

御堂筋側道閉鎖交通影響検証の結果とりまとめ

大阪市建設局 道路空間再編担当

検証の目的

御堂筋における側道歩行者空間化に向け、長堀通～道頓堀間における側道閉鎖時の状況を再現し、交通影響の把握及び側道閉鎖時に課題となりうる事象を確認する。

検証スケジュール

令和4年10月4日(火)～11月15日(火)

R4年9月		検証期間		10月	11月
側道閉鎖				東西側道閉鎖	
信号				現示変更	
調査	交通量・渋滞等	事前			実施中
	危険事象				閉鎖直後
	右左折渋滞箇所	事前	閉鎖直後	中盤	終盤
	旅行時間				週2回

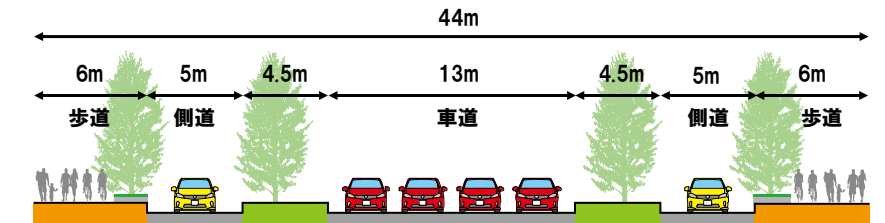
検証区間

長堀通(新橋交差点)から
道頓堀川(道頓堀川北詰交差点)

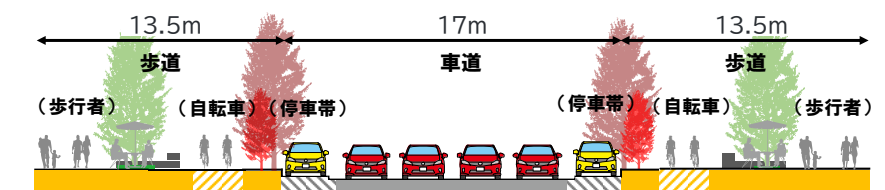


断面構成

現況



計画



整備形態及び主な検証項目

検証テーマ

1 本線の渋滞等の交通影響

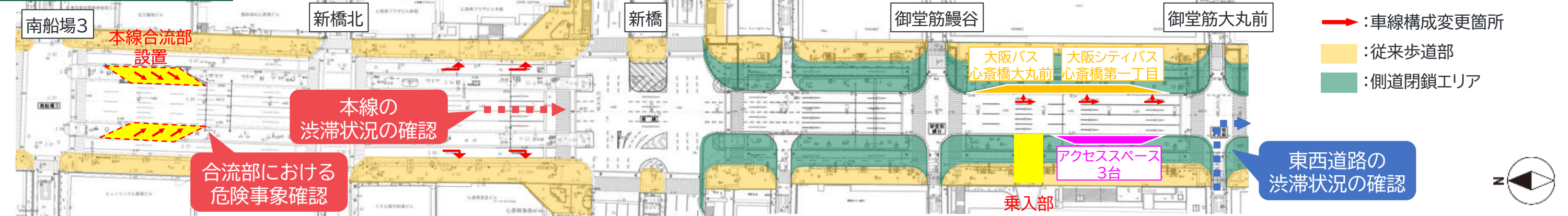
検証テーマ

2 停車スペース等における運用

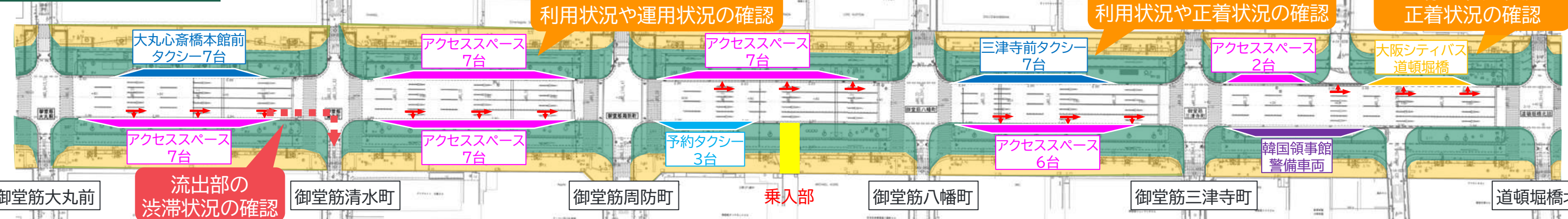
検証テーマ

3 東西道路および沿道施設に係る影響

南船場3～新橋～大丸前区間



大丸前～道頓堀橋北詰区間



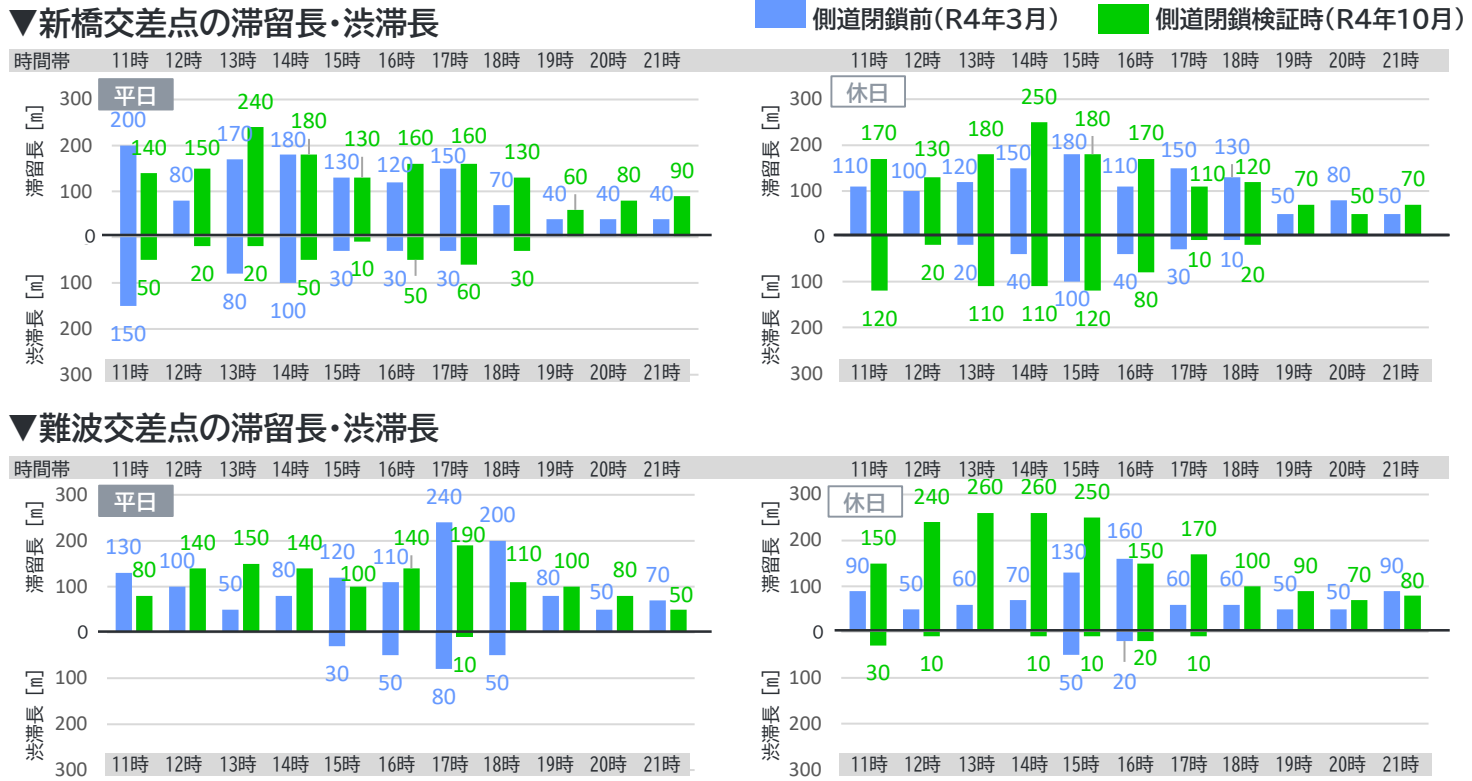
①-1 新橋交差点・難波交差点の交通状況

検証項目

新橋交差点・難波交差点を起点とした渋滞が発生していないか

結果

- 新橋交差点の渋滞長は、最大値で閉鎖前に平日で150m、閉鎖後に休日で120mとなり概ね同程度であった。
- 難波交差点の渋滞長は、最大値で閉鎖前に平日で80m、閉鎖後に休日で30mとなり減少傾向となった(休日昼間に滞留長の伸びが見られた)。



滞留長・渋滞長とは

- ・滞留長:信号が青になった瞬間に伸びている車列の長さ(赤信号で待っている車列の長さ)
- ・渋滞長:1回の青信号で通過できなかった車列の長さ(青信号になったとき最後尾にいる車両が交差点を通過できた場合、渋滞長はゼロとなる)



<定点カメラによる状況確認>

- 側道閉鎖に伴う危険事象や交通影響などを把握するため、検証区間に360°カメラを3箇所設置し、状況を適宜観察

▼新橋交差点の状況

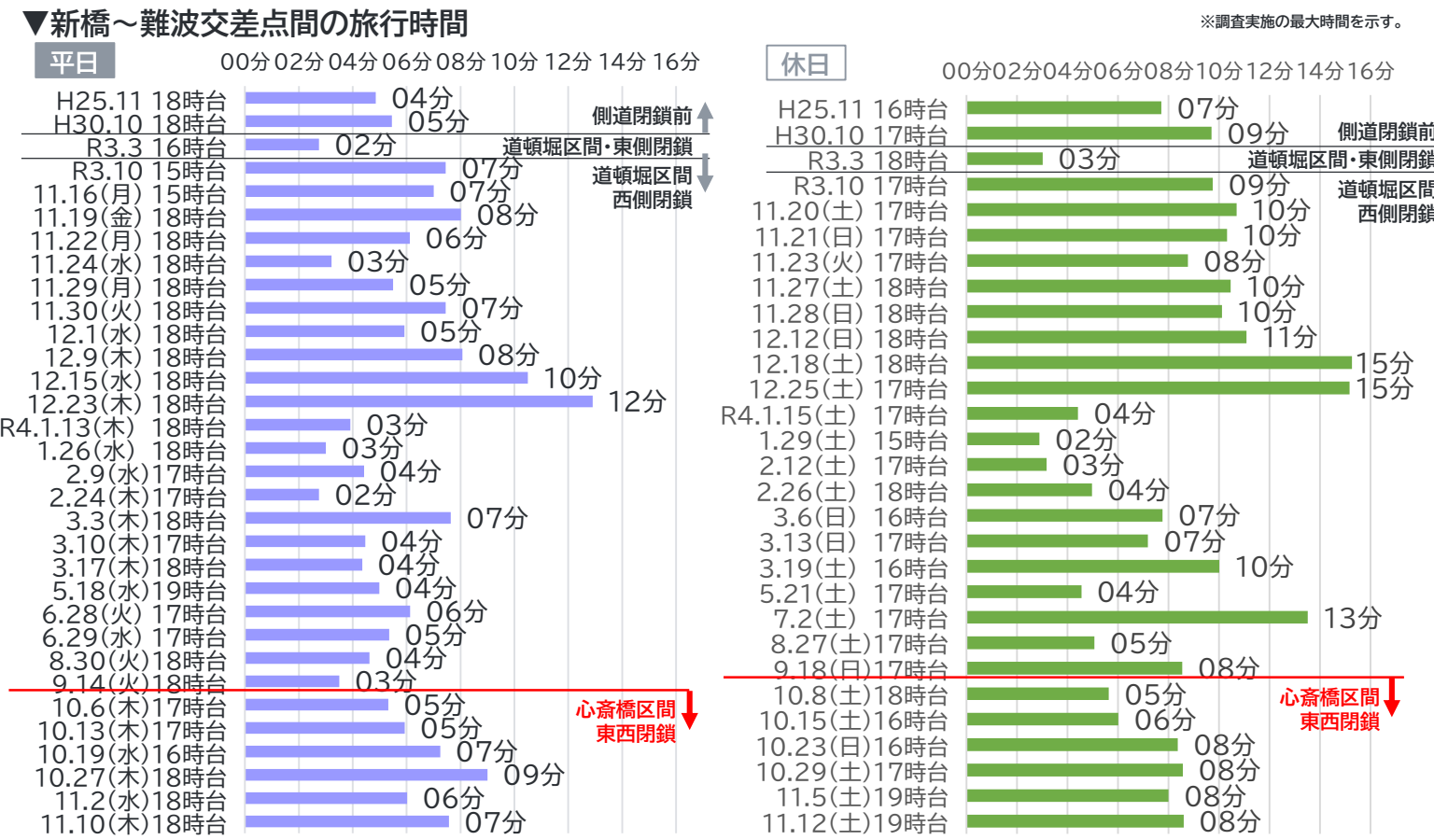
①-2 新橋～難波交差点間の通過時間

検証項目

新橋～難波交差点間の所要時間が大きく伸びていないか

結果

- 新橋～難波交差点間の所要時間は、閉鎖前と比べて大きな変化はなかった



①-3 側道閉鎖に伴う危険事象

検証項目

交差点や沿道乗り入れ部などで危険な事象が発生していないか

結果

- 一部危険事象が見られたが、対策実施などにより、概ね円滑な交通の確保ができた

▼日航ホテルへの大型バスの乗り入れ

大型バスが乗り入れる際、大回りとなっており後続車に対して危険となっていた

乗り入れ部を隅切りし、第4車線からスムーズに右折できるように改良

①-4 区間内における主な交差点の交通状況

検証項目

区間内の主な交差点において渋滞が発生していないか。

結果

- 区間内の主な交差点における渋滞は、閉鎖前と比べて同程度であった。
- 休日に沿道施設駐車場への入庫車両が集中したことにより、交通状況の混雑が一部発生したが、誘導等の対策を実施して以降、改善が見られた。

▼懸念交差点の渋滞長



<沿道施設との連携>

- 御堂筋の西側に立地する沿道施設駐車場への入庫車列が御堂筋に支障しないよう、施設側と連携してオペレーションを調整

②停車スペース(アクセススペース等)における駐停車状況

検証項目

特定の切り欠きで慢性的・継続的に容量超過が発生していないか。

結果

- アクセススペースの容量は、全体として確保され本線への影響は概ねなかった。
- バス停・タクシー乗り場への一般車等の駐停車が見られた。
- 長時間停車していた車両が見られた。

▼アクセススペースの利用状況

容量:3台

結果

利用割合	一般車	41.7%
	貨物	24.5%
	タクシー	31.77%
	その他	2.2%
平均停車時間	6.0分/台	
容量超過状況	なし	

容量:7台

結果

利用割合	一般車	47.3%
	貨物	28.4%
	タクシー	24.0%
	その他	0.4%
平均停車時間	6.7分/台	
容量超過状況	なし	

容量:7台

結果

利用割合	一般車	52.2%
	貨物	19.6%
	タクシー	27.1%
	その他	1.1%
平均停車時間	7.4分/台	
容量超過状況	なし	

容量:7台

結果

利用割合	一般車	33.3%
	貨物	31.9%
	タクシー	32.9%
	その他	1.9%
平均停車時間	6.4分/台	
容量超過状況	なし	

容量:6台

結果

利用割合	一般車	10.7%
	貨物	43.6%
	タクシー	44.9%
	その他	0.9%
平均停車時間	4.2分/台	
容量超過状況	なし	

容量:2台

結果

利用割合	一般車	41.1%
	貨物	25.3%
	タクシー	32.2%
	その他	1.4%
平均停車時間	7.2分/台	
容量超過状況	3台で運用する時間があつた	

駐停車実態調査

調査日:11/2(水)、5(土)

調査時間:6:00~22:00

把握事項:各アクセススペースの駐停車車両の停車時刻、発車時刻等

① ホテル日航大阪

② 心斎橋オーパ

③ プーマストア

④ 大丸南館

⑤ プラダ

⑥ アイコスストア

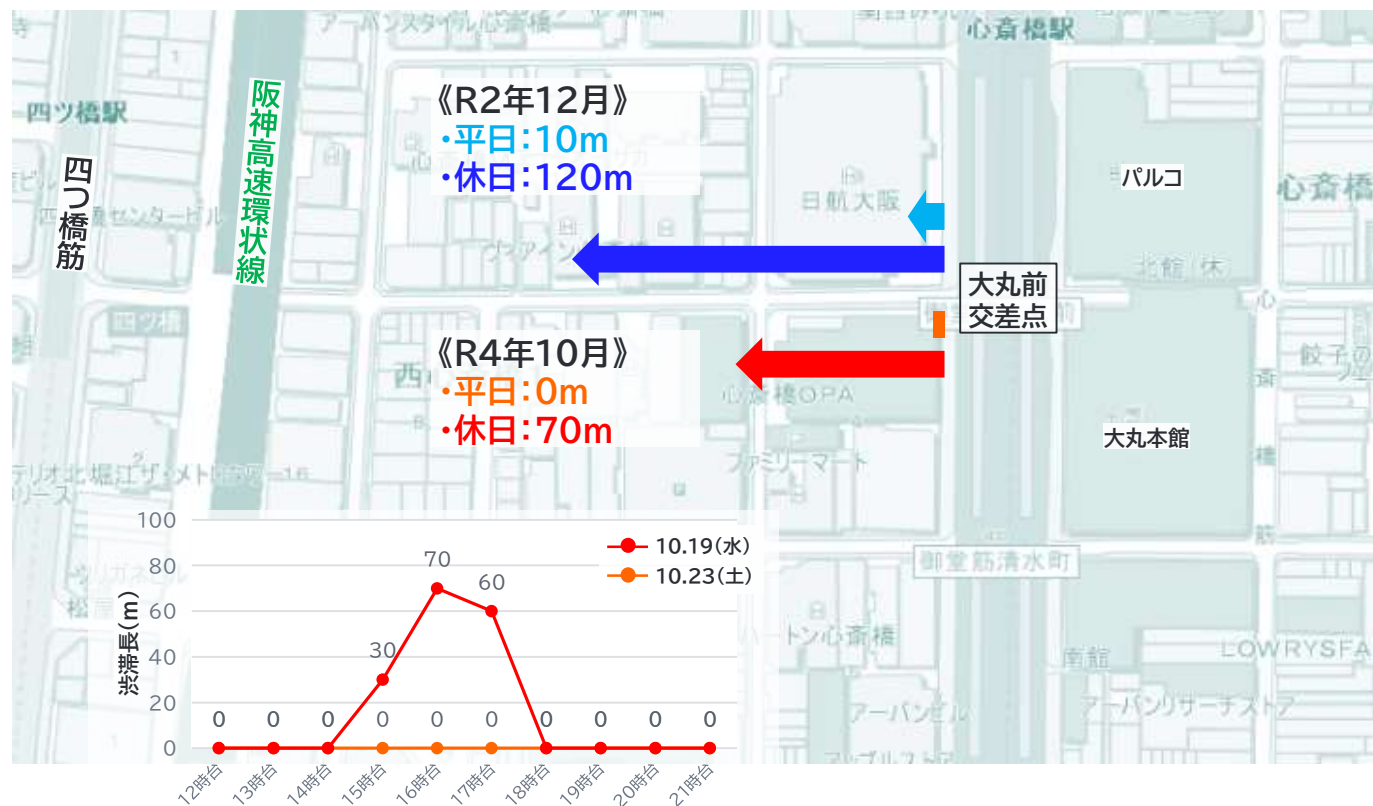
⑦ アクロスビル前

※調査時間16時間(6~22時)のうち満車となっていた状態の合計時間

③東西道路の交通状況

検証項目	区間内の主な交差点において、東西方向の渋滞が発生していないか。
結果	区間内の主な交差点における東西方向の渋滞は、閉鎖前と比べて改善傾向となった。

▼大丸前交差点西方向の渋滞長



<側道閉鎖に併せて信号現示を改良>

- 側道閉鎖により東西横断距離が短くなるため歩行者信号を早切りし、自動車の通行を円滑化
- 南北方向も自動車のみ進める現示を確保し、右左折を円滑化

▼大丸前交差点(東西方向)の信号現示

《変更前》

自動車	青	黄	赤
歩行者	青	黄	赤

《変更後》

自動車	青	自動車のみ青	黄	赤
歩行者	青	黄	赤	



全体概況

◆渋滞について

- 本線の渋滞は、側道閉鎖前と比べて同程度で、概ね順調に流れており、大きな問題にはならなかった。
- 沿道施設駐車場への入庫車両が集中したことにより混雑が一部発生したが、誘導等の対策を実施して以降は、改善が見られた。
- 東西道路の渋滞は、閉鎖前と比べて改善傾向となった。

◆アクセススペースについて

- 各アクセススペースで交通誘導員による運用が実施され、容量は確保され、本線への影響は概ねなかった。
- 一般車等によるバス停・タクシー乗り場への停車や、長時間駐車が見受けられた。

◆タクシーの状況について

- 交差点部やバス停での乗降や、アクセススペースでの乗車も見受けられた
- 休日前は、特に三津寺以南で、深夜帯に客待ちタクシーの車列が見受けられた。

- ✓ 検証結果を踏まえ、アクセススペースの配置や乗り入れ部など、基本線形を確定。
- ✓ 工事を進めながら、運用面などの課題については、関係機関や地域と引き続き検討する。

継続検討が必要な課題

◆停車スペースの運用マネジメント

- バス停へのタクシー・一般車の停車や長時間駐車などへの対応
- ⇒関係者でのルール順守に向けた運用・啓発体制の構築検討

◆タクシーについて

- 交差点部での乗降や、夜間におけるアクセススペースへの駐車などへの対応
 - バス停への駐車による路線バス運行への支障
- ⇒関係機関と引き続き連携し、検討・調整のうえ、啓発などに取り組む

◆沿道施設駐車場にかかる混雑対策

- ガードマンによる誘導や駐車場間の連携の強化
 - 歳末やイベント時など来訪車増加時の対応を引き続き検討する必要がある
- ⇒沿道施設と引き続き連携し、運用方法の検討・調整