

1. 社会実験の概要

(1) 調査期間

平成 30 年 10 月 9 日（火）～10 月 22 日（月）

(2) 実施時間帯

24 時間

(3) 実験区間

道頓堀橋北詰から難波西口交差点付近の約 0.4 k m



(4) 実験の目的

- ・ 側道で自動車等の通行を規制したことによる交通影響等を確認
- ・ 歩行者と自転車の通行空間の分離方法について検証

(5) 実験内容

- ・ 側道を活用した空間再編としては、現在 6 車線ある車道のうち、東西に 5m ずつある側道を歩行者空間に転換し、車道については、本線 4 車線のみにする事としている。なお、御堂筋と千日前通が交差する難波交差点付近については、右左折するための付加レーンが必要であることから、5 車線必要となる。

そのため、今回の社会実験では、道頓堀橋南詰から千日前通までの間において、東側側道を完全に閉鎖し、一方で西側の側道を右折レーンとして活用することにより 5 車線確保し、次ページのとおり交通規制の変更を行い、交通影響等の確認を行った。

- 特に、交通影響の検証については、これまでの社会実験*で検証できていなかった難波交差点における左折車両の交通影響を検証することを主眼に、交差点のコンパクト化や信号現示の変更を行い、最終整備形態に近い形を現地で再現し、社会実験を実施した。

※平成25年度の社会実験では、新橋～難波西口交差点区間において、東西にある側道の通行を規制した際の交通影響等を検証するため、車道を6車線から本線4車線のみで運用した。なお、難波交差点付近においては、まずは直進・右折車両の交通影響を検証することを主眼に、西側側道を完全に閉鎖する一方で、難波交差点付近の東側側道の一部開放し、左折レーンとして活用することにより5車線確保し、交通影響等の確認を行った。そのため、交通影響の検証については、平成25年度に実施した直進・右折の検証と今回実施した左折の検証とを合わせて検証することとしている。

- 側道を閉鎖することによる荷捌きなどの停車需要に与える影響を検証するため、中央分離帯部に貨物積卸車両用の停車スペースを設置し、停車スペースがある場合とない場合のパターンに分けて停車需要に関する検証を行った。
- 側道を閉鎖した道頓堀橋南詰から難波交差点間の東側側道に自転車通行空間を設置するとともに、既に整備されているモデル整備区間（難波から難波西口交差点間）において、歩行者と自転車の分離方法に関する検証を行った。

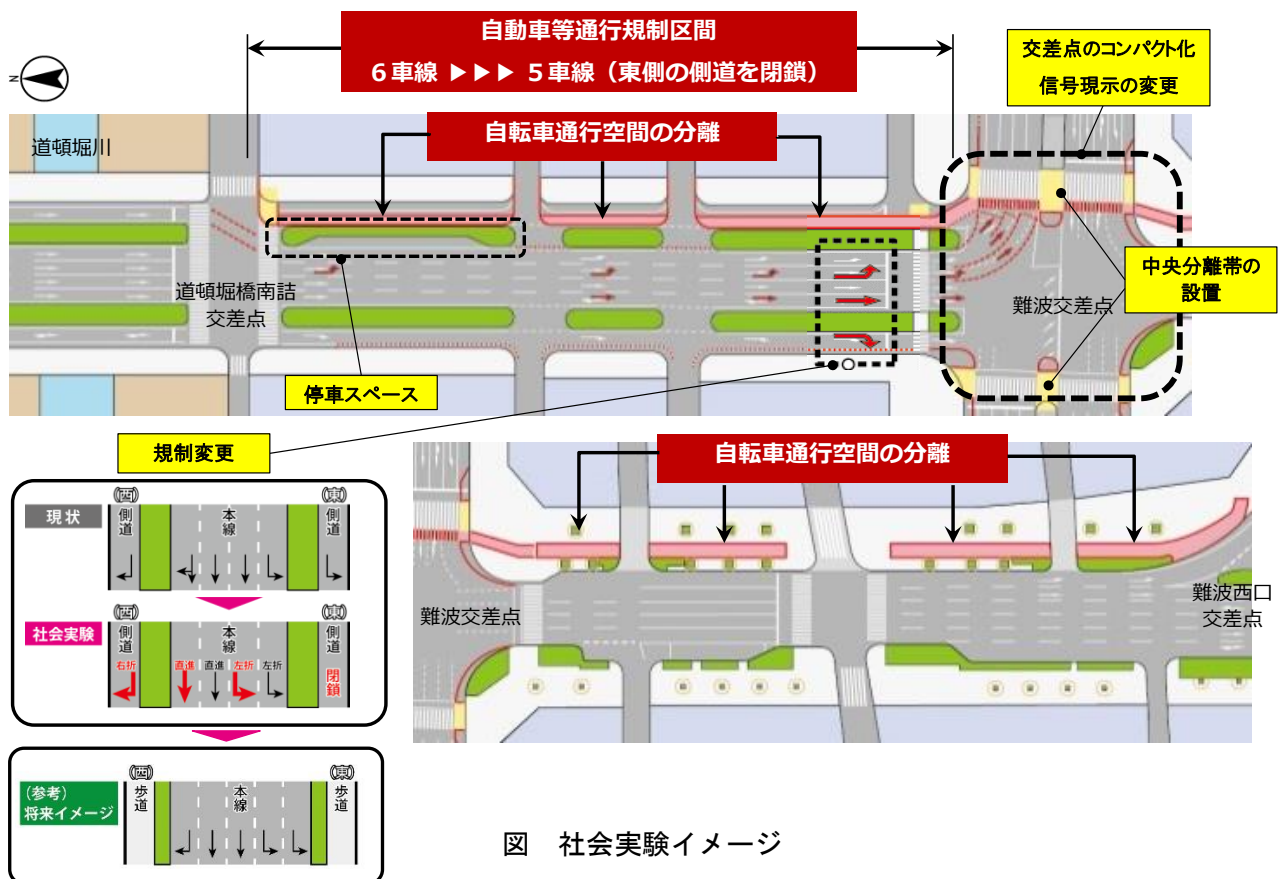


図 社会実験イメージ

※交差点のコンパクト化：置き式ガードレールを設置することによって、歩道を前出しし、歩行者等の横断距離を短くした。また、横断歩道に安全地帯として中央分離帯を設置し、歩行者等が滞留できる場所を設けた。

※信号現示の変更：歩行者等の横断距離を短くすることに伴い、必要な横断時間が短くなるため、歩行者等の青時間を車両の青時間に転換するなど、信号現示の変更を行った。

(6) 社会実験の状況

【道頓堀橋南詰～難波交差点間の側道閉鎖状況】

(実験前)



(実験中)



【難波交差点付近の状況】

車線運用の変更

(実験前)



(実験中)



(実験前)



(実験中)



交差点のコンパクト化及び信号現示の変更

(実験前)



滞留空間の設置 (交差点部)

(実験中)



(実験前)



(実験中)



【停車スペース】

貨物積卸車両用の停車スペース

(実験前)



(実験中)



西側側道の停車スペースの閉鎖

(実験前)

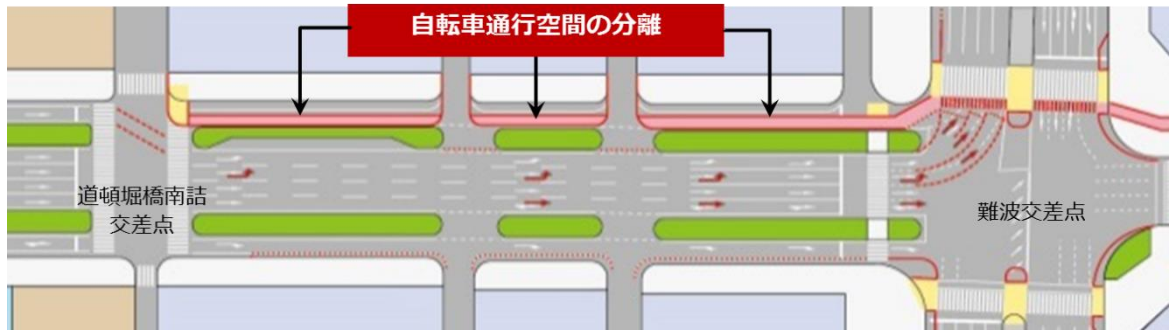


(実験中)



【歩行者と自転車の通行分離状況】

道頓堀橋南詰～難波交差点間



実験前半 (10月9日(火)～15日(月))



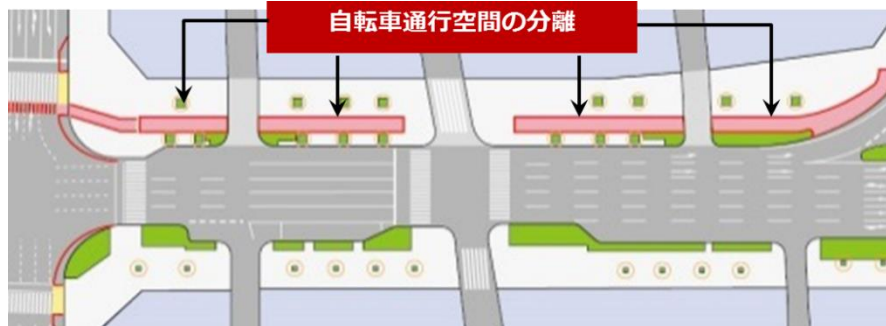
路面表示による分離

実験後半 (10月16日(火)～22日(月))



路面表示とカラーコーンによる分離

難波～難波西口交差点間



実験前半 (10月9日(火)～15日(月))



路面標示(ブルー)を設置

実験後半 (10月16日(火)～22日(月))



路面標示(グレー)を設置