

御堂筋のモデル整備における交通状況の効果検証結果

平成 28 年 11 月に完成したモデル区間（東側一難波交差点から難波西口交差点までの間）の整備効果検証を実施しました。整備前（事前調査）と整備後およそ 1 年経過した時期（事後調査）の 2 つの時期を比較することで効果検証を行いました。

調査日時

①事前調査【モデル区間整備前】
 平日 | 平成 27 (2015) 年 12 月 1 日 (火)
 休日 | 平成 27 (2015) 年 12 月 6 日 (日)
 ※車両交通への影響検討のみ H25 に実施

②事後調査【モデル区間完成 1 年後】
 平日 | 平成 29 (2017) 年 10 月 17 日 (火)
 休日 | 平成 29 (2017) 年 11 月 3 日 (祝金)

結果概要 ～歩行者・自転車の混雑状況の改善～

整備前後で「歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況が改善されている」ことが明らかとなりました。歩行者と自転車の通行空間が分離されたことで歩行者と自転車の動線が集約されました。自転車通行速度は、わずかに上昇しましたが一定の基準内におさまっていることが確認されました。また、御堂筋沿いでの不法駐輪の減少傾向と不法駐輪箇所の固定化が確認されました。難波交差点部の自動車交通は、整備の前後で概ね大きな変化がみられませんでした。以上の効果検証結果を踏まえて、今後の御堂筋の道路空間再編に向けた継続的な検討を行っていきます。

整備前



整備後



歩行者・自転車交通量は増加傾向

事前調査と事後調査を比較すると、平日は2割程度減少し、休日は1～3割程度増加した。

駐輪箇所の固定化

御堂筋沿いの合計駐輪台数は1～4割程度減少した。整備の前後で同じ箇所への不法駐輪が見られ、駐輪箇所の固定化が確認された。

安全・安心な街路の実現に向けて前進 ～約7割の自転車通行ルール遵守率

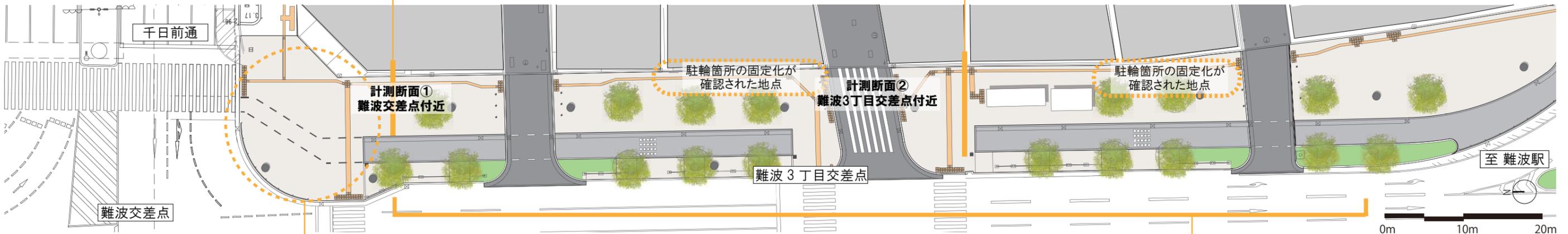
自転車通行ルール遵守率は、国交省モデル地区調査の整備効果データと同程度の数値であった。交差点部近傍の遵守率は、平日と休日ともに約7割弱となり、単路部の遵守率は平日約7割弱、休日9割弱となった。

交差点部	計測断面① 難波交差点付近	単路部	計測断面② 難波3丁目交差点付近	自転車歩行者道内の自転車通行位置の明示（普通自転車の歩道通行部分を整備した場合）		
	遵守率(事後調査) 平日:69.7% 休日:62.4%		遵守率(事後調査) 平日:68.5% 休日:88.4%	自転車歩行者道(歩行者通行部分)	自転車歩行者道(自転車通行部分)	車道
				29%	69%	2%

(出典:自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について国土交通省H23.7(98地区の平均値))

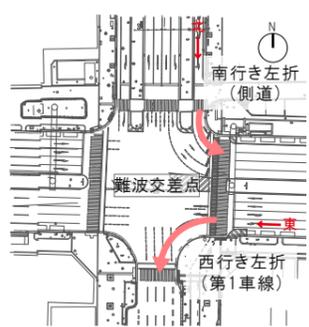
自転車通行速度～設計基準内の安全な速度

自転車通行速度は上昇傾向にあるが、「自転車道等の設計基準解説(S49.10)」で示されているA種自転車道(日常動線)の設計速度10～15km/h内におさまっている。



渋滞解消に向けた交差点部の検討

難波交差点の南行き左折は、滞留長・渋滞長ともに3時間平均値で大きな変化はみられなかった。西行き左折は、滞留長の3時間平均値は大きな変化がなかったが、渋滞長の3時間平均値は増加した。
 ※3時間平均値はピーク3時間(15:00～18:00)の平均値



自転車動線が集約化され、自転車と歩行者が分離されたものの信号待ちスペースで輻輳が見られた

※歩行者・自転車通行量が一番多い時間帯

難波交差点付近 | 休日・ピーク時
 自転車通行位置調査及び歩行者滞留状況調査

事前調査
 H27.12.6(日) 15:20～15:30

千日前通

広範囲で歩行者と自転車が輻輳

自転車動線が、歩行空間・車道空間に分散して通行

歩行者の滞留空間と自転車動線が輻輳

事後調査
 H29.11.3(祝金) 17:10～17:20

千日前通

歩行者の滞留空間が一定確保された

自転車動線が、自転車通行空間に比較的集約された

凡例 赤線 | 自転車通行軌跡 緑枠 | 最大歩行者滞留状況

※歩行者・自転車の通行量はピーク時・平均時ともに休日の方が多いため休日調査を掲載(自転車・歩行者交通量調査より)

駐車台数の減少

事後調査の駐停車総数は事前調査に比べて約3割減少した。車種別の割合は同程度であった。

12時間合計駐停車台数(東エリア-車種別)

