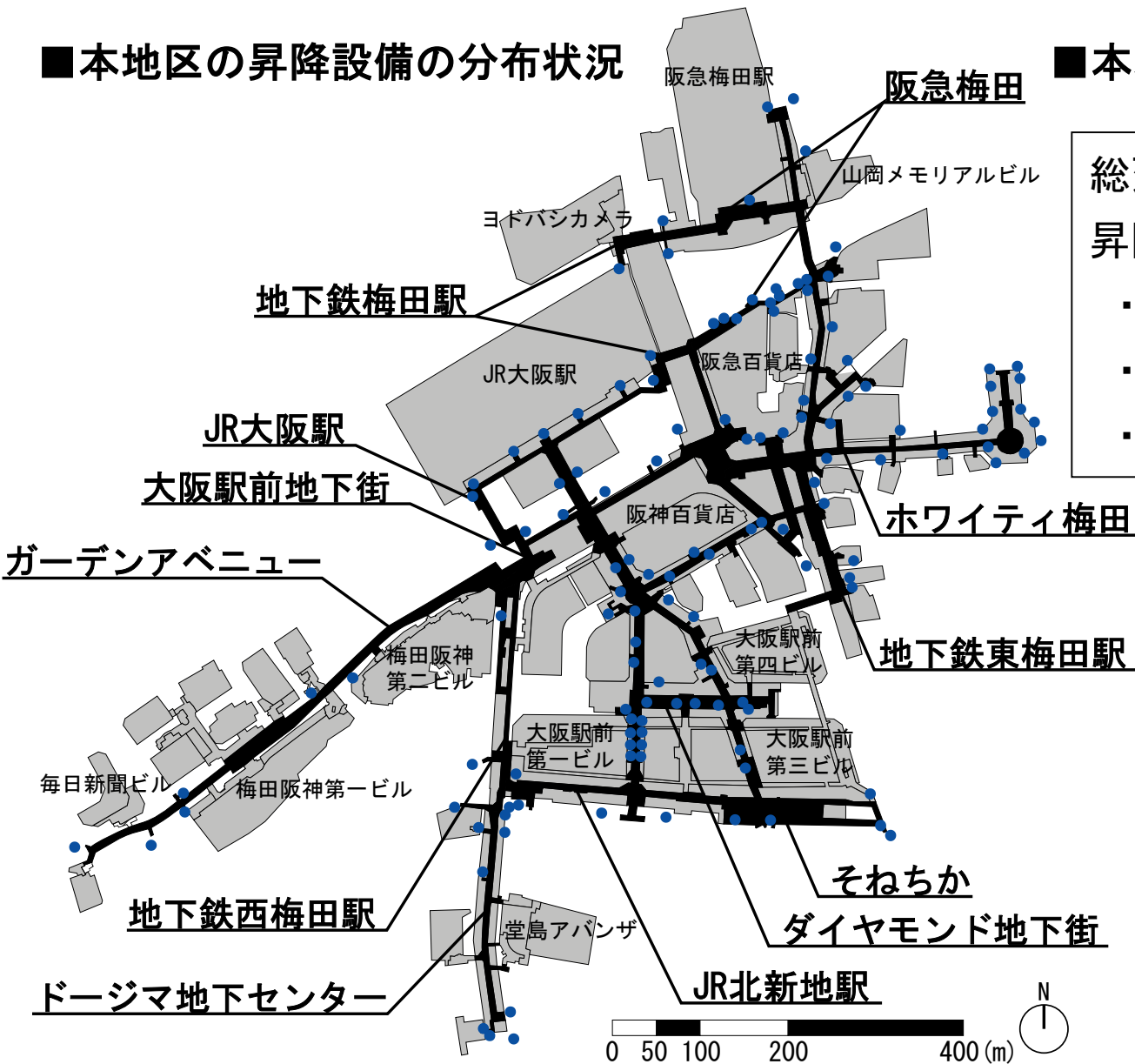
総延長距離	5860m
昇降設備総数	149箇所
・階段	136箇所
・ES	7箇所
・EV	6箇所



■ 地下歩行空間から地上部公共空間への昇降設備の概要

■ 本地区の昇降設備の分布状況

■ 本地区の概要



総延長距離	5860m
昇降設備総数	149箇所
・階段	136箇所
・ES	7箇所
・EV	6箇所

凡例

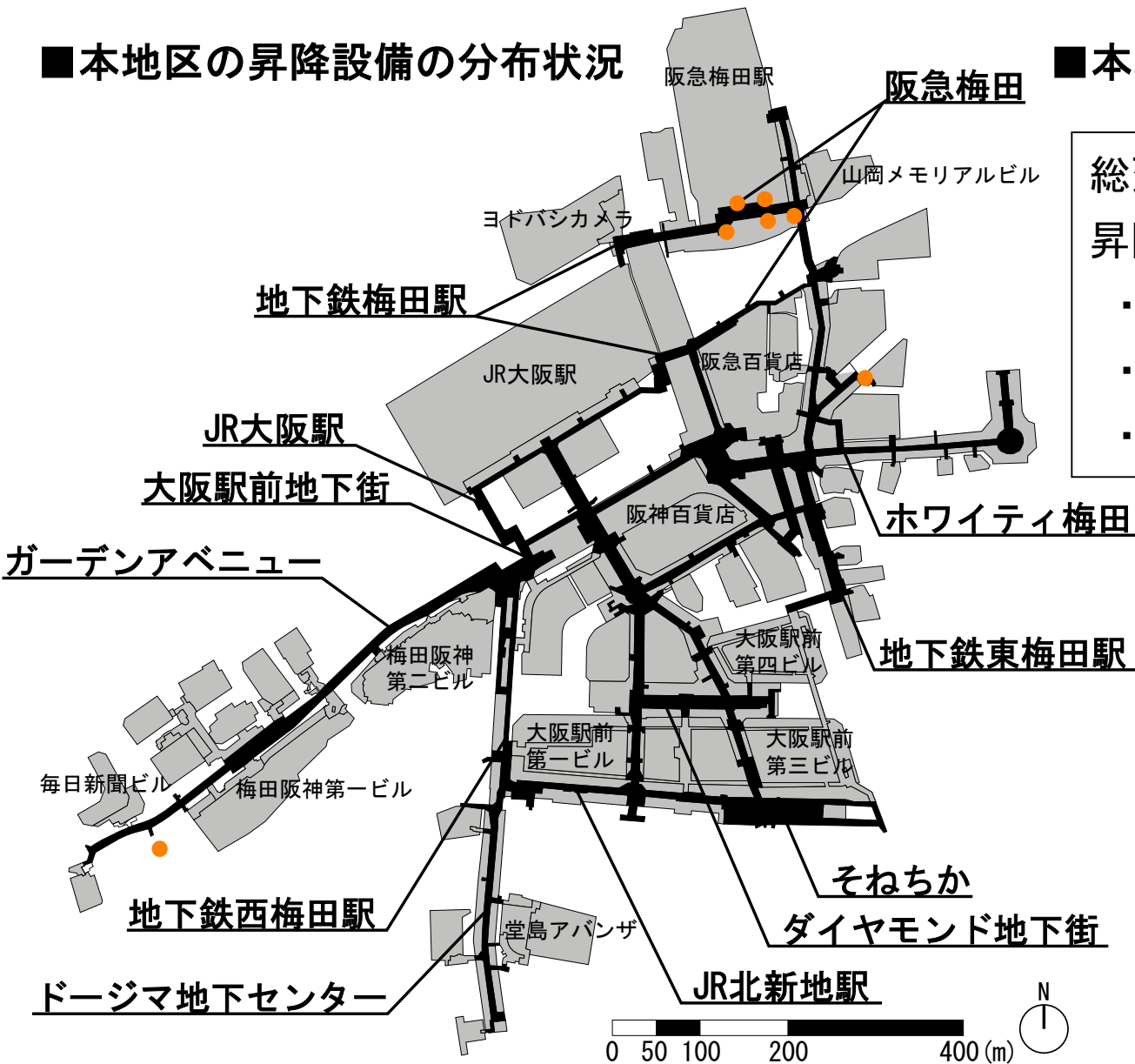
- 地下歩行空間
- 歩行空間以外の地下部
- 階段
- ES
- EV



■ 地下歩行空間から地上部公共空間への昇降設備の概要


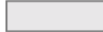



■ 本地区の昇降設備の分布状況

■ 本地区の概要



総延長距離	5860m
昇降設備総数	149箇所
・階段	136箇所
・ES	7箇所
・EV	6箇所

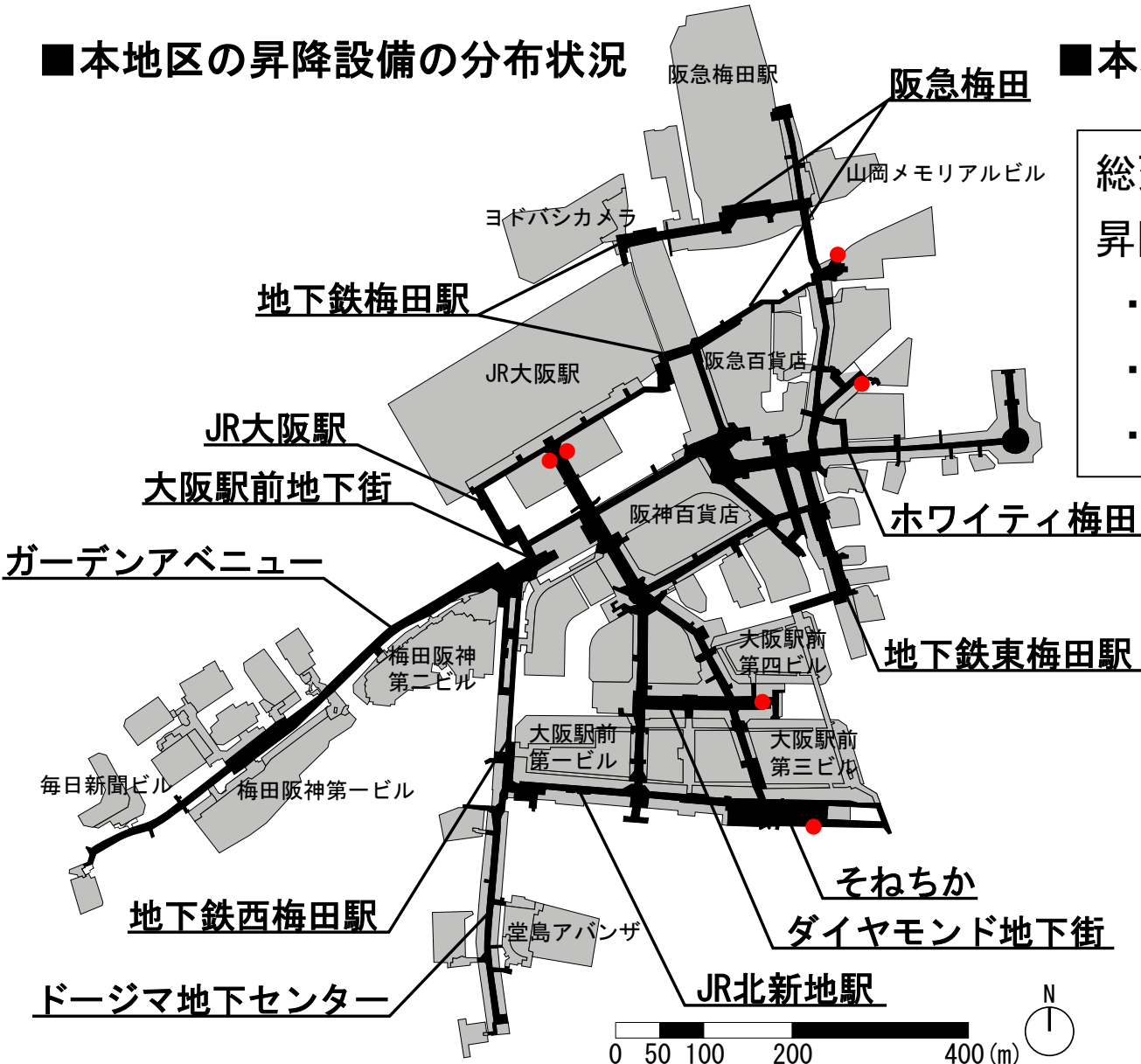
凡例

-  地下歩行空間
-  歩行空間以外の地下部
-  階段
-  ES
-  EV

■ 地下歩行空間から地上部公共空間への昇降設備の概要

■ 本地区の昇降設備の分布状況

■ 本地区の概要



総延長距離	5860m
昇降設備総数	149箇所
・階段	136箇所
・ES	7箇所
・EV	6箇所

凡例	
	地下歩行空間
	歩行空間以外の地下部
	階段
	ES
	EV

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	階段		機械式昇降設備		計			
		箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



昇降設備の分布密度
から見た移動性

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



昇降設備の分布密度
から見た移動性

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



昇降設備の分布密度
から見た移動性

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



機械式昇降設備の分布密度
から見たサービス水準

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



機械式昇降設備の分布密度
から見たサービス水準

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	階段		機械式昇降設備		計			
		箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



機械式昇降設備の分布密度
から見たサービス水準

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



昇降設備の利用可能時間
から見た公的水準

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



昇降設備の利用可能時間
から見た公的水準

■ 昇降設備から見た立体的回遊性の評価

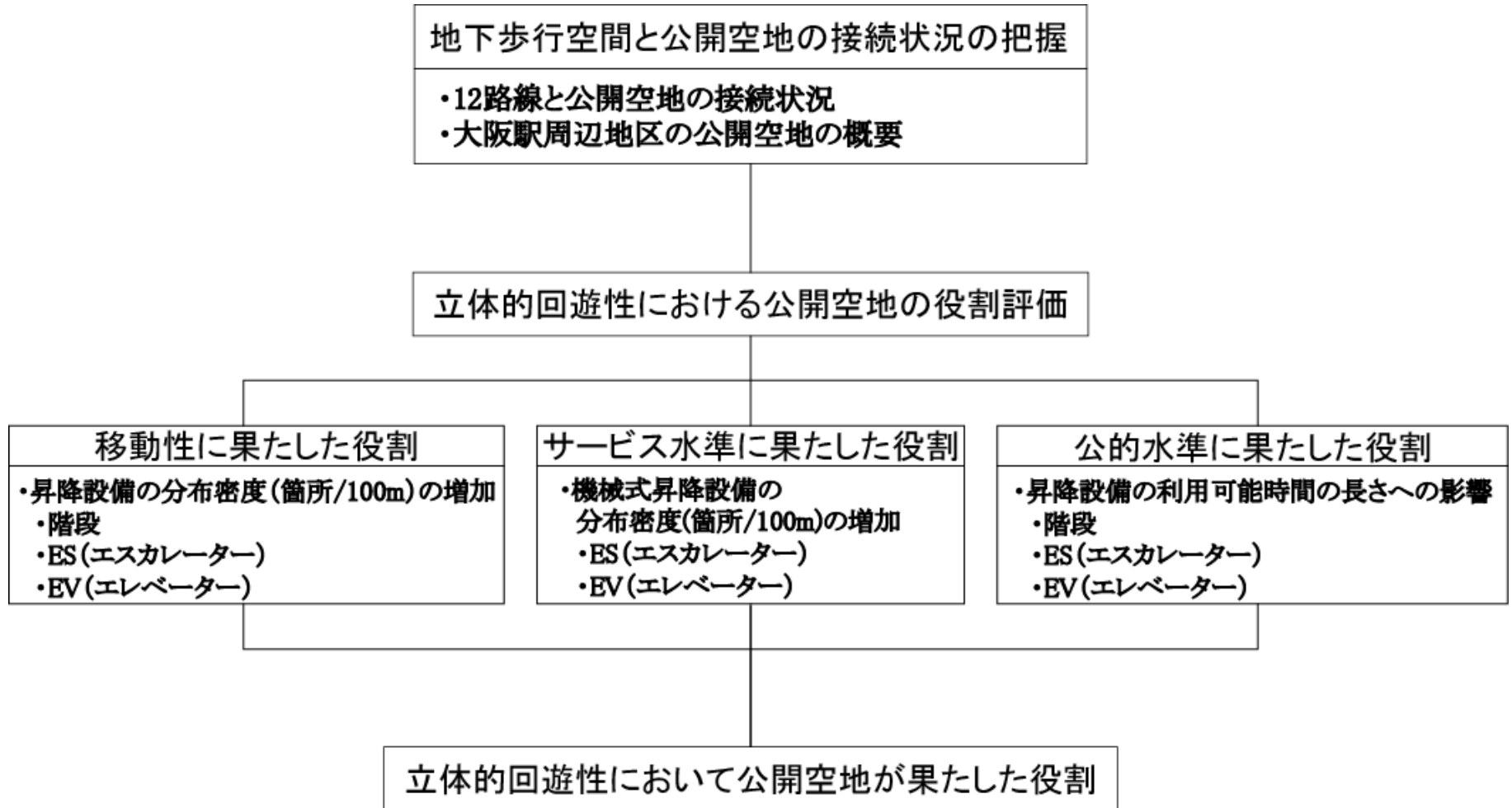
名称	総延長		昇降設備						利用可能時間
	長さ (m)	箇所数 (箇所)	階段		機械式昇降設備		計		
			分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	分布密度 (箇所 /100m)	箇所数 (箇所)	構成率 (%)	分布密度 (箇所 /100m)	
ホワイティ梅田	1310	38	2.9	2	0.1	40	26.8	3.1	始発から終電より短いものを設置
ガーデンアベニュー	610	6	1.0	1	0.2	7	4.7	1.1	全て始発から終電まで利用可能
大阪駅前地下街	370	2	0.5			2	1.3	0.5	全て始発から終電まで利用可能
JR大阪駅	420	11	2.6	2	0.5	13	8.7	3.1	始発から終電より短いものを設置
阪急梅田	350	11	3.1	5	1.4	16	10.7	4.6	全て始発から終電まで利用可能
そねちか	310	5	1.6	1	0.3	6	4.0	1.9	全て24時間利用可能
JR北新地駅	290	4	1.4			4	2.7	1.4	全て始発から終電まで利用可能
ドージマ地下センター	240	9	3.8			9	6.0	3.8	全て始発から終電まで利用可能
ダイヤモンド地下街	850	36	4.2	1	0.1	37	24.8	4.4	始発から終電より短いものを設置
地下鉄梅田駅	520	7	1.3			7	4.7	1.3	始発から終電より短いものを設置
地下鉄西梅田駅	370	2	0.5	1	0.3	3	2.0	0.8	全て始発から終電まで利用可能
地下鉄東梅田駅	220	5	2.3			5	3.4	2.3	全て始発から終電まで利用可能
全体	5860	136	2.3	13	0.2	149	100.0	2.5	—



昇降設備の利用可能時間
から見た公的水準

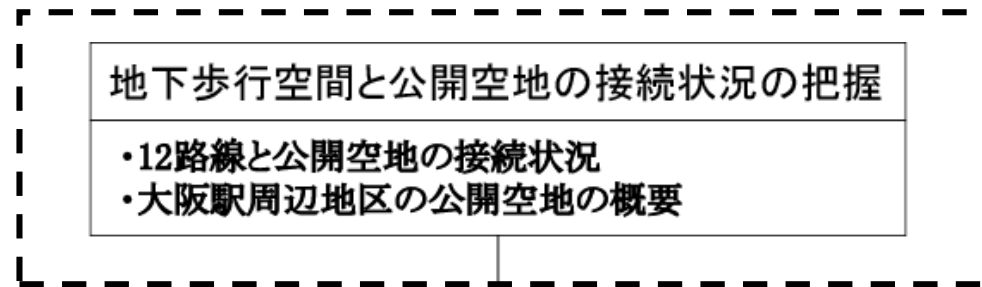
■ 第3章 立体的回遊性において公開空地が果たした役割

■ 3章の構成と研究方法



■ 第3章 立体的回遊性において公開空地が果たした役割

■ 3章の構成と研究方法



立体的回遊性における公開空地の役割評価

移動性に果たした役割

- ・昇降設備の分布密度(箇所/100m)の増加
- ・階段
- ・ES(エスカレーター)
- ・EV(エレベーター)

サービス水準に果たした役割

- ・機械式昇降設備の分布密度(箇所/100m)の増加
- ・ES(エスカレーター)
- ・EV(エレベーター)

公的水準に果たした役割

- ・昇降設備の利用可能時間の長さへの影響
- ・階段
- ・ES(エスカレーター)
- ・EV(エレベーター)

立体的回遊性において公開空地が果たした役割

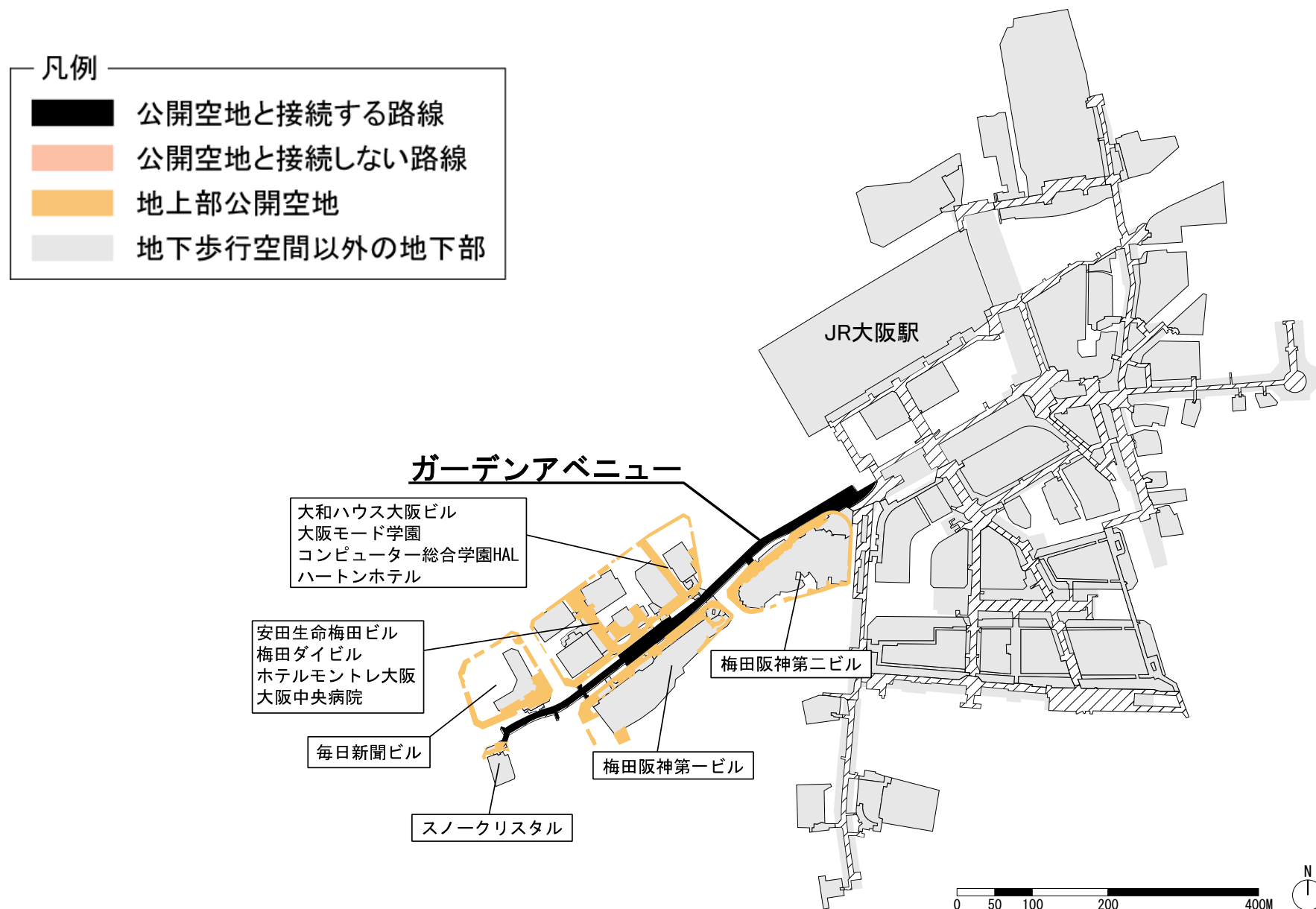
■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況

凡例

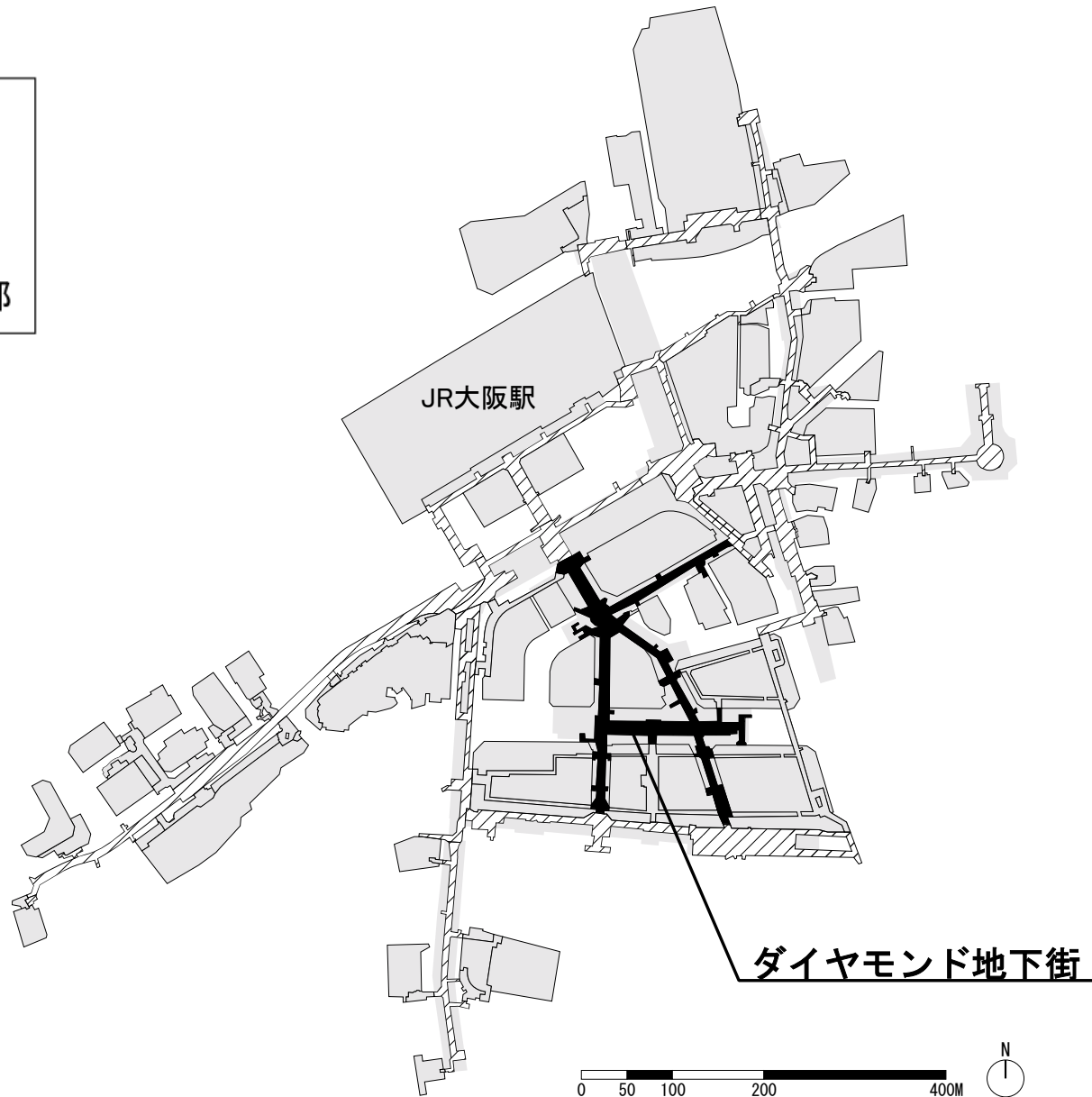
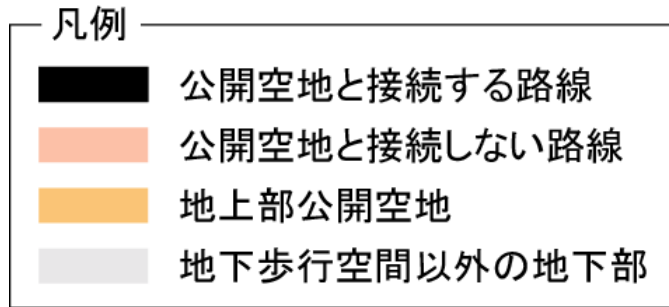
- 公開空地と接続する路線
- 公開空地と接続しない路線
- 地上部公開空地
- 地下歩行空間以外の地下部



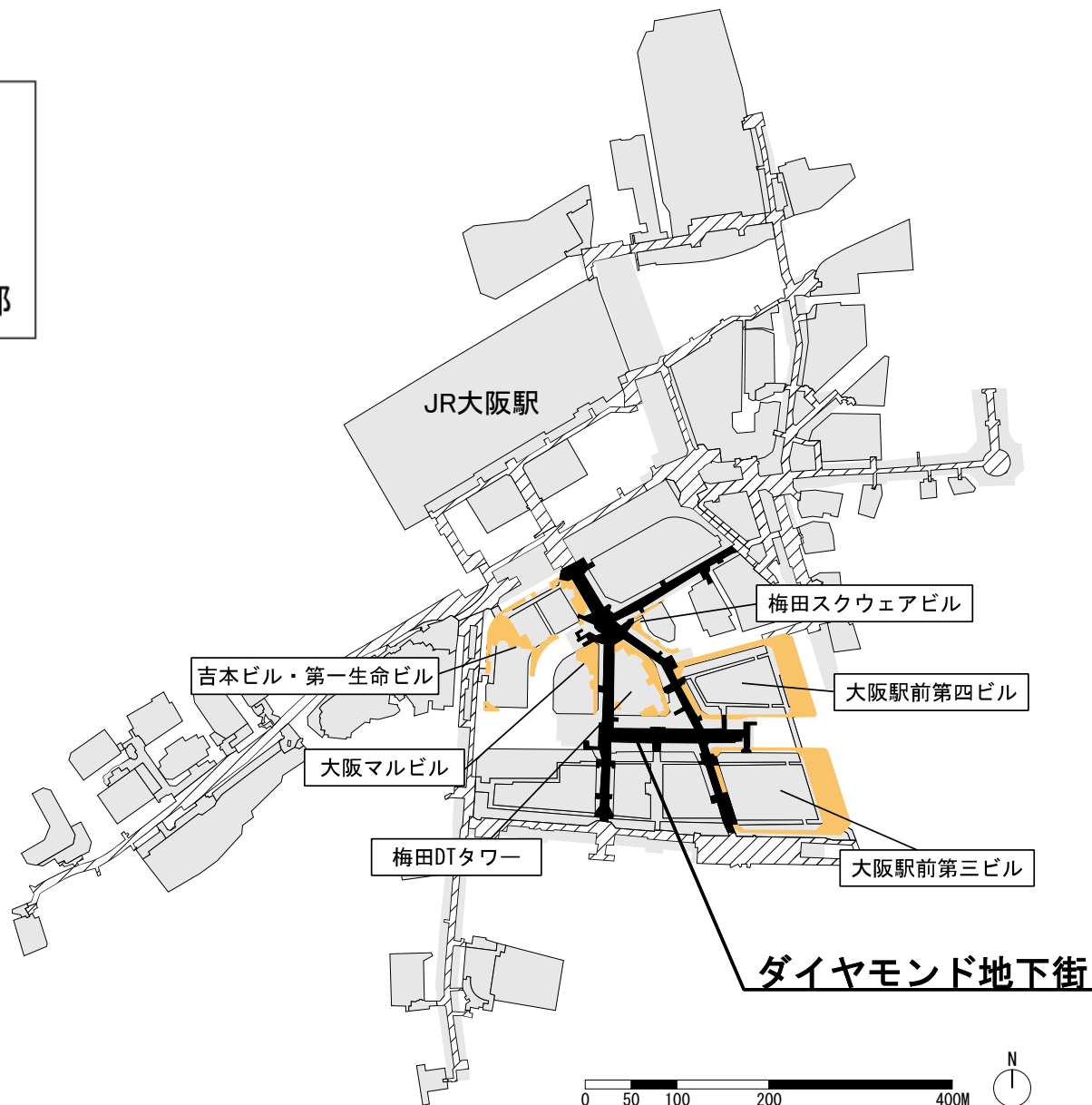
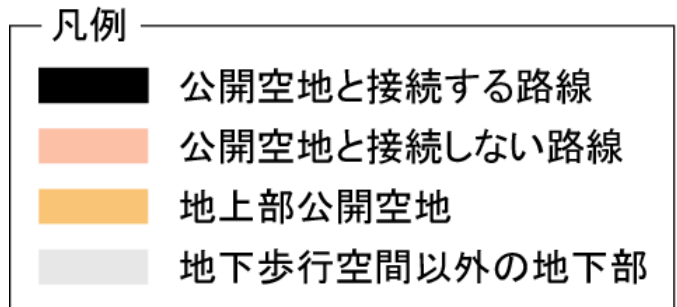
■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況



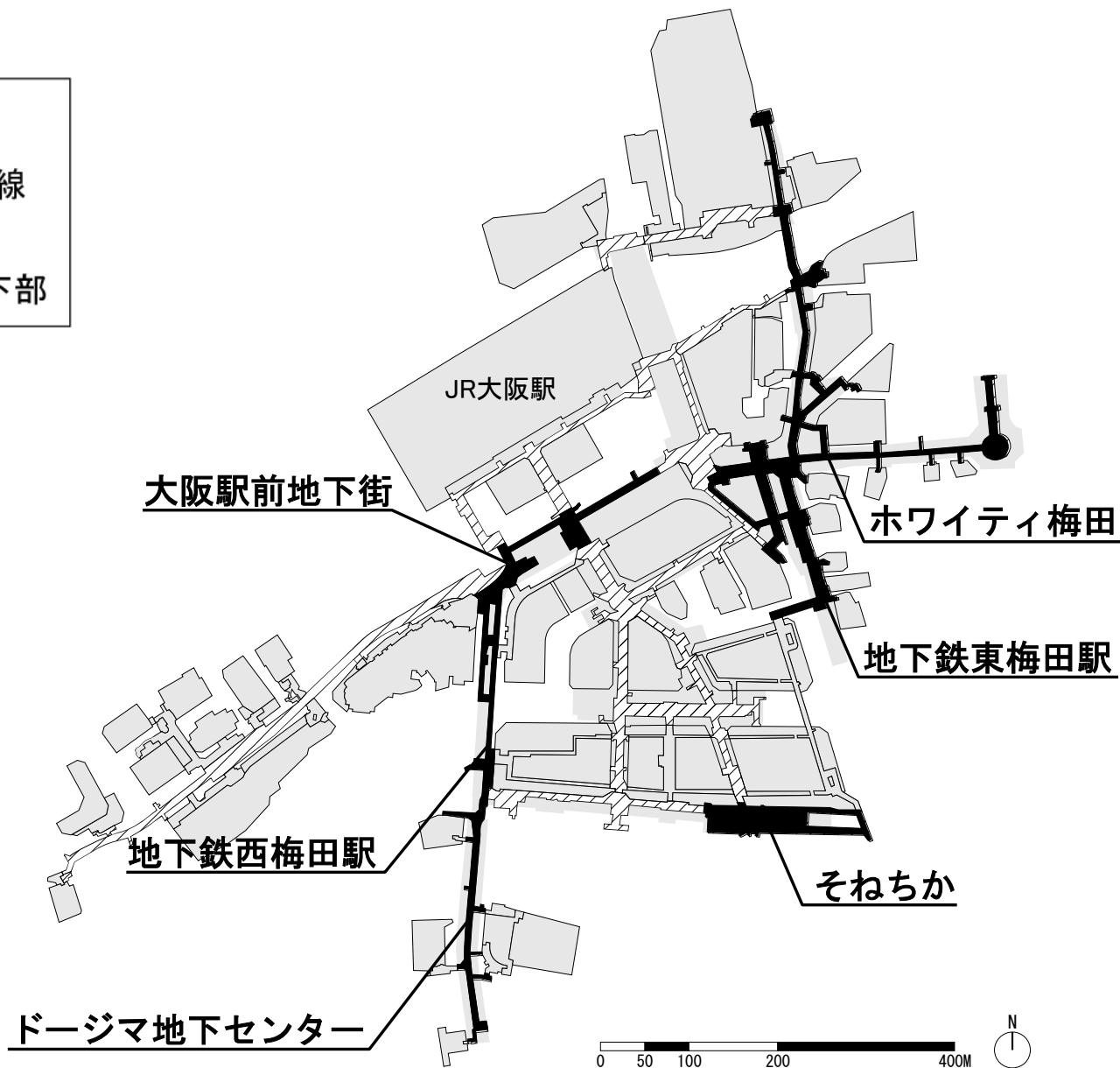
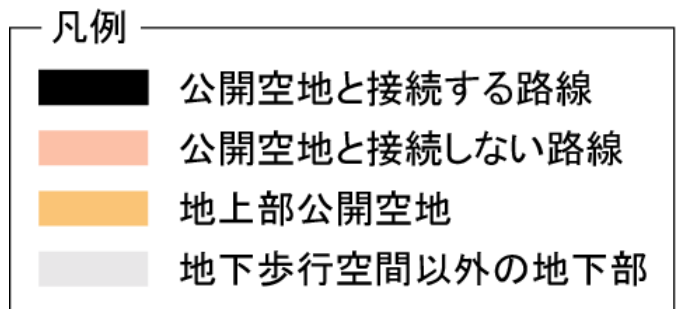
■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況



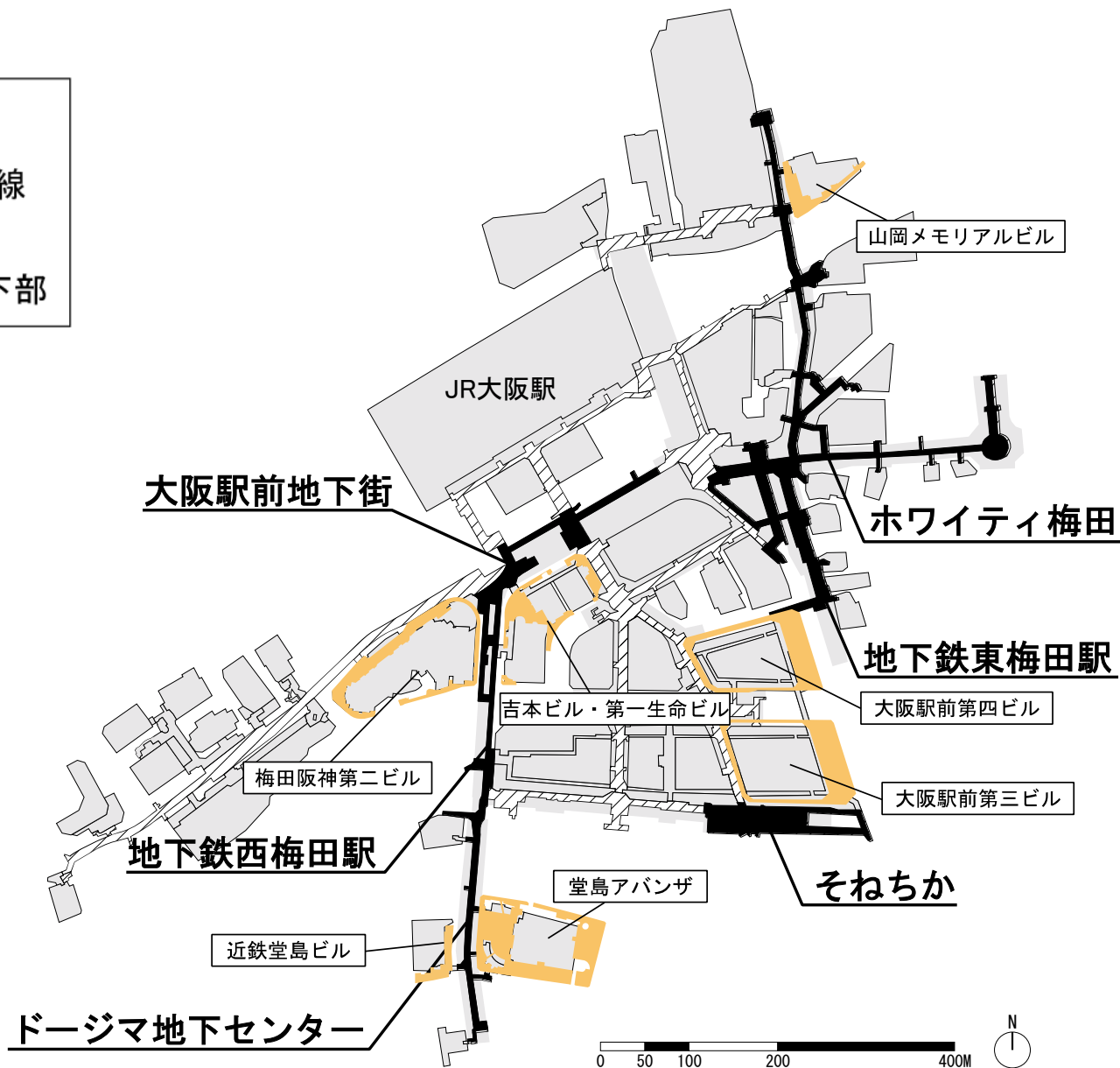
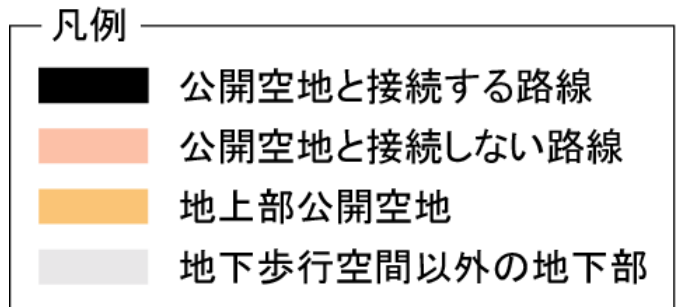
■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況



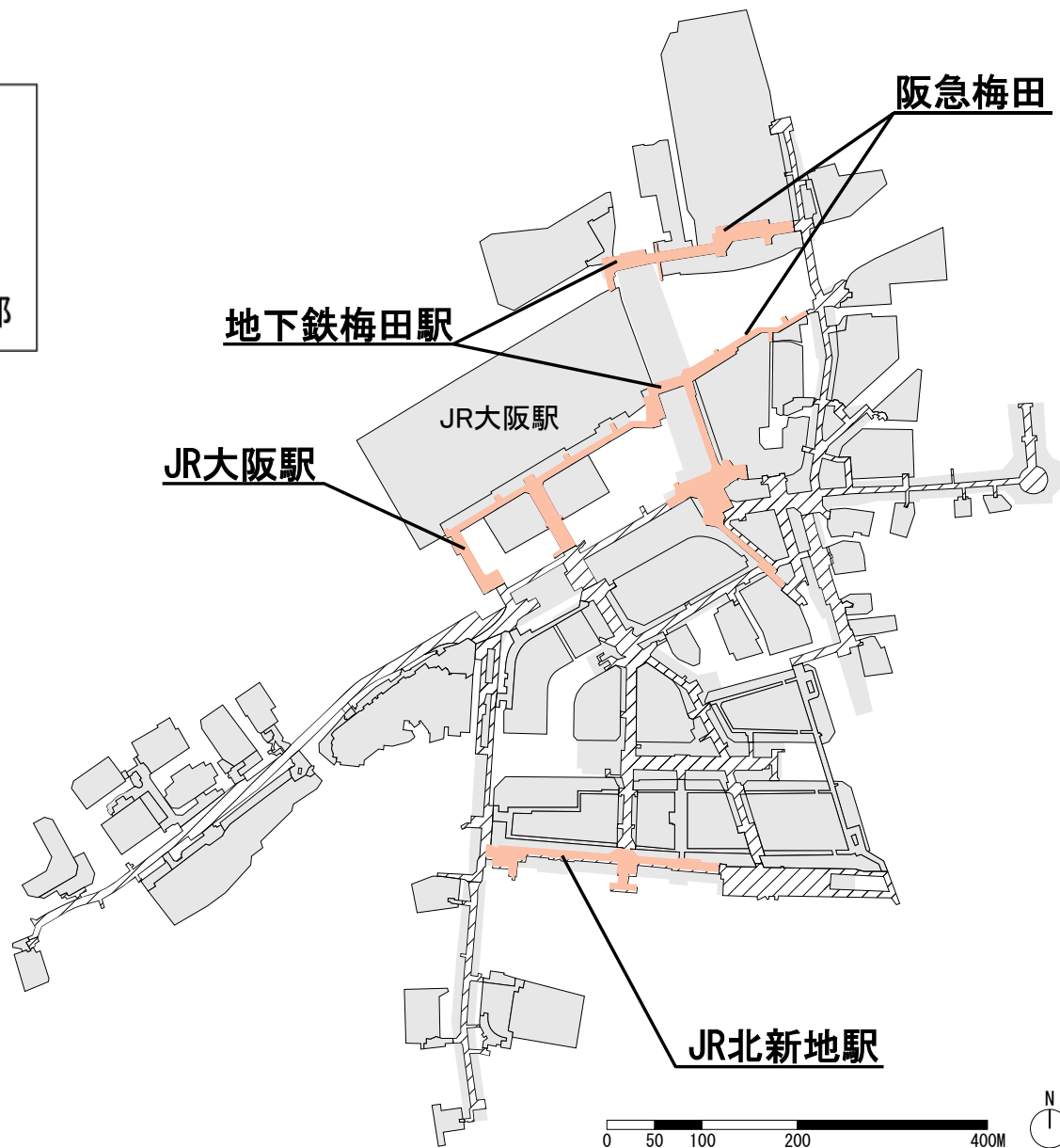
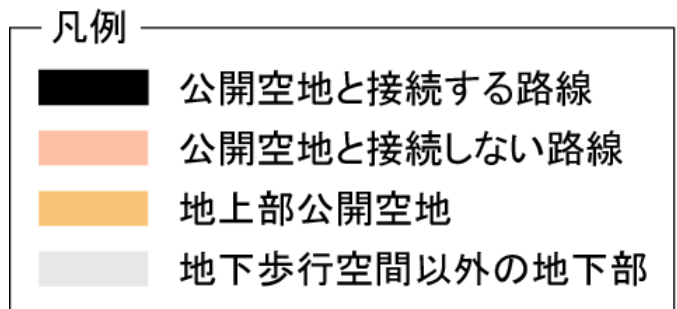
■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況



■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況



■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況

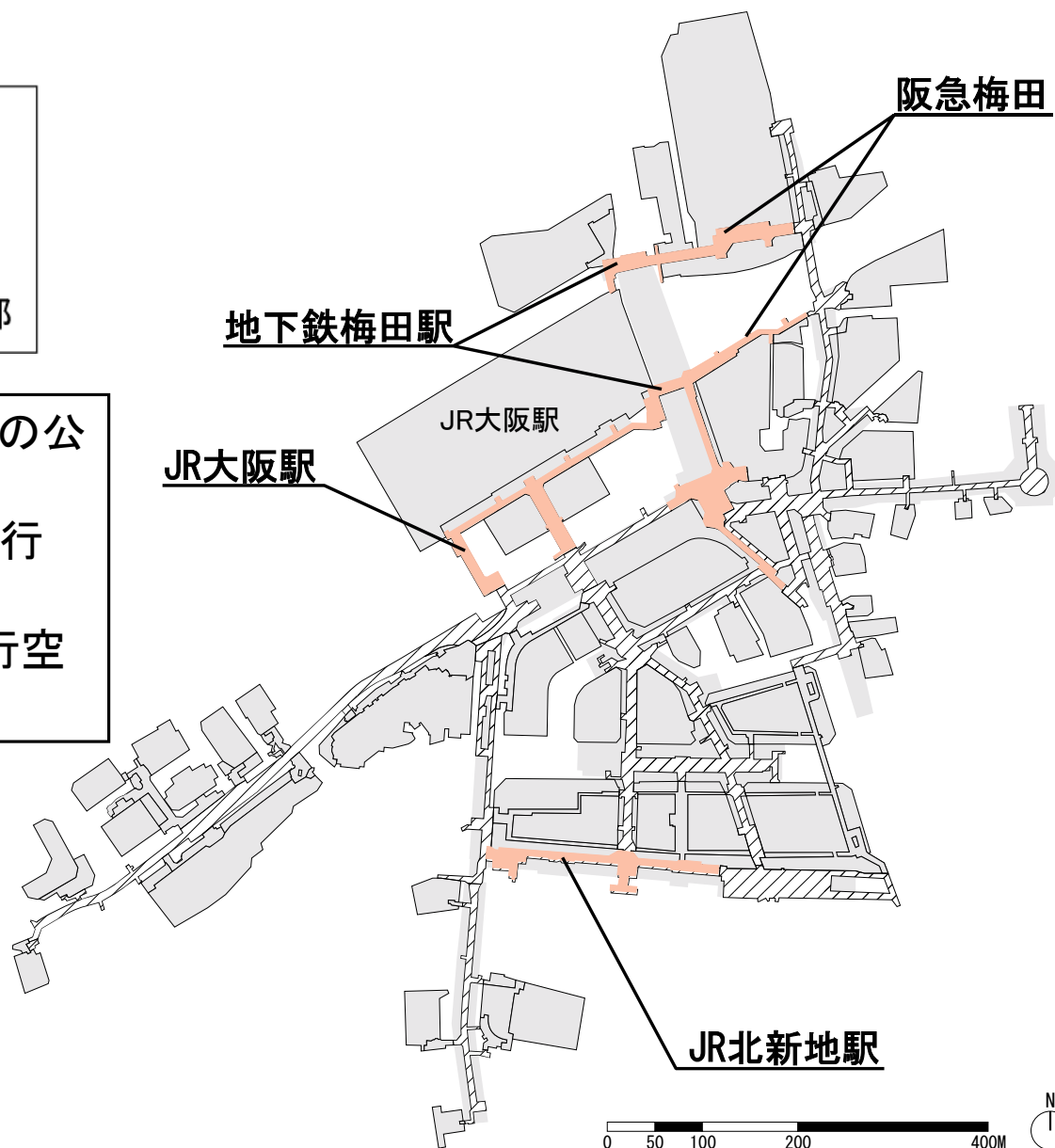


■ 公開空地の分布と地下歩行空間との接続状況

凡例

- 公開空地と接続する路線
- 公開空地と接続しない路線
- 地上部公開空地
- 地下歩行空間以外の地下部

- ・大阪駅周辺地区には17箇所の公開空地が存在する
- ・15箇所の公開空地が地下歩行空間と接続する
- ・公開空地と接続する地下歩行空間は12路線中8路線である



■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要

接続する 地下歩行空間	名称	成立年度	根拠となる 法制度	公開空地 面積(㎡)
ガーデンアベニュー	スノークリスタル	H9.3	特定街区制度	670
	梅田阪神第一ビル	H9.3	特定街区制度	3923
	大和ハウス大阪ビル 大阪モード学園 コンピューター総合学園HAL ハートンホテル	H11.3	特定街区制度	3395
	安田生命梅田ビル 梅田ダイビル ホテルモンテレ大阪 大阪中央病院	H12.6	特定街区制度	5750
	毎日新聞ビル	H19.7	特定街区制度	3900
	梅田阪神第二ビル・北側	H16.9	特定街区制度	4600
	梅田阪神第二ビル・東側	H16.9	特定街区制度	4600
地下鉄西梅田駅	吉本ビル・第一生命ビル・西側	H2.12	総合設計制度	4640
大阪駅前地下街	吉本ビル・第一生命ビル・北側	H2.12	総合設計制度	4640
ダイヤモンド地下街	吉本ビル・第一生命ビル・東側	H2.12	総合設計制度	4640
	大阪マルビル	S.48	総合設計制度	1132
	梅田スクウェアビル	H7.7	総合設計制度	558
	大阪DTタワー	H15.1	総合設計制度	930
	大阪駅前第三ビル 西側	S51.4	総合設計制度	2200
そねちか	大阪駅前第四ビル 西側	S53.1	総合設計制度	1700
	大阪駅前第三ビル 南側	S51.4	総合設計制度	2200
地下鉄東梅田駅	大阪駅前第四ビル 北側	S53.1	総合設計制度	1700
ドージマ地下センター	近鉄堂島ビル	S58.3	総合設計制度	887
	堂島アバンザ	H12.4	総合設計制度	6728
ホワイトティ梅田	山岡メモリアルビル	S57.10	総合設計制度	1107
接続無し	渡辺リクルートビル	H1.4	総合設計制度	211
	桜橋IMビル	H1.4	総合設計制度	217

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要

接続する 地下歩行空間	名称	成立年度	根拠となる 法制度	公開空地 面積(m ²)	
ガーデンアベニュー	スノークリスタル	H9.3	特定街区制度	670	
	梅田阪神第一ビル	H9.3	特定街区制度	3923	
	大和ハウス大阪ビル 大阪モード学園 コンピューター総合学園HAL ハートンホテル	H11.3	特定街区制度	3395	
	安田生命梅田ビル 梅田ダイビル ホテルモンテレ大阪 大阪中央病院	H12.6	特定街区制度	5750	
	毎日新聞ビル	H19.7	特定街区制度	3900	
	梅田阪神第二ビル・北側	H16.9	特定街区制度	4600	
	地下鉄西梅田駅	梅田阪神第二ビル・東側	H16.9	特定街区制度	4600
	大阪駅前地下街	吉本ビル・第一生命ビル・西側	H2.12	総合設計制度	4640
ダイヤモンド地下街	吉本ビル・第一生命ビル・北側	H2.12	総合設計制度	4640	
	吉本ビル・第一生命ビル・東側	H2.12	総合設計制度	4640	
	大阪マルビル	S.48	総合設計制度	1132	
	梅田スクウェアビル	H7.7	総合設計制度	558	
	大阪DTタワー	H15.1	総合設計制度	930	
	大阪駅前第三ビル 西側	S51.4	総合設計制度	2200	
そねちか	大阪駅前第四ビル 西側	S53.1	総合設計制度	1700	
	大阪駅前第三ビル 南側	S51.4	総合設計制度	2200	
地下鉄東梅田駅	大阪駅前第四ビル 北側	S53.1	総合設計制度	1700	
ドージマ地下センター	近鉄堂島ビル	S58.3	総合設計制度	887	
	堂島アバンザ	H12.4	総合設計制度	6728	
ホワイトティ梅田	山岡メモリアルビル	S57.10	総合設計制度	1107	
接続無し	渡辺リクルートビル	H1.4	総合設計制度	211	
	桜橋IMビル	H1.4	総合設計制度	217	

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要



明治安田生命ビル

地下鉄東梅田駅	大阪駅前第壹ビル 北側	000.1	総合設計制度	1700
ドージマ地下センター	近鉄堂島ビル	S58.3	総合設計制度	887
	堂島アバンザ	H12.4	総合設計制度	6728
ホワイティ梅田	山岡メモリアルビル	S57.10	総合設計制度	1107
接続無し	渡辺リクルートビル	H1.4	総合設計制度	211
	桜橋IMビル	H1.4	総合設計制度	217

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要

接続する 地下歩行空間	
ガーデンアベニ	
地下鉄西梅田	
大阪駅前地下	
ダイヤモンド地	
そねちか 地下鉄東梅田	
ドージマ地下セン	
ホワイトティ梅	
接続無し	

スノークリスタル

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要

接続する 地下歩行空間	名称	成立年度	根拠となる 法制度	公開空地 面積(㎡)
ガーデンアベニュー	スノークリスタル	H9.3	特定街区制度	670
	梅田阪神第一ビル	H9.3	特定街区制度	3923
	大和ハウス大阪ビル 大阪モード学園 コンピューター総合学園HAL ハートンホテル	H11.3	特定街区制度	3395
	安田生命梅田ビル 梅田ダイビル ホテルモンテレ大阪 大阪中央病院	H12.6	特定街区制度	5750
	毎日新聞ビル	H19.7	特定街区制度	3900
	梅田阪神第二ビル・北側	H16.9	特定街区制度	4600
	梅田阪神第二ビル・東側	H16.9	特定街区制度	4600
地下鉄西梅田駅	吉本ビル・第一生命ビル・西側	H2.12	総合設計制度	4640
大阪駅前地下街	吉本ビル・第一生命ビル・北側	H2.12	総合設計制度	4640
ダイヤモンド地下街	吉本ビル・第一生命ビル・東側	H2.12	総合設計制度	4640
	大阪マルビル	S.48	総合設計制度	1132
	梅田スクウェアビル	H7.7	総合設計制度	558
	大阪DTタワー	H15.1	総合設計制度	930
	大阪駅前第三ビル 西側	S51.4	総合設計制度	2200
	大阪駅前第四ビル 西側	S53.1	総合設計制度	1700
そねちか	大阪駅前第三ビル 南側	S51.4	総合設計制度	2200
地下鉄東梅田駅	大阪駅前第四ビル 北側	S53.1	総合設計制度	1700
ドージマ地下センター	近鉄堂島ビル	S58.3	総合設計制度	887
	堂島アバンザ	H12.4	総合設計制度	6728
ホワイトティ梅田	山岡メモリアルビル	S57.10	総合設計制度	1107
接続無し	渡辺リクルートビル	H1.4	総合設計制度	211
	桜橋IMビル	H1.4	総合設計制度	217

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要

接続 地下鉄
ガーデン
地下鉄 大阪駅
ダイヤモンド
その他 地下鉄 ドージマ ホワイ
接続



大阪マルビル

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要



梅田スクウェアビル

そねちか	大阪駅前第三ビル 南側	S51.4	総合設計制度	2200
地下鉄東梅田駅	大阪駅前第四ビル 北側	S53.1	総合設計制度	1700
ドージマ地下センター	近鉄堂島ビル	S58.3	総合設計制度	887
	堂島アバンザ	H12.4	総合設計制度	6728
ホワイトティ梅田	山岡メモリアルビル	S57.10	総合設計制度	1107
接続無し	渡辺リクルートビル	H1.4	総合設計制度	211
	桜橋IMビル	H1.4	総合設計制度	217

■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要



■ 公開空地の概要

■ 大阪駅周辺地区の公開空地の概要

接続 地下鉄	
ガーデン	
地下鉄 大阪駅	
ダイヤモンド	
その他 地下鉄 ドージマ ホワイ	
接続	

梅田DTタワー

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 移動性とサービス水準

名称	総延長 長さ (m)	昇降設備													
		階段				機械式昇降設備						計			
		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	全体での 密度 (箇所 /100m)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)
ホワイトィ梅田	1310	38	3	41	3.1	2		2	0.2	0.2	40	3	43	3.1	3.3
ガーデンアベニュー	610	6	18	24	3.9	1	11	12	0.2	2.0	7	29	36	1.1	5.9
大阪駅前地下街	370	2	2	4	1.1						2	2	4	0.5	1.1
JR大阪駅	420	11	—	11	2.6	2	—	2	0.5	0.5	13	—	13	3.1	3.1
阪急梅田	350	11	—	11	3.1	5	—	5	1.4	1.4	16	—	16	4.6	4.6
そねちか	310	5	5	10	3.2	1	1	2	0.3	0.6	6	6	12	1.9	3.9
JR北新地駅	290	4	—	4	1.4		—				4	—	4	1.4	1.4
ドージマ地下センター	240	9	9	18	7.5		1	1		0.4	9	10	19	3.8	7.9
ダイヤモンド地下街	850	36	21	57	6.7	1	3	4	0.1	0.5	37	24	61	4.4	7.2
地下鉄梅田駅	520	7	—	7	1.3		—				7	—	7	1.3	1.3
地下鉄西梅田駅	370	2	3	5	1.4	1		1	0.3	0.3	3	3	6	0.8	1.6
地下鉄東梅田駅	220	5	2	7	3.2		1	1		0.5	5	3	8	2.3	3.6
計	5860	136	63	199	3.4	13	17	30	0.2	0.5	149	80	229	2.5	3.9

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 移動性とサービス水準

名称	総延長 長さ (m)	階段			名称	昇降設備				
		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)
ホワイティ梅田	1310	38	3	41	ホワイティ梅田	40	3	43	3.1	3.3
ガーデンアベニュー	610	6	18	24	ガーデンアベニュー	7	29	36	1.1	5.9
大阪駅前地下街	370	2	2	4	大阪駅前地下街	2	2	4	0.5	1.1
JR大阪駅	420	11	—	11	JR大阪駅	13	—	13	3.1	3.1
阪急梅田	350	11	—	11	阪急梅田	16	—	16	4.6	4.6
そねちか	310	5	5	10	そねちか	6	6	12	1.9	3.9
JR北新地駅	290	4	—	4	JR北新地駅	4	—	4	1.4	1.4
ドージマ地下センター	240	9	9	18	ドージマ地下センター	9	10	19	3.8	7.9
ダイヤモンド地下街	850	36	21	57	ダイヤモンド地下街	37	24	61	4.4	7.2
地下鉄梅田駅	520	7	—	7	地下鉄梅田駅	7	—	7	1.3	1.3
地下鉄西梅田駅	370	2	3	5	地下鉄西梅田駅	3	3	6	0.8	1.6
地下鉄東梅田駅	220	5	2	7	地下鉄東梅田駅	5	3	8	2.3	3.6
計	5860	136	63	199	計	149	80	229	2.5	3.9

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 移動性とサービス水準

名称	総延長 長さ (m)	階段			名称	昇降設備				
		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)
ホワイティ梅田	1310	38	3	41	ホワイティ梅田	40	3	43	3.1	3.3
ガーデンアベニュー	610	6	18	24	ガーデンアベニュー	7	29	36	1.1	5.9
大阪駅前地下街	370	2	2	4	大阪駅前地下街	2	2	4	0.5	1.1
JR大阪駅	420	11	—	11	JR大阪駅	13	—	13	3.1	3.1
阪急梅田	350	11	—	11	阪急梅田	16	—	16	4.6	4.6
そねちか	310	5	5	10	そねちか	6	6	12	1.9	3.9
JR北新地駅	290	4	—	4	JR北新地駅	4	—	4	1.4	1.4
ドージマ地下センター	240	9	9	18	ドージマ地下センター	9	10	19	3.8	7.9
ダイヤモンド地下街	850	36	21	57	ダイヤモンド地下街	37	24	61	4.4	7.2
地下鉄梅田駅	520	7	—	7	地下鉄梅田駅	7	—	7	1.3	1.3
地下鉄西梅田駅	370	2	3	5	地下鉄西梅田駅	3	3	6	0.8	1.6
地下鉄東梅田駅	220	5	2	7	地下鉄東梅田駅	5	3	8	2.3	3.6
計	5860	136	63	199	計	149	80	229	2.5	3.9

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 移動性とサービス水準

名称	総延長 長さ (m)	階段			名称	昇降設備				
		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)		公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)
ホワイティ梅田	1310	38	3	41	ホワイティ梅田	40	3	43	3.1	3.3
ガーデンアベニュー	610	6	18	24	ガーデンアベニュー	7	29	36	1.1	5.9
大阪駅前地下街	370	2	2	4	大阪駅前地下街	2	2	4	0.5	1.1
JR大阪駅	420	11	—	11	JR大阪駅	13	—	13	3.1	3.1
阪急梅田	350	11	—	11	阪急梅田	16	—	16	4.6	4.6
そねちか	310	5	5	10	そねちか	6	6	12	1.9	3.9
JR北新地駅	290	4	—	4	JR北新地駅	4	—	4	1.4	1.4
ドージマ地下センター	240	9	9	18	ドージマ地下センター	9	10	19	3.8	7.9
ダイヤモンド地下街	850	36	21	57	ダイヤモンド地下街	37	24	61	4.4	7.2
地下鉄梅田駅	520	7	—	7	地下鉄梅田駅	7	—	7	1.3	1.3
地下鉄西梅田駅	370	2	3	5	地下鉄西梅田駅	3	3	6	0.8	1.6
地下鉄東梅田駅	220	5	2	7	地下鉄東梅田駅	5	3	8	2.3	3.6
計	5860	136	63	199	計	149	80	229	2.5	3.9

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 移動性とサービス水準

名称	機械式昇降設備					計						
	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)	公共空間 の密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)
	0.2	0.2	40	3	43	3.1	3.3					
ホワイティ梅田	2		2	0.2	0.2	0.2	2.0	7	29	36	1.1	5.9
ガーデンアベニュー	1	11	12	0.2	2.0			2	2	4	0.5	1.1
大阪駅前地下街						0.5	0.5	13	—	13	3.1	3.1
JR大阪駅	2	—	2	0.5	0.5	1.4	1.4	16	—	16	4.6	4.6
阪急梅田	5	—	5	1.4	1.4	0.3	0.6	6	6	12	1.9	3.9
そねちか	1	1	2	0.3	0.6			4	—	4	1.4	1.4
JR北新地駅		—						9	10	19	3.8	7.9
ドージマ地下センター		1	1		0.4	0.1	0.5	37	24	61	4.4	7.2
ダイヤモンド地下街	1	3	4	0.1	0.5			7	—	7	1.3	1.3
地下鉄梅田駅		—				0.3	0.3	3	3	6	0.8	1.6
地下鉄西梅田駅	1		1	0.3	0.3			5	3	8	2.3	3.6
地下鉄東梅田駅		1	1		0.5	0.2	0.5	149	80	229	2.5	3.9
計	13	17	30	0.2	0.5							

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 移動性とサービス水準

名称	機械式昇降設備					計						
	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)	公共空間 の密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加数 (箇所)	全体での 箇所数 (箇所)	公共空間 での密度 (箇所 /100m)	全体での 密度 (箇所 /100m)
	0.2	0.2	40	3	43	3.1	3.3					
ホワイティ梅田	2		2	0.2	0.2	0.2	2.0	7	29	36	1.1	5.9
ガーデンアベニュー	1	11	12	0.2	2.0			2	2	4	0.5	1.1
大阪駅前地下街						0.5	0.5	13	—	13	3.1	3.1
JR大阪駅	2	—	2	0.5	0.5	1.4	1.4	16	—	16	4.6	4.6
阪急梅田	5	—	5	1.4	1.4	0.3	0.6	6	6	12	1.9	3.9
そねちか	1	1	2	0.3	0.6			4	—	4	1.4	1.4
JR北新地駅		—						9	10	19	3.8	7.9
ドージマ地下センター		1	1		0.4	0.1	0.5	37	24	61	4.4	7.2
ダイヤモンド地下街	1	3	4	0.1	0.5			7	—	7	1.3	1.3
地下鉄梅田駅		—				0.3	0.3	3	3	6	0.8	1.6
地下鉄西梅田駅	1		1	0.3	0.3			5	3	8	2.3	3.6
地下鉄東梅田駅		1	1		0.5	0.2	0.5	149	80	229	2.5	3.9
計	13	17	30	0.2	0.5							

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 公的水準の評価と公開空地の役割評価

名称	昇降設備の利用可能時間											
	24時間利用可能			始発—終電			始発後—終電、始発—終電前			始発後—終電前		
	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)
ホワイティ梅田				18		18	22	3	25			
ガーデンアベニュー				7	16	23		12	12		1	1
大阪駅前地下街				2		2		2			2	2
JR大阪駅		—		11	—	11		—		2	—	2
阪急梅田		—		16	—	16		—			—	
そねちか	6	2	8					4	4			
JR北新地駅		—		4	—	4		—			—	
ドージマ地下センター				8	1	9		9	9			
ダイヤモンド地下街				6		6	31	7	38		17	17
地下鉄梅田駅		—		5	—	5	2	—	2		—	
地下鉄西梅田駅				3	1	4					2	2
地下鉄東梅田駅				5		5		3	3			
計	6	2	8	84	18	103	55	40	95	2	22	24

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 公的水準の評価と公開空地の役割評価

名称	昇降設備の利用可能時間											
	24時間利用可能			始発—終電			始発後—終電、始発—終電前			始発後—終電前		
	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)
ホワイティ梅田				18		18	22	3	25			
ガーデンアベニュー				7	16	23		12	12		1	1
大阪駅前地下街				2		2		2			2	2
JR大阪駅		—		11	—	11		—		2	—	2
阪急梅田		—		16	—	16		—			—	
そねちか	6	2	8					4	4			
JR北新地駅		—		4	—	4		—			—	
ドージマ地下センター				8	1	9		9	9			
ダイヤモンド地下街				6		6	31	7	38		17	17
地下鉄梅田駅		—		5	—	5	2	—	2		—	
地下鉄西梅田駅				3	1	4					2	2
地下鉄東梅田駅				5		5		3	3			
計	6	2	8	84	18	103	55	40	95	2	22	24

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 公的水準の評価と公開空地の役割評価

名称	昇降設備の利用可能時間											
	24時間利用可能			始発—終電			始発後—終電、始発—終電前			始発後—終電前		
	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)
ホワイティ梅田				18		18	22	3	25			
ガーデンアベニュー				7	16	23		12	12		1	1
大阪駅前地下街				2		2		2			2	2
JR大阪駅		—		11	—	11		—		2	—	2
阪急梅田		—		16	—	16		—			—	
そねちか	6	2	8					4	4			
JR北新地駅		—		4	—	4		—			—	
ドージマ地下センター				8	1	9		9	9			
ダイヤモンド地下街				6		6	31	7	38		17	17
地下鉄梅田駅		—		5	—	5	2	—	2		—	
地下鉄西梅田駅				3	1	4					2	2
地下鉄東梅田駅				5		5		3	3			
計	6	2	8	84	18	103	55	40	95	2	22	24

■ 昇降設備から見た公開空地の役割評価

■ 公的水準の評価と公開空地の役割評価

名称	昇降設備の利用可能時間											
	24時間利用可能			始発—終電			始発後—終電、始発—終電前			始発後—終電前		
	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)	公共空間 への 箇所数 (箇所)	公開空地 による 増加 (箇所)	全体の 箇所数 (箇所)
ホワイティ梅田				18		18	22	3	25			
ガーデンアベニュー				7	16	23		12	12		1	1
大阪駅前地下街				2		2		2			2	2
JR大阪駅		—		11	—	11		—		2	—	2
阪急梅田		—		16	—	16		—			—	
そねちか	6	2	8					4	4			
JR北新地駅		—		4	—	4		—			—	
ドージマ地下センター				8	1	9		9	9			
ダイヤモンド地下街				6		6	31	7	38		17	17
地下鉄梅田駅		—		5	—	5	2	—	2		—	
地下鉄西梅田駅				3	1	4					2	2
地下鉄東梅田駅				5		5		3	3			
計	6	2	8	84	18	103	55	40	95	2	22	24

■ 3章 立体的回遊性において公開空地が果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

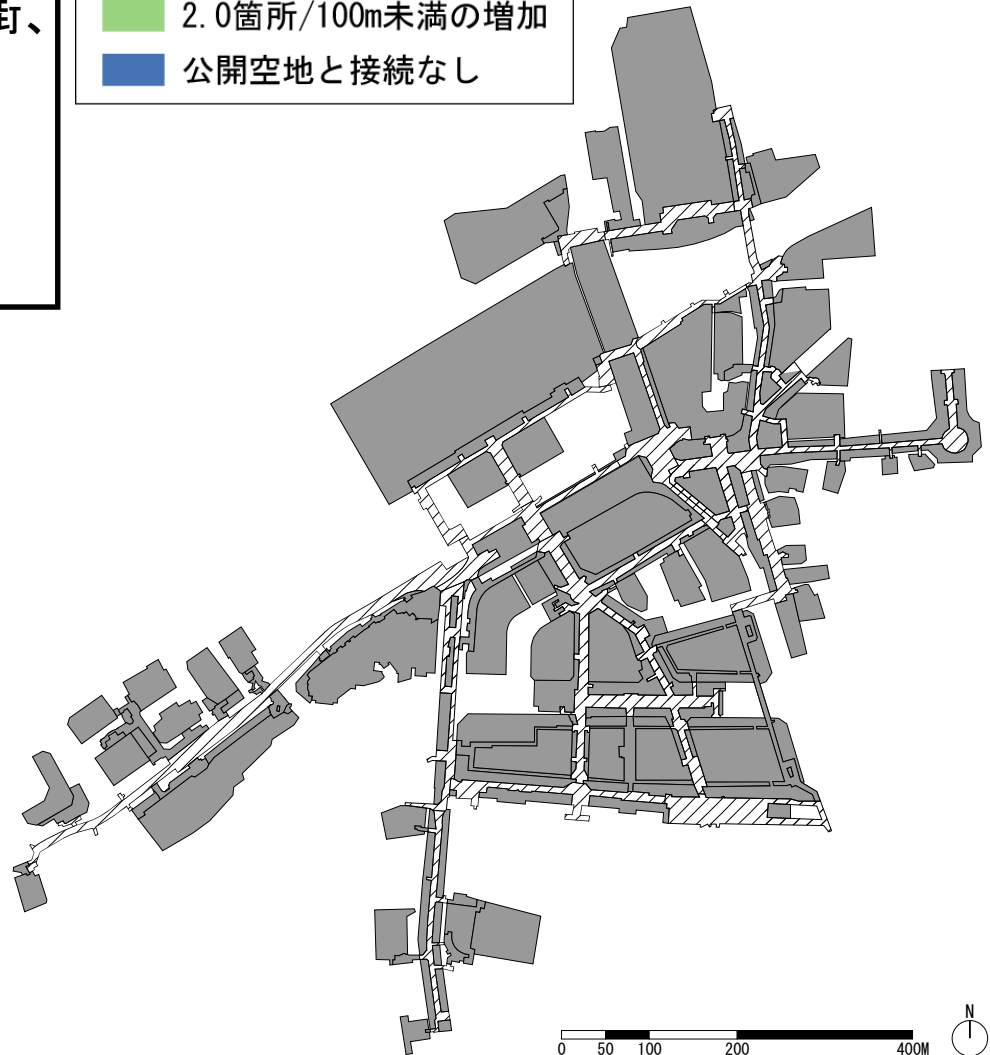
地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。

凡例

- 2.0箇所/100m以上の増加
- 2.0箇所/100m未満の増加
- 公開空地と接続なし



■ 3章 立体的回遊性において公開空地が果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

ドージマ地下センター、そねちか、 ガーデンアベニュー

ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

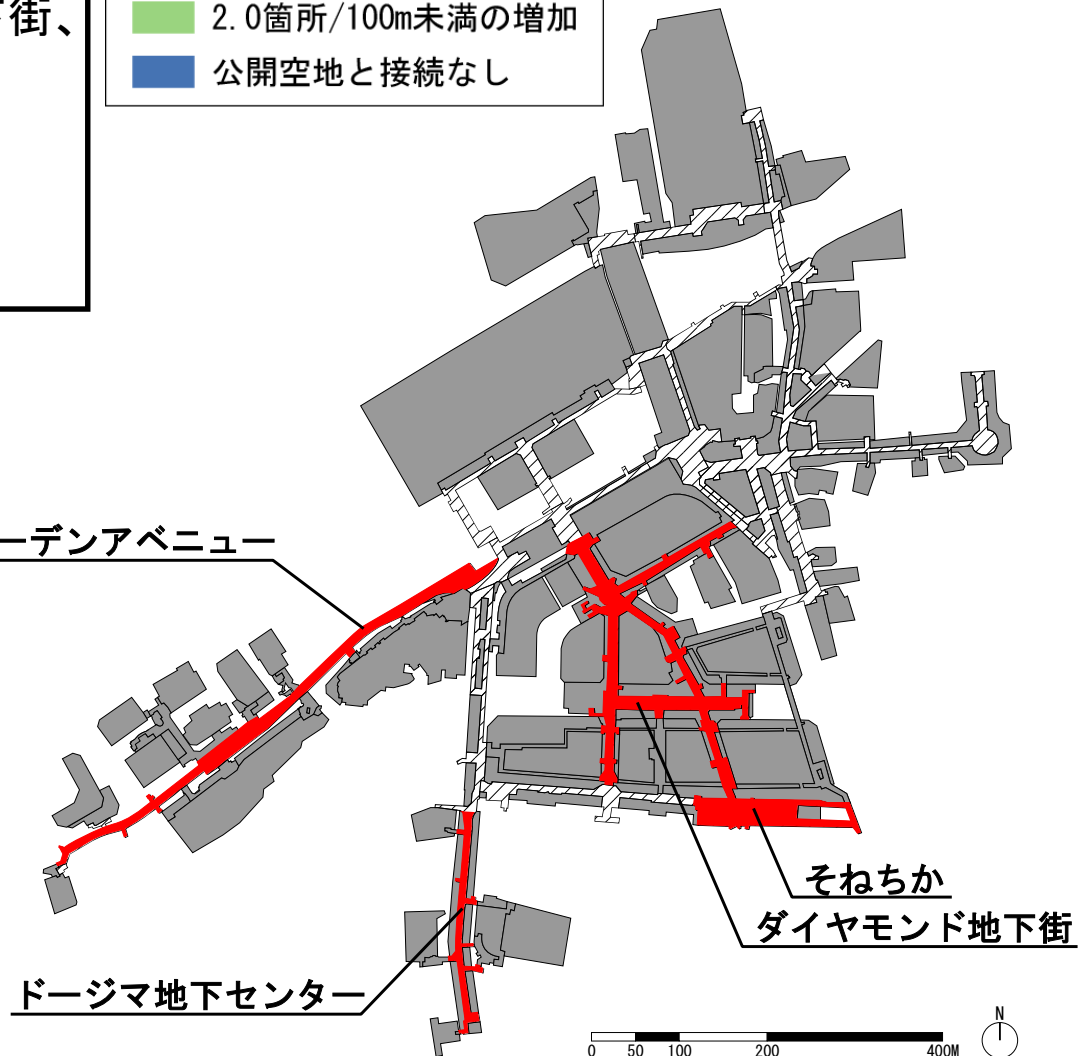
地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。

凡例

- 2.0箇所/100m以上の増加
- 2.0箇所/100m未満の増加
- 公開空地と接続なし



■ 3章 立体的回遊性において公開空地が果たした役割 まとめ

— 移動性の高まる路線 —

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか

— 公開空地による効果が薄い路線 —

地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

— サービス水準が高まる路線 —

ガーデンアベニュー

— サービス水準がやや高まる路線 —

ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

— サービス水準が向上しない路線 —

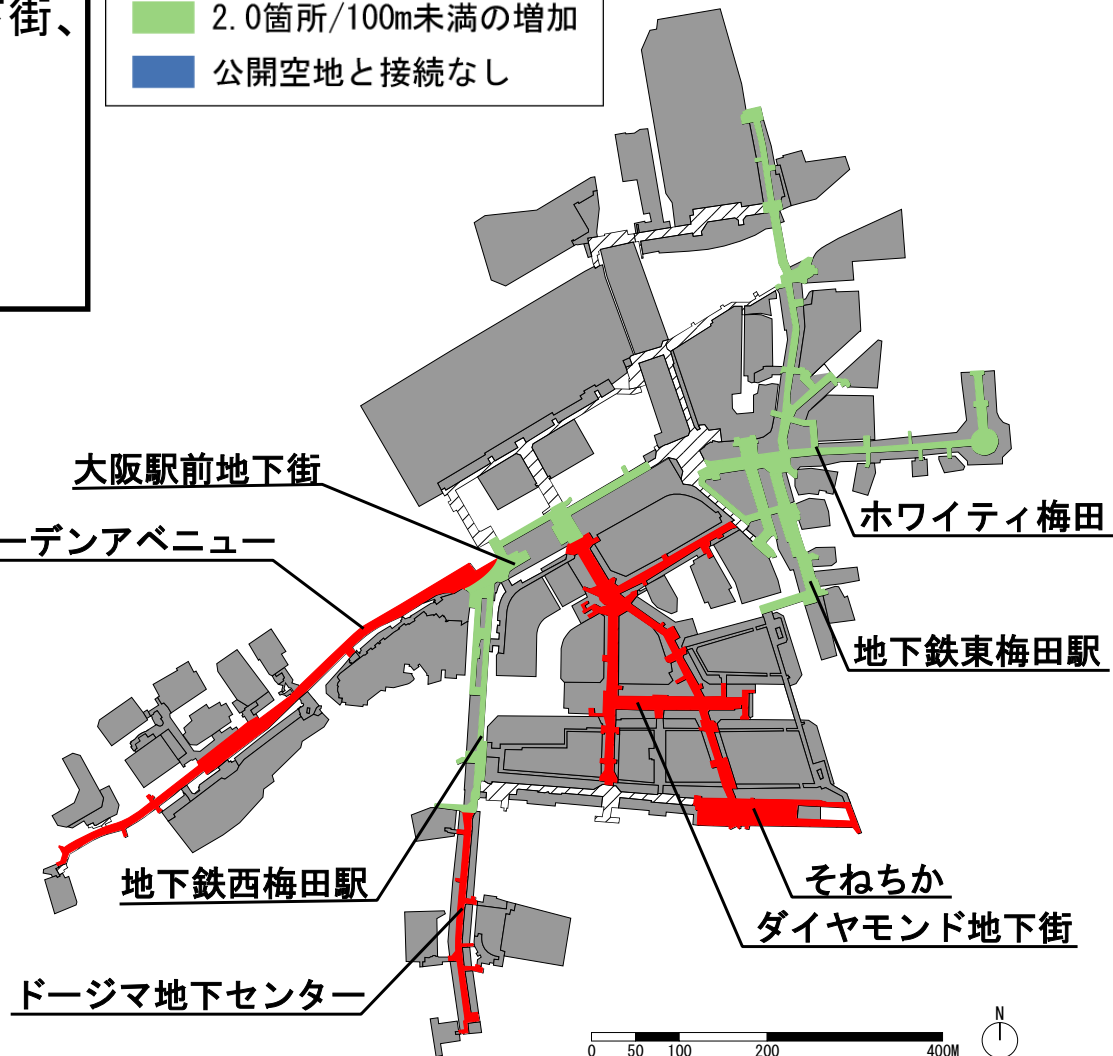
地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

— 公的水準での影響 —

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。

凡例

- 2.0箇所/100m以上の増加
- 2.0箇所/100m未満の増加
- 公開空地と接続なし



■ 3章 立体的回遊性において公開空地が果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

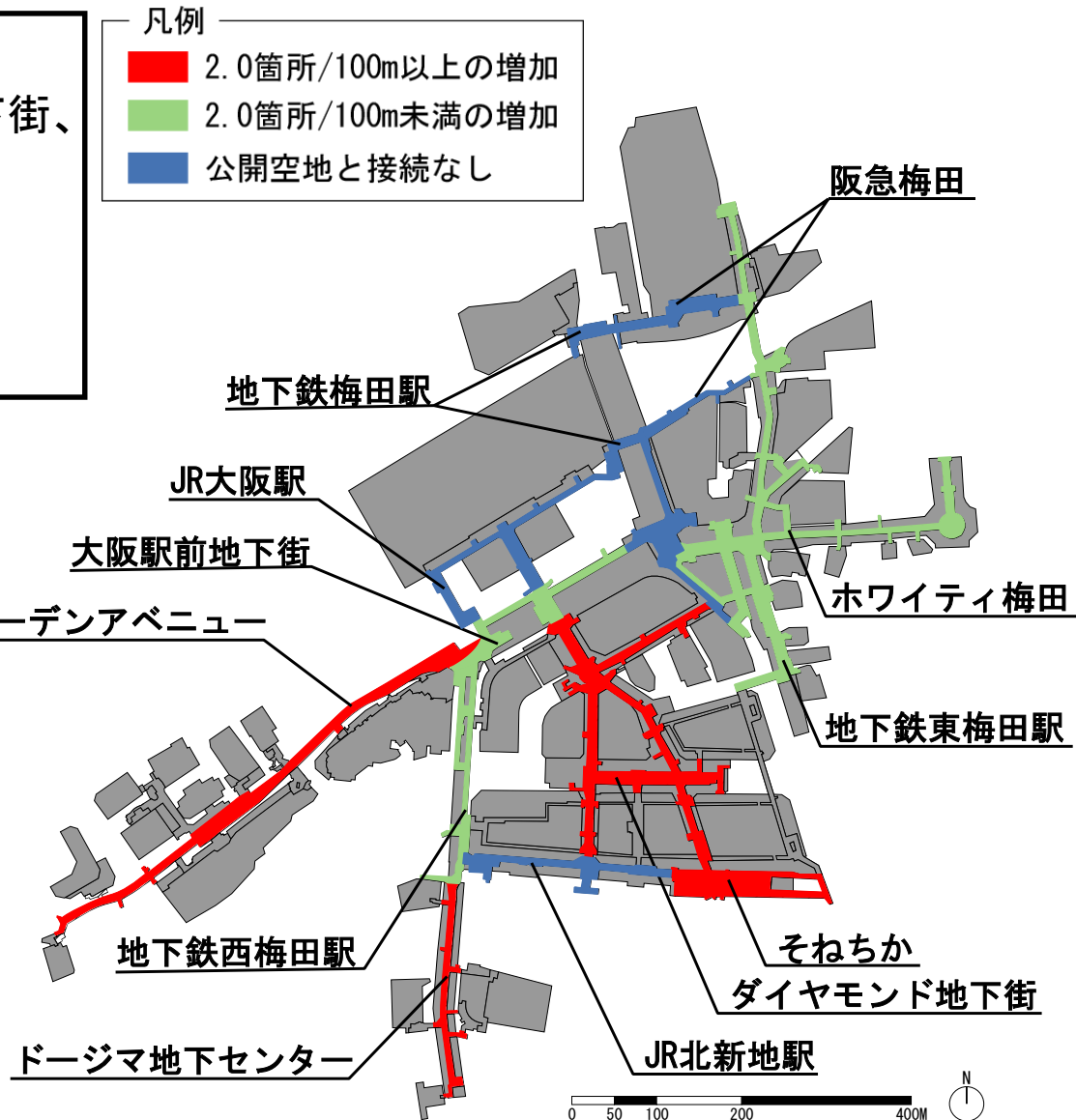
ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。



■ 3章 公開空地の果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

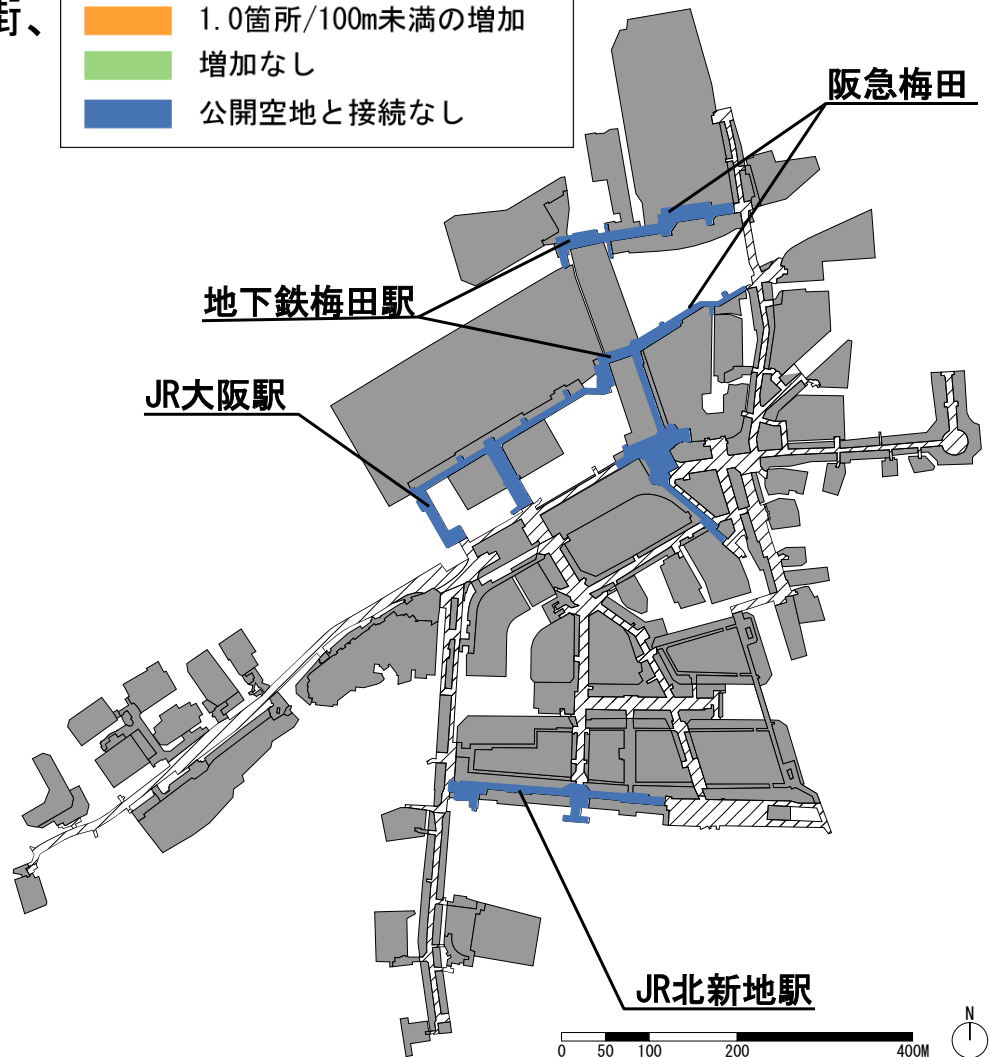
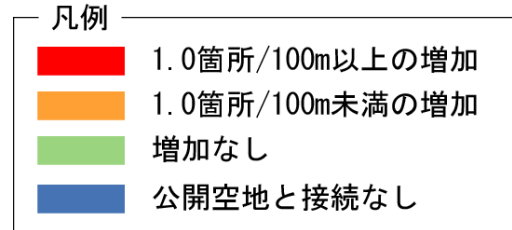
ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー
ーサービス水準がやや高まる路線ー
ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅
ーサービス水準が向上しない路線ー
地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。



■ 3章 公開空地の果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

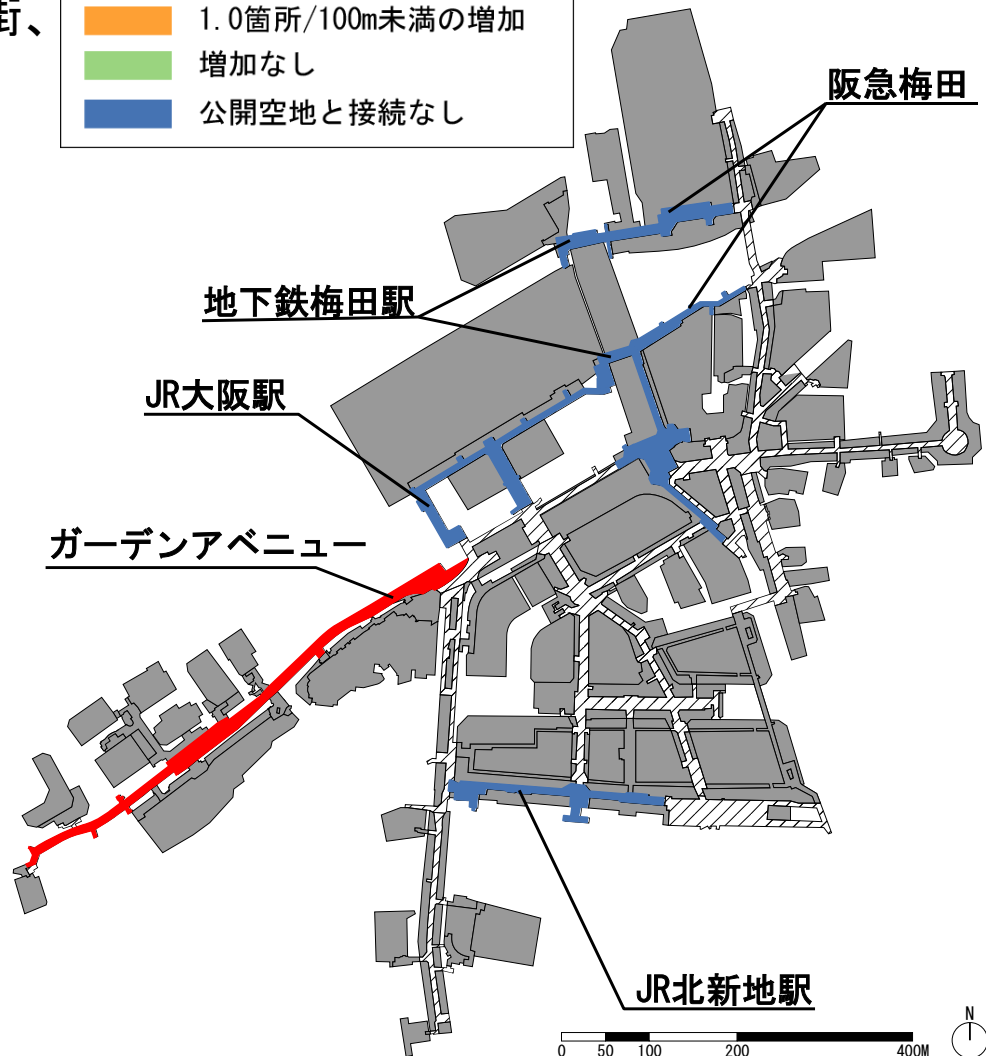
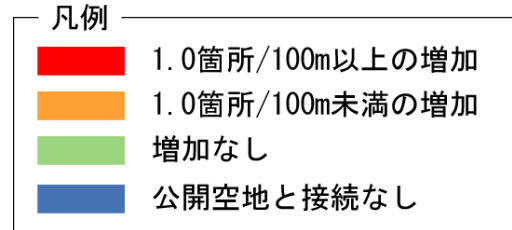
ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。



■ 3章 公開空地の果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

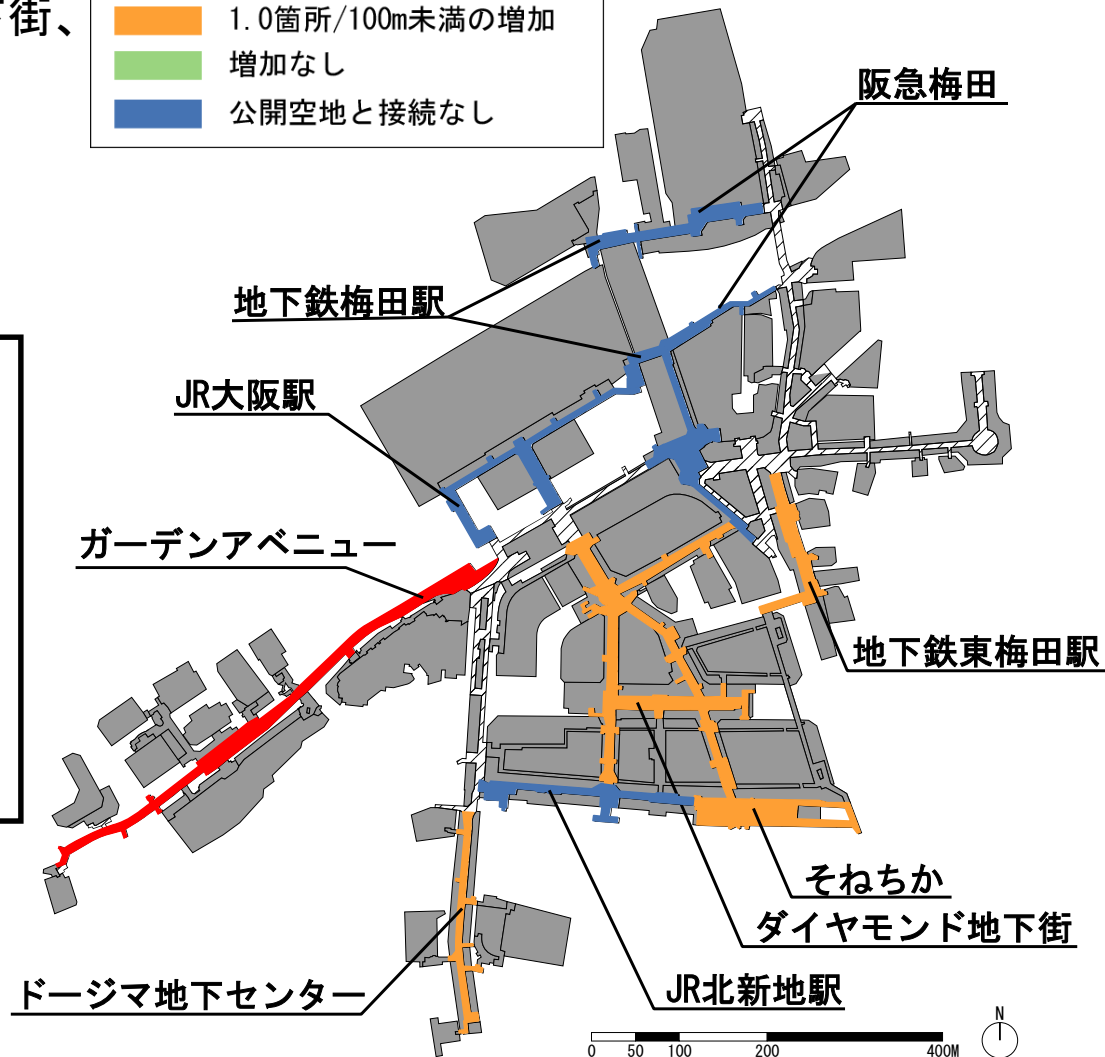
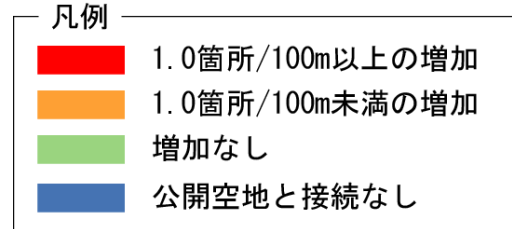
ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。



■ 3章 公開空地の果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか
ー公開空地による効果が薄い路線ー
地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

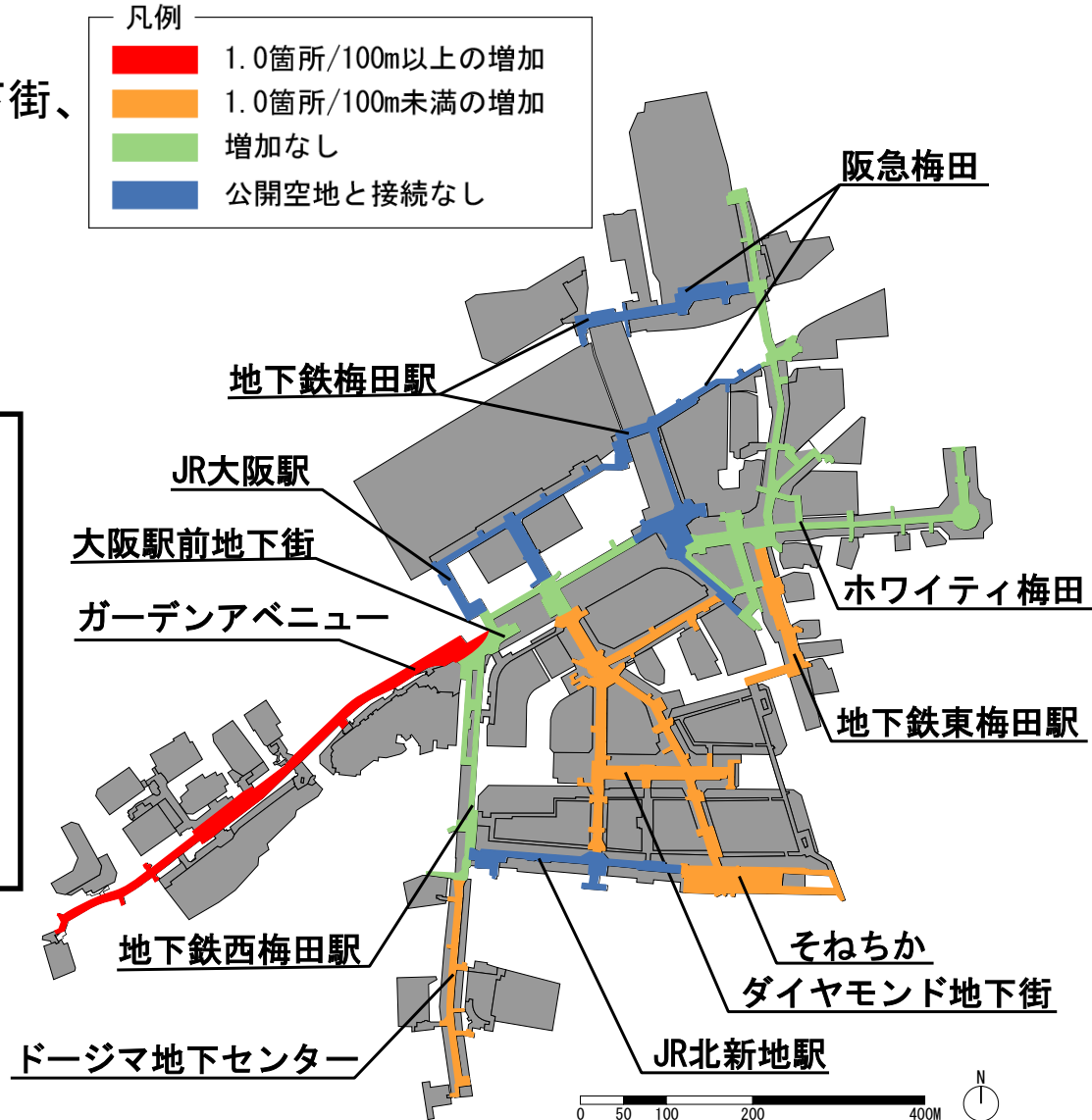
ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。



■ 3章 公開空地の果たした役割 まとめ

ー移動性の高まる路線ー

ガーデンアベニュー、ダイヤモンド地下街、
ドージマ地下センター、そねちか

ー公開空地による効果が薄い路線ー

地下鉄西梅田駅、ホワイティ梅田、
地下鉄東梅田駅、大阪駅前地下街

ーサービス水準が高まる路線ー

ガーデンアベニュー

ーサービス水準がやや高まる路線ー

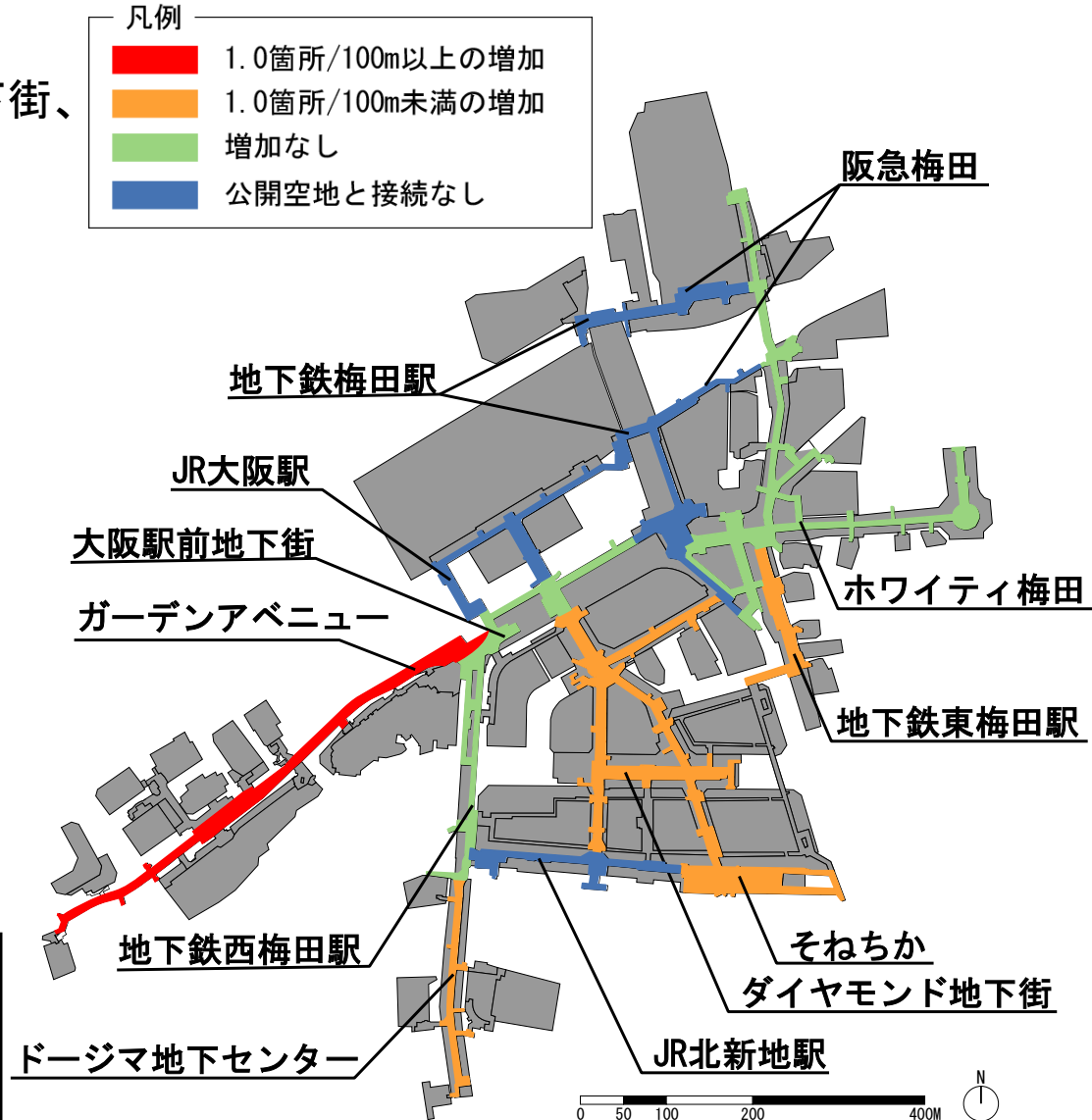
ドージマ地下センター、そねちか、
ダイヤモンド地下街、地下鉄東梅田駅

ーサービス水準が向上しない路線ー

地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、
ホワイティ梅田

ー公的水準での影響ー

多くの地下歩行空間は鉄道の営業
時間より短い昇降設備が増加した。



4章 大阪駅周辺地区の立体的回遊性 まとめ

■ 移動性

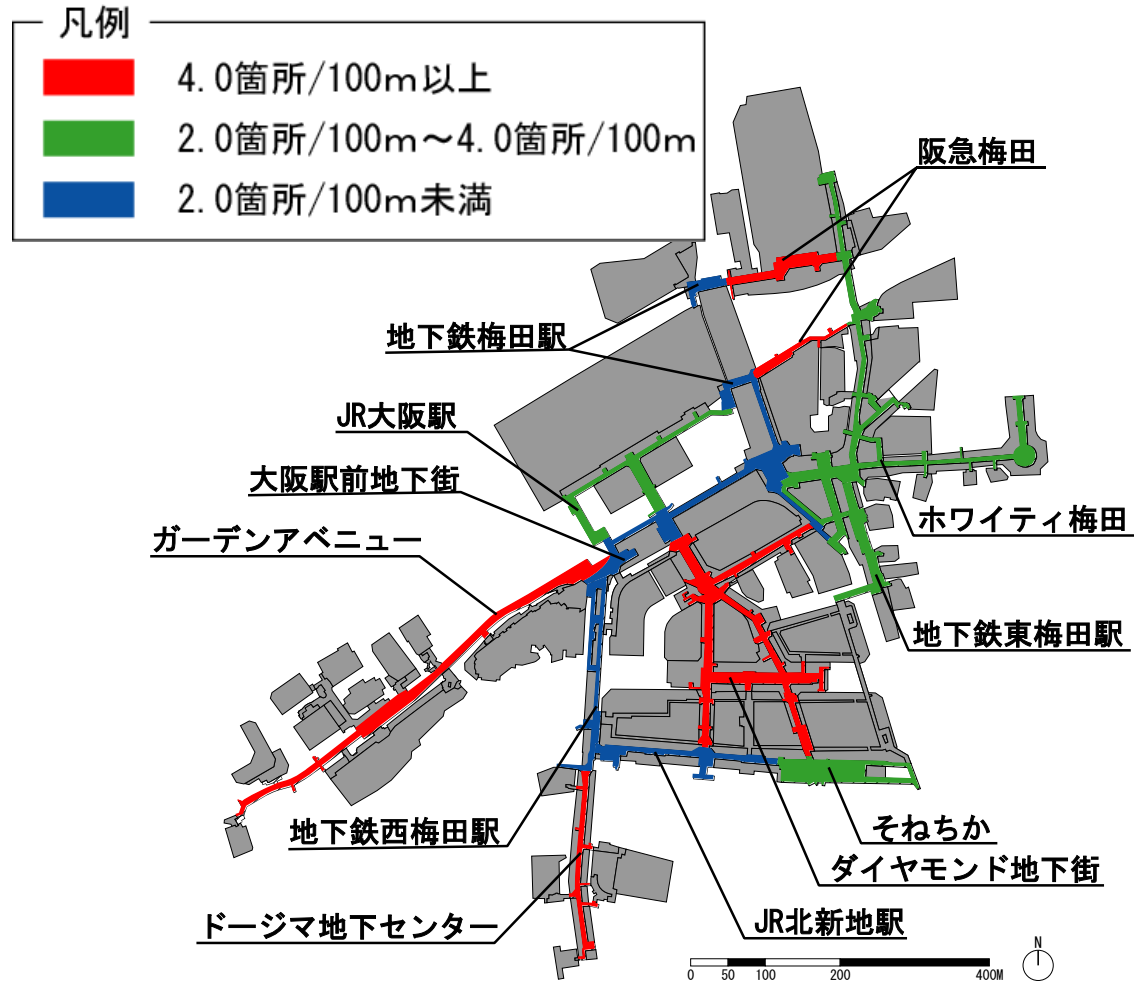
移動性の高い路線

・ガーデンアベニュー、ドージマ地下センター、ダイヤモンド地下街、阪急梅田
移動性がある程度確保された路線

・ホワイティ梅田、地下鉄東梅田駅、そねちか、JR大阪駅

移動性の低い路線

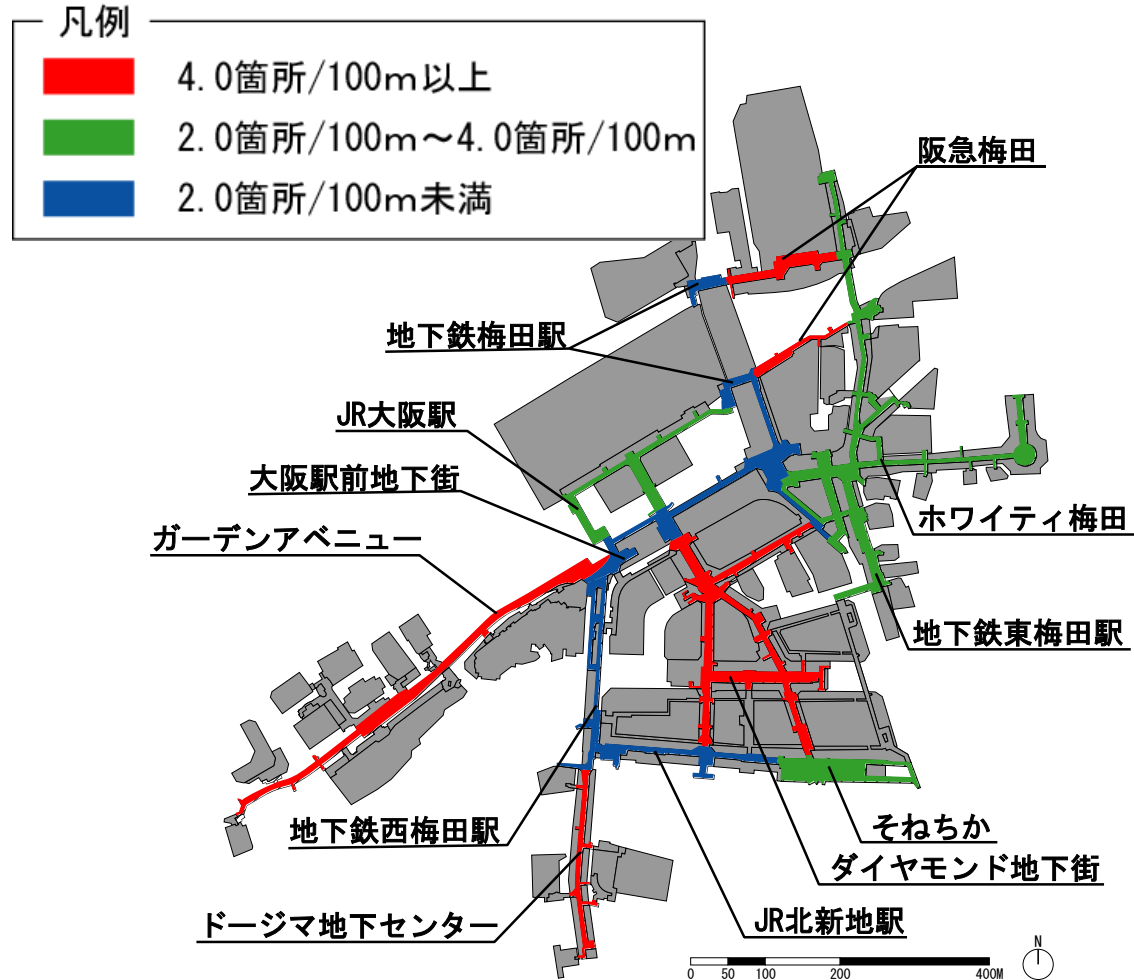
・地下鉄西梅田駅、大阪駅前地下街、地下鉄梅田駅、JR北新地駅



■ 4章 大阪駅周辺地区の立体的回遊性 まとめ

■ 移動性の課題

- ・公開空地と接続しないJR北新地駅と地下鉄梅田駅は移動性が低い状態である。
- ・公開空地と接続する地下鉄西梅田駅と大阪駅前地下街では移動性が低いままである。



■ 4章 大阪駅周辺地区の立体的回遊性 まとめ

■ 移動性の課題

- ・公開空地と接続しないJR北新地駅と地下鉄梅田駅は移動性が低い状態である。
- ・公開空地と接続する地下鉄西梅田駅と大阪駅前地下街では移動性が低いままである。

■ サービス水準

1.0箇所/100m以上の路線

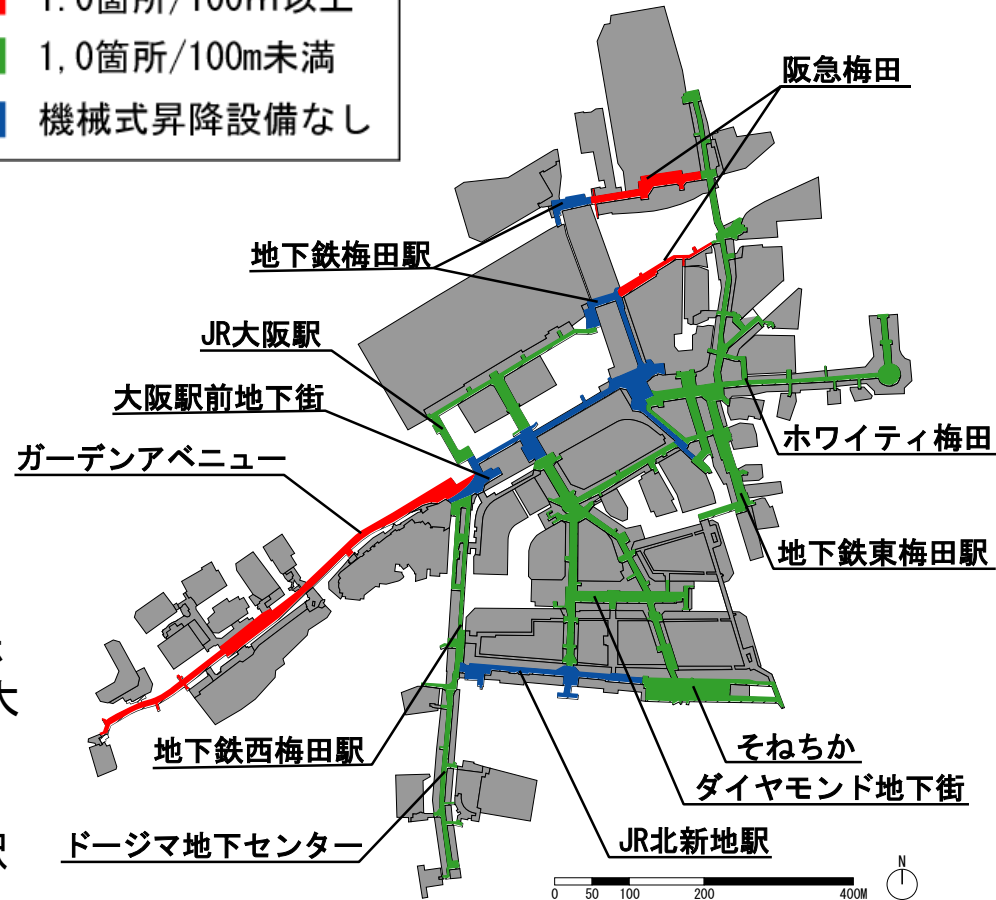
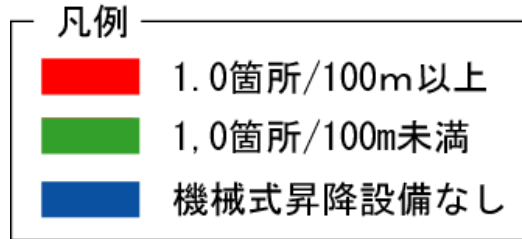
- ・阪急梅田、ガーデンアベニュー

1.0箇所/100m未満の路線

- ・ドージマ地下センター、ダイヤモンド地下街、ホワイティ梅田、地下鉄西梅田駅、そねちか、JR大阪駅、地下鉄東梅田駅

機械式昇降設備が設置されていない路線

- ・大阪駅前地下街、JR北新地駅、地下鉄梅田駅



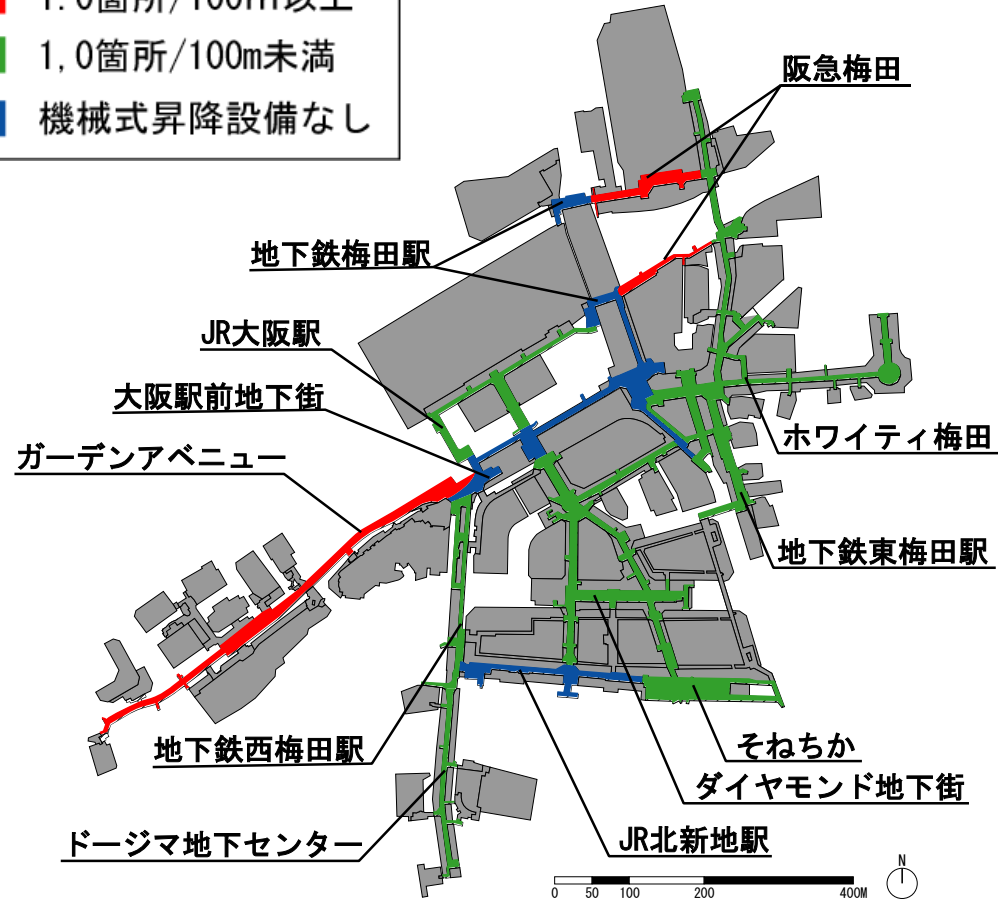
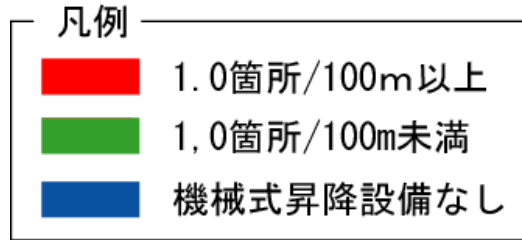
■ 4章 大阪駅周辺地区の立体的回遊性 まとめ

■ 移動性の課題

- ・公開空地と接続しないJR北新地駅と地下鉄梅田駅は移動性が低い状態である。
- ・公開空地と接続する地下鉄西梅田駅と大阪駅前地下街では移動性が低いままである。

■ サービス水準の課題

- ・公開空地と接続していない地下鉄梅田駅とJR北新地駅はともに機械式昇降設備が存在しない状態である。
- ・公開空地と接続している大阪駅前地下街もまた機械式昇降設備が存在しない。



■ 4章 大阪駅周辺地区の立体的回遊性 まとめ

■ 移動性の課題

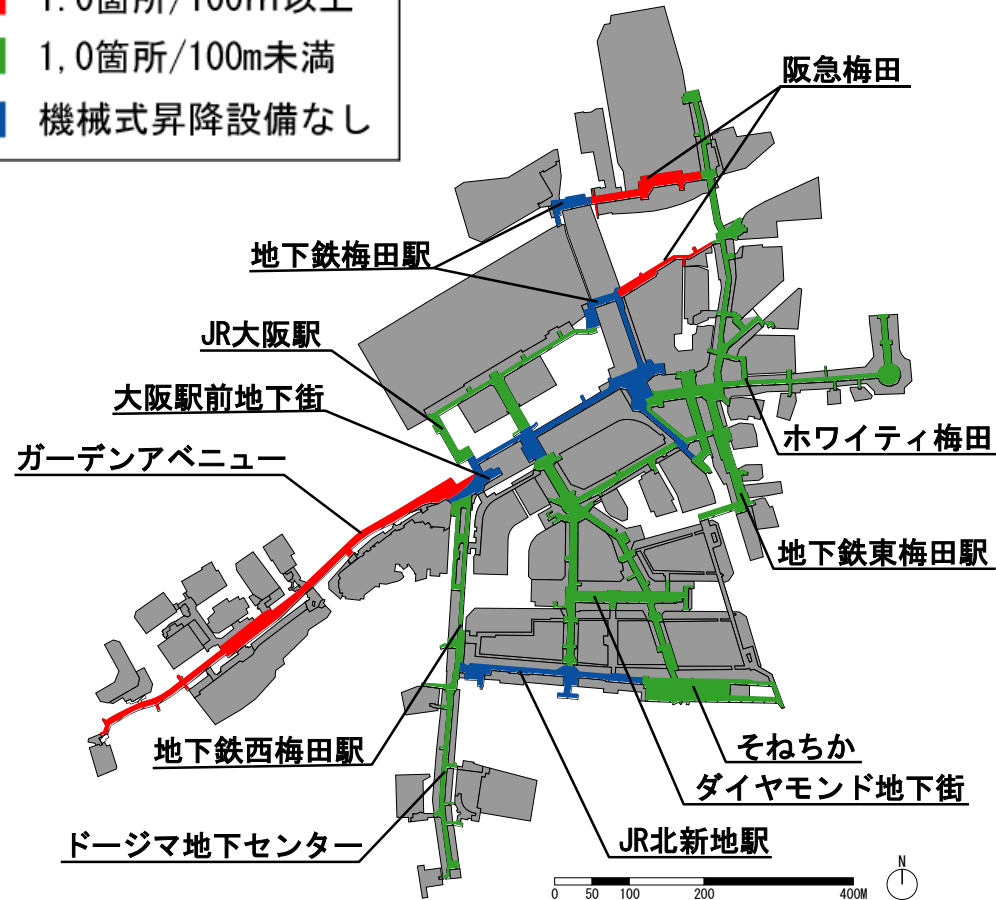
- ・公開空地と接続しないJR北新地駅と地下鉄梅田駅は移動性が低い状態である。
- ・公開空地と接続する地下鉄西梅田駅と大阪駅前地下街では移動性が低いままである。

■ サービス水準の課題

- ・公開空地と接続していない地下鉄梅田駅とJR北新地駅はともに機械式昇降設備が存在しない状態である。
- ・公開空地と接続している大阪駅前地下街もまた機械式昇降設備が存在しない。

■ 公的水準

地下歩行空間から地上部公共空間へ接続する昇降設備の利用可能時間が始発から終電まで利用でき、ある程度の公的水準は確保されている。



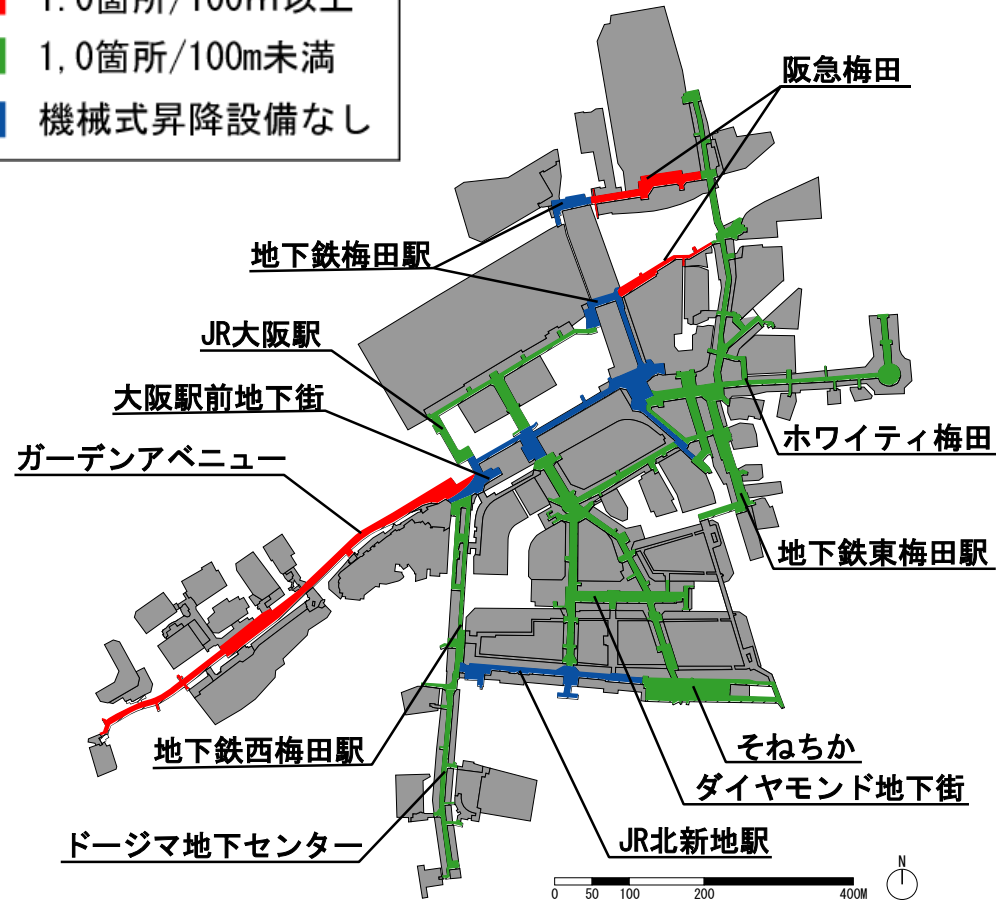
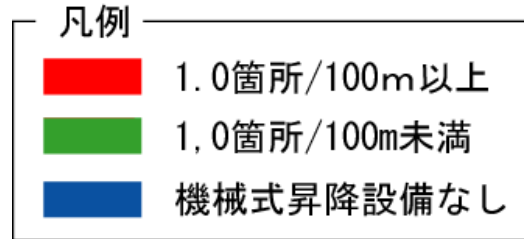
■ 4章 大阪駅周辺地区の立体的回遊性 まとめ

■ 移動性の課題

- ・公開空地と接続しないJR北新地駅と地下鉄梅田駅は移動性が低い状態である。
- ・公開空地と接続する地下鉄西梅田駅と大阪駅前地下街では移動性が低いままである。

■ サービス水準の課題

- ・公開空地と接続していない地下鉄梅田駅とJR北新地駅はともに機械式昇降設備が存在しない状態である。
- ・公開空地と接続している大阪駅前地下街もまた機械式昇降設備が存在しない。



大阪駅周辺地区の立体的回遊性には地下歩行空間によっては地上部と地下部の接続状況が不十分であり、またバリアフリーの促進が遅れているなど課題が残されているといえる。