

緩速車線をゆとり空間とした場合の
課題と影響の検討

目 次

| | 頁 |
|---|-------|
| 1 緩速車線を閉じた場合のメリット ----- | 1 - 1 |
| 2 緩速車線を閉じた場合のデメリットとその要因 ----- | 2 - 1 |
| 3 道路交通面（交通処理機能）への影響 ----- | 3 - 1 |
| 3.1 影響検討の方法 ----- | 3 - 1 |
| 3.2 御堂筋本線への交通影響 ----- | 3 - 2 |
| (1) 現況 ----- | 3 - 2 |
| (2) 緩速車線を閉じた場合（右左折専用レーン無し） ----- | 3 - 2 |
| (3) 緩速車線を閉じた場合（主要な交差点に右左折専用レーン設置） ----- | 3 - 2 |
| (4) 主要交差点における東西交差道路への交通影響 ----- | 3 - 5 |
| 3.3 御堂筋を含む周辺幹線道路への交通影響（日交通量） ----- | 3 - 6 |
| (1) 交通量の変化（右左折専用レーン設置） ----- | 3 - 6 |
| (2) 混雑度の変化（右左折専用レーン設置） ----- | 3 - 8 |
| 4 道路空間面（停車機能）への影響 ----- | 4 - 1 |
| 4.1 バスへの影響 ----- | 4 - 1 |
| 4.2 タクシーへの影響 ----- | 4 - 2 |
| 4.3 緊急時（消防車、救急車）の影響 ----- | 4 - 3 |
| 4.3 荷捌き等への影響 ----- | 4 - 4 |
| 4.4 乗り入れ部への影響 ----- | 4 - 6 |

1 緩速車線を閉じた場合のメリット

- 緩速車線を閉じることにより、色々な用途に活用が可能な幅員約 5 m の空間が新たに創出される。
- 既存の 6 m の歩行空間と合わせれば、地元の方々や各 N P O の意見にあるような新たな御堂筋の姿が実現可能な、片側総幅員 11m の空間が創出される。

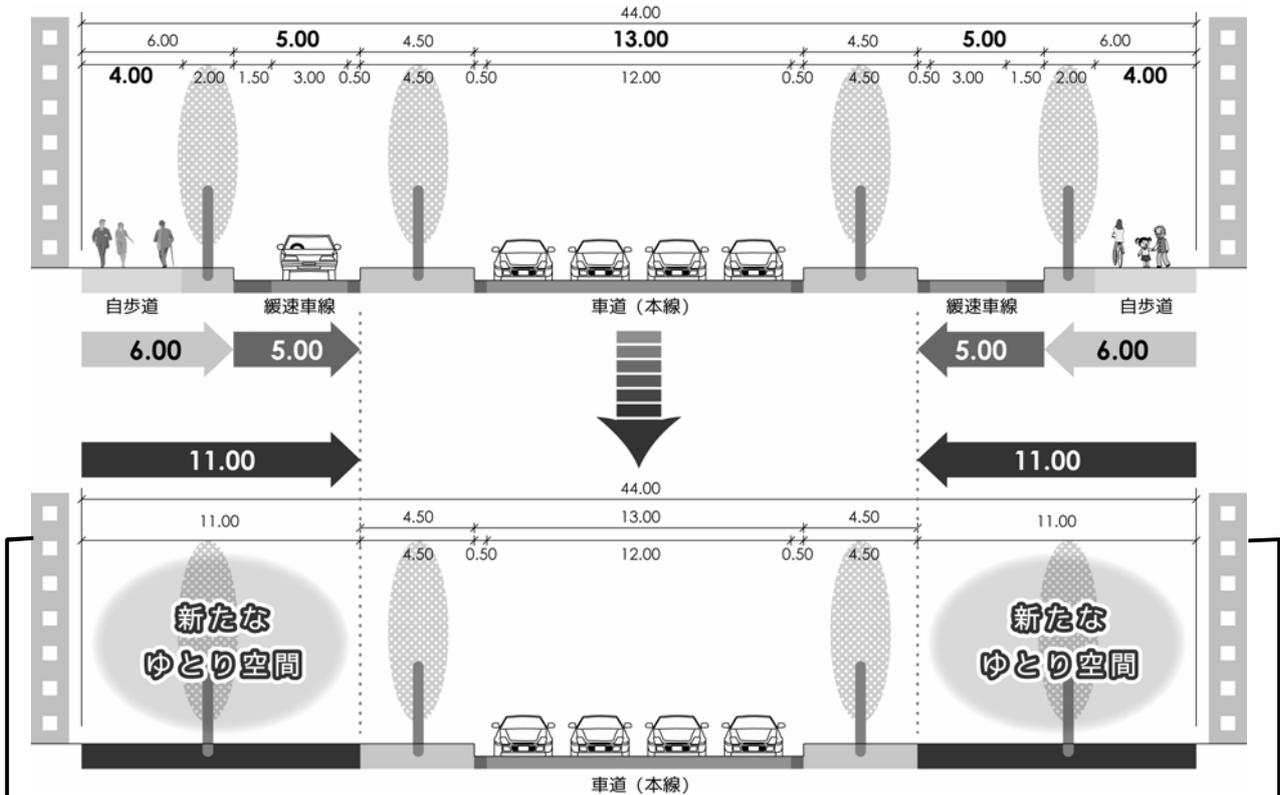


図 1-1 ゆとり空間のイメージ

ゆとり空間の使い方

<第 1 回検討会での意見>

- 歩行者、自転車の走行空間分離による安全で快適な歩行空間の実現
- 駐輪場整備による違法駐輪対策
- 緩速車線から自動車を排除

<地元の方々及びN P O の提言>

- 自転車道整備による歩行者と自転車の走行空間の分離
- L R T 整備
- 歩道上でのイベント開催
- 水の路の整備
- 駐輪場整備による違法駐輪対策

2 緩速車線を閉じた場合のデメリットとその要因

- 現状の緩速車線は、大きく分けて交通処理機能と停車機能を有する。
- 緩速車線を閉じるとこれらの機能がなくなり、混雑の増加や御堂筋上で停車を伴う活動が出来なくなるなど、下図に示すようなデメリットが発生する。

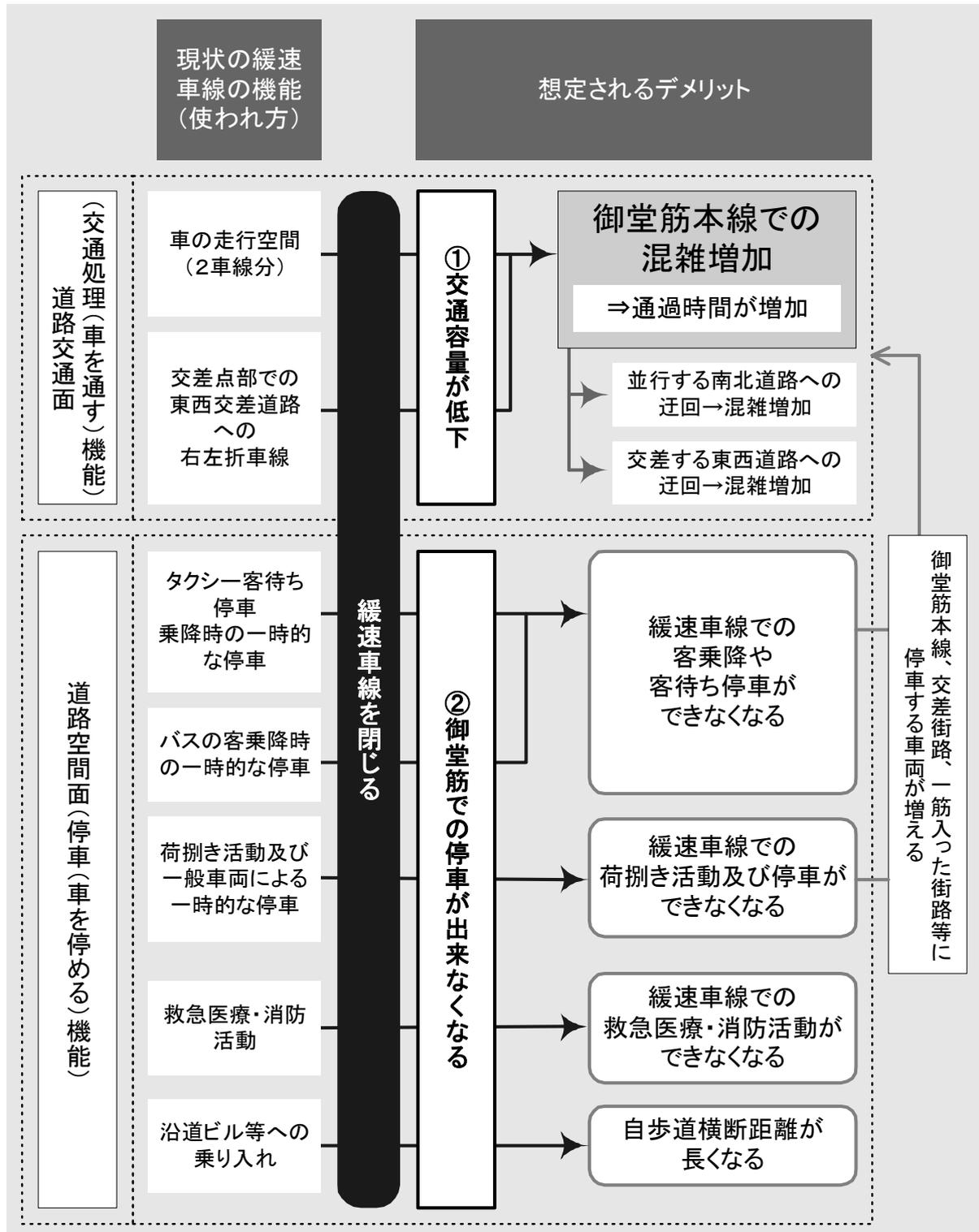


図 2-1 緩速車線を閉じた場合のデメリットとその要因

3 道路交通面（交通処理機能）への影響

3.1 影響検討の方法

- 御堂筋の緩速車線を閉じた場合の交通への影響について、御堂筋を含めた周辺道路の大きな交通の流れがどのように変化するかピーク時間帯における御堂筋の交通がどのように変化するかに着目し、交通シミュレーションによる検討を行った。

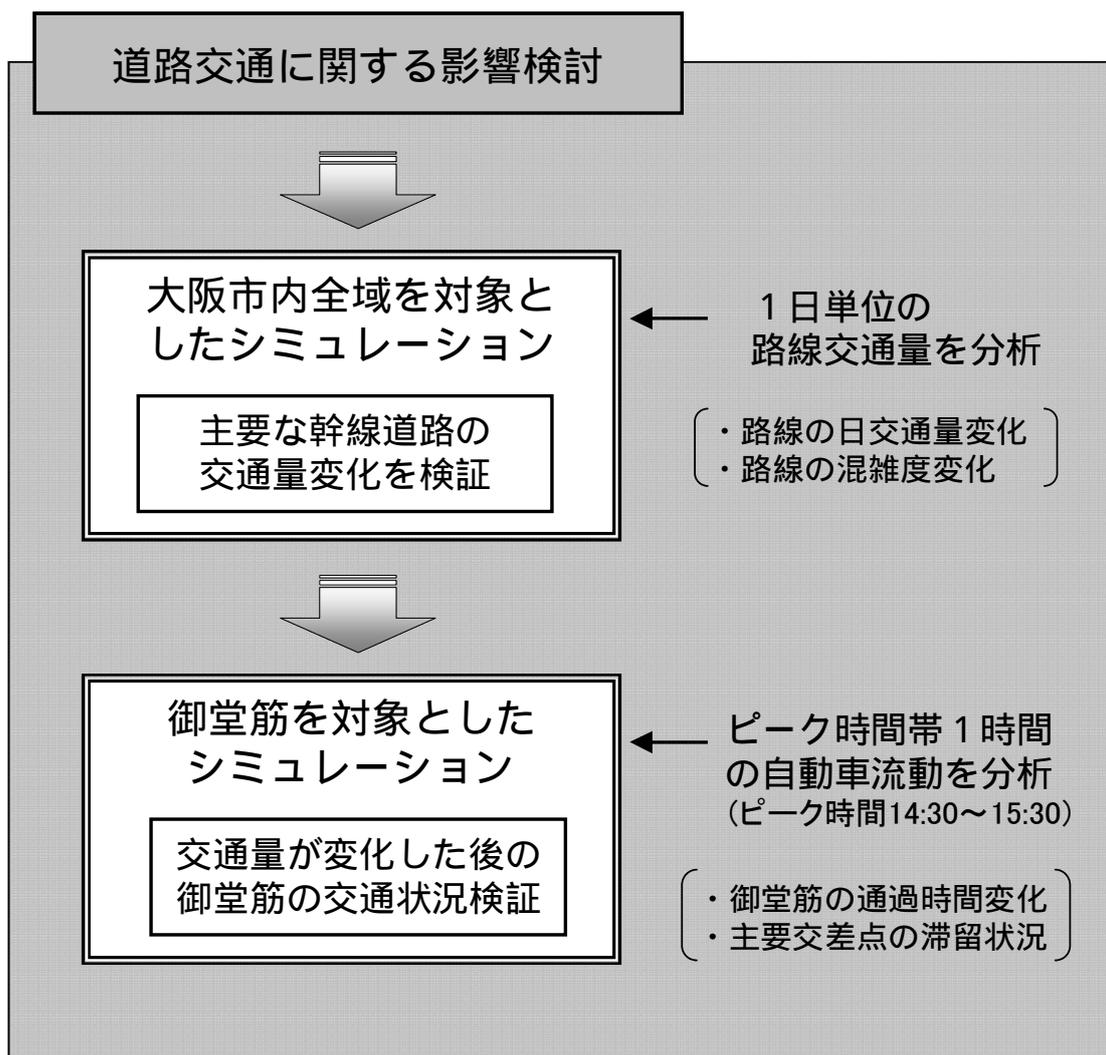


図 3-1 検討フロー

3.2 御堂筋本線への交通影響

(1) 現況

- 本線4車線、緩速車線2車線の合計6車線となっており、大きな混雑はない。
- 緩速車線は右左折車線としても使われている。

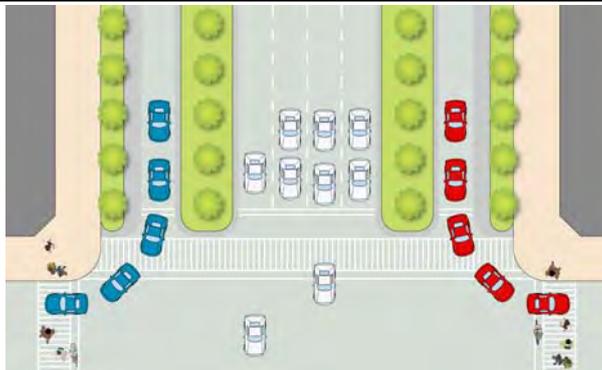


図3-2 現況ケース

(2) 緩速車線を閉じた場合（右左折専用レーン無し）

- 合計6車線から合計4車線になることで、現況よりも混雑する。
- 本線の両外側車線から右左折するため、交差点付近で混雑する。



図3-3 緩速車線を閉じた場合（右左折専用レーン無し）

(3) 緩速車線を閉じた場合（主要な交差点に右左折専用レーン設置）

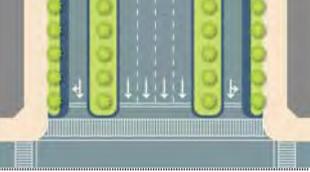
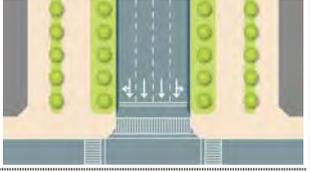
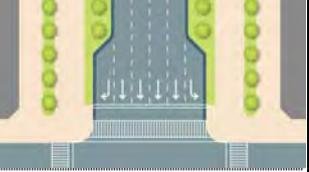
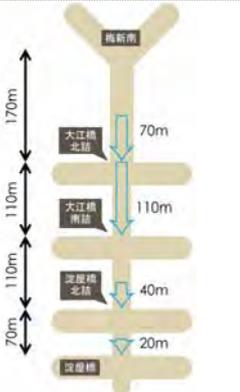
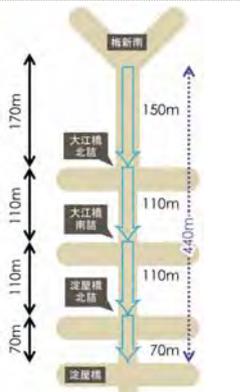
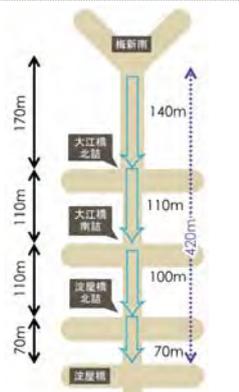
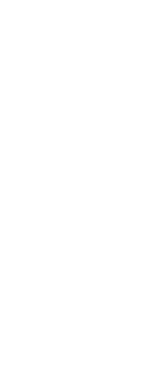
- 右左折レーンを設置すると、交差点付近の混雑は緩和される。
- 右左折専用レーンを設置するためには、イチョウの一部を撤去する必要がある。



主要交差点とは
本町3、新橋、難波交差点

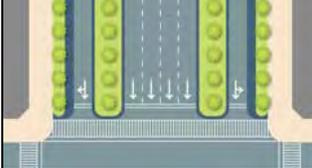
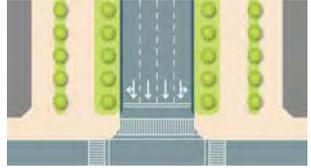
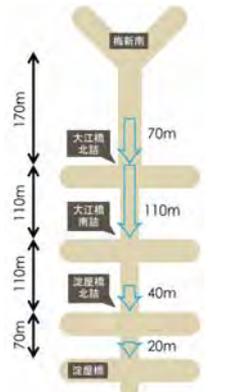
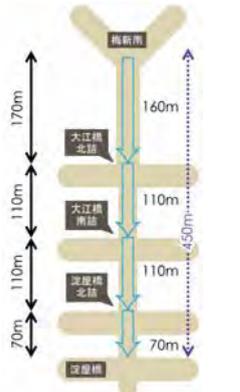
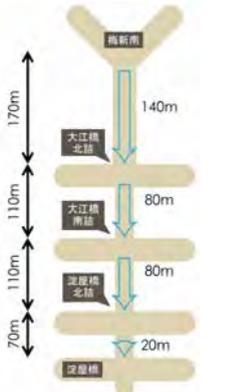
図3-4 緩速車線を閉じた場合（右左折専用レーン設置）

表 3-1 御堂筋本線への交通影響（ピーク時：14：30～15：30）

| ケース名 | | 現況ケース (4車+2車) | 緩速車線を閉じた場合 | | | |
|--------------------|--------------------|---|---|---|---|-------------|
| | | | 右左折専用レーン無し | 右左折専用レーン設置 | | |
| | |  |  |  | | |
| 車線構成 | | 本線4車線+ 緩速車線2車線 | 本線4車線のみ | 本線4車線+主要交差点に右左折専用レーン | | |
| 信号現示 | | 現況信号現示 | | | | |
| 路上での停車 | | 現況 | 緩速車線の停車車両を全て本線に停車 | | | |
| シミュレーション結果 | 平均通過時間 | 梅新南～淀屋橋 | 1.1分 | 13.0分 | 6.0分 | |
| | | 淀屋橋～本町3 | 3.8分 | 17.5分 | 8.2分 | |
| | | 本町3～新橋 | 4.0分 | 8.6分 | 6.4分 | |
| | | 新橋～難波 | 3.7分 | 4.5分 | 4.1分 | |
| | | 合計 | 12.6分 | 43.6分 | 24.7分 | |
| | 平均信号停止 | 3.2回 | 15.6回 | 8.0回 | | |
| | 主要交差点の平均滞留長()は最大値 | 交差点名 | 交差点間距離 | 平均(最大) | 平均(最大) | 平均(最大) |
| | | 梅新南 | 170m | | | |
| | | 大江橋北詰 | 110m | 70m (80m) | 150m (160m) | 140m (150m) |
| | | 大江橋南詰 | 110m | 110m (110m) | 110m (110m) | 100m (110m) |
| 淀屋橋北詰 | | 70m | 40m (50m) | 110m (110m) | 100m (100m) | |
| 淀屋橋 | | 990m | 20m (30m) | 70m (70m) | 70m (70m) | |
| 本町3 | | 940m | 80m (100m) | 300m (420m) | 170m (420m) | |
| 新橋 | | 900m | 170m (200m) | 560m (850m) | 250m (310m) | |
| 難波 | | 50m (60m) | 80m (100m) | 50m (110m) | | |
| 淀屋橋交差点以北の滞留状況イメージ図 | | 隣接交差点への滞留長の影響はない |  | 隣接交差点まで滞留長が影響している |  | |
| | | 隣接交差点まで滞留長が影響している |  | 隣接交差点まで滞留長が影響している |  | |
| | | 隣接交差点まで滞留長が影響している | | 隣接交差点まで滞留長が影響している | | |

主要交差点とは本町3、新橋、難波交差点

表 3-2 御堂筋本線への交通影響（ピーク時：14：30～15：30）

| ケース名 | | 現況ケース (4車+2車) | 緩速車線を閉じた場合 | | | |
|--------------------|--------------------|---|--|---|-------------|-------------|
| | | | 右左折専用レーン無し | 右左折専用レーン設置 | | |
| | |  |  |  | | |
| 車線構成 | | 本線4車線+ 緩速車線2車線 | 本線4車線のみ | 本線4車線+主要交差点に右左折専用レーン | | |
| 信号現示 | | 現況信号現示 | | | | |
| 路上での停車 | | 現況 | バス、タクシーを本線上に停車 | | | |
| シミュレーション結果 | 平均通過時間 | 梅新南～淀屋橋 | 1.1分 | 8.1分 | 2.7分 | |
| | | 淀屋橋～本町3 | 3.8分 | 10.9分 | 4.2分 | |
| | | 本町3～新橋 | 4.0分 | 5.8分 | 3.8分 | |
| | | 新橋～難波 | 3.7分 | 4.2分 | 4.3分 | |
| | | 合計 | 12.6分 | 29.1分 | 15.0分 | |
| | 平均信号停止 | 3.2回 | 9.8回 | 4.2回 | | |
| | 主要交差点の平均滞留長()は最大値 | 交差点名 | 交差点間距離 | 平均(最大) | 平均(最大) | 平均(最大) |
| | | 梅新南 | 170m | | | |
| | | 大江橋北詰 | 110m | 70m (80m) | 140m (160m) | 140m (150m) |
| | | 大江橋南詰 | 110m | 110m (110m) | 90m (110m) | 80m (100m) |
| 淀屋橋北詰 | | 70m | 40m (50m) | 100m (110m) | 90m (100m) | |
| 淀屋橋 | | 990m | 20m (30m) | 60m (70m) | 40m (70m) | |
| 本町3 | | 940m | 80m (100m) | 220m (420m) | 50m (60m) | |
| 新橋 | | 900m | 170m (200m) | 520m (850m) | 280m (740m) | |
| 難波 | | | 50m (60m) | 100m (120m) | 220m (480m) | |
| 淀屋橋交差点以北の滞留状況イメージ図 | | 隣接交差点への滞留長の影響はない | 隣接交差点まで滞留長が影響している | 隣接交差点への滞留長の影響はほぼない | | |
| | |  |  |  | | |
| | | 主要交差点とは本町3、新橋、難波交差点 | | | | |

(4) 主要交差点における東西交差道路への交通影響

- 淀屋橋交差点に東側から流入する土佐堀通（車線運用は直左 + 直進中央線にゼブラゾーン有り）の平均滞留長が約 2 倍、最大滞留長が約 3 倍に増加する。
- 新橋交差点に東側から流入する長堀通（車線運用は左 + 直左 + 直進 + 直進）の平均滞留長が約 3 倍、最大滞留長が約 4 倍に増加する。
- 滞留長は増加するが、信号待ち回数は現状と同程度である。
- その他の交差道路の滞留長は現況から大きくは変化しない。

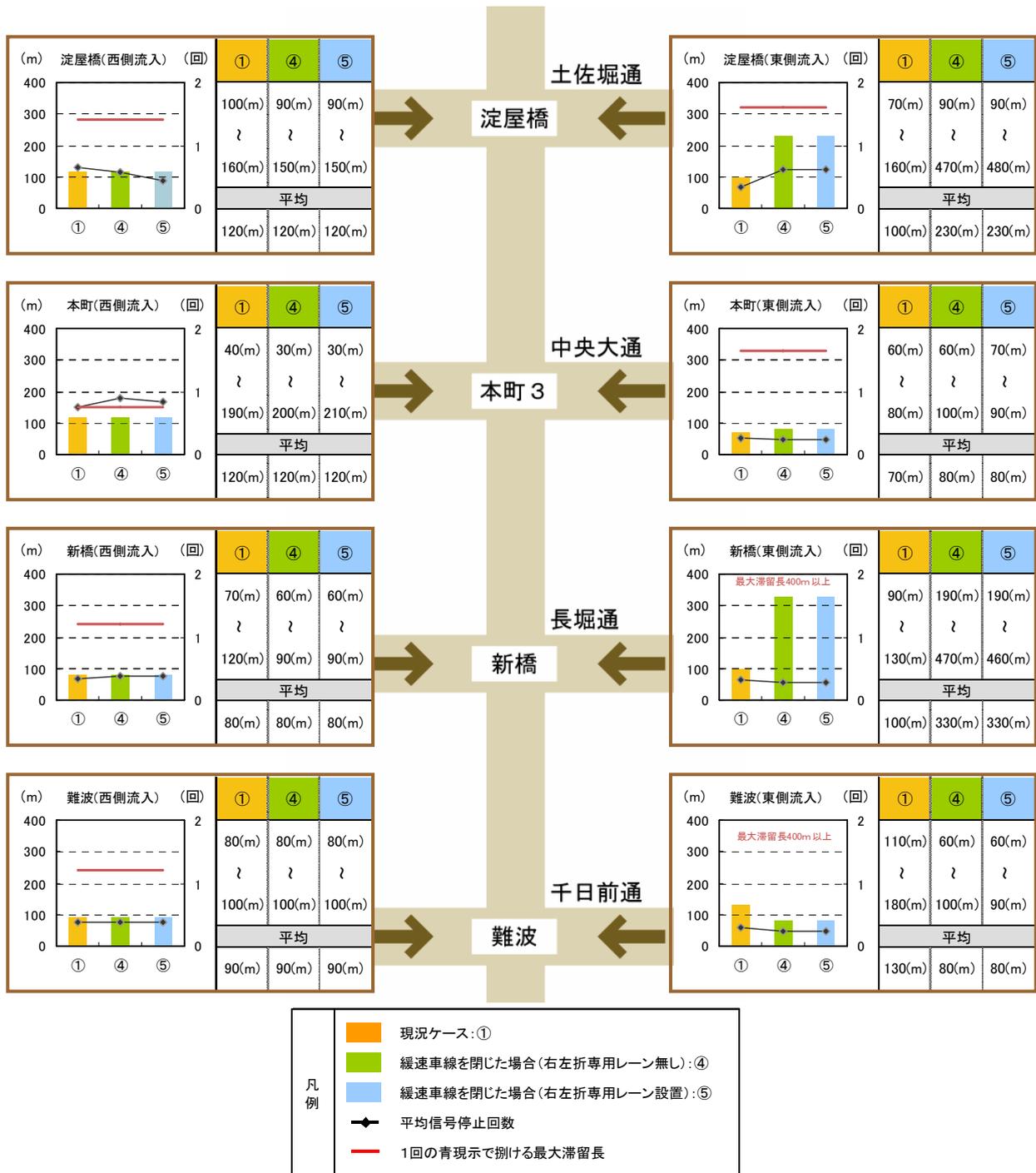


図 3-5 主要交差点における東西交差道路への交通影響

棒グラフは平均滞留長を表記

信号現示は現状と変わらないものと仮定して検討

3.3 御堂筋を含む周辺幹線道路への交通影響（日交通量）

（1）交通量の変化（右左折専用レーン設置）

御堂筋

- 御堂筋は、約 2 百台/日～最大約 55 百台/日（最大約 11%）交通量が減少する。

南北道路

- 松屋町筋は、約 5 百台/日～最大約 19 百台/日（最大約 8%）交通量が増加する。
- なにわ筋は、約 1 百台/日～最大約 21 百台/日（最大約 5%）交通量が増加する。

東西道路

- 本町通は、御堂筋の東で約 22 百台/日（約 9%）、西で約 28 百台/日（約 14%）交通量が増加する。
- 土佐堀通は、淀屋橋の西側で約 15 百台/日（約 6%）交通量が増加する。

現況

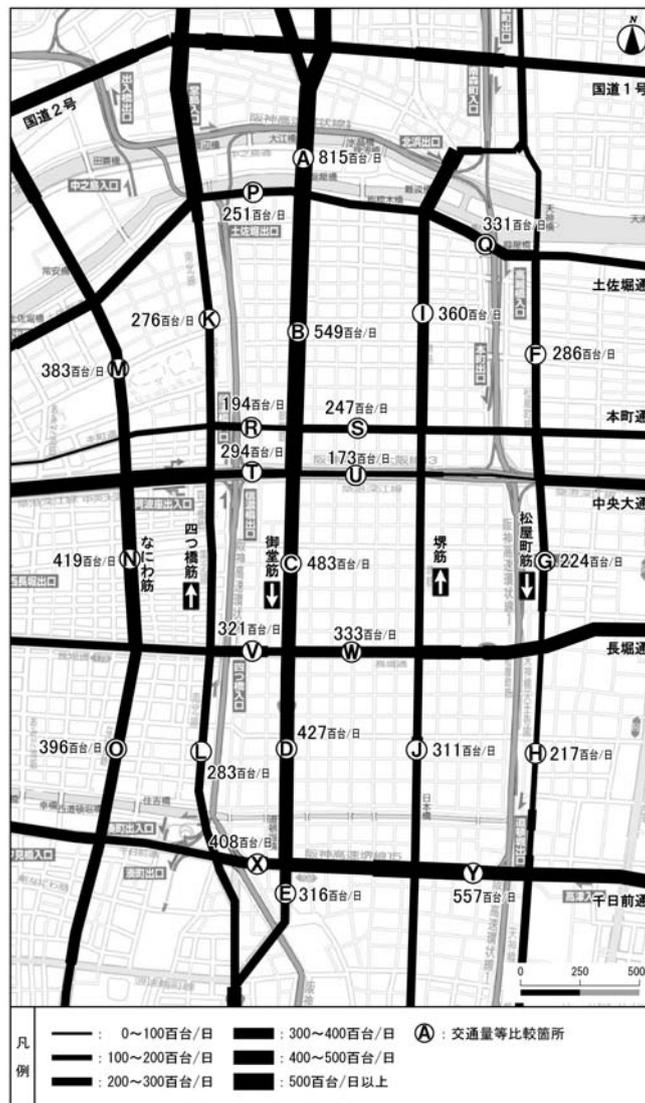


図 3-6 交通量の変化（現況ケース）