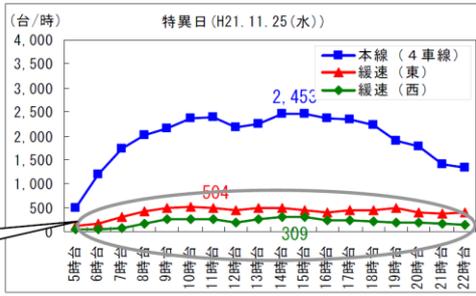
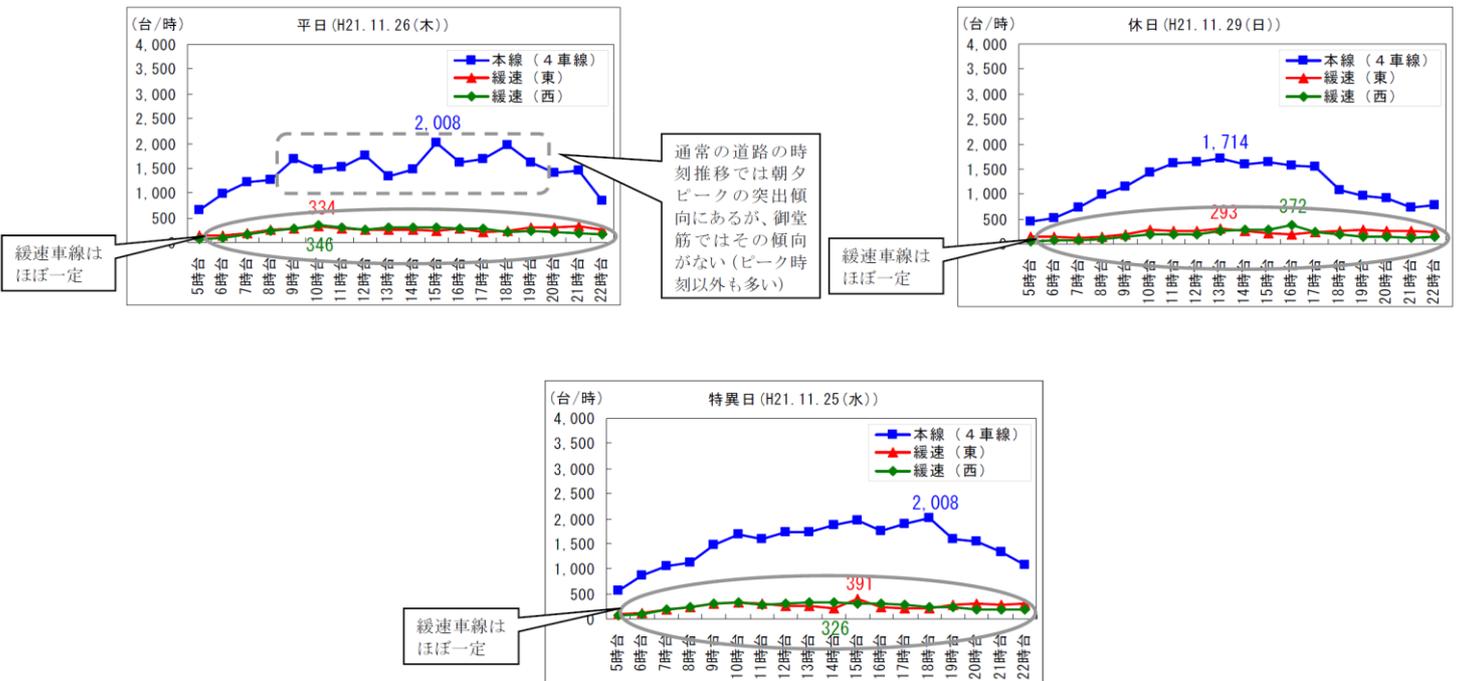


通常の道路の時刻推移では朝夕ピークの突出傾向にあるが、御堂筋ではその傾向がない(ピーク時刻以外も多い)



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 船場中央3交差点北側における自動車交通量の時刻帯推移



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 新橋交差点北側における自動車交通量の時刻帯推移

(本線と緩速車線の交通分担割合)

本線と緩速車線における自動車交通量の分担割合について、全体的な傾向としては、本線：緩速が約8：2の分担割合となっている。

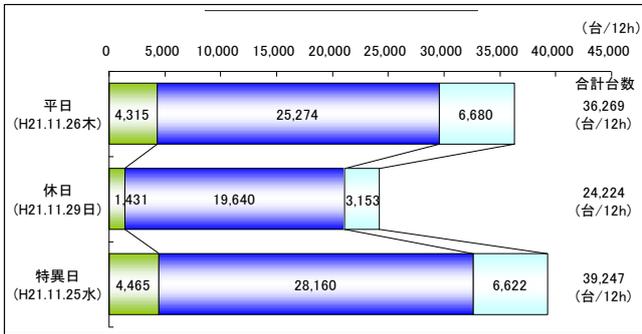
ただし、平日及び特異日の淀屋橋交差点、編実の船場中央3交差点では、本線：緩速が約7：3の分担割合となっており、緩速車線の利用が多いことが分かる。

淀屋橋～船場中央3交差点間に比べ、船場中央3～新橋交差点間は御堂筋の東側の心齋橋筋にアーケードがかかっており、歩行者交通量が多いため、緩速車線からの左折車が少なくと考えられる。

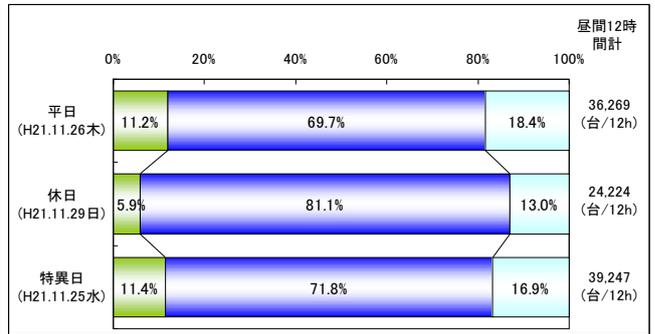
東西の緩速車線の内訳としては、淀屋橋交差点及び船場中央3交差点では東側の利用が多く、新橋交差点ではほぼ同じ傾向にある。

<淀屋橋交差点南側>

【車線別の交通量】

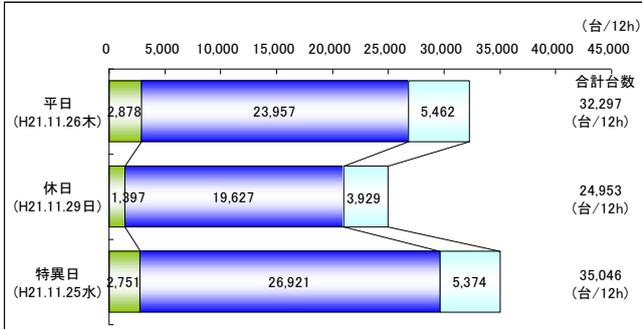


【車線別の交通量の割合】

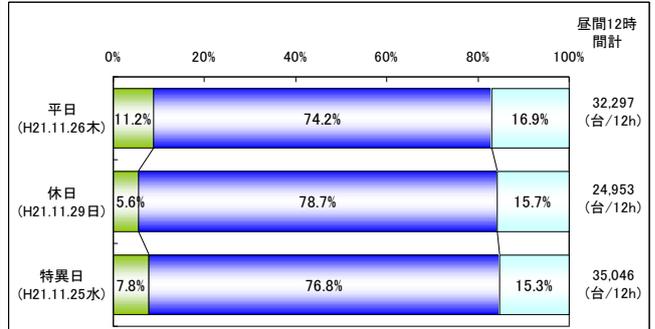


<船場中央3交差点北側>

【車線別の交通量】

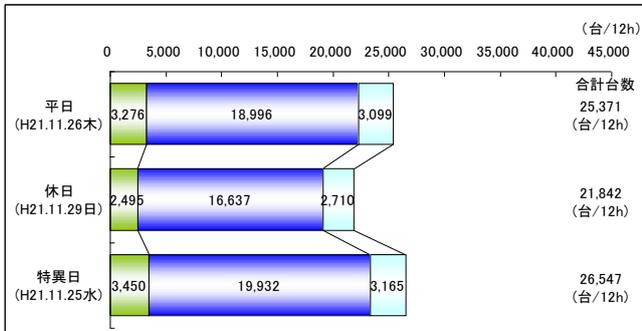


【車線別の交通量の割合】

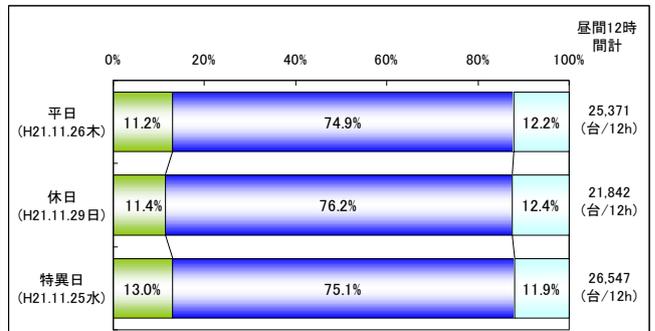


<新橋交差点北側>

【車線別の交通量】



【車線別の交通量の割合】



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 御堂筋本線・緩速車線における自動車交通量の分担割合

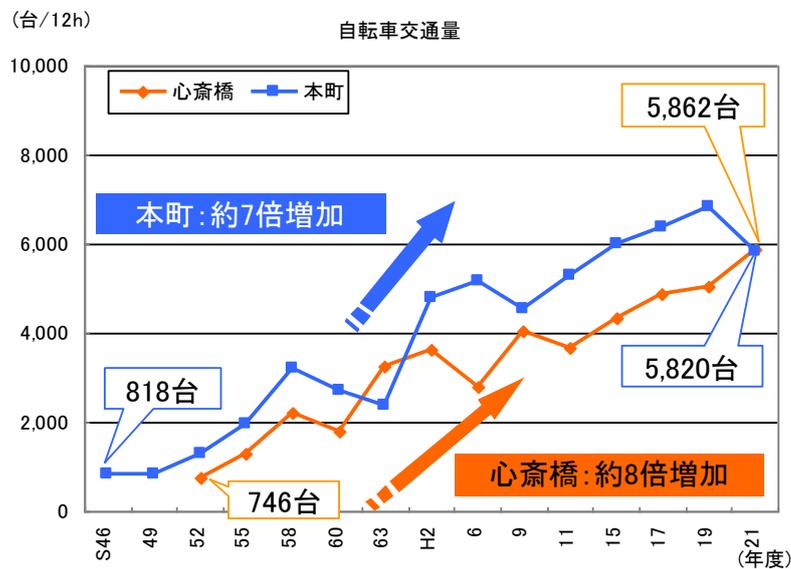
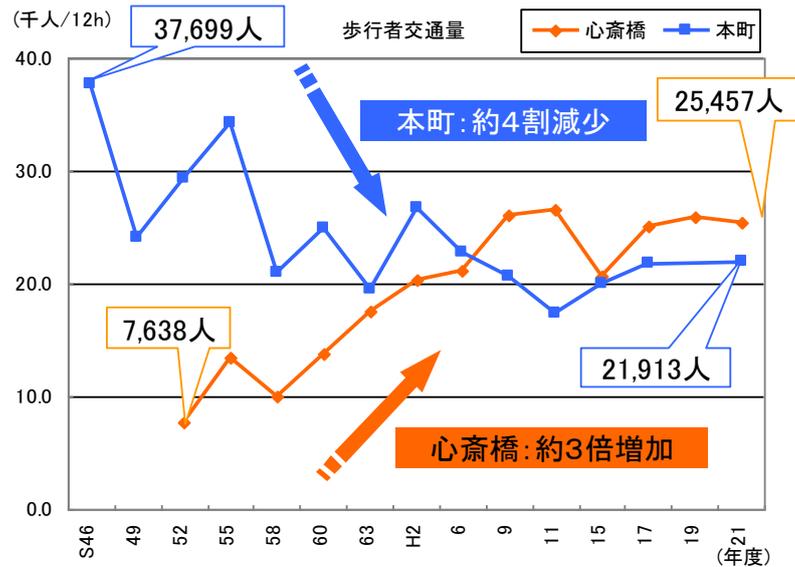
②歩行者・自転車交通

御堂筋の歩行者・自転車交通量は増加傾向が続いている。特に自転車交通量は約40年前の約7~8倍と大きく増加している。

御堂筋の自動車交通量は市内の下位ランクであるが、その一方で歩行者・自転車交通量は上位ランクである。

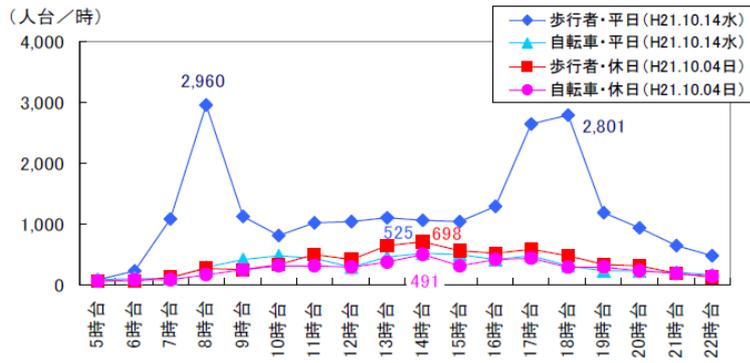
歩行者交通に着目すると、心齋橋は約3倍に増加、本町は約4割と大きく減少している。

自転車交通に着目すると、心齋橋は約8倍、本町は約7倍と大きく増加している。

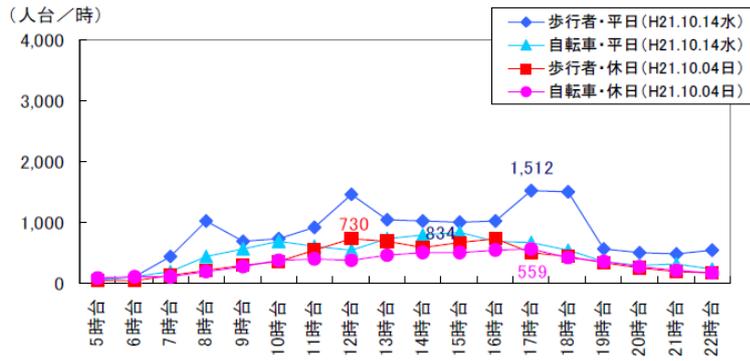


資料：道路交通センサス（H15、H19、H21年度は大阪国道事務所調査）

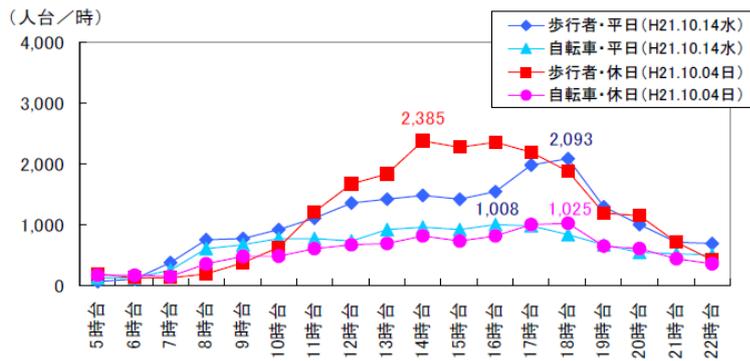
図 歩行者と自転車交通量の変遷



<淀屋橋交差点南側>



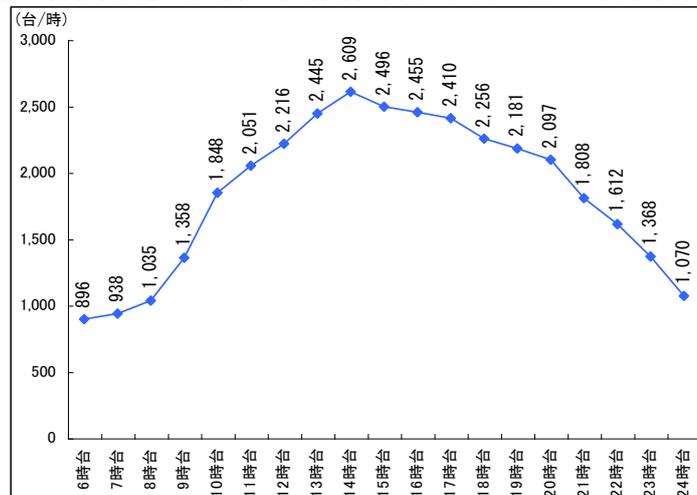
<船場中央3交差点北側>



<新橋交差点北側>

資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 御堂筋(東西歩道計)の歩行者・自転車交通量の時刻帯推移



資料：大阪国道事務所独自調査 (H21)

図 平日の御堂筋(淀屋橋～難波西口交差点間)における地区別最大瞬間路上駐輪台数