

3. 社会実験結果

3.1 バス発着の検証

公共交通機能の再配置により、御堂筋のバス車両が安全に4車線を車線変更できるかが課題であった。そこで、難波3丁目交差点の信号現示等を調整し、実験期間中に発着するすべてのバスの発着状況をビデオ録画し、交通の安全性やスムーズなバス発着が可能かどうか確認した(図-4)。

その結果、難波3丁目交差点が赤信号時にバスが発進した場合の1,421(全1,453)件で、4車線を横断してスムーズに右折車線に進入できた。一方で、難波3丁目交差点が青信号時にバスが発進した場合の32(全1,453)件で、後続車が車線を横断するバスの手前で減速する状況があった。また、御堂筋の西側に駐停車した車両が発進した際に、危険な状況が2件あった(図-6)。

危険な状況について、バス運転手から車両は死角となることが要因として考えられ、バスの発進時の安全性向上のためにバス停の角度を変更した(図-7)。

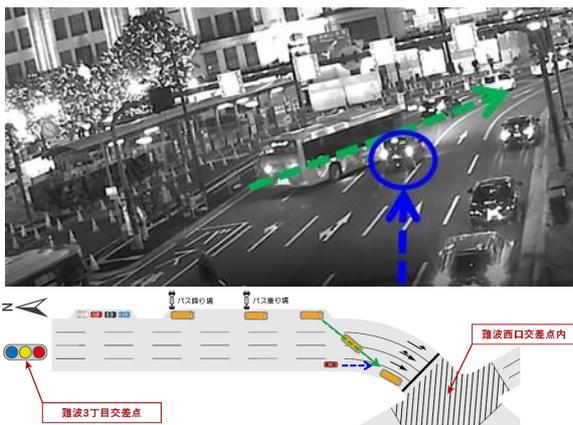


図-6 御堂筋西側の路駐車両が発進時の危険な事象

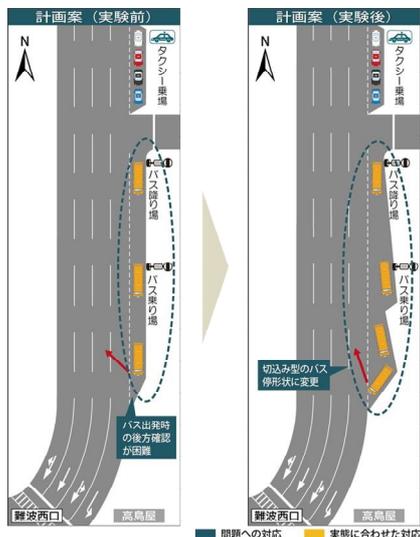


図-7 バス停の角度変更

3.2 荷捌き専用スペースの運用検証(蔵前通・なんさん通り(東西))

なんさん通り(南北)の交通規制に伴い、適切な荷捌き運用がなされるかが課題であった。そこで、蔵前通りとなんさん通り(東西)にそれぞれ4台分の貨物専用停車帯を仮設して、荷捌きの状況を確認した(図-8)。

その結果、平均停車時間は20分以内であり、想定した荷捌き場のスペースで荷捌きが可能であり、荷捌き場からはみ出した車両による後続車両への影響はなかった。一方で、蔵前通りの荷捌き停車帯に貨物車が停車した場合、なんばCITYの搬入場出口から出庫する車両の視界が遮られ危険な事象が確認された。また、停車帯以外の区間で停車需要が確認され、パークス通りの荷捌き車両は御堂筋の混雑を引き起こした。

出庫車の視界改善及び貨物専用停車帯以外の停車空間の確保のために停車帯の数と種類を変更した(図-9)。

4. おわりに

社会実験結果を踏まえ、道路管理者、交通管理者、交通事業者、地元などの関係者との協議を実施しながら必要な対策検討を進め、2023年秋の広場供用、2025年大阪・関西万博までの全体完成を目指している。



図-8 仮設貨物占有停車帯(警備員と満空表示を配置)

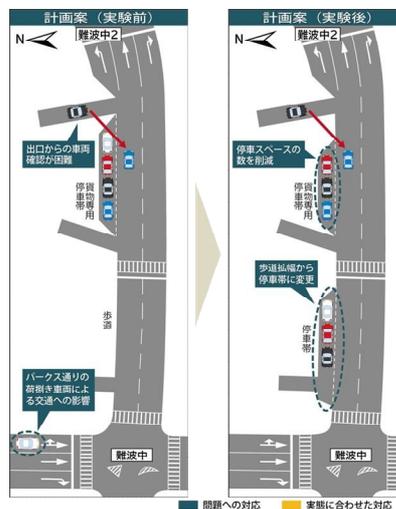


図-9 停車帯の変更