

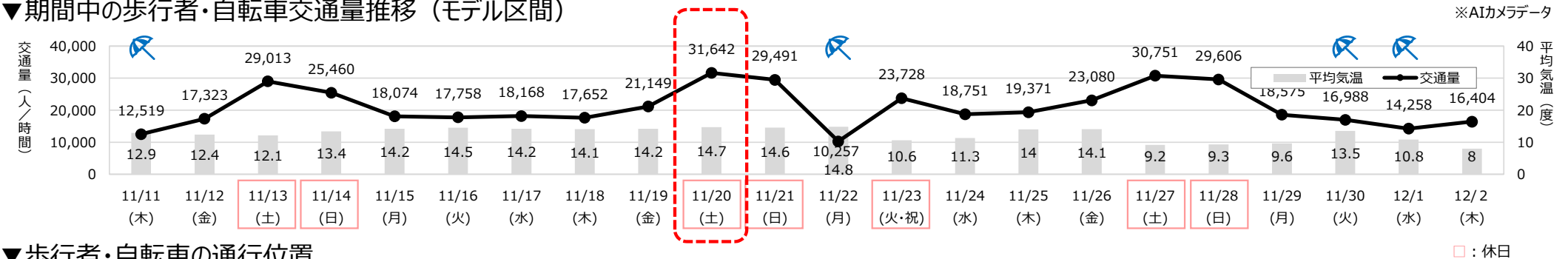
検証結果概要

モデル整備区間・2期整備区間

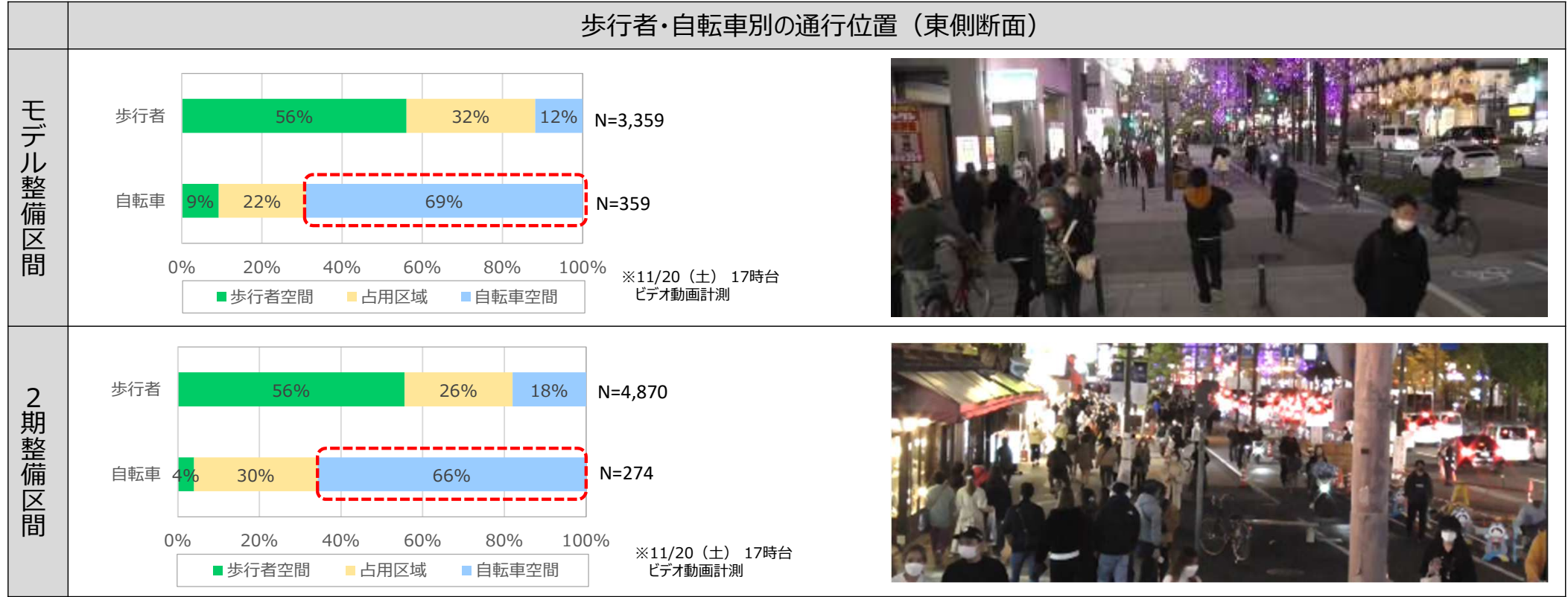
i) 通行空間としての評価

- ・天候のいい休日の交通量が多く、片側歩道を**30,000人・台/日程度が通行**（モデル整備区間東側）
- ・ピーク時では約4～5,000人・台/時が通行したが、ベンチを設置したことで**6～7割が通行区分を守って通行**している。

▼期間中の歩行者・自転車交通量推移（モデル区間）



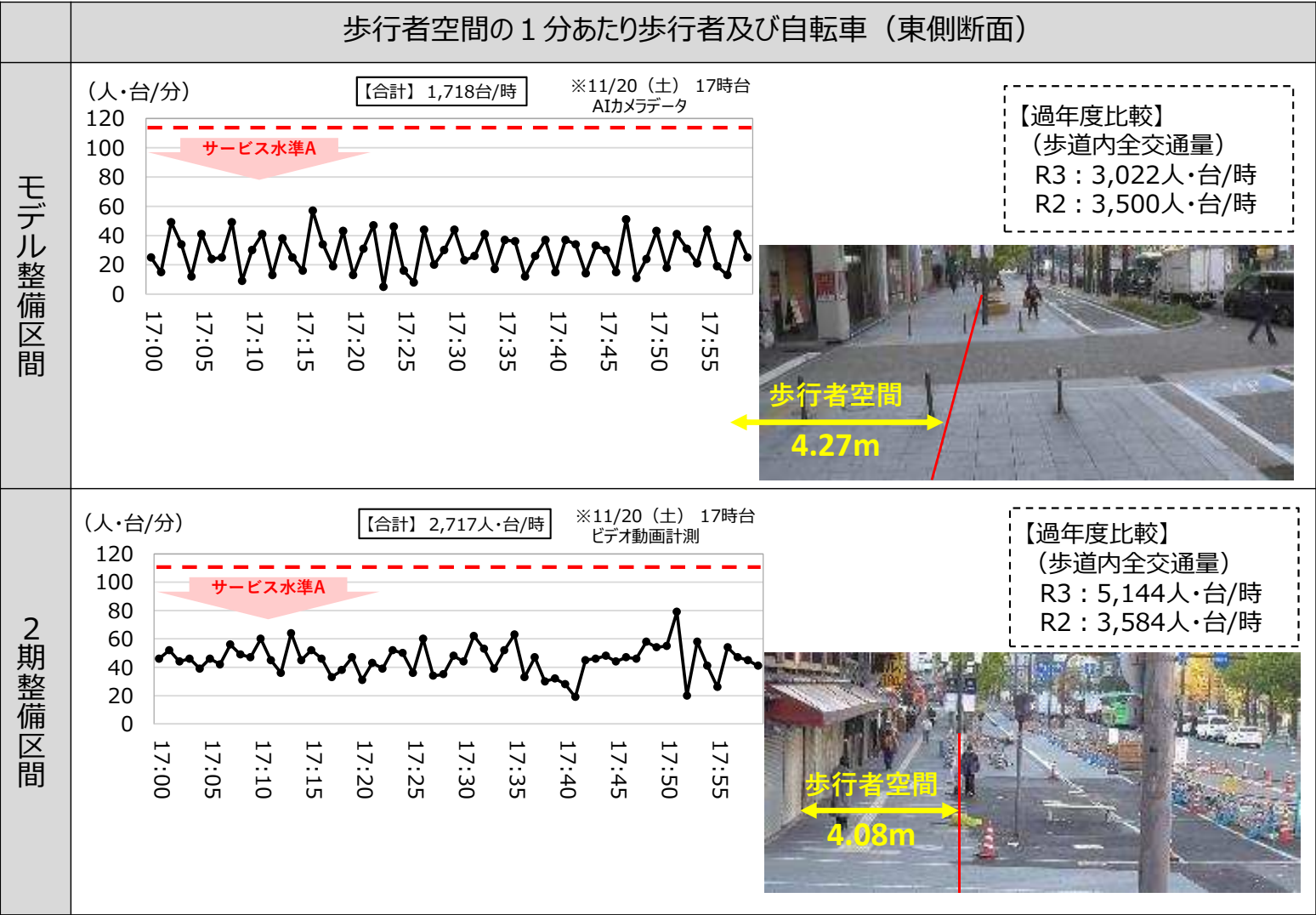
▼歩行者・自転車の通行位置



i) 通行空間としての評価

- ・歩行者空間側の交通量は、最大79人・台/分（2期整備区間／w=4.08m）となった。
- ・昨年度よりも交通量が増加しているが、サービス水準Aを満たしている。

▼各断面の交通量・通行位置



（参考）歩行者空間の望ましい幅員の考え方

■現在想定した歩行者空間を維持するためには、一般交通の支障を生じさせず、歩行者空間を確保する歩行者空間の幅員を確保する必要があります。

■歩行者空間にたいしては、道路幅員（歩道幅員）に「歩行者空間幅員（歩道幅員）+歩行者空間幅員（歩道幅員）」を確保し、歩行者空間の幅員を確保することが必要です。

歩行者空間にたいしては、歩行者空間の幅員を確保することが必要です。

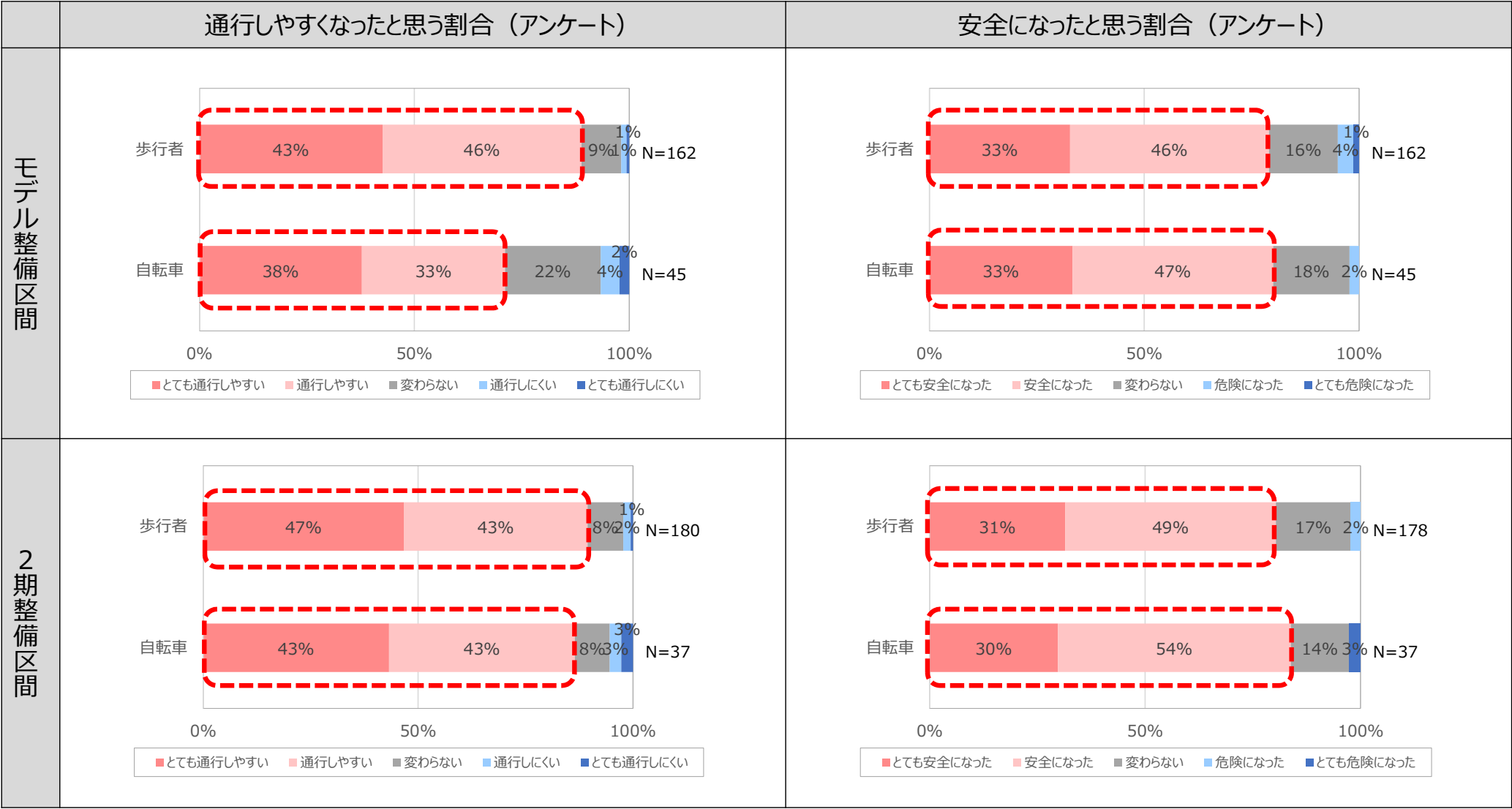
歩行者空間の幅員を確保することが必要です。

サービス水準Aを満たすためには、以下の交通量を下回ることが必要

- ・モデル整備区間：
 $27人/分 \times 4.27m = 115人/分$
- ・2期整備区間：
 $27人/分 \times 4.08m = 110人/分$

i) 通行空間としての評価

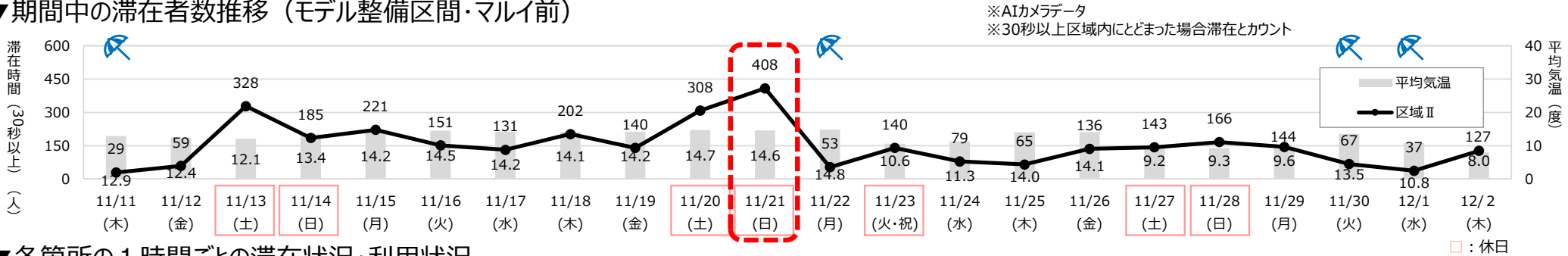
・利用者の約 8 割の方々が、整備前と比べて通行しやすくなった・安全になったと評価



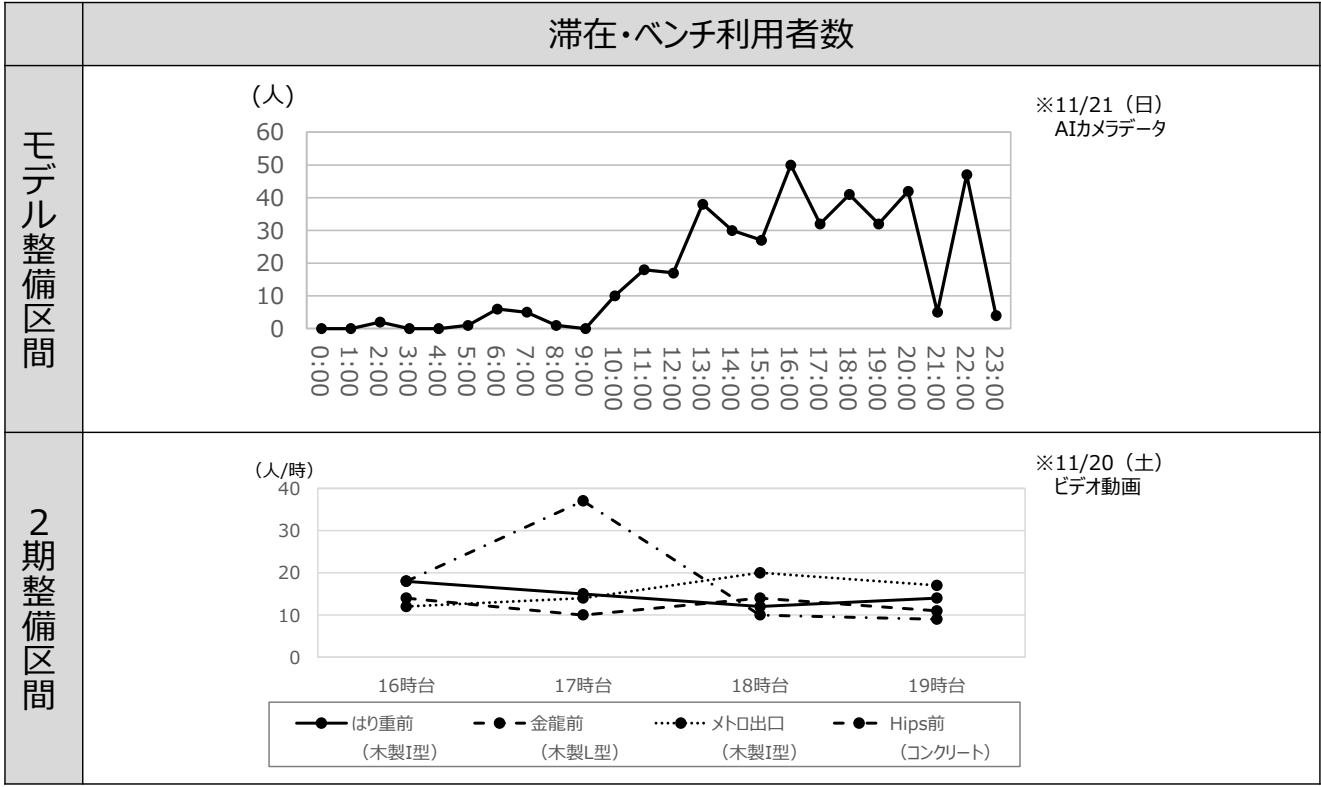
ii) ベンチの効果・必要性

- ・天候のいい休日の利用者が多く、サイネージなど合わせてベンチを設置したモデル整備区間（マルイ前）で、**最大400名/日、50名/時程度の利用**が見られた
- ・ベンチのみ設置した2期整備区間は比較的少ないが、休日・夕方では**20名/時程度**がベンチを利用した

▼期間中の滞在者数推移（モデル整備区間・マルイ前）



▼各箇所の1時間ごとの滞在状況・利用状況



①道路の将来形と持続的な管理形態の検証

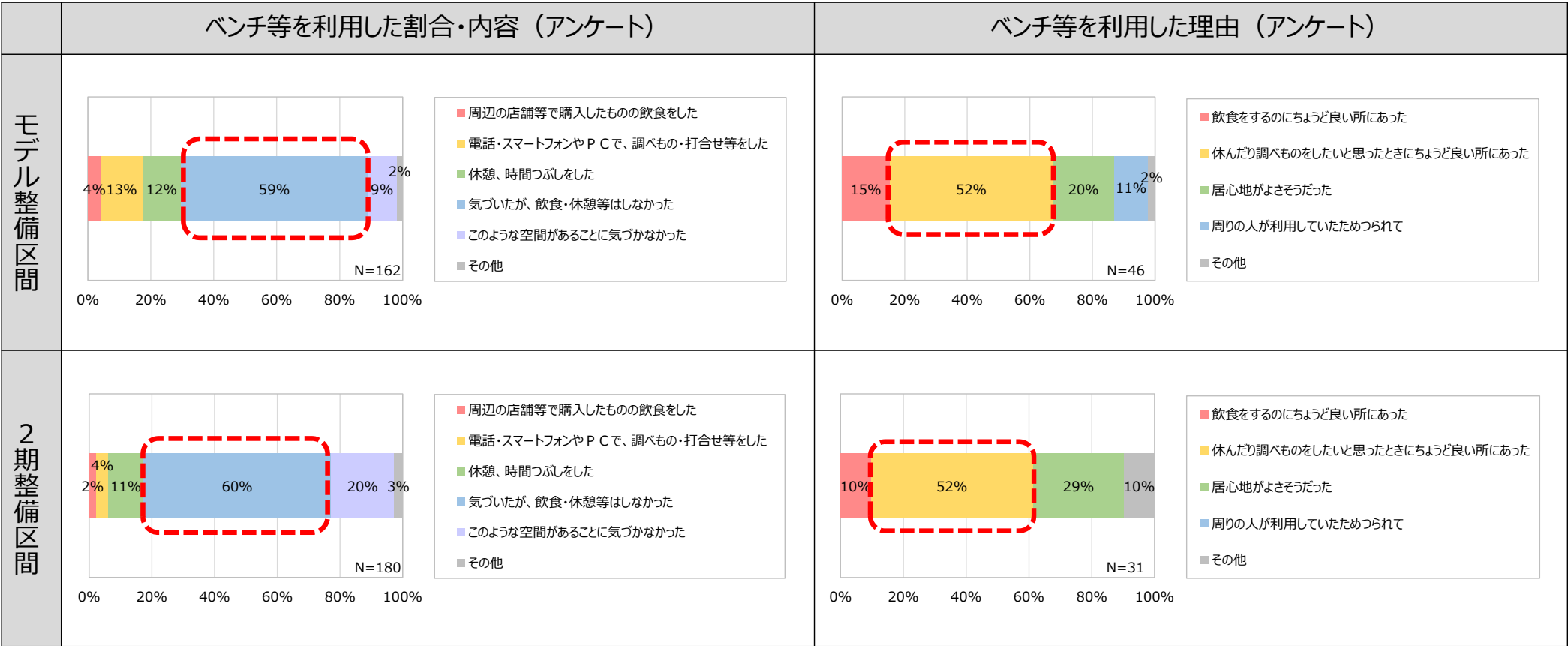
ii) ベンチの効果・必要性



ii) ベンチの効果・必要性

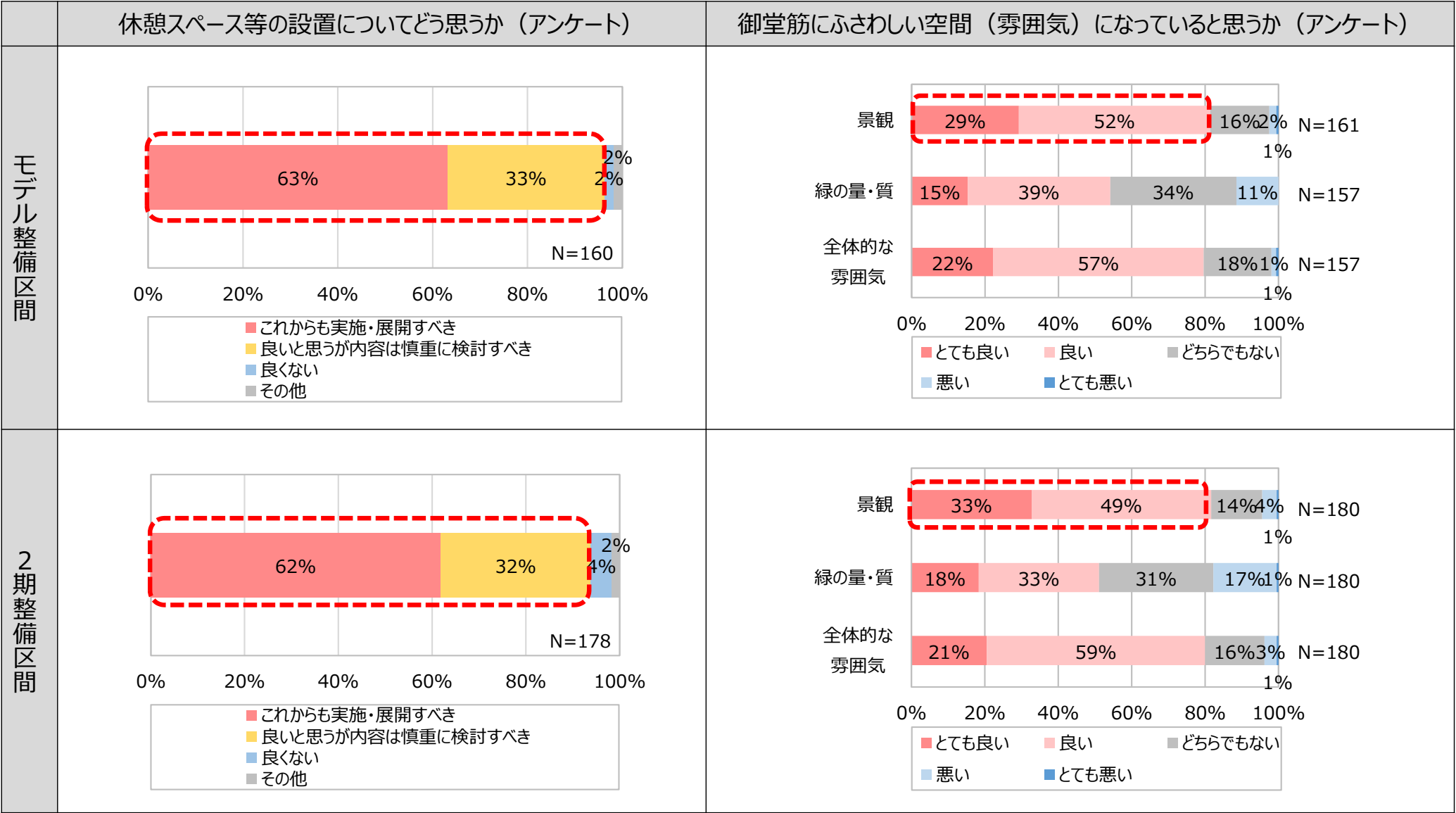
- ・いずれの箇所も休憩での利用が多かったが、利用の多いモデル整備区間では電話・スマートフォンの利用も多かった（飲食を行った割合は、いずれも比較的小さかった）
- ・利用した理由は、休むのに良いところにあったことが多く、モデル整備区間ではまわりにつられて利用した人も一定数みられた
- ・モデル整備区間の利用が多かったのには、座面数が多いウッドデッキで、気軽に座りやすかったことが影響したと考えられる

▼各箇所の滞在状況・利用状況



ii) ベンチの効果・必要性

- ・いずれの区間でも、利用者のほとんどが今後も設置すべきと評価している
- ・景観や雰囲気に関して、良い空間づくりができていますと評価する割合が大きい

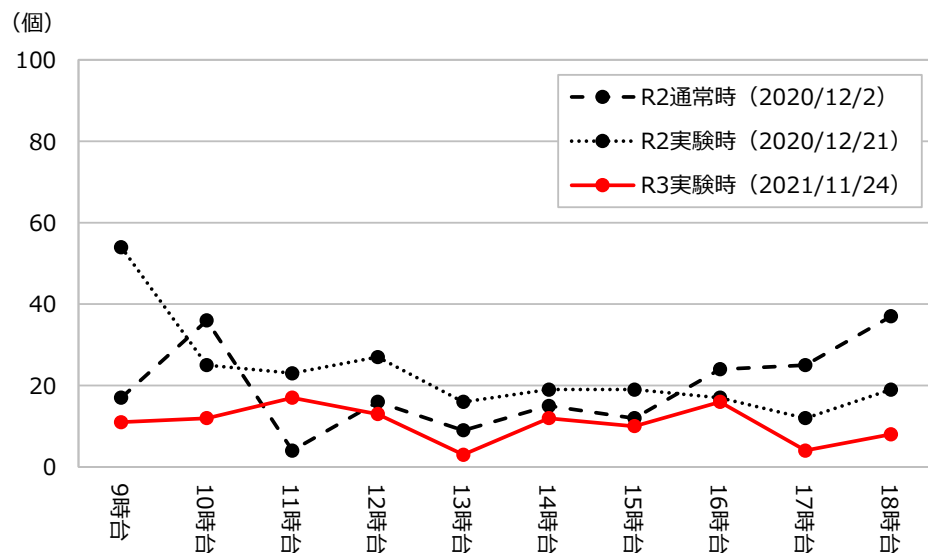


①道路の将来形と持続的な管理形態の検証

iii) 整備による副作用

- ・ベンチでの滞在・休憩等がされたが、**破損・大量のゴミなどの大きな問題は発生していない**
- ・ゴミの量を昨年度の実験時や通常時と比較すると減少している（歩道交通量は増加）

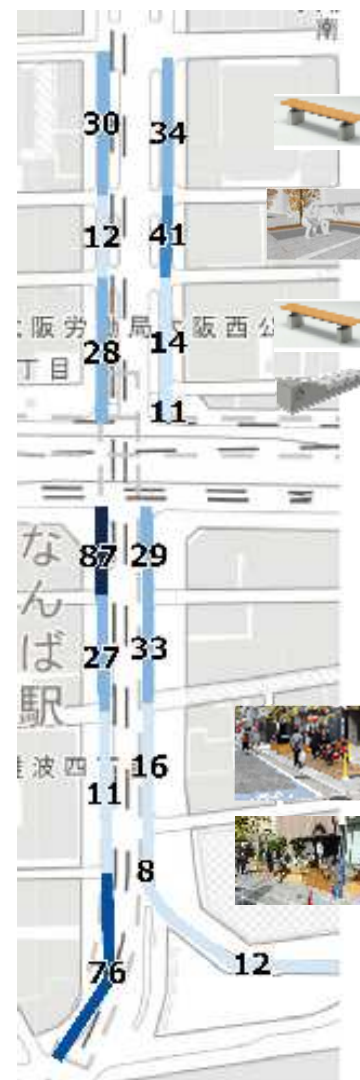
▼ゴミなどの状況（側道閉鎖区間東側の比較／平日）



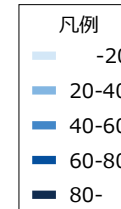
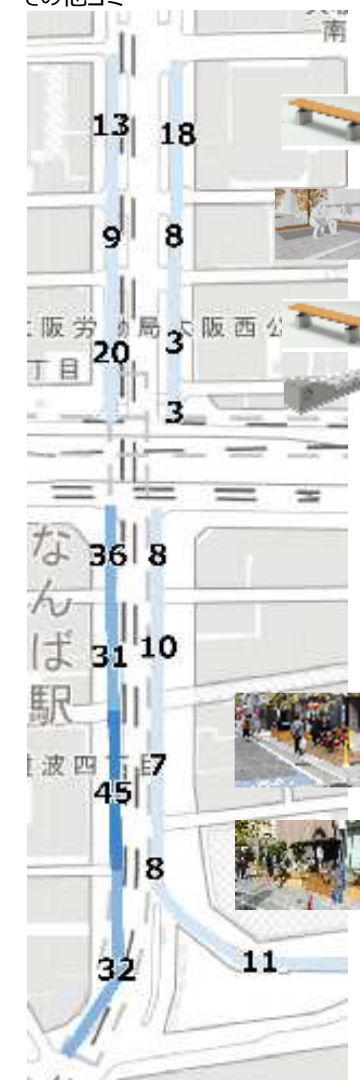
※ 1 時間毎に捨てられている空き缶、タバコ等の数を確認



▼ゴミなどの状況 その他ゴミ



※11/24 (水) 8～19時計 その他ゴミ



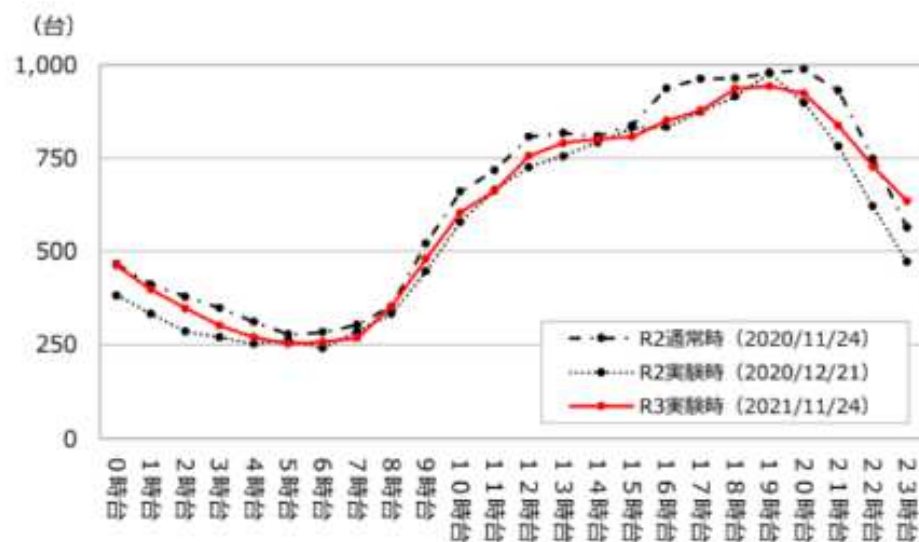
出典：国土地理院地形図を一部加工

①道路の将来形と持続的な管理形態の検証

iii) 整備による副作用

- ・**放置自転車**も、昨年度の通常時・実験時と比べて**大きな変化はなかった**
- ・依然、東西道路で多く放置自転車が発生している箇所があり、引き続き**エリアとしての対応が必要**

▼放置自転車の状況（モデル整備・2期整備区間の東西計／平日）



※ 1 時間毎に駐輪場以外の路上に置かれている自転車の数を計測



▼放置自転車の状況

区間ごとの放置自転車台数

※11/24 (水) 18時台



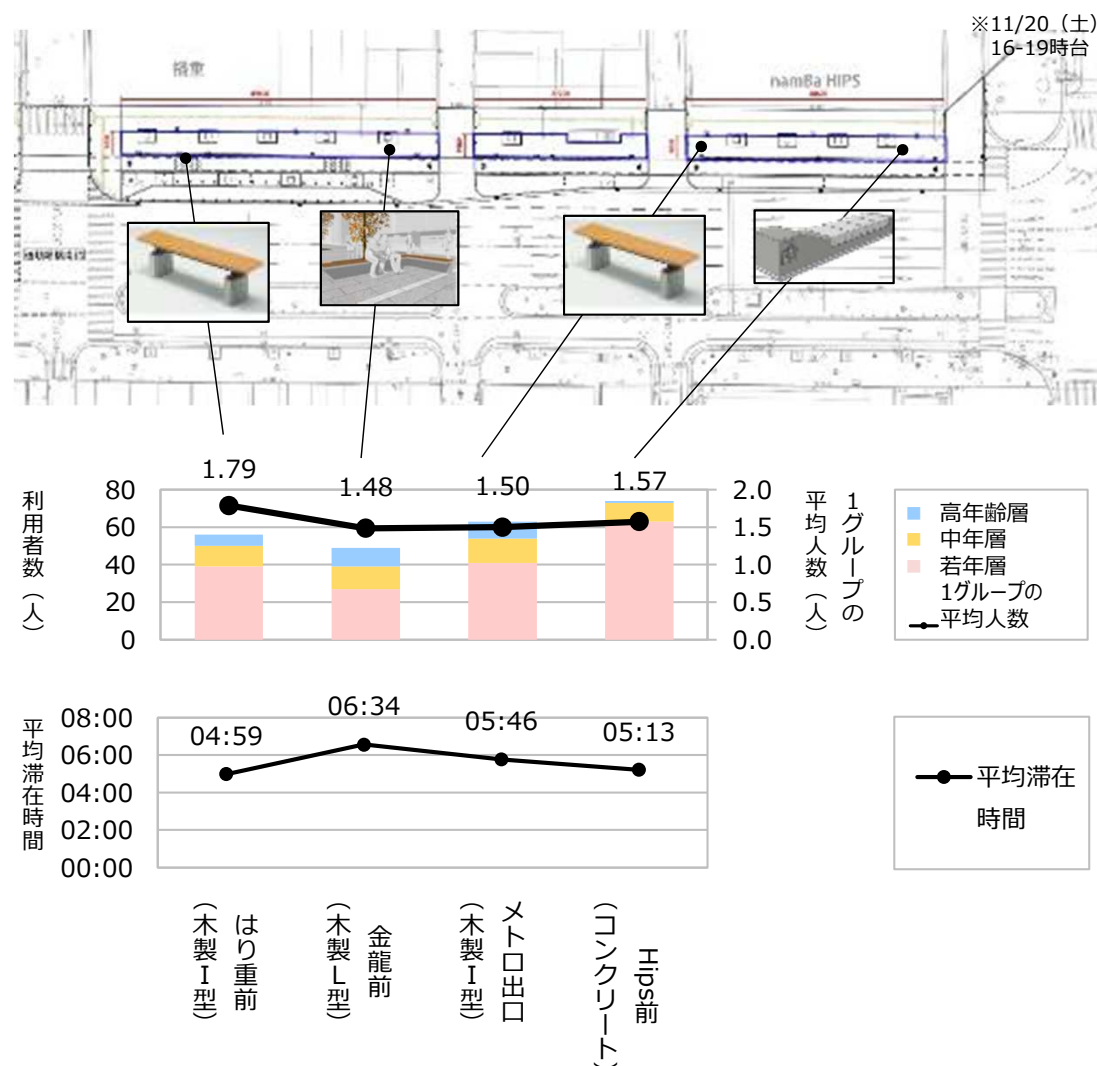
出典：国土地理院地形図を一部加工

①道路の将来形と持続的な管理形態の検証

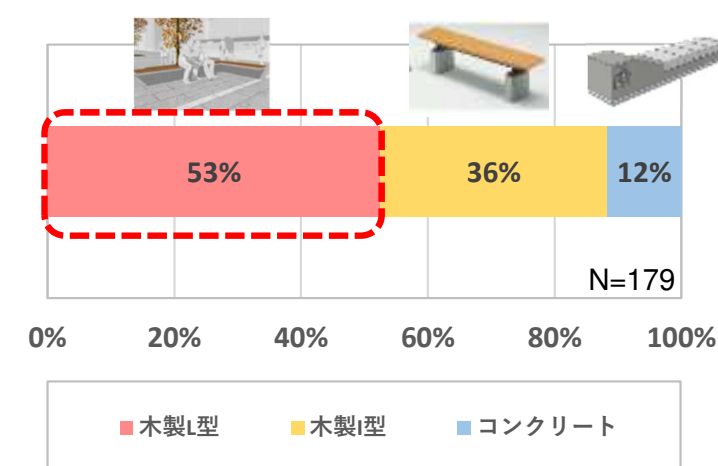
iv) ベンチタイプによる利用特性・評価

- 異なるタイプのベンチを置いた結果、**交差点部**に設置されたコンクリートタイプの利用が**比較的多かった**が、若年層の待ち合わせなどに使われやすい位置にあったこと等が影響していると考えられる
- 望ましいタイプとしてはL型の評価が高い一方、コンクリートが最も評価が低く、**大きさ・景観面等を含め引き続き検討が必要**

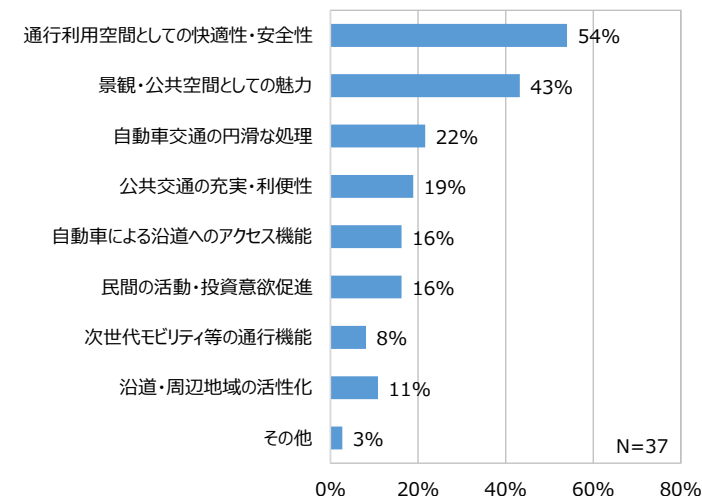
▼各ベンチの利用者数（アンケート）



▼望ましいベンチタイプ（アンケート）



▼重視すべきこと（アンケート）



①道路の将来形と持続的な管理形態の検証

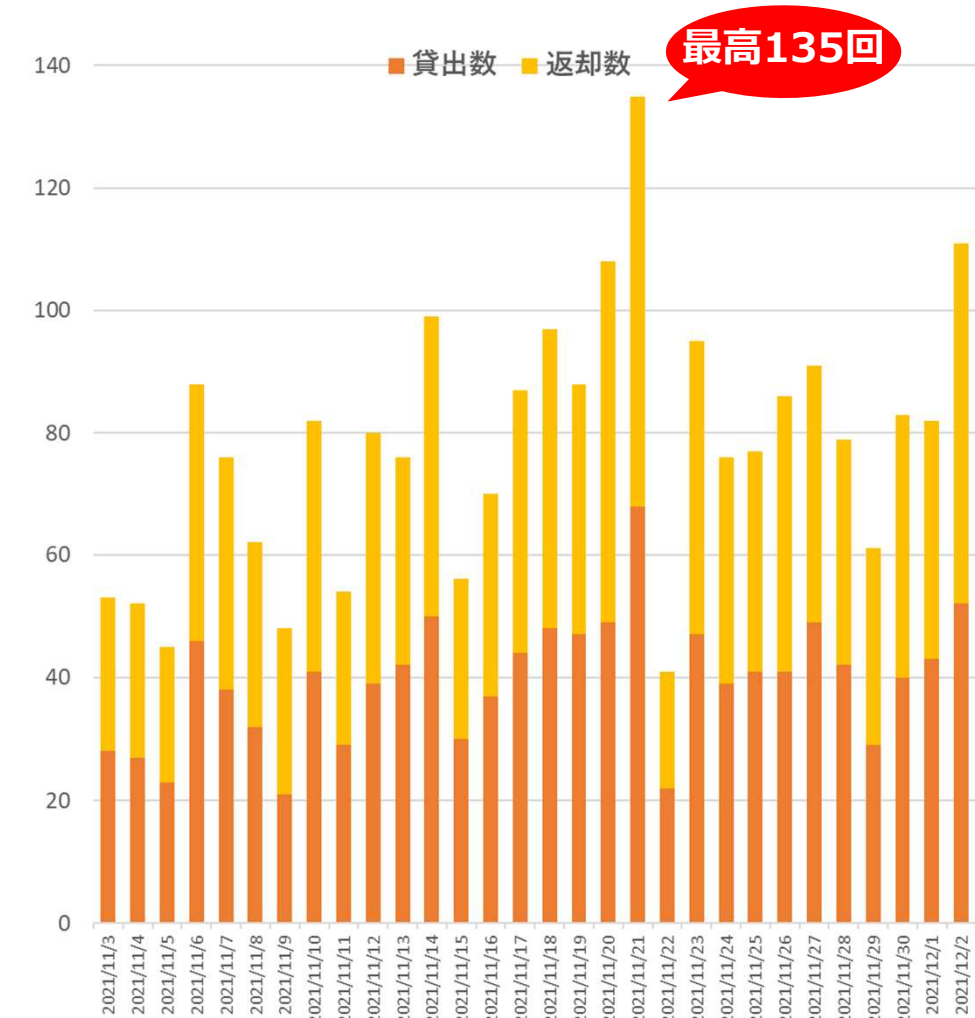
まとめ

検証目的	各項目の確認結果		今後の方向性
	観点	結果	
・ベンチ配置、歩車分離など沿道の将来形を定める	i) 通行空間としての評価	・ベンチでの分離により概ね区分を守って通行しており、 通行者の安全性が向上 ・滞留空間（ほこみち区域）を設定した場合でも 歩行者空間のサービス水準をクリア	⇒ベンチ・サインは設置する方向とする。 ⇒配置は実験時の配置（歩行者空間と自転車空間の間）を基本とする。
	ii) ベンチの効果・必要性	・利用目的としては、飲食は少なく、休憩や電話・スマホが多い ・ 多くの方々が今後も設置すべきと評価	
	iii) 整備による副作用	・ベンチ等を設置しても、 ゴミや放置自転車について大きな変化はなかった。	
・官民分担による持続的な管理のあり方を検証する	iv) ベンチタイプによる利用特性・評価	・利用は交差点付近に設置したコンクリートタイプが待ち合わせなどで多く利用されたが、アンケートでは 木製ベンチのニーズが最も高かった。	⇒御堂筋にふさわしいベンチの大きさ・デザイン等について引き続き検討。 ⇒ベンチやゴミ・自転車等の管理は、道路管理者・道路協力団体の役割や、財源なども含めて引き続き検討

i) モビリティポートの利用状況

・モビリティポートの利用は、**昨年度より倍増**し、最大135回/日程度利用された（全ポート平均の約2.4倍）

▼モビリティポートシェアサイクル利用数（R3）



▼利用上位ポート（御堂筋との組み合わせ）

貸出先 ⇒ 御堂筋	B-09.ベストウェスタン ホテルフィノ大阪心斎橋	40
	B-08.三井のリパーク西心斎橋2丁目第2	33
	P-06.ファミリーマート大正駅北店	28
	B-18.G-TERRACE心斎橋	26
	B-45.ファミリーマート南久宝寺町四丁目店	24
御堂筋 ⇒ 返却先	B-39.サンコーポユウ日本橋	24
	B-03.心斎橋PARCO	22
	E-04.ファミリーマート浪速敷津東店	22
	E-08.ローソン桜川駅前店	22
	E-23.スプランディッド難波	21

（参考）昨年度利用者数

