

2020/11/28(sat) ▶ 12/27(sun)

1. 社会実験実施概要

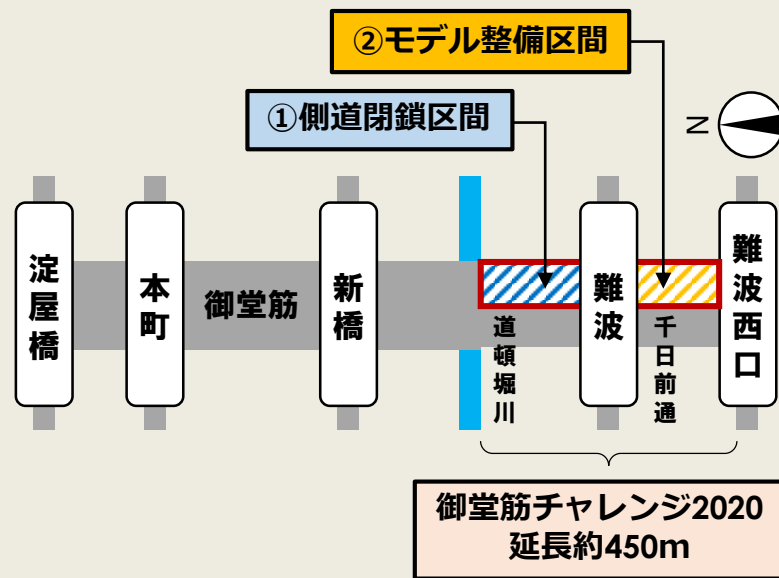
- ミナミ御堂筋の会（道路協力団体）・沿道協議会・大阪市において、過去に実施した社会実験「御堂筋チャレンジ」の成果を踏まえ、国が創設した「歩行者利便増進道路制度」の導入を念頭に、道路協力団体としての沿道適正化・維持管理活動と利活用の実践や、制度の効果的な活用に向けた課題等の検証を行い、次年度以降の本格的な展開につなげることを目的として実施。


(写真)
2017年に公民で実施した社会実験「御堂筋チャレンジ」



〔社会実験箇所と検証内容〕

中央区道頓堀1丁目（道頓堀川）～
中央区難波5丁目（難波西口交差点）（延長約450m）



実験概要		官民連携による御堂筋の沿道検証及び利活用事業 「御堂筋チャレンジ2020」	
区間	側道閉鎖区間	モデル整備区間	
	2020年12月の道頓堀橋南詰～千日前通区間の側道閉鎖にあわせて、ベンチやサインの配置を検証し、2021年1月からの本格整備・工事に反映する。 	Withコロナを意識し、公共空間（歩道）を利活用して、3密を避けながらの滞在や回遊を促すイベントを実施し、歩行者利便増進道路指定へつなげる。 	
開催期間	2020年12月12日（土）～12月27日（日）（16日間）	2020年11月28日（土）～12月27日（日）（30日間）	
実施主体	大阪市建設局	ミナミ御堂筋の会（道路協力団体）	
検証項目【共通】	1)ほこみち（歩行者利便増進道路）指定検証 2)滞在空間としての利活用検証 3)放置自転車対策の取り組み検証		
検証項目【個別】	4)ベンチの設置についての検証 5)サインの検証 6)違法看板対策の取り組み検証 7)側道閉鎖による道路交通等への影響検証	8)密回避・回遊創出の取り組み検証（ITを活用した“密回避”“回遊性向上”） 9)デジタルサイネージの検証 10)放置自転車対策の取り組み検証（シェアサイクル設置）	

2. 結果概要

- 本社会実験では、側道歩行者空間化の本格整備や創出された空間での道路協力団体活動、地域課題を解決する取り組みに関する検証を行っているが、なかでも側道閉鎖区間及びモデル整備区間に共通する「ほこみち（歩行者利便増進道路）指定検証」については、空間整備のあり方や団体活動に大きく影響する項目として位置づけられる。

- 「ほこみち（歩行者利便増進道路）指定検証」の結果、両区間においては歩行者の有効幅員（幅約4m）を確保することにより、歩行通行に支障が少ないことを確認した。
- その他、民間によるオープンカフェやキッチンカーの設置、ITを活用したWithコロナの仕組み検証等については、コロナ感染の拡大により縮小していることから、コロナ感染の状況をふまえ、引き続き検証を行うことが求められる。

2020/11/28(sat) ▶ 12/27(sun)

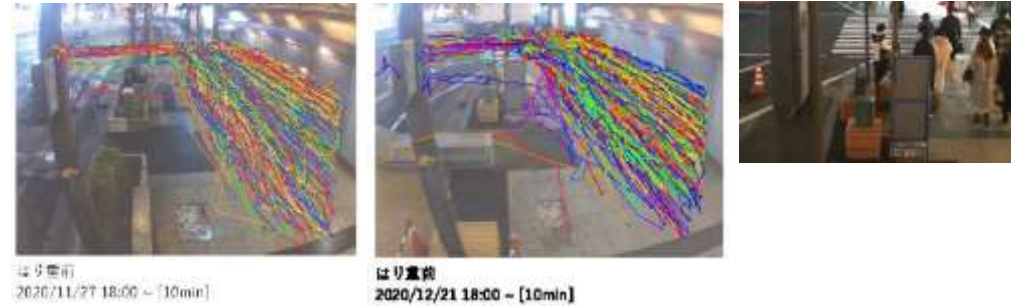
3. 検証結果〔共通項目：ほこみち関連〕

1)ほこみち（歩行者利便増進道路）指定検証

▶ ほこみち（歩行者利便増進道路）の指定に向け、特例区域を検証



〔図〕側道閉鎖区間での検証



〔図〕ビデオ調査データ（人流カメラ） 左：検証前／右：検証中

〔検証の概要〕

- 利便増進誘導特例区域の指定に向け、歩道上の歩行者通行量の計測を行い、歩道（有効幅員）の通行幅を検証。
- また、歩行者・自転車通行量の計測を行い、歩行者・自転車の分離状況を検証。

（参考）歩行空間の望ましい幅員の考え方

歩行者通行空間の幅員設定にあたり、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省 都市局）」のサービス水準の考え方に基づき評価を行う。

評価		1分あたりの通行量 (人/m・分)
A	自由歩行	0~27
B	やや制約	27~51
C	やや困難	51~71
D	困難	71~87
E	ほとんど不可能	87~100

調査日	1分あたり交通量 (人/分)	歩道部の有効幅員 (m)	1分あたりの通行量 (人/m・分)	サービス水準	サービス水準がAになる有効幅員 (m)
①今回：R2.11.28（土）	93	3.5	26.6	A	3.5
②過年度：H30.10.7（日）	104	3.5	29.7	B	3.9

- ①今回調査：A 評価（自由歩行）とするためには有効幅員約3.5m以上が必要な通行量
 - 人流カメラを用いた通行量（歩行者と自転車の合算）で最も24時間通行量が多い「検証前休日・ほり重前箇所」
 - 最も通行量のピークとなるのは、93人・台/分（17時44分）
- ②過年度調査：A 評価（自由歩行）とするためには有効幅員約3.9m以上が必要な通行量
 - 新型コロナ禍において、過年度と比べて通行量の減少が見られたため、過年度通行量に基づく、評価を行う。※数値はグラフからの読み取りであり、時間別通行量の実数は不明
 - 歩行者通行量の昼12時間平均が約4,000人/hとなり、分別交通量として今回調査の割合を用いると、歩行者交通量約104人/分と推計。

2)滞在空間としての利活用検証

▶ 滞在空間としての利活用形態を検証し、道路協力団体としての活動計画に反映（実施ルールや問題点等を検証）

〔検証の概要〕

- ほこみち（歩行者利便増進道路）制度の導入にあたって、特例区域のあり方を検討するため、ウェブアンケート依頼用紙を配付し、検討している特例区域に対するニーズ等を把握。

検証結果	側道閉鎖区間	モデル整備区間
1)ほこみち（歩行者利便増進道路）指定検証 ▶ 歩道有効幅員からのはみ出し状況（歩行者通行空間の通行幅の検証） ◎交通量調査 ◎ビデオカメラ計測	〔特例区域へのはみ出し〕 ・平日：1% ・休日：1~2% ● 照明灯やイチョウといった要素により明確に通行と滞留空間が分離されている。 ● 歩道の舗装（コンクリート平板）と表情の異なる木製デッキの敷設やベンチを設置。	〔特例区域へのはみ出し〕 ・平日：14~34% ・休日：22~29% （側道閉鎖区間との違いについて） ● 照明灯やイチョウといった要素や舗装構造の違いが影響していると考えられる
検証した歩行者の有効幅員（幅約4m）を確保すれば、歩行通行に支障が少ない 関係者の現地立会により、側道閉鎖区間は歩行者通行空間を概ね4.1メートル、モデル整備区間は歩行者通行空間を概ね4.3メートルを確保し、自転車通行空間を除く空間を歩行者の利便増進を図る空間（利便増進誘導特例区域）とすることが望ましいことを確認。		
2)滞在空間としての利活用検証 ◎歩行者アンケート調査	▶ ベンチの設置について通行に支障はないと回答した人は72.7%で、 ▶ 歩行区間の活用として、日常的（毎日）にはオープンカフェのニーズが高い。	▶ 広がった歩道空間の利活用を歓迎する意見が大多数で、通行上の問題もほぼ見られない。 ▶ 滞在空間（ベンチ）も評価が高く、設置継続を望む声が多く見られた。



2020/11/28(sat) ▶ 12/27(sun)

4. 検証結果〔共通項目〕

3) 放置自転車対策の取り組み検証

▶ 現地検証の実施（歩行者空間の拡大、シェアサイクル、啓発活動等）により、自転車利用形態に変化や放置自転車削減効果を把握。

◎ 放置自転車実態調査


側道閉鎖区間

- 歩道空間の拡張や路上駐輪をする場の死角が減ったことで、路上駐輪は減少したが、周辺（街区内側）一部で放置自転車の増加※が見られ、御堂筋とともに周辺街区を含めた対策が引き続き求められる。

※ 御堂筋東側周辺（街区内側）で42台増加（0:00~24:00総数）

モデル整備区間

- 有人警備による啓発活動を実施し、自転車マナー向上に取り組むも、御堂筋隣接店舗の買い物客・近隣商店街利用者による不法駐輪台数は依然として多い。（写真：右）
- 側道閉鎖区間と同様に路上駐輪は減少したが、周辺（街区内側）一部で放置自転車の増加が見られる。



5. 検証結果〔個別項目〕


側道閉鎖区間、モデル整備区間の空間的な特性や今後求められる取り組みについて個別に検証。

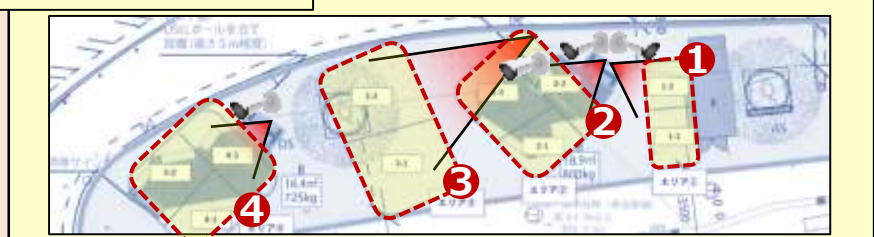


検証項目	側道閉鎖区間
4) ベンチの設置についての検証 ◎ 歩車分離の検証 ◎ 利用者の評価 ◎ ゴミのポイ捨て状況 ◎ 沿道店舗等の評価	<ul style="list-style-type: none"> 分離サインを付したベンチの設置により、自転車通行空間の遵守率は概ね82~87%と高く、歩車分離の効果が高いと考えられる。また、「利便性・安全性向上に寄与する」と評価する人が7割以上であった。 一方で、検証前と比べゴミの量が増加していることから、今後、ゴミのポイ捨て防止を図る対策の検討が課題となる。
5) サインの検証 ◎ ベンチ併設歩車分離サイン効果の検証 ◎ 路面サインのデザイン・位置の検証	<ul style="list-style-type: none"> 自転車・歩行者分離サインは半数以上の人が認知している。 路面サインの位置については、今回の歩行者照明軸上等ではなく、沿道側もしくは歩道拡幅された御堂筋車道側に設置することが望ましい（学識経験者意見）。



(写真2点) ベンチの設置についての検証

(写真2点) サインの検証

6) 違法看板対策の取り組み検証	<ul style="list-style-type: none"> 沿道のテナントに対してはみだし看板抑制を依頼したが、今後も引き続き適正化に努め、沿道店舗に働きかけを行う。
7) 側道閉鎖による道路交通等への影響検証 ◎ 駐停車需要への対応検証 ◎ 道路交通への影響（難波交差点渋滞調査/旅行速度調査/切り替え部の利用状況調査）	<ul style="list-style-type: none"> 直後において荷捌きスペースでのみだし等は発生せず適切に利用されている。 切り替え直後の滞留は、八幡町交差点付近までに収まっている（H30実験時は周防町付近/540m程度まで延伸） 直後、左折レーン部において、滞留超過は発生していない 

検証項目	モデル整備区間
8) 密回避・回遊創出の取り組み検証	<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>検証概要（当初） ITを活用した“密回避”回遊性向上”</p> </div> <div style="flex: 2;"> <ul style="list-style-type: none"> ① 御堂筋の混雑度可視化・密回避 AIカメラでソーシャルディスタンスを測定する仕組みの開発 ② エリア内店舗の空席情報等の可視化 空席情報アプリによるゴール・回遊分散 ※コロナ感染の拡大により本検証は見送り ③ Osaka Pointを活用した回遊の促進 エリア内店舗の Osaka Point 会員購買動向の見える化 ※コロナ感染の拡大により本検証は見送り </div> </div> <p>● 空席情報可視化、OsakaPoint活用は、新型コロナウイルスの影響が大きく店舗への導入を見送りとしたが、AIカメラのデータ取得から、今後の開発に資する課題等を確認した。（例：「アラート表示」「アラームを鳴らす」等アクション、エリア内の人数データのみではなくさらに詳細な流量計測）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>AIカメラによる人流データ検証箇所</p>  </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>密にならずにゆったり過ごせて安心、快適！</p>  </div>
9) デジタルサイネージの検証	<ul style="list-style-type: none"> 輝度3段階（通常、明るい、暗い）を確認した結果、約1,300cd/m²が最も評価が高い。※今回は日中での検証であったが、同様に夜間での見え方について検証を行うことが課題となる。 来街者アンケートでは、「観光情報」「周辺の店舗情報」「商店街などのイベント情報」等の情報が求められている。 
10) 放置自転車対策の取り組み検証（シェアサイクル設置）	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルは期間中高頻度で利用されており、利便性・回遊性の向上を理由に一定の評価を得ている。 <p>▶ 期間中利用回数：1,595回（貸出793+返却802） ▶ 1日平均利用回数：53.2回</p>