

# 1. 社会実験概要

## 社会実験概要

- 【目的】**
- ◆ なんば駅前広場及びなんさん通の歩行者空間化による交通影響を検証（最終整備形態に近い形を可視化し、実証による検証を行う）
- 【対象区間】**
- ◆ 難波交差点付近～難波西口交差点付近～難波中交差点～難波中2交差点付近
- 【実施時期】**
- ◆ 令和3年11月23日～12月2日（10日間）

## 社会実験の交通運用

### 社会実験時の交通規制・荷捌きのルール



バスの4車線横断の様子



パークス通りのタクシー乗場の様子

## 社会実験の検証項目

### 将来像

時間帯別・目的別の車両抑制による、駅前周辺空間の歩行者空間化を実現



#### A 交通機能の再配置の検証

- ①バス発着の検証
- ②タクシー乗場の運用検証(御堂筋・パークス通り)
- ③身障者用乗降場の運用検証
- ④周辺駐輪場の利用状況の検証

#### B 荷捌き運用の検証

- ⑤荷捌き運用の検証(御堂筋)
- ⑥荷捌き運用の検証(なんさん南北)
- ⑦荷捌き専用スペースの運用検証(蔵前通・なんさん東西)
- ⑧通行証運用の検証
- ⑨路上駐停車状況の検証

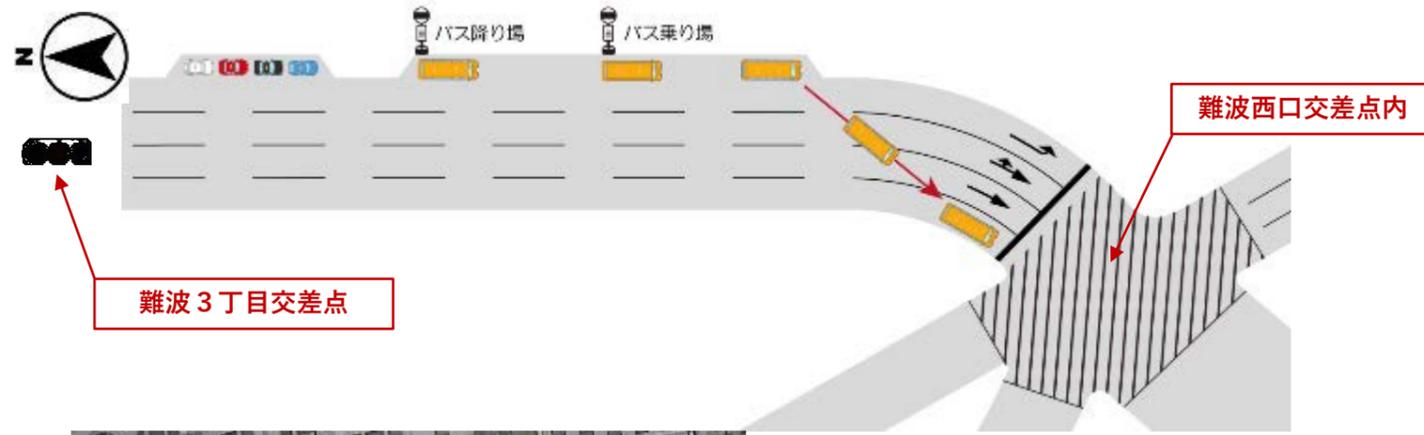
#### C 安全で円滑な交通計画に関する検証

- ⑩自転車と歩行者の安全性の検証
- ⑪押し自転車の運用検証
- ⑫誤進入車両のスイッチバックの安全性検証
- ⑬歩行者の安全性の検証
- ⑭難波西口交差点の交通処理能力の検証
- ⑮難波中2交差点の交通処理能力の検証
- ⑯難波中交差点の交通処理能力の検証

# 2. 交通機能の再配置の検証結果

## ①バス発着の検証

❖ 難波3丁目交差点の赤信号時に発進することで、4車線を横断してスムーズに右折車線へ進入することができた(1,421本/1,453本)。※1,453本は実験期間中のバスの運行本数



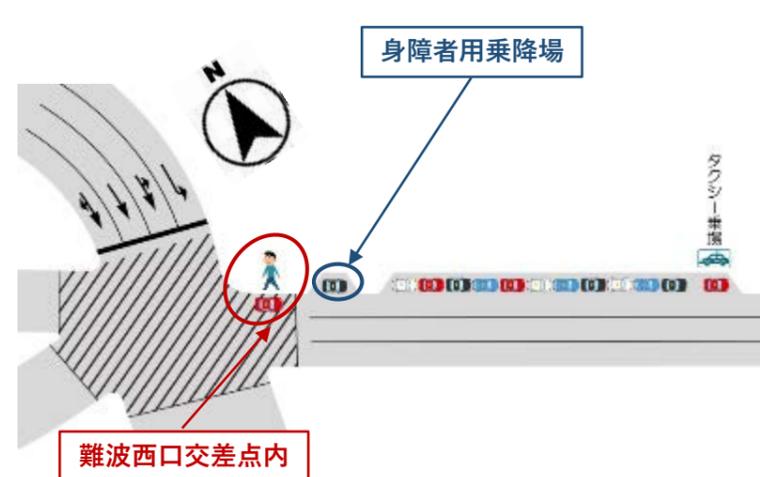
4車線を横断するバスの様子



バス到着ピーク時の様子

## ③身障者用乗降場の運用検証

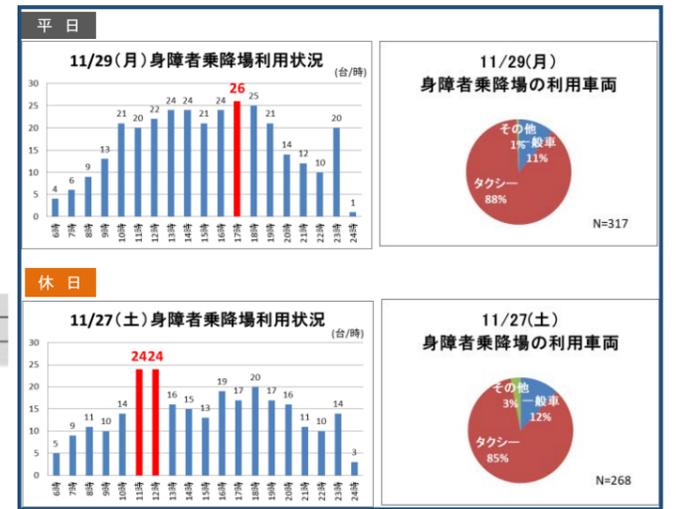
❖ 身障者バスの利用車両は、平日、休日ともに8割以上がタクシーの利用となっていた。  
❖ 難波西口交差点内での停車車両が最も多い時に23台/時となっていた。



身障者用乗降場の様子

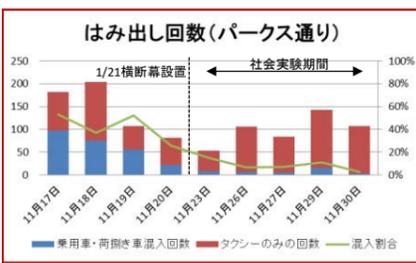


タクシー降車の様子



## ②タクシー乗場の運用検証

❖ 社会実験前半は一般車等によるタクシー待機場への駐車が多くみられたが、パークス通りの乗場周辺に横断幕設置以降は、はみ出し時の一般車両等の停車台数は減少した。



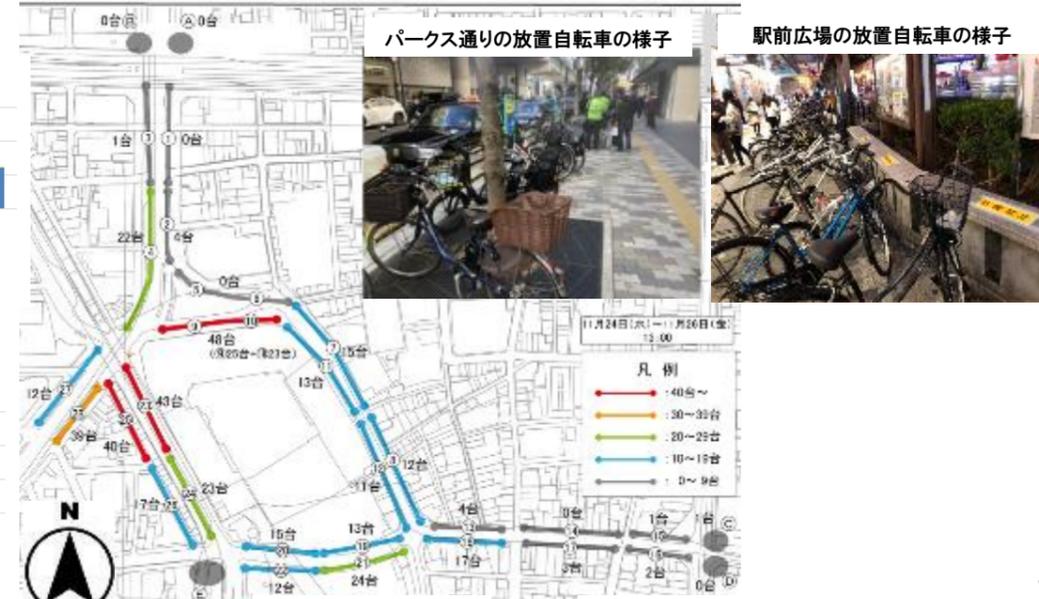
パークス通りのタクシー乗場の様子



御堂筋のタクシー乗場の様子

## ④周辺駐輪場の利用状況の検証

❖ 社会実験による放置自転車台数の変動は小さい。  
❖ 放置自転車が多い箇所は、駅前広場、なんさん南北通り、パークス通りとなっている。

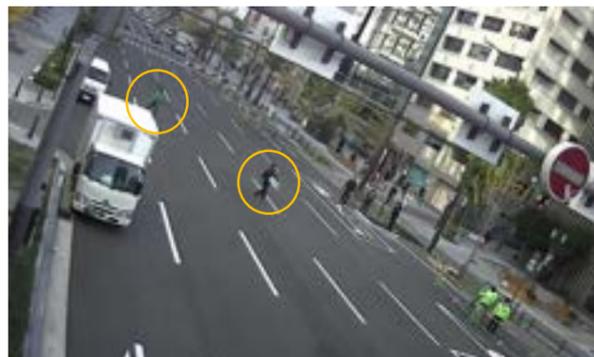
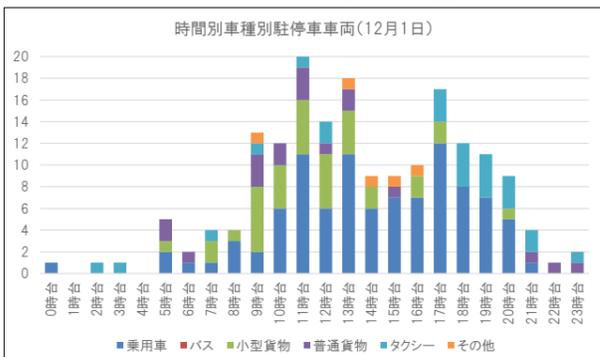


# 3. 荷捌き運用の検証結果

## ⑤荷捌きの運用検証（御堂筋）

- ❖ タクシー乗場を設けた影響で貨物車および一般車の停車の増加による混乱が懸念されたが、社会実験中は大きな混乱（御堂筋本線の交通への影響）はみられなかった。
- ❖ 御堂筋西側に停車した荷捌き車両からの歩行者の乱横断がみられた。

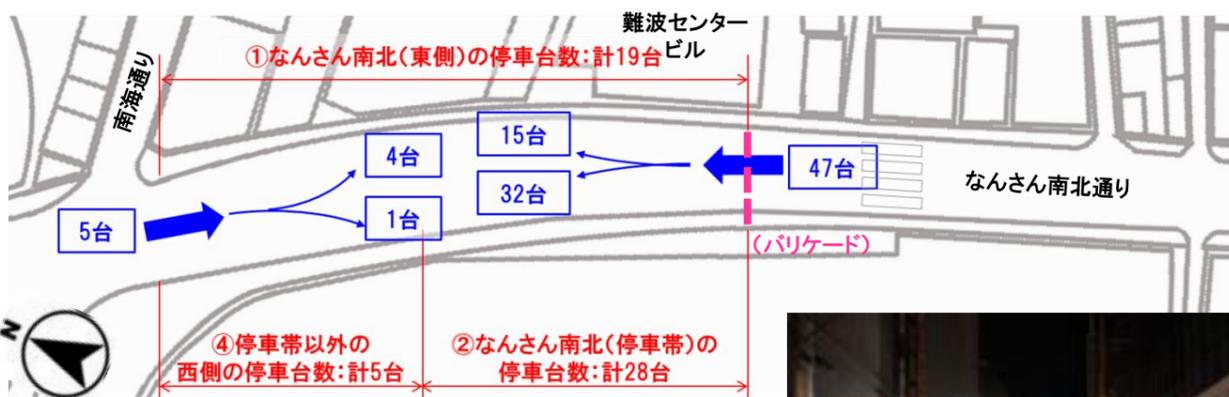
【御堂筋西側】  
ホテルロイヤルクラシック前



御堂筋における乱横断の様子

## ⑥荷捌きの運用検証（なんさん南北）

- ❖ 1時から9時までのなんさん通り南北の全体で75台/日の利用があり、うち、西側の停車帯では28台の利用、荷捌きピーク時間は8時台であった。
- ❖ 停車帯以外に停車した荷捌き車両の47台のうち、西側に停車した台数は5台、東側に停車した台数は19台、バリケード以南に停車した台数は23台であった。
- ❖ 20分以内の停車の割合は全体の68.0%であった。
- ❖ ピーク時において必要バース数は6バースであり、東西の停車比率を踏まえると東1：西1.5程度となっている。



東側で計19台、西側で計33台が停車しており、  
停車台数の比率は1:1.5程度



荷捌き車両による停車の様子

## ⑦荷捌きの運用検証（蔵前・なんさん東西）

- ❖ 蔵前通りに設けた荷捌き停車帯では、48台/日の利用があり、停車帯の荷捌きピーク時間は12時台であった。
- ❖ 荷捌きのために停車した車両のうち、停車時間の最長は10時台の1:48であり、20分以内の停車の割合は全体の74.4%であった。
- ❖ B1区間は平常時に比べ社会実験時には14台/日少なく、その分は主にB3区間で増加している。
- ❖ なんさん東西通りに設けた荷捌き停車帯では、152台/日の利用があり、停車帯の荷捌きピーク時間は11時台であった。
- ❖ 荷捌きのために停車した車両のうち、停車時間の最長は9時台の1:01であり、20分以内の停車の割合は全体の87.7%であった。
- ❖ 実験期間中の蔵前・なんさん東西通り全体の荷捌き車両の停車台数は、平常時よりも1~2割程度増加した。
- ❖ ガードマンによる停車帯の満空状況の表示を11/23~11/27の8時~11時まで実施したが、満車の平均時間は10分以内であり、実験後半は満空表示がなくても問題は発生しなかった。



停車帯での荷捌きの様子

## ⑧通行証運用の検証

- ❖ 難波中2交差点でのガードマンによる通行書の確認および臨時通行証等の発行時における混雑の発生は、ほぼみられなかった。
- ❖ 1時から9時までに発行した通行調査票（合計123枚）について、社会実験期間の後半において配布枚数は減少したが、9時から25時までの発行した臨時通行証については、全期間通じてほぼ一定数の配布枚数（合計306枚）となった。
- ❖ 実験期間中の当日発行（429枚）と事前発行（397枚）の合計の通行証発行数は826枚であった。

## ⑨路上駐停車状況の検証

- ❖ タクシーバースを設けた影響で、近接するパークス通り（難波中交差点以南）や蔵前通り（難波中交差点以西）では平日に駐停車車両が増加した。パークス通りでは乗用車以外に貨物車の駐停車も増加した。
- ❖ 貨物専用停車帯に近接する難波CITY東側道路では、駐停車車両が減少した。
- ❖ 南海通り、精華通り、ミナミ千日前商店街、難波センター街商店街を含む商店街周辺では駐停車台数に大きな変化はみられなかった。

# 4. 安全で円滑な交通計画に関する検証結果

## ⑩ 自転車と歩行者の安全性検証

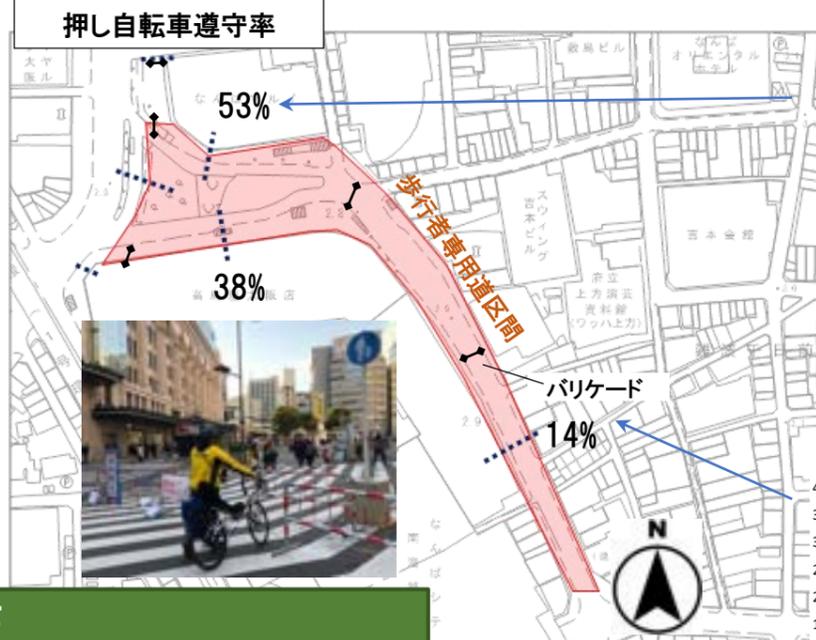
❖ 実験中の路側バス停留所利用者は自転車走行空間を横断する必要があったため、横断箇所明示用ゴムシートを設置したが、自転車とバス停留所利用者の危険な交錯はなかった。



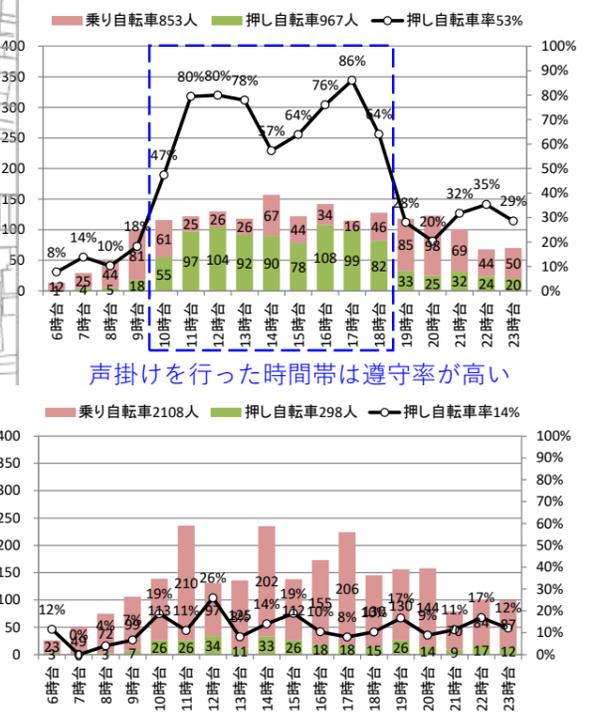
歩行者横断箇所明示用ゴムシートを設置

## ⑪ 押し自転車の運用検証

❖ バリケードを設置し、積極的に押し自転車の声掛けを行った広場周辺においては、押し自転車の遵守率が高かった。(マルイ前：休日平均53%)



### 歩行者専用道区間の押し自転車状況



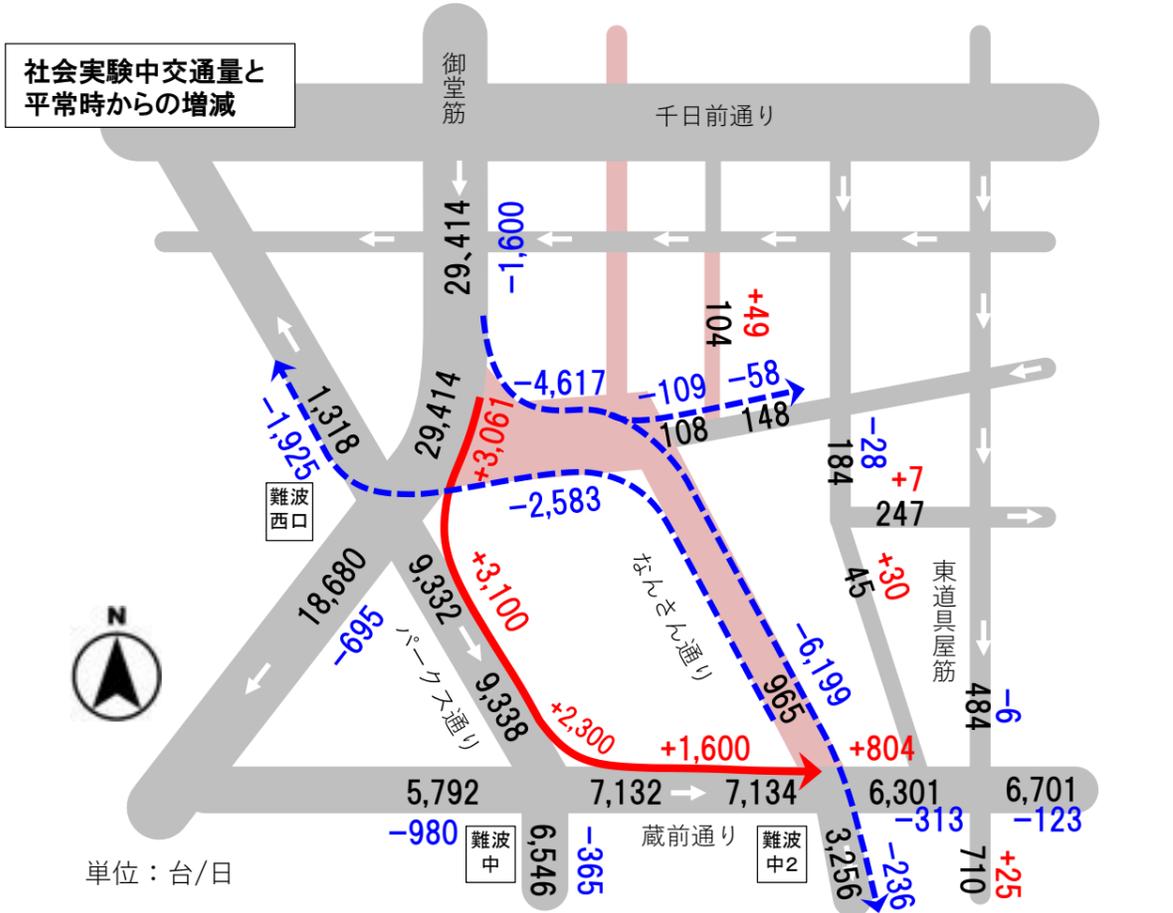
## ⑫ 誤進入車のスイッチバックの安全性検証

❖ 難波中2交差点からなんさん南北通りに誤進入する車両が34台あったが、警備員の誘導などにより、安全にスイッチバックを行っていた。



## ⑭⑮⑯ 交差点の交通処理能力の検証

❖ 歩行者空間再編によりなんさん通りの通行車両が、パークス通り・蔵前通りに転換し各交差点の交通量は増加したが、交差点交通処理能力に問題はなかった。



	難波西口交差点	難波中交差点	難波中2交差点																											
ピーク時交差点方向別交通量の増減台数 (単位:台/時)																														
ピーク時の交差点需要率	<table border="1"> <tr><th></th><th>実験前</th><th>社会実験時</th></tr> <tr><td>平日</td><td>0.249</td><td>0.288 &lt; 0.573</td></tr> <tr><td>休日</td><td>0.262</td><td>0.282 &lt; 0.573</td></tr> </table>		実験前	社会実験時	平日	0.249	0.288 < 0.573	休日	0.262	0.282 < 0.573	<table border="1"> <tr><th></th><th>実験前</th><th>社会実験時</th></tr> <tr><td>平日</td><td>0.277</td><td>0.367 &lt; 0.680</td></tr> <tr><td>休日</td><td>0.288</td><td>0.302 &lt; 0.680</td></tr> </table>		実験前	社会実験時	平日	0.277	0.367 < 0.680	休日	0.288	0.302 < 0.680	<table border="1"> <tr><th></th><th>実験前</th><th>社会実験時</th></tr> <tr><td>平日</td><td>0.177</td><td>0.255 &lt; 0.593</td></tr> <tr><td>休日</td><td>0.168</td><td>0.190 &lt; 0.593</td></tr> </table>		実験前	社会実験時	平日	0.177	0.255 < 0.593	休日	0.168	0.190 < 0.593
	実験前	社会実験時																												
平日	0.249	0.288 < 0.573																												
休日	0.262	0.282 < 0.573																												
	実験前	社会実験時																												
平日	0.277	0.367 < 0.680																												
休日	0.288	0.302 < 0.680																												
	実験前	社会実験時																												
平日	0.177	0.255 < 0.593																												
休日	0.168	0.190 < 0.593																												
備考	御堂筋は路側バス停分を減らした4車線で評価	パークス通り北流入部は現況より1車線減らした2車線で評価																												

【調査日】 実験中：令和3年12月1日(水) 実験前：令和2年2月19日(水) ※商店街内は令和3年10月5日(火)