

1 社会実験の調査結果

(1) 自動車の交通影響について

- 側道（緩速車線）の通行を規制し、自動車等の通行空間を6車線から4車線に減少させて運用
- ・交通量が多い平日では、梅新南交差点から難波西口交差点まで（約3.5km）の自動車走行時間が、30秒～4分程度増えているが、難波交差点を起点とした最大渋滞長や、最後尾車両が難波交差点を通過するまでの最大通過時間には大きな増減がなかった。
 - ・また、実験中の交通状況が、道路としての交通容量を超えることや交差点需用率の基準値を超えることはなかった。
 - ・休日については、停車スペース利用者への安全対策として、一部3車線で運用したこともあり、梅新南交差点から難波西口交差点までの自動車走行時間が大幅に増えた。

【渋滞長】

滞留長を観測した最後尾車両が、1回の青信号で交差点を通過できなかった場合の捌け残り長

※滞留長：信号が赤から青に変わった時点での車列の長さ

【本線（4車線）の交通量と交通容量】

実験中の交通量（ピーク値）： $2,919 \text{ PCU/h} < 3,542 \text{ PCU/h}$ （本線（4車線）の交通容量）

※PCU (Passenger car unit)：乗用車換算台数

【交差点需用率】

新橋交差点： $0.549 < 0.9$

難波交差点（5車線運用）： $0.639 < 0.9$

※交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率で、一般的に0.9を下回ると交通流を円滑に処理できるとされている

◆調査結果

<平日>

| 項目 | 実験前 | 実験中 | 備考 |
|-----------------------------|-------------|----------------------------|------------------|
| 自動車交通量（難波交差点北側） | 23,479台/12h | 21,927台/12h | |
| 自動車走行時間 （梅新南交差点～難波西口交差点） | 12分23秒 | 16分27秒（1回目） 12分53秒（2回目） | 2回目の測定時間は、1回目と同一 |
| 最大渋滞長（難波交差点） | 100m | 110m | |
| 最大滞留長（難波交差点） | 250m | 190m | |
| 最大通過時間（難波交差点） | 6分3秒 | 5分4秒 | |

※調査日：実験前は H24. 11. 7（水）及び H25. 11. 20（水）、実験中は H25. 11. 26（火）及び H25. 11. 28（木）

<休日> … 一部3車線で運用

| 項目 | 実験前 | 実験中 | 備考 |
|-----------------------------|-------------|-------------|----|
| 自動車交通量（難波交差点北側） | 20,216台/12h | 17,221台/12h | |
| 自動車走行時間 （梅新南交差点～難波西口交差点） | 16分17秒 | 25分56秒 | |
| 最大渋滞長（難波交差点） | 460m | 690m | |
| 最大滞留長（難波交差点） | 650m | 800m | |
| 最大通過時間（難波交差点） | 10分30秒 | 10分31秒 | |

※調査日：実験前は H24. 11. 18（日）及び H25. 11. 17（日）、実験中は H25. 11. 24（日）

(2) 側道で自動車等の通行を規制したときの停車需要について

側道（緩速車線）の通行を規制した中で、御堂筋での停車台数を観測

- ・ 御堂筋での瞬間停車台数の最大値は、実験前の 91 台から 55 台に減少した。
- ・ 減少分については、御堂筋における不要不急の停車需要などが減ったものと思われる。

◆調査結果

| 項目 | 実験前 | 実験中 | 備考 |
|--------------------------------|------|------|------------|
| 瞬間停車台数（最大値） （新橋交差点～難波西口交差点） | 91 台 | 55 台 | 39 街区（東西計） |

※調査日：実験前は H25. 11. 20（水）、実験中は H25. 11. 26（火）

※調査方法：7 時～19 時の間で、1 時間毎に計測

(3) 自転車通行空間を確保したときの歩行者等の安全性について

難波交差点以南の東側の側道（緩速車線）に自転車道を設置

- ・ 平日、休日共に、約 6 割の方が自転車道を利用されており、自転車道を設置することで、歩道での自転車と歩行者が混在している状況が緩和された。

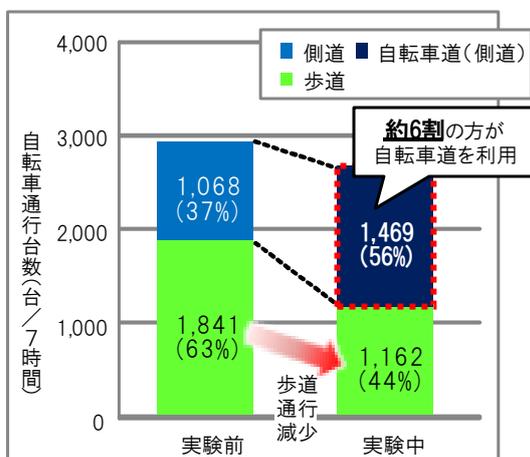
◆自転車通行状況の調査結果

- ・ 側道を通行する自転車の割合

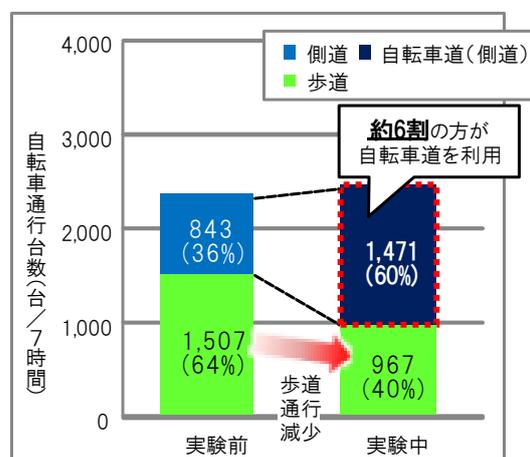
【平日】 実験前：37% → 実験中：56%

【休日】 実験前：36% → 実験中：60%

<平日>



<休日>



※難波交差点以南の東側の側道において、自転車道を設置した7時間（12:00～19:00）の間に通行した自転車の台数

※調査日：実験前は H24. 11. 7（水）及び H24. 11. 18（日）、実験中は H25. 11. 26（火）及び H25. 11. 24（日）

(4) 御堂筋の道路空間を活用したにぎわいの創出について

休日の側道（緩速車線）で、地域の方々によるパフォーマンスや出店が行われた

- ・ 賑わい実施場所に、1 日あたり延べ 3,904 人の方の集客があった。

※にぎわいの集客人数：H25. 11. 24（日）の6時間（11:00～17:00）の間に、道頓堀橋南詰交差点付近の東側側道を通行した歩行者の人数

2 社会実験のアンケート結果

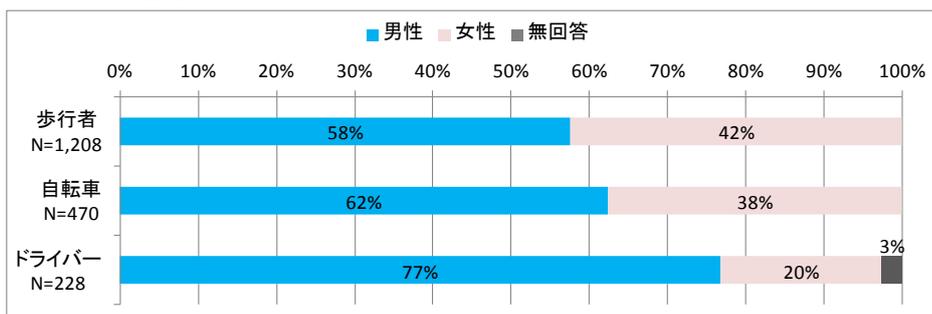
(1) アンケート調査について

- ・歩行者、自転車、ドライバー、周辺事業所を対象に調査し、歩行者：1,208、自転車：470、ドライバー、228、周辺事業所：221の方に協力いただいた。
- ・回答者の年齢は、自転車の場合は20代～40代の方、ドライバーの場合は40代～60代の方がそれぞれ70%以上の割合と多く、歩行者については、10代～70代以上まで平均的に回答をいただいた。
- ・歩行者、自転車、ドライバー共に、回答者は就業者が6割以上を占めていた。
周辺事業者の回答者は、「卸売・小売」と「飲食・宿泊」の方が5割以上を占めていた。

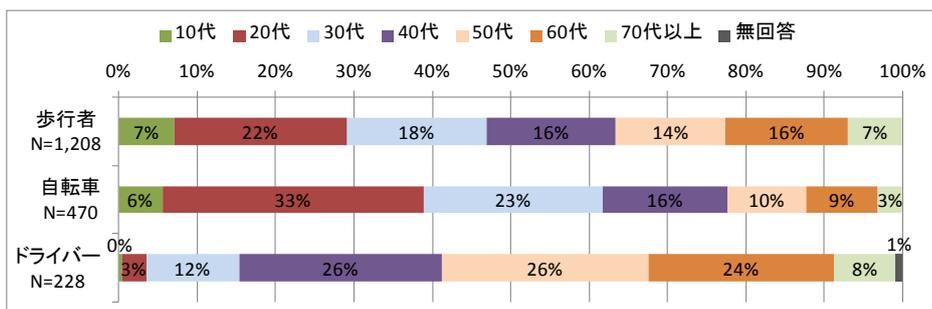
◆サンプル数

| 属性 | サンプル数 | 調査方法 |
|-------|-------|-----------------------------------------------------------------------|
| 歩行者 | 1,208 | 実験区間を通行する歩行者、自転車に対してヒアリング |
| 自転車 | 470 | |
| ドライバー | 228 | 実験区間内の停車車両や周辺駐車施設を利用していたドライバー、及び実験区間周辺の事業所に対してアンケート用紙を各2,000部配布（郵送回収） |
| 周辺事業所 | 221 | |
| 合計 | 2,127 | |

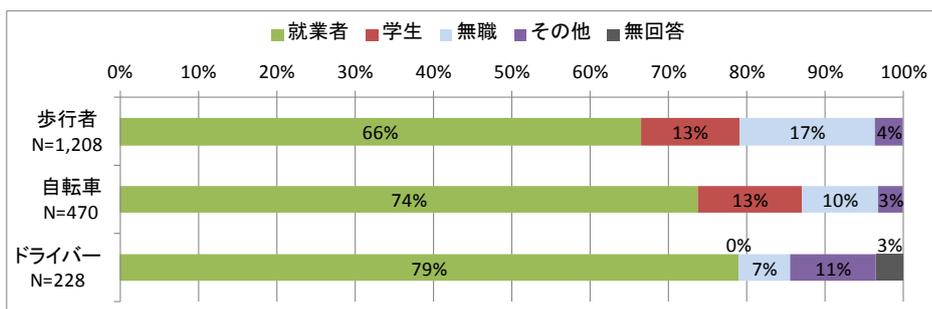
◆回答者の性別



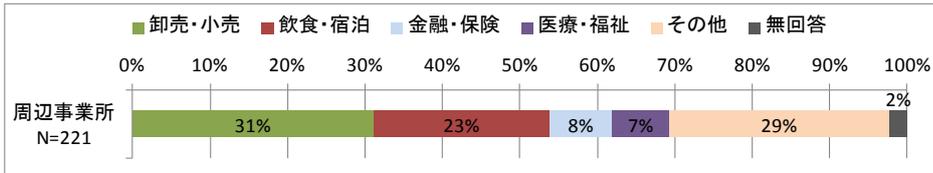
◆回答者の年齢



◆回答者の職業



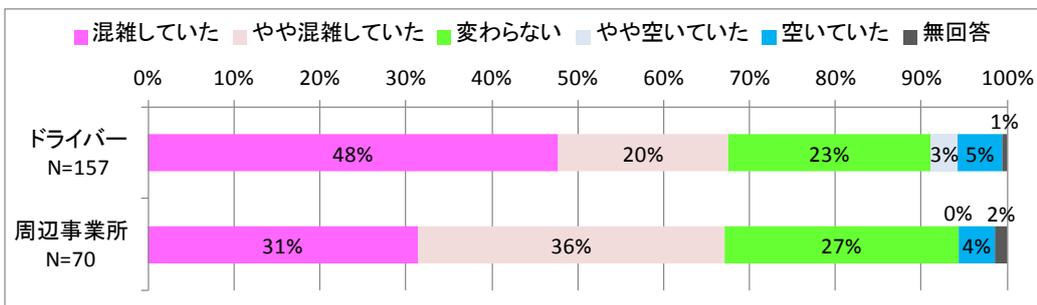
◆事業所の業種



(2) 実験時の交通状況について

・ドライバーの約5割、周辺事業所の約3割が混雑したと回答しており、やや混雑したと回答した方も含めると7割近い方が混雑を感じた結果となった。

◆Q. 御堂筋の交通状況はいつもと比べてどのように感じましたか？

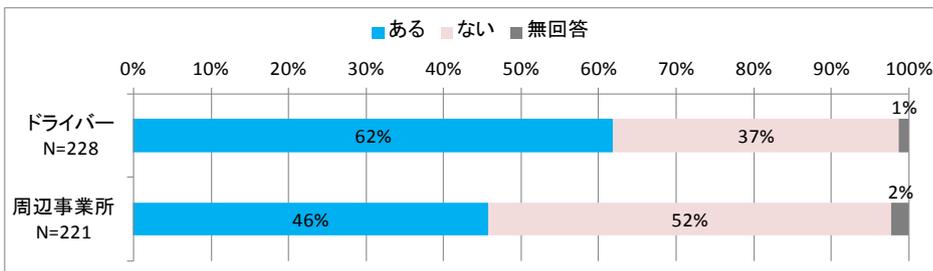


※実験時に御堂筋を車で通行した方に対して質問

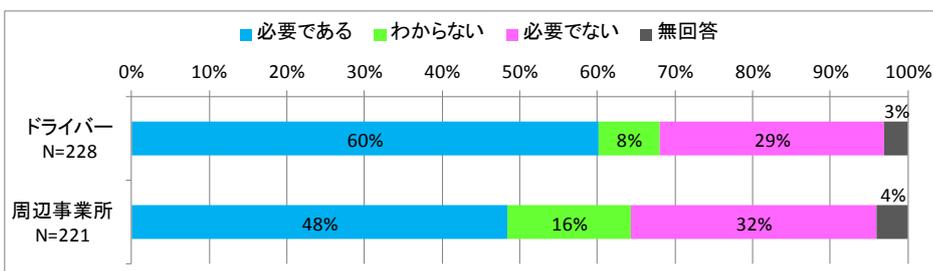
(3) 御堂筋の停車について

・ドライバーの約6割、周辺事業所の約5割の方が、御堂筋の側道に車を停めたことがあると回答した。
 ・御堂筋の道路上に停車できる場所が「必要である」と回答した方は、ドライバーの約6割、周辺事業所の約5割と御堂筋の側道に車を停めたことがある割合と同程度だった。また、ドライバー、周辺事業所共に、約3割の方が「必要でない」と回答した。

◆Q. 御堂筋の側道に車を停めたことがありますか？（御社に来客等でご用のある方も含む）



◆Q. 御堂筋の道路上に停車できる場所は必要だと思いますか？

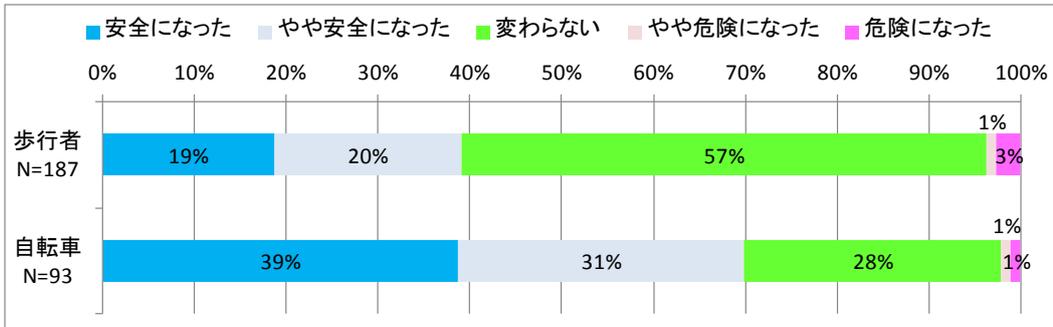


「必要である」と回答した方の代表的な意見
 ・体の不自由な方等の乗り降りを考えると必要である
 ・荷物の搬出入など、少しだけ停車できる方が良い
 「必要でない」と回答した方の代表的な意見
 ・車を停車させると通行の妨げになり危険だから
 ・コインパーキングや駐車場が近くに
 あるから

(4) 自転車通行空間について

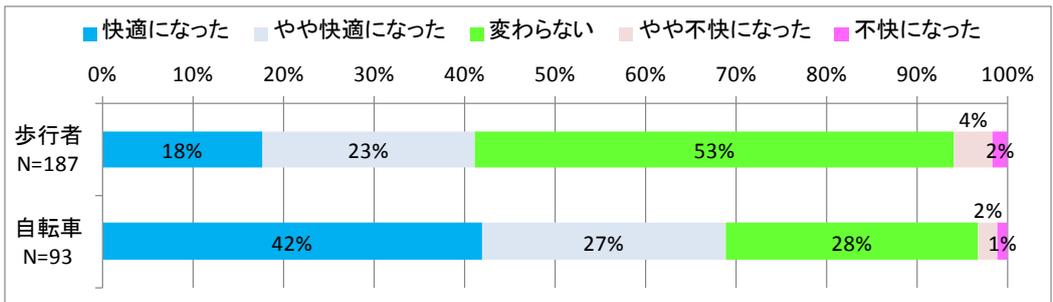
- ・歩行者は約 4 割の方、自転車は約 7 割の方が自転車道を設置したことで「安全（やや安全）になった」及び「快適（やや快適）になった」と感じていた。
- ・側道を活用して自転車通行空間を設置することについては、歩行者は約 7 割の方、自転車は約 6 割の方が「良い（やや良い）」と回答した。

◆Q. 自転車道が設置されて、安全になりましたか？



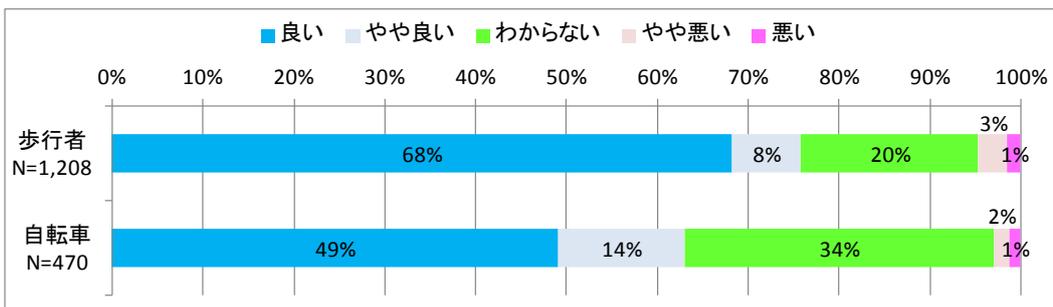
※実験時に自転車道設置区間を通行した方に対して質問

◆Q. 自転車道が設置されて、快適になりましたか？



※実験時に自転車道設置区間を通行した方に対して質問

◆Q. 側道を活用して自転車通行空間を設置することをどう思いますか？



「良い（やや良い）」と回答した方の代表的な意見

- ・安全性が高まる
- ・歩行者が歩道を歩きやすくなり、自転車もスムーズに走れるようになる

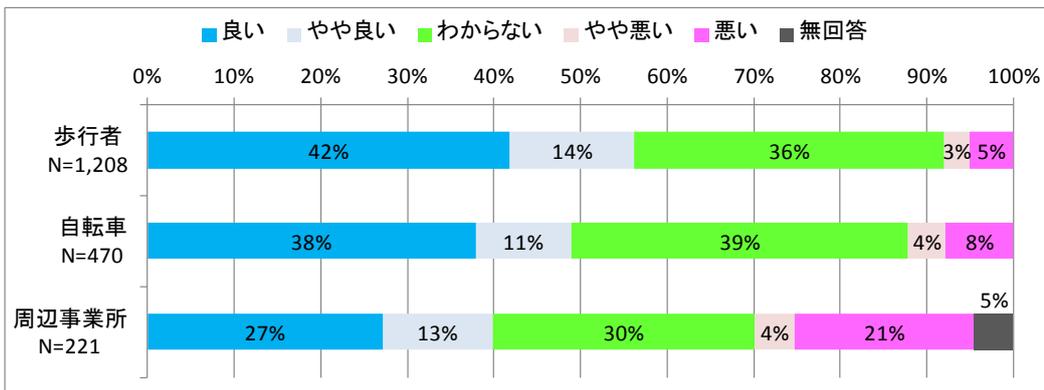
「悪い（やや悪い）」と回答した方の代表的な意見

- ・車の通行に支障が出る可能性がある
- ・スピードの出し過ぎが多くなるなど、安全面で不安

(5) にぎわいについて

- ・にぎわいを恒常的に実施することについては、歩行者、自転車の約4割の方が「良い」と回答しており、「やや良い」と回答した方を合わせると5～6割の方がにぎわいを恒常的に実施することに良い印象を持っていた。
- ・周辺事業所については、「良い」「やや良い」の回答を合わせると約4割の方がにぎわいを恒常的に実施することについて良い印象を持っており、「悪い」「やや悪い」と回答した方を上回る結果となった。
- ・にぎわいを恒常的に実施することとなった場合に、実施メンバーとして参画したいと回答された周辺事業所の方は1割程度であったが、内容によっては検討したいと回答された方を加えると約5割の方が恒常的なにぎわいへの参画に対して関心を持っていた。

◆Q. 側道を活用した催しを恒常的に実施したほうがいいと思いますか？



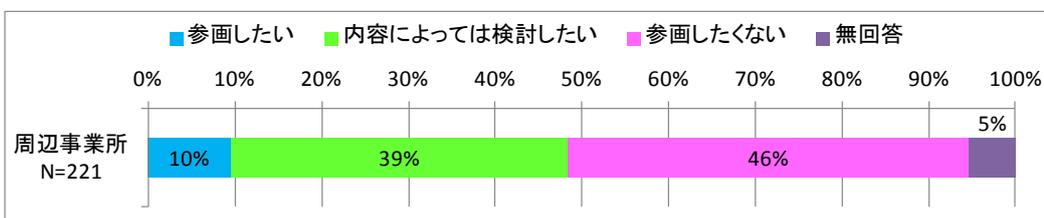
「良い（やや良い）」と回答した方の代表的な意見

- ・いろいろな人が訪れることになるので活性化につながる

「悪い（やや悪い）」と回答した方の代表的な意見

- ・歩行者、自転車、車のスムーズな通行の妨げになる
- ・もともと店舗が多くにぎわいは十分だと思うので必要ない

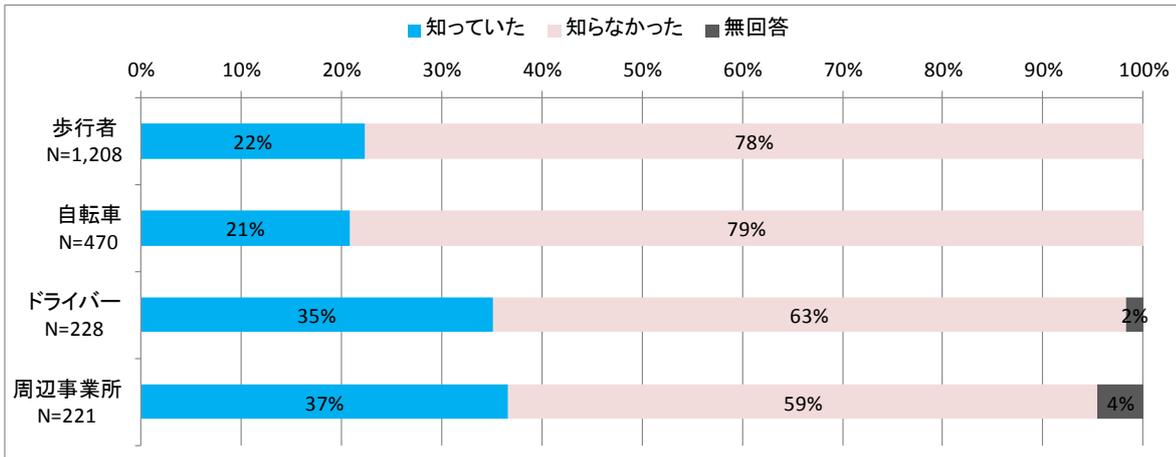
◆Q. 側道を活用した催し等を恒常的に実施することとなった場合、その取り組みの実施メンバーとして参画したいと思いますか？



(6) 御堂筋の空間再編について

- ・御堂筋の空間再編についての認知度は、歩行者、自転車の方で2割程度、ドライバー、周辺事業所の方で4割程度だった。
- ・将来の御堂筋の空間再編において重視した方がいいと思うものは、自転車は「安全・快適な自転車空間」や「自転車の駐輪スペース」、ドライバーは「円滑な自動車交通」を多く回答していたが、すべての回答者に共通して「安全・快適な歩行者空間」と回答した方が多かった。

◆Q. 大阪市では側道の歩行者空間化に向けた御堂筋の空間再編に取り組んでいますが、ご存じでしたか？



◆Q. 将来の御堂筋の空間再編において、重視したほうがいいと思うものは何ですか？（複数回答）

