

休日

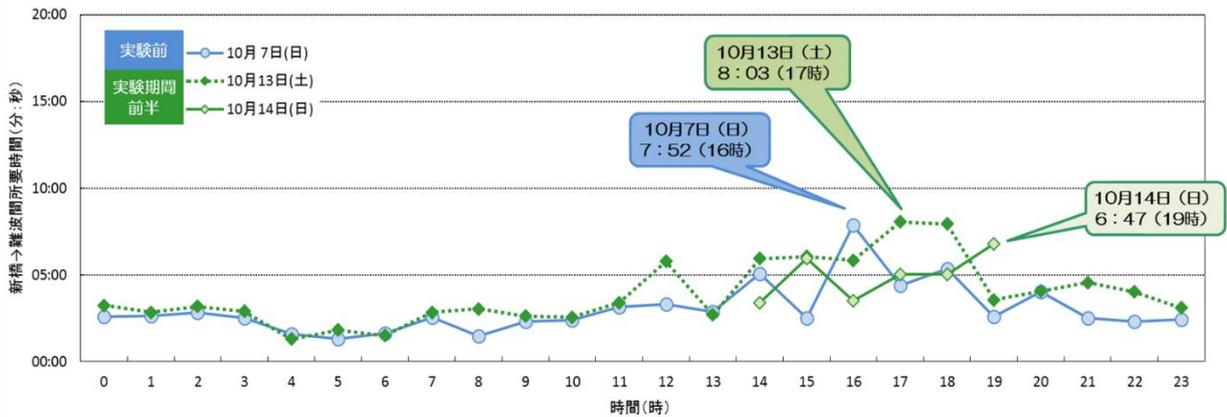
■所要時間

	新橋～難波交差点間		新橋～道頓堀橋北詰交差点間	
	最大所要時間	実験前との差	平均所要時間	実験前との差
実験前	7分52秒		1分27秒	
実験前半	8分03秒	+11秒	1分25秒	-2秒
実験後半	10分43秒	+2分51秒	1分37秒	+10秒

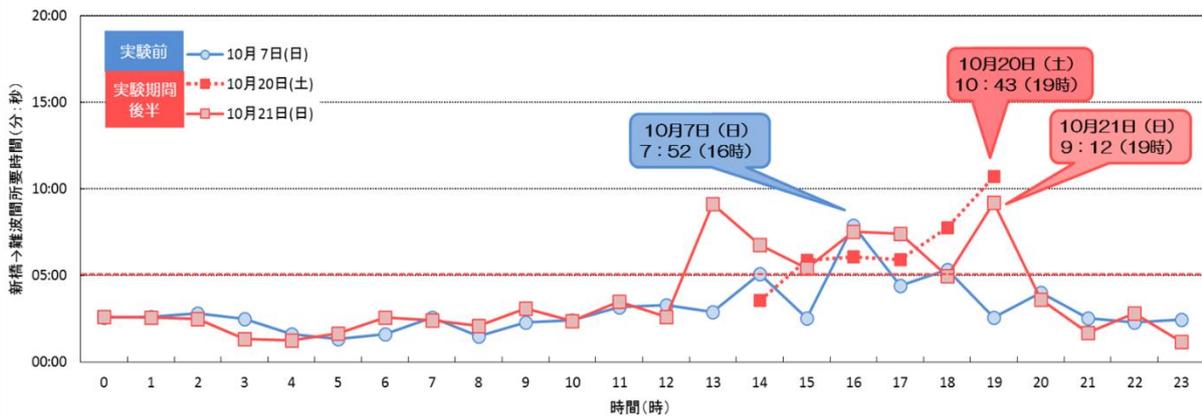
※平均所要時間：7～18時台の所要時間の平均値

※新橋から難波交差点までの最大所要時間は、平日及び休日ともに、実験前に比べ実験前半、後半のいずれもほぼ上回ったものの、一方、新橋から道頓堀橋北詰間の平均所要時間（7～19時の12時間）は、実験前に比べ実験前半、後半ともに同程度であった。一つの要因として、社会実験に伴い右折レーンを西側側道のみ規制変更したため、道頓堀橋南詰交差点で西側側道に流入しようとする右折車が進行阻害した影響により伸びたと考えられる。

【実験前半：H30.10.9～10.15】



【実験後半：H30.10.16～10.22】



※調査日

- ・実験前 休日：平成30年10月7日(日) [24時間]
- ・実験前半 休日：平成30年10月13日(土) [24時間]、10月14日(日) [6時間(14時～20時)]
- ・実験後半 休日：平成30年10月21日(日) [24時間]、10月20日(土) [6時間(14時～20時)]

(2) 側道で自動車等の通行を規制したときの駐停車需要について

側道の通行規制をした際に、荷捌き等の駐停車への影響を検証するため、側道の通行を規制した道頓堀橋南詰から難波交差点までの区間を中心に、周辺の駐停車車両台数を観測。

なお、実験前半は、区間①に中央分離帯部に貨物積卸用の停車スペースを確保し、区間②においては側道の停車帯を閉鎖した。一方、実験後半は、区間①の停車スペースも閉鎖し、区間①及び②における停車スペースを完全に閉鎖した。

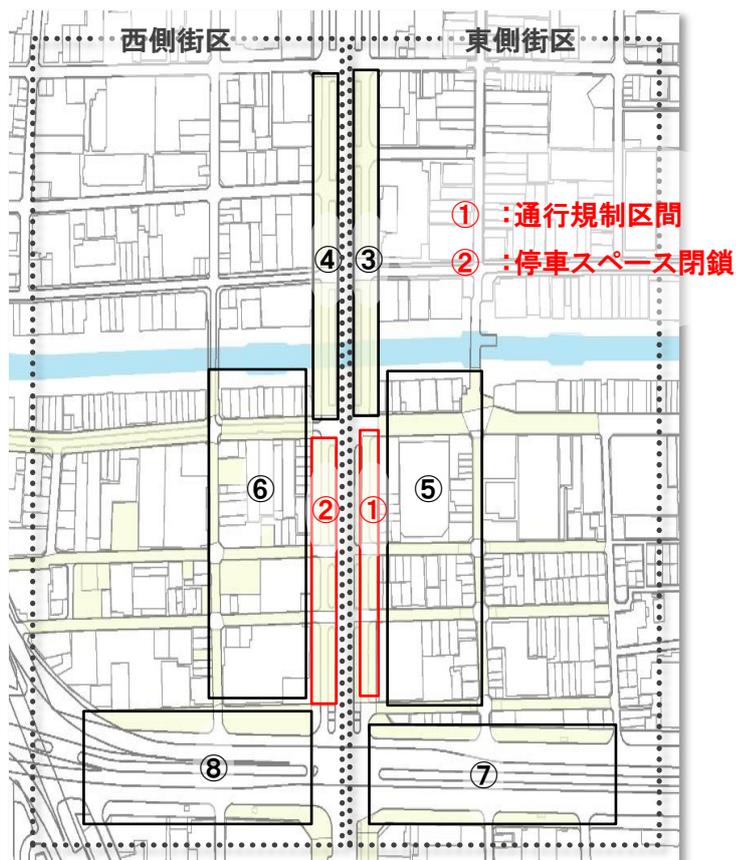


区間①：貨物積卸し用の停車スペース



区間②：側道の停車スペースを閉鎖した状況

■調査エリア



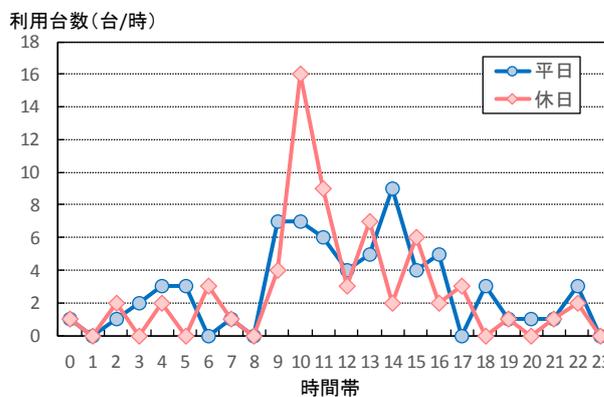
<貨物積卸し用の停車スペース利用状況（区間①：実験前半）>

- ・ 貨物積卸し用の停車スペースは、1日平均60台程度の荷捌き利用があった。
- ・ 時間帯別は、平日及び休日ともに、9～16時にかけての荷捌き利用が多かった。

■貨物積卸し用の停車スペース利用台数調査結果



日別利用台数



時間帯別利用台数

※調査日：

- ・ 日別利用台数 平成30年10月10日(水)～10月15日(月) [24時間]
 - ・ 時間帯別利用台数 平日：平成30年10月15日(月) [24時間]、休日：平成30年10月13日(土) [24時間]
- ※平成30年10月13日(土)の10時頃から13時頃に御堂筋の東側街区で火災が発生し、消火活動のため、東西枝道に進入できない状況が発生した。

※調査方法：

- ・ 日別利用台数 0時～24時の間で、貨物積卸し用の停車スペースの延べ利用台数を調査
- ・ 時間帯別利用台数 0時～24時の間で、貨物積卸し用の停車スペースの利用台数を時間帯別に調査

<駐停車台数調査結果（東側街区：区間①、③、⑤、⑦）>

- ・ 駐停車台数は、実験前に比べ、実験中は減少した。車種別で見ると貨物車以外で減少している割合が高いことから、御堂筋における不要不急の駐停車需要などが減ったものと思われる。
- <時間帯：1～12時（区間⑤の東西の枝道が通行可）>
- ・ 区間①の貨物積卸し用の停車スペースを閉鎖することで、平日は実験前に比べ、区間⑤及び⑦で駐停車台数が増加した。
- <時間帯：12～翌1時（区間⑤の東西の枝道が通行不可）>
- ・ 区間⑤の枝道が通行できない時間帯であり、区間⑦のパーキング・チケットも一部休止したため、区間⑤及び⑦の駐停車台数は減少した。

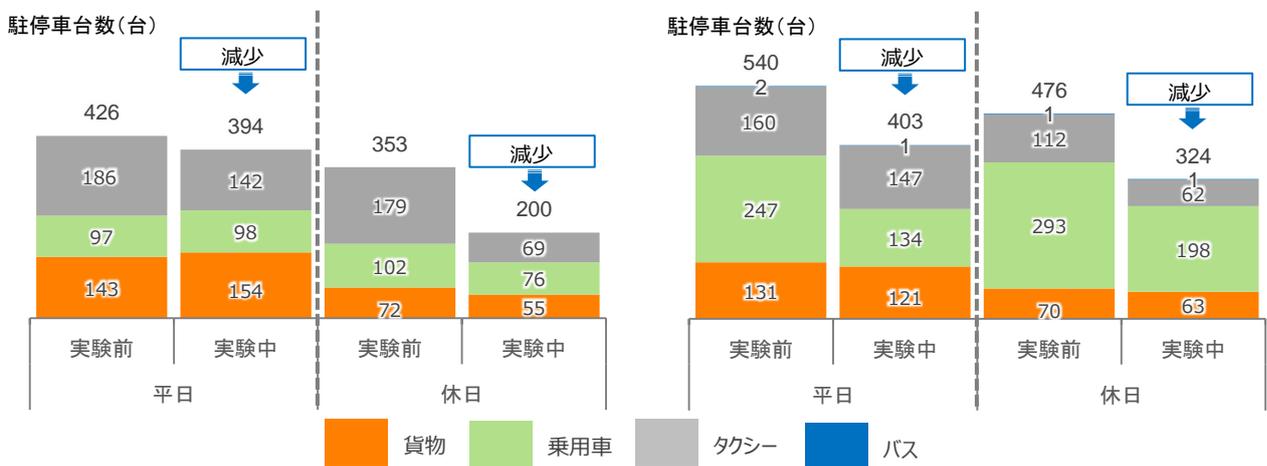
■東側街区 時間帯：1～12時

	平日			休日		
	1～12時駐停車台数(台)		実験前との差 (台)	1～12時駐停車台数(台)		実験前との差 (台)
	実験前	実験中		実験前	実験中	
①	73	2	-71	50	2	-48
③	138	127	-11	130	89	-41
⑤	50	59	+9	28	13	-15
⑦	165	206	+41	145	96	-49
合計	426	394	-32	353	200	-153

■東側街区 時間帯：12～翌1時

	平日			休日		
	12～1時駐停車台数(台)		実験前との差 (台)	12～1時駐停車台数(台)		実験前との差 (台)
	実験前	実験中		実験前	実験中	
①	67	2	-65	53	4	-49
③	155	149	-6	119	100	-19
⑤	3	1	-2	0	0	0
⑦	315	251	-64	304	220	-84
合計	540	403	-137	476	324	-152

■車種別グラフ



※調査日：

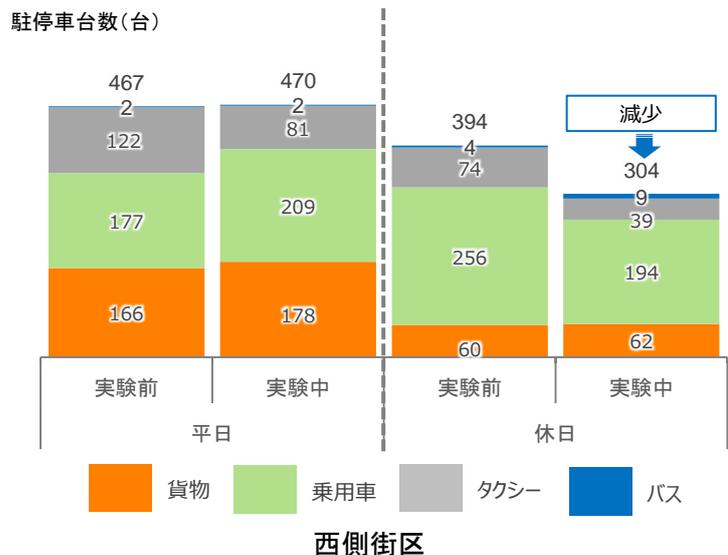
- ・実験前 平日：平成30年10月5日(金)[24時間]、休日：平成30年10月7日(日)[24時間]
- ・実験中 平日：平成30年10月19日(金)[24時間]、休日：平成30年10月21日(日)[24時間]

<駐停車台数調査結果（西側街区 区間②、④、⑥、⑧）>

- ・ 駐停車台数は、実験前に比べ、実験中の平日はほぼ横ばい、休日は減少した。車種別で見ると貨物車以外で減少している割合が高いことから、御堂筋における不要不急の駐停車需要などが減ったものと思われる。
- ・ 区間②の停車帯を閉鎖することで、実験前に比べ、実験中は区間④で駐停車車両が増加した。

■駐停車台数調査結果（西側街区）

	平日			休日		
	0～24時駐停車台数（台）		実験前との差 （台）	0～24時駐停車台数（台）		実験前との差 （台）
	実験前	実験中		実験前	実験中	
②	58	11	-47	48	1	-47
④	64	155	+91	72	98	+26
⑥	63	65	+2	32	27	-5
⑧	282	239	-43	242	178	-64
合計	467	470	+3	394	304	-90



■車種別グラフ

※調査日：

- ・ 実験前 平日：平成30年10月5日(金) [24時間]、休日：平成30年10月7日(日) [24時間]
- ・ 実験中 平日：平成30年10月19日(金) [24時間]、休日：平成30年10月21日(日) [24時間]

(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

自転車通行空間を確保した際の歩行者と自転車の分離方法を検証するため、既に自転車通行空間が整備されているモデル整備区間（難波～難波西口交差点間）と、道頓堀橋南詰～難波交差点間において実験を実施し、自転車通行空間を走行する自転車台数や自転車走行速度を走行位置別に観測。

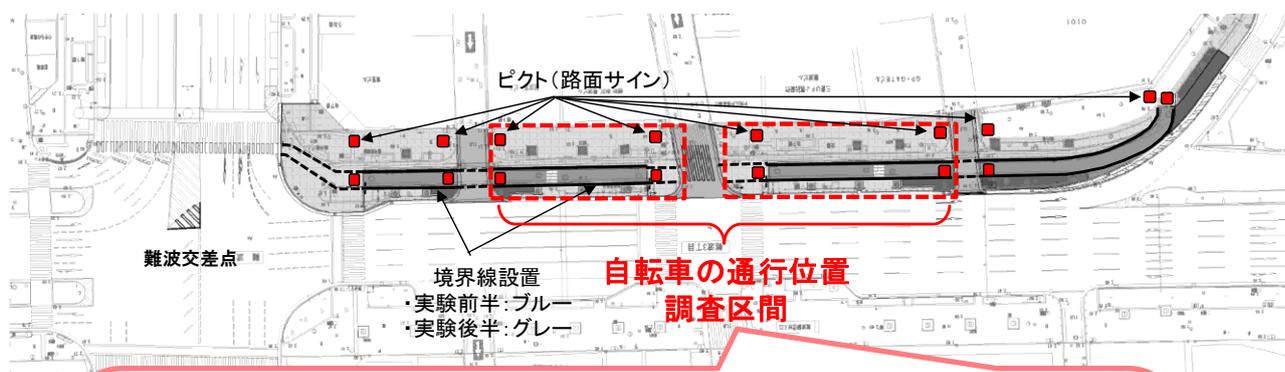
<難波～難波西口交差点間>

実験前半：ブルーのラインと歩行者・自転車ピクトを設置

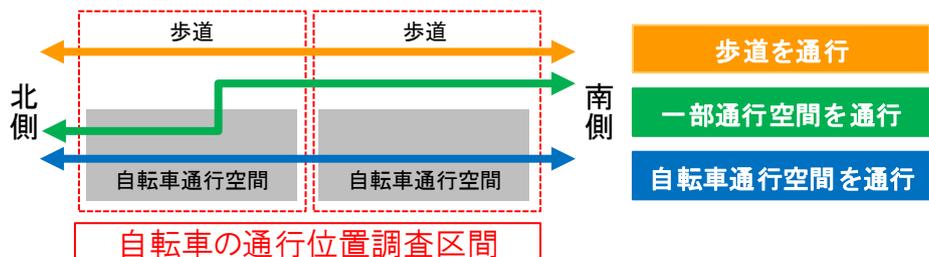
実験後半：グレーのラインと歩行者・自転車ピクトを設置

- ・ 自転車通行空間の遵守率は、実験前より実験中の方が高いが、実験前半と後半ではほぼ変わらなかった。
- ・ 自転車の走行速度は、平日は横ばい、休日は減少傾向にある。

■ 自転車通行位置判定イメージ



・ 自転車通行位置の一例



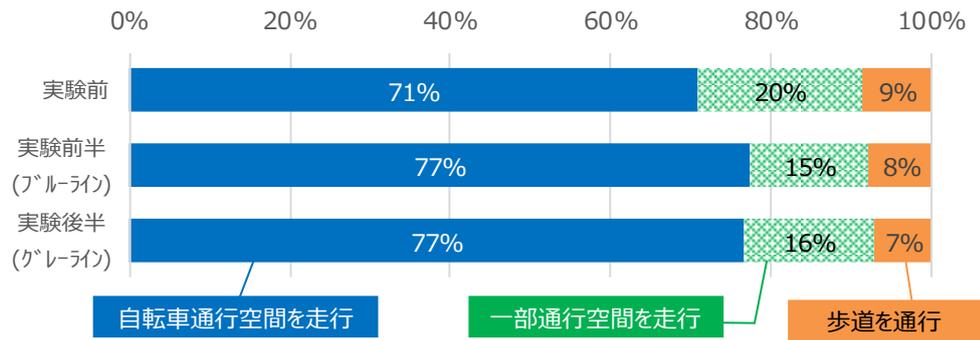
実験前半（10月9日（火）～12日（月））

実験後半（10月13日（火）～22日（月））

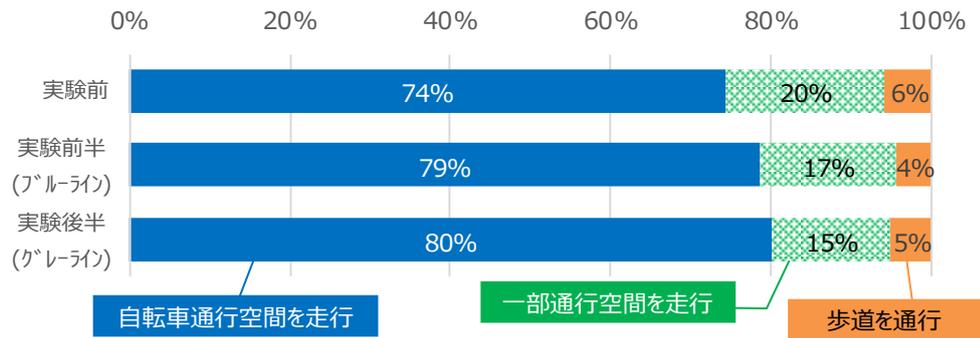


■ 自転車通行位置調査結果

平日



休日



■ 自転車走行速度調査結果



※調査日：

- ・実験前 平日：平成30年10月5日(金) [18~20時]、休日：平成30年10月7日(日) [16~18時]
- ・実験前半 平日：平成30年10月15日(月) [18~20時]、休日：平成30年10月13日(土) [16~18時]
- ・実験後半 平日：平成30年10月19日(金) [18~20時]、休日：平成30年10月21日(日) [16~18時]

※調査方法：7時~19時の間で歩行者交通量がピークとなる時間帯2時間の自転車通行量と速度を走行位置別に計測

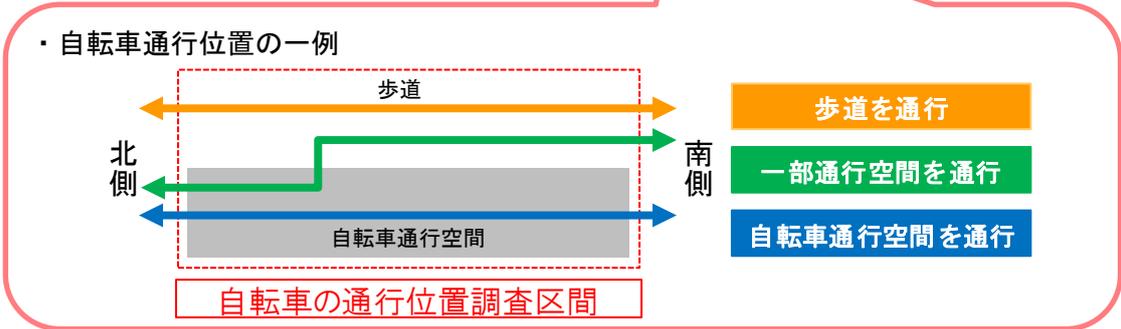
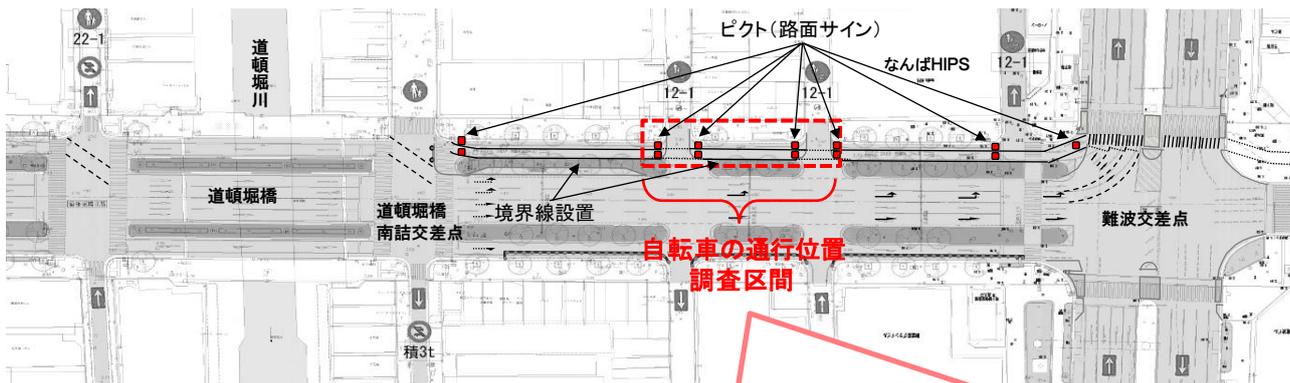
<道頓堀橋南詰～難波交差点間>

実験前半：ラインと歩行者・自転車ピクトにより視覚的に分離
 実験後半：上記に、カラーコーンを設置し構造的に分離

- ・ 自転車通行空間の遵守率は、実験前半より実験後半の方が高い傾向にある。
- ・ 自転車の走行速度が最大約 20km/h と一般的な設計基準速度※を上回っていた。

※ 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）の設計速度は 10～15km/h。

■ 自転車通行位置判定イメージ



実験前半（10月9日（火）～12日（月））

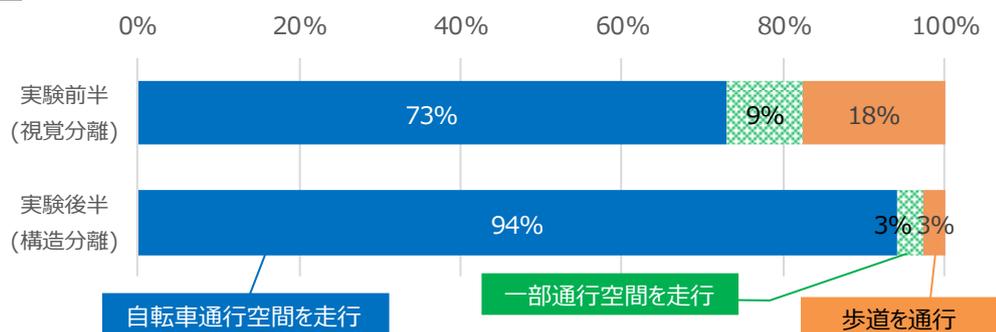


実験後半（10月13日（火）～22日（月））

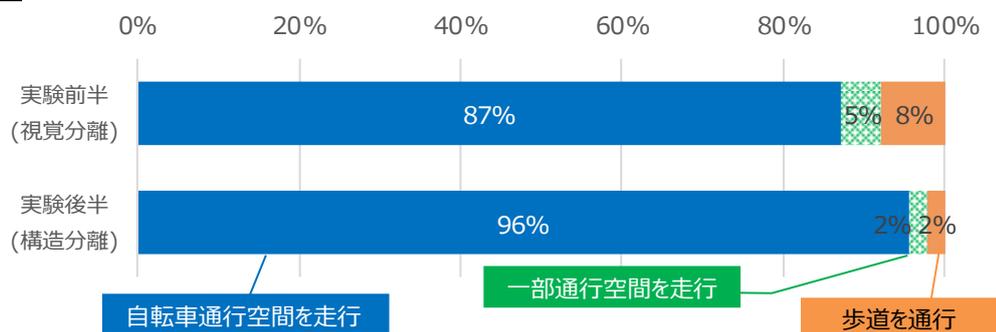


■ 自転車通行位置調査結果

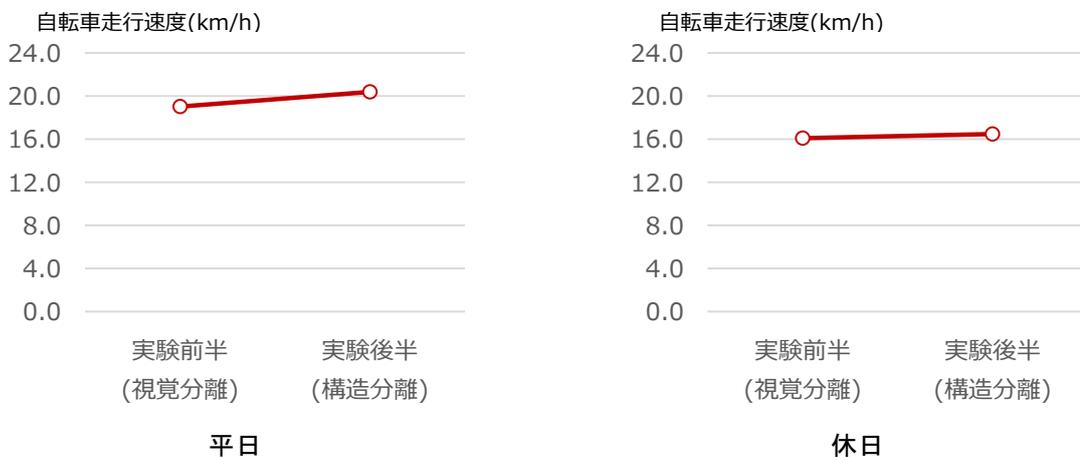
平日



休日



■ 自転車走行速度調査結果



※調査日：

- ・実験前 平日：平成30年10月5日(金) [18~20時]、休日：平成30年10月7日(日) [16~18時]
- ・実験前半 平日：平成30年10月15日(月) [18~20時]、休日：平成30年10月13日(土) [16~18時]
- ・実験後半 平日：平成30年10月19日(金) [18~20時]、休日：平成30年10月21日(日) [16~18時]

※調査方法：7時~19時の間で歩行者交通量がピークとなる時間帯2時間の自転車通行量と速度を走行位置別に計測

3. 社会実験のアンケート結果

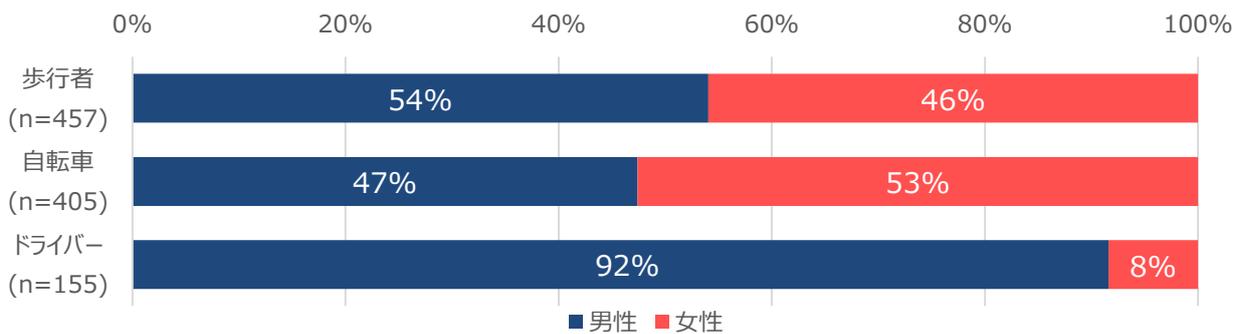
(1) アンケート調査について

- ・歩行者、自転車、ドライバー、周辺事業者を対象に調査し、歩行者：743、自転車：596、ドライバー：159、事業者：137の方に協力いただいた。
- ・回答者の年齢は、歩行者が40代～70代以上で8割以上、ドライバーが40代～60代で7割以上と多く、自転車については、20代～70代以上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、回答者は就業者が過半数以上であった。特にドライバーでは8割以上を占めていた。
- ・事業者の回答者は、卸売・小売業（28%）、飲食店（27%）、サービス業（27%）が多かった。
- ・御堂筋の通行頻度については、週に1～2回以上の頻度が、歩行者で5割以上、自転車、ドライバーで7割以上を占めた。
- ・御堂筋を通行するときの目的は、歩行者、自転車では買い物が最も多く、ドライバーでは業務が最も多かった。

◆サンプル数

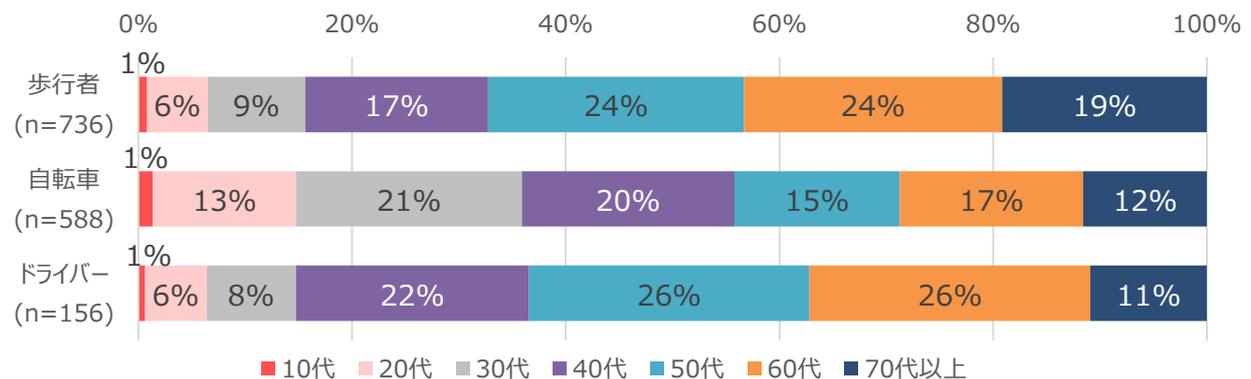
属性	サンプル数	調査方法
歩行者	743	実験区間を通行する歩行者、自転車にアンケート用紙を各8000部配布（郵送回収） 実験区間内の停車車両や周辺駐車場施設を利用していたドライバー、及び実験区間周辺の事業所に対してアンケート用紙を配布（郵送回収）。配布部数は、ドライバー2,000部、事業所1,400部
自転車	596	
ドライバー	159	
事業者	137	
合計	1,635	

◆回答者の性別

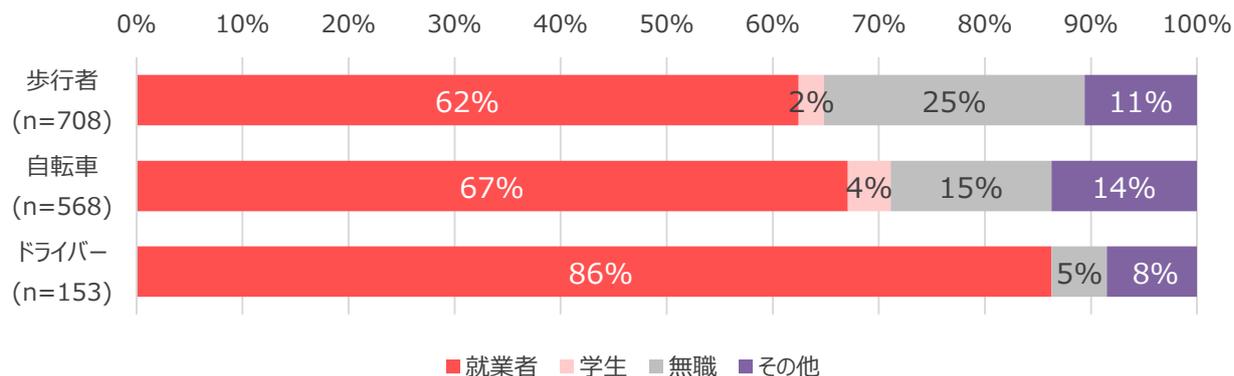


◆回答者の年齢

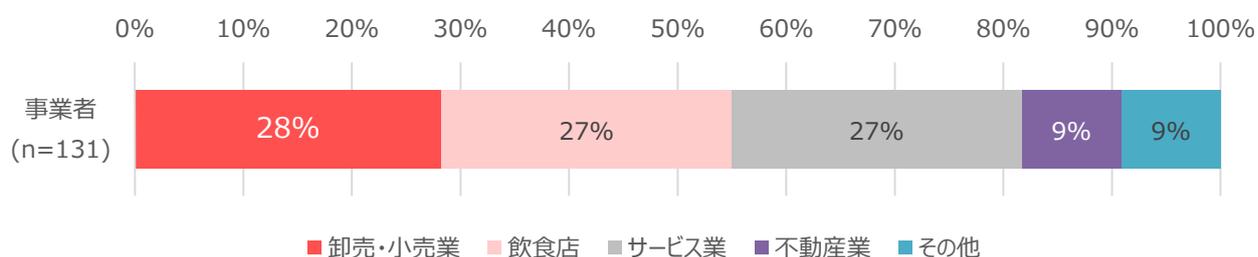
* 以下、n値は「無回答」除く



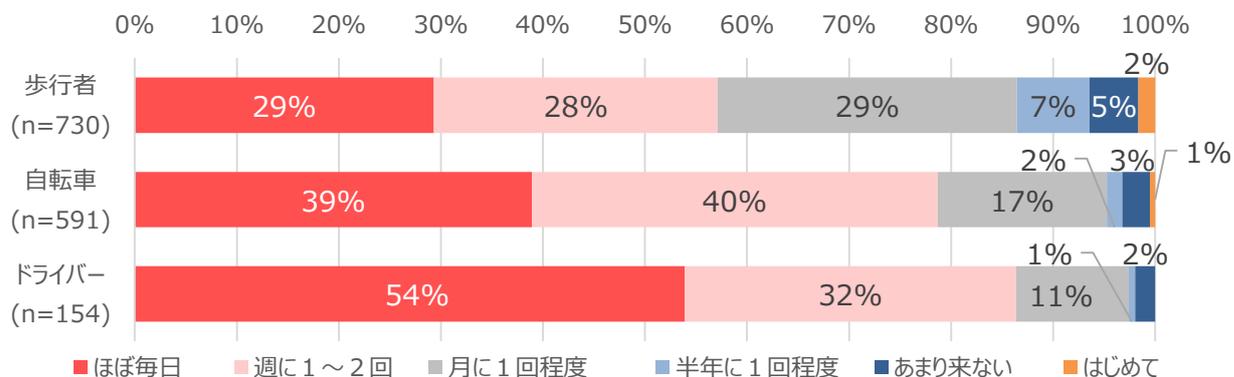
◆回答者の職業



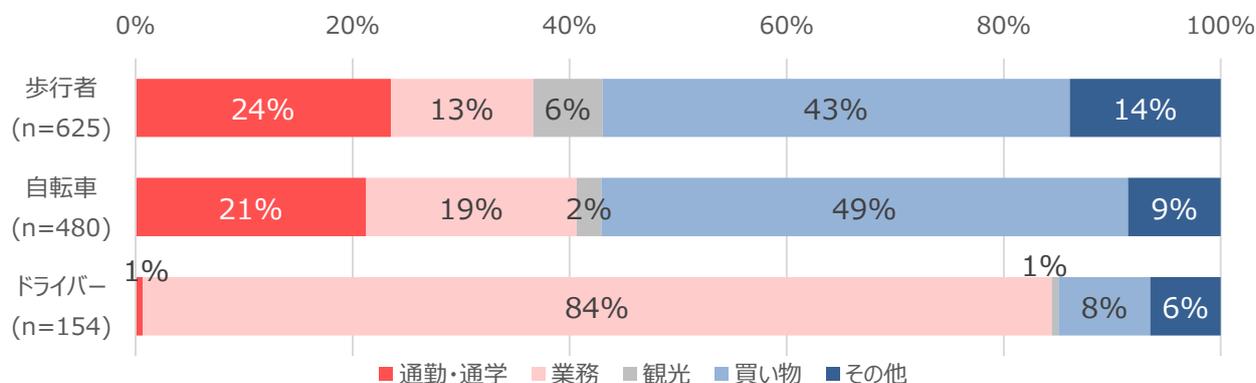
◆事業所の業種



◆御堂筋の通行頻度



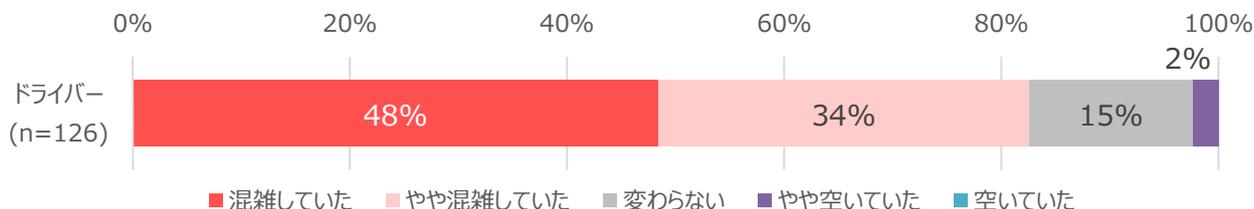
◆歩行者・自転車の御堂筋をよく通行するときの目的



(2) 実験時の交通状況について

- ・ドライバーの約5割が「混雑していた」と回答しており、「やや混雑していた」も含めると、8割以上が混雑を感じた結果となった。

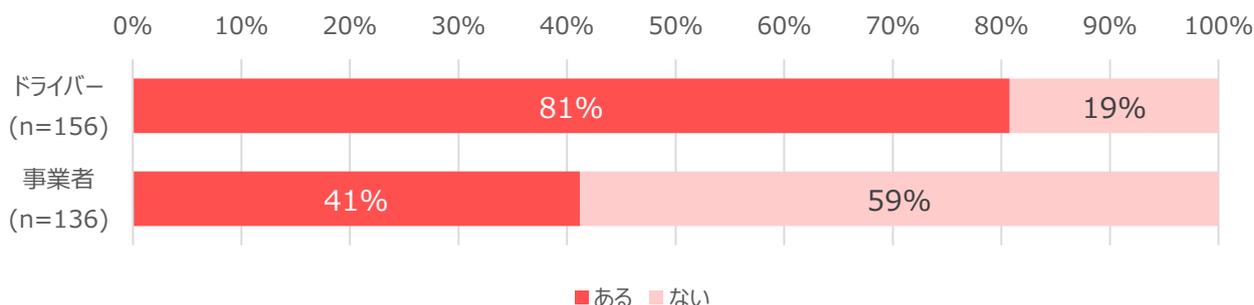
◆Q. 御堂筋の交通状況はいつもと比べてどのように感じましたか？



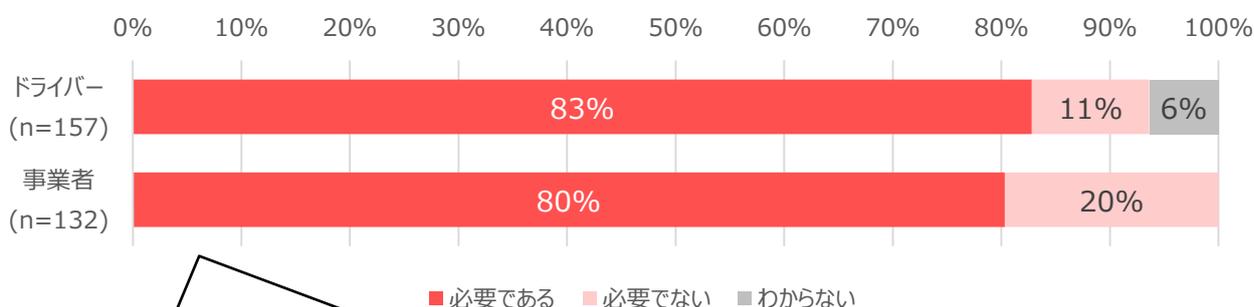
(3) 御堂筋の停車について

- ・ドライバーの約8割、事業者の約4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、事業者共に約8割であった。

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



◆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

- ・荷物の積みおろし時、停車できないと仕事にならない (n=64)
- ・駐車場所や周囲に駐車場がない。停車スペースは必要 (n=17)
- ・人の乗降に必要 (n=15)

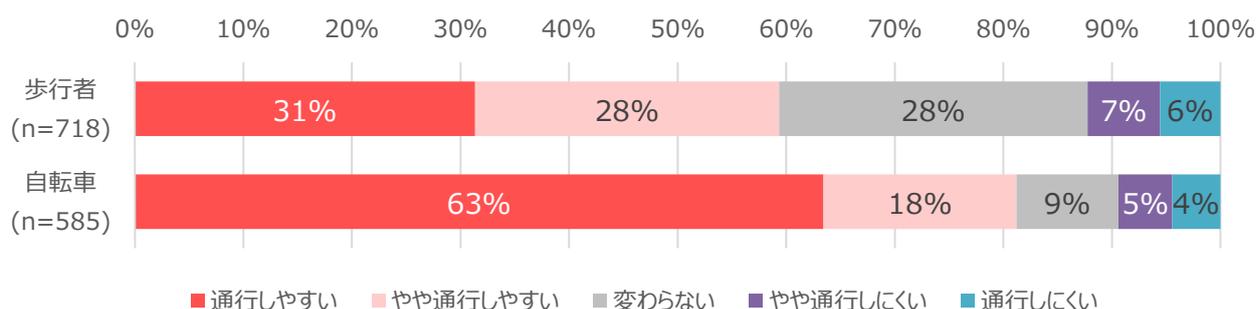
「必要でない」と回答した方の代表的な意見

- ・通行の妨げになり渋滞・混雑する (n=5)

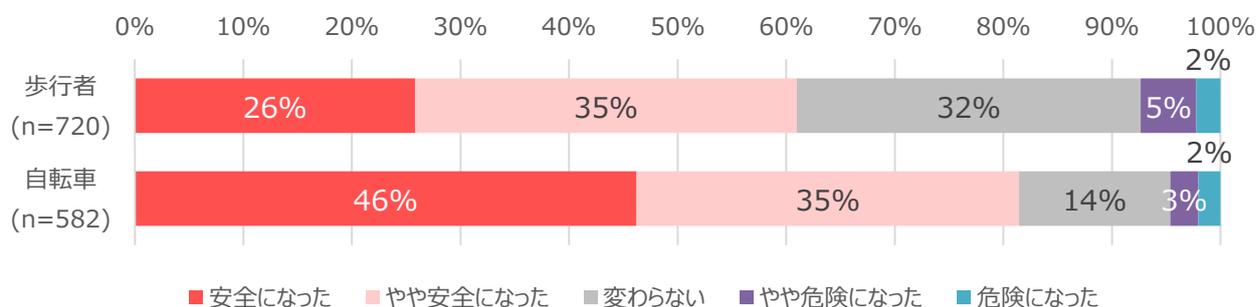
(4) 自転車通行帯（自転車通行空間）について

- ・歩行者は約6割の方、自転車は約8割の方が、自転車通行帯（自転車通行空間）を設置したことで「通行しやすい（やや通行しやすい）」および「安全（やや安全）になった」と感じていた。
- ・側道を活用して自転車通行帯（自転車通行空間）を設置することについては、歩行者は約8割の方、自転車は約9割の方が「良い（やや良い）」と回答した。

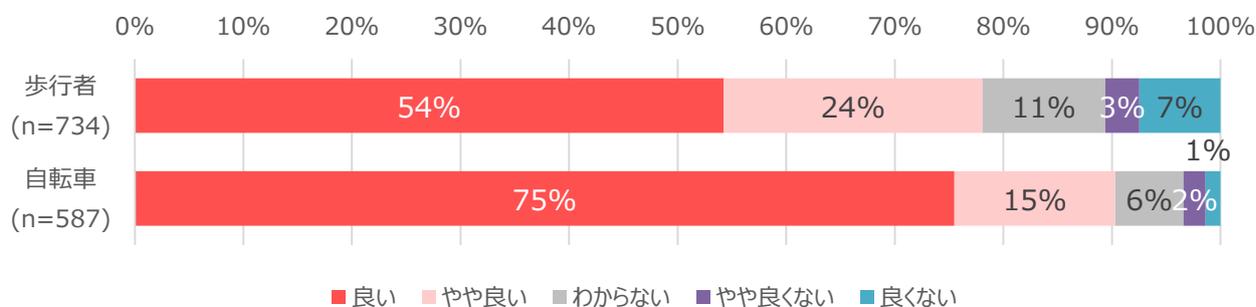
◆Q. 自転車通行帯（自転車通行空間）が設置されて、通行しやすいですか？



◆Q. 自転車通行帯（自転車通行空間）が設置されて、安全になりましたか？



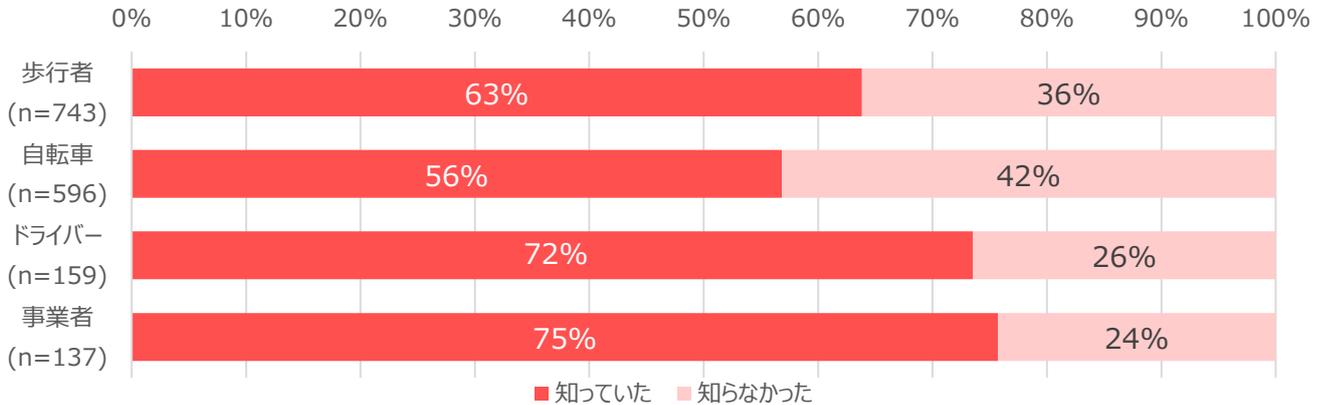
◆Q. 側道を活用して自転車通行帯（自転車通行空間）を設置することをどう思いますか？



(5) 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、で6割程度、ドライバー、周辺事業者の方で7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ほうがいいと思うものは、歩行者で「安全・快適な歩行者空間」、自転車で「安全・快適な自転車空間」「自転車の駐輪スペース」、ドライバーで「円滑な自動車交通」「自動車の停車機能」がそれぞれ多い結果であった。

◆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）

